

**Dilema Sosial Pengguna Transportasi Jakarta:
Survei Penilaian dan Niat Menggunakan Transportasi Publik di Jakarta**

V. Rachmadi Parmono

Program Studi Administrasi Bisnis

Unika Atma Jaya Jakarta

rachmadi.parmono@atmajaya.ac.id

ABSTRACT

The traffic problem in Jakarta can be seen as a social dilemma problem. The commuter here face the dilemma to decide to commute by private or public transportation. This decision situation reveals the conflict between immediate self interest and longterm collective interest. The goal of this reseach is twofold. First, the research elaborrate the differences in the level of interest of among the commuter in the transportation modes. Second, the research analyse the influence of social dilemma awareness of the commuter to prioritize the common interest of the commuter. The first reseach question is answered by employing descriptive analysis and the second one is analyzed by inferential analysis. The results of this research reveals some important points. First, the commuter think that the congestion is the most traffic problem in Jakarta. Second, private transportation is preferred transportation mode than public transportation. Third, the commuter intention to prioritize public transportation is influenced by three factors, i.e. flexibility, low fare, speed (short duration).

Keywords: congestion, commuter, social dilemma

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah dan intensitas penggunaan kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil pribadi telah menimbulkan permasalahan lingkungan. Kemacetan, polusi suara, polusi udara, dan pemborosan energy seakan telah menjadi kanker yang menggerogoti kehidupan. Kepemilikan kendaraan bermotor di dunia sampai tahun 2010 lebih dari 1 triliun atau 148 kendaraan setiap 1000 penduduk dunia (Ward, 2010). Ini berarti bahwa populasi kendaraan bermotor dunia sebesar 10%. Proporsi penggunaan kendaraan bermotor tersebut sebagian besar (80%) untuk tujuan transportasi pribadi. Pemanfaatan kendaraan untuk tujuan transportasi pribadi yang diukur dengan jumlah penumpang-km/per kapita yang meningkat sebesar 90% dalam kurun waktu dua dekade

(OECD,1996). Data ini menunjukkan bahwa peningkatan kendaraan pribadi yang meningkat pesat menjadi penyebab dari permasalahan lingkungan.

Pertumbuhan kendaraan pribadi di kota-kota besar Indonesia juga tak kalah besarnya. Jumlah kendaraan bermotor di kota Jakarta saja sebanyak 6,5 juta unit, dengan 6,4 juta (98%) unit diantaranya merupakan kendaraan pribadi. Pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor pribadi di Jakarta sebesar 11%, sedangkan pertumbuhan panjang jalannya hanya 0,01%. Besarnya kesenjangan antara pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi dan panjang jalan dengan cepat memberi tahu kita bahwa permasalahan lingkungan sudah terjadi. Daya dukung lingkungan tidak lagi mampu mendukung keberlanjutan sector transportasi.

Permasalahan lingkungan adalah permasalahan dilema sosial. Dilema sosial terjadi berkait dengan sifat prasarana jalan sebagai barang publik. Daya dukung prasarana jalan tergantung pada kesediaan semua pengguna jalan untuk mengutamakan kepentingan bersama yaitu keberlanjutan daya dukung jalan. Jika setiap pengguna jalan mengutamakan kepentingannya sendiri-sendiri maka keberlanjutan daya dukung jalan menjadi tidak tercapai. Kepentingan bersama diwujudkan dalam bentuk kesediaan pengguna jalan untuk menggunakan transportasi publik sebagai moda transportasinya dibandingkan menggunakan kendaraan bermotor miliknya sendiri. Penggunaan transportasi publik mengurangi kepadatan jalan, menghemat penggunaan bahan bakar minyak dan menjaga daya dukung lingkungan, karena angkutan publik dapat memuat penumpang lebih banyak sehingga efisiensi penggunaan jalan dan bahan bakar dapat meningkat.

Pengguna jalan dihadapkan pada dilema sosial yaitu mengambil keputusan untuk mengutamakan kepentingan bersama atau kepentingan sendiri. Setiap pilihan memiliki konsekuensi sendiri-sendiri sesuai sifat dari dilema sosial. Jika pengguna jalan memilih mengutamakan kepentingan bersama, maka dia dengan suka rela menunda kenikmatan untuk dirinya sendiri yang seharusnya bisa segera dia nikmati jika mengutamakan kepentingannya sendiri. Jika pengguna jalan memilih untuk mengutamakan kepentingannya sendiri maka dia dapat menikmati penggunaan jalan segera, namun dalam jangka panjang akan mengalami permasalahan lingkungan sebagai akibat dari penggunaan jalan yang berlebih-lebihan.

Penelitian ini ingin mengetahui perilaku pengguna jalan terutama berkaitan dengan pemilihan penggunaan transportasi publik dan pribadi. Penelitian juga ingin mengetahui

sejauhmana pengguna jalan bersedia mengutamakan kepentingan bersama dalam bentuk menggunakan transportasi publik.

Penelitian ini dilakukan dengan berlandaskan dua ranah pengetahuan (*scholarship*), yaitu ranah pengetahuan perilaku konsumsi berkelanjutan dan dilema sosial. Penelitian ini meneliti peran dilema sosial dalam perilaku konsumsi berkelanjutan dalam hal ini niat menggunakan moda transportasi publik. Perilaku konsumsi berkelanjutan sendiri dipahami dalam berbagai definisi. Beberapa definisi adalah sebagai berikut: (1). Konsumsi berkelanjutan tidak diartikan sebagai mengurangi konsumsi, namun diartikan sebagai mengkonsumsi dalam bentuk yang berbeda, efisien dan dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas kehidupan (UNEP, 1999 dalam Jackson, 2005); (2). Konsumsi berkelanjutan adalah pemanfaatan barang dan jasa yang digunakan sebagai tanggapan pada kebutuhan dasar manusia untuk meningkatkan kualitas hidupnya, melalui upaya minimalisasi penggunaan sumberdaya alam, bahan beracun, dan pembuangan polutan yang dapat membahayakan generasi mendatang (Ofstad, 1994 dalam Jackson, 2005); (3). Konsumsi berkelanjutan adalah aktivitas memilih, menggunakan dan membuang barang dan jasa, serta mengupayakan setiap aktivitas tersebut membawa kemanfaatan untuk lingkungan (IIED, 1998 dalam Jackson, 2005). Jika didasarkan pada berbagai definisi konsumsi berkelanjutan maka perilaku konsumsi berkelanjutan bisa dipandang sebagai bentuk perilaku kerjasama antar individu untuk menjaga keberlanjutan lingkungan. Keberlanjutan lingkungan hanya dapat tercapai jika semua individu bersama-sama mengelola perilaku konsumsinya sesuai dengan kepentingan daya dukung lingkungan. Keberlanjutan lingkungan merupakan kepentingan bersama semua individu. Motif dan mekanisme kerjasama antar individu untuk mengutamakan kepentingan bersama dapat dijelaskan dengan teori kerjasama.

Beckenkamp (2009) menyatakan bahwa permasalahan lingkungan adalah persoalan dilema sosial. Persoalan lalu lintas di Indonesia merupakan gambaran dari adanya dilema sosial, yaitu adanya ketimpangan antara kepentingan umum dan kepentingan pribadi konsumen. Banyaknya moda transportasi pribadi dan kemudahanyang diberikan oleh pemerintah memberi insentif pada meningkatnya kepemilikan barang-barang konsumsi yang membutuhkan energi besar seperti kendaraan bermotor dan produk-produk elektronik. Besarnya subsidi energi pada masa lalu tidak membantu peningkatan penyediaan prasarana publik yang bermutu, seperti prasarana transportasi publik. Besarnya kepemilikan kendaraan pribadi membawa dampak pada permasalahan

lingkungan seperti kemacetan dan polusi. Individu dihadapkan pada tantangan untuk terus menggunakan kendaraan pribadi sebagai pilihan moda transportasinya yang membawa risiko pada timbulnya kemacetan dan polusi atau mendorong pemerintah untuk meningkatkan mutu transportasi publik serta beralih menggunakan transportasi publik tersebut. Dilema sosial adalah situasi yang menempatkan kepentingan pribadi berhadapan dengan kepentingan bersama (Van Vugt, 2002). Dilema sosial terjadi karena kepentingan jangka pendek yang diinginkan individu berpotensi mengabaikan dampak jangka panjang yang melibatkan masyarakat. Permasalahan lingkungan sebagai dilema sosial ditandai oleh beberapa karakteristik. Karakteristik tersebut antara lain sebagai berikut: permasalahan lingkungan merupakan barang publik, terdapat kesalingtergantungan antar individu yang berkepentingan dengan permasalahan lingkungan tersebut, penyelesaian permasalahan lingkungan tidak dapat dilakukan secara sendiri, perilaku individu yang berkaitan dengan permasalahan lingkungan tersebut pada dasarnya cenderung mengutamakan kepentingannya sendiri.

Permasalahan lingkungan sebagai sebuah dilema sosial dapat digambarkan dalam Tabel 1. Tabel 1 menggunakan konteks permasalahan lingkungan sebagai dilema sosial.

Tabel 1. Permasalahan Lingkungan sebagai Dilema Sosial dalam Kehidupan Sehari-hari Individu

	Konsumsi sebagai Perilaku Bekerjasama	Konsumsi sebagai Perilaku Tidak Bekerjasama
biaya	penurunan kenikmatan hidup	polusi udara, pemanasan
manfaat	penurunan polusi udara	kenikmatan hidup

Sumber: Nolan, 2010

Tabel 1 menjelaskan bahwa pilihan melakukan konsumsi sebagai perilaku bekerjasama membawa manfaat penurunan polusi udara dan melambatkan terjadinya perubahan iklim. Manfaat yang diperoleh ini adalah manfaat yang akan diperoleh dalam jangka panjang dan jika menjadi pilihan perilaku bersama. Hal sebaliknya terjadi jika individu memilih konsumsi sebagai perilaku tidak bekerjasama.

Berdasarkan paparan latar belakang tersebut, pertanyaan besar yang diajukan dalam penelitian ini adalah apakah kesadaran dilema sosial mempengaruhi niat pengguna jalan untuk menggunakan transportasi publik. Penelitian akan dilakukan dalam dua tahapan. Tahapan pertama pada dasarnya merupakan analisis deskriptif yang bertujuan untuk mengetahui perbedaan penilaian pengguna jalan pada transportasi publik dan pribadi. Pada tahapan pertama ini secara rinci pertanyaan penelitian yang diajukan adalah sebagai berikut: 1) Sejauhmana perbedaan daya tarik penggunaan moda transportasi pribadi dibandingkan penggunaan moda transportasi publik? 2) Sejauhmana perbedaan tingkat kepentingan pengguna jalan pada moda transportasi pribadi dibandingkan moda transportasi publik? Tahap kedua pada dasarnya merupakan analisis inferensial. Tujuan dari tahap kedua untuk mengetahui kecenderungan kuat hubungan dan pengaruh faktor kesadaran dilema sosial dan faktor-faktor tingkat kepentingan pengguna jalan pada niat menggunakan angkutan umum yang dirinci dalam pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut: 1) Sejauhmana pengaruh kesadaran dilema sosial penggunaan jalan raya pada niat menggunakan angkutan umum pengguna jalan? 2) Sejauhmana kesediaan pengguna jalan menggunakan angkutan umum sebagai representasi kepentingan bersama?

Penelitian mengambil lokasi di Jakarta. Pemilihan kota Jakarta didasarkan pada asumsi bahwa situasi kota metropolitan Jakarta yang memiliki permasalahan lingkungan seperti kemacetan dan polusi yang merupakan indikasi dari adanya permasalahan lingkungan yang bersifat kronis.

METODA PENELITIAN

Penelitian akan dilakukan dalam dua tahap sesuai dengan permasalahan penelitian yang dilakukan. Tahap pertama penelitian akan dilakukan dalam bentuk penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif ditujukan untuk mengetahui sejauhmana sikap pengguna jalan pada moda transportasi pribadi dan publik. Penelitian deskriptif akan menjawab pertanyaan-pertanyaan sebagai berikut: a) Perbedaan daya tarik penggunaan moda transportasi pribadi dibandingkan moda transportasi publik. b) Perbedaan tingkat kepentingan pengguna jalan pada moda transportasi pribadi dibandingkan transportasi publik.

Tahap kedua penelitian merupakan penelitian deduktif. Penelitian deduktif bertujuan untuk mengetahui sejauhmana pengaruh dilema sosial pada niat menggunakan moda transportasi publik. Penelitian induktif dilakukan dengan menggunakan analisis regresi. Analisis regresi

dilakukan dengan menempatkan niat menggunakan moda transportasi publik sebagai variabel dependen dan faktor-faktor daya tarik penggunaan moda transportasi sebagai variabel independen.

Pengumpulan data dilakukan dengan pendekatan *crosssection one shot*. Penentuan responden didasarkan pada metoda penyamplingan *purposive sampling*. Responden terpilih adalah para pengguna jalan yang selalu menggunakan moda transportasi pribadi dan publik (*frequent users*) dan memiliki independensi dalam memilih moda angkutan. Yang dimaksud dengan independensi disini adalah bahwa responden tidak terikat (*lock-in*) pada salah satu moda transportasi. Responden memiliki kehendak bebas (*free will*) dalam menentukan moda transportasi. Responden tidak termasuk para pekerja yang bepergian dengan menggunakan kendaraan dinas. Pengumpulan data dilakukan secara *snowballing* selama kurun waktu . Selama seminggu diperoleh 105 responden. Penelitian dilakukan di kota Jakarta yang mengalami permasalahan kemacetan kronis.

Pengukuran data atribut penggunaan moda transportasi didasarkan pada data pengukuran Van Vugt, Van Lange dan Meertens (1996). Atribut- atribut tersebut adalah: murah (*low travel cost*), fleksibilitas (*flexibility*), kecepatan (*low travel time*), kenyamanan (*comfort*), keamanan (*safety*) dan keandalan (*reliable*)

Atribut murah ditandai dengan pertanyaan: saya menyukai menggunakan moda transportasi yang tarifnya terjangkau, saya menyukai menggunakan moda transportasi yang tidak membuat saya mengurangi uang belanja/uang jajan. Atribut fleksibilitas ditandai dengan pertanyaan: Saya menyukai menggunakan moda transportasi yang waktu operasinya dapat disesuaikan dengan kebutuhan, Saya menyukai menggunakan moda transportasi yang rute operasinya sesuai dengan kebutuhan saya. Atribut kecepatan ditandai dengan pertanyaan: Saya menyukai menggunakan moda transportasi yang mampu menyingkat waktu perjalanan, saya menyukai menggunakan moda transportasi yang tidak suka berhenti (*ngetem*). Atribut kenyamanan ditandai dengan pertanyaan: Saya menyukai menggunakan moda transportasi yang bersih, saya menyukai menggunakan moda transportasi yang sejuk, saya menyukai menggunakan moda transportasi yang harum. Atribut keamanan ditandai dengan pertanyaan: Saya menyukai menggunakan moda transportasi yang melindungi keselamatan perjalanan, saya menyukai menggunakan moda transportasi yang tidak menyebabkan kerugian. Atribut keandalan ditandai dengan pertanyaan: Saya menyukai menggunakan moda transportasi yang memiliki ketepatan

waktu perjalanan, saya menyukai menggunakan moda transportasi yang memiliki ketepatan rute perjalanan.

Seluruh atribut dinilai dengan alat 5 skala Likert. Nilai skor mulai dari nilai 1 yang berarti Sangat Tidak Setuju hingga nilai 5 yang berarti Sangat Setuju. Nilai skor rata-rata kemudian dihitung berdasarkan penilaian tersebut (Cronbach $\alpha=0,77$).

Pengukuran pengaruh kesadaran dilema sosial dilakukan dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan kepada responden. Kesadaran dilema sosial diartikan sebagai sejauhmana kesadaran individu yang sebenarnya berada dalam situasi dilema merasakan sedang dihadapkan dalam situasi dilema (Gifford, 2006). Semakin tinggi kesadaran dilema sosialnya, semakin tinggi pula niat individu untuk mengutamakan kepentingan bersama. Pertanyaan tersebut untuk menguji sejauh mana partisipan merasakan adanya situasi dilema sosial. Pertanyaan-pertanyaan disusun dengan mengadaptasi pertanyaan Kleiman dan Hassin (2011). Pertanyaan-pertanyaan tersebut adalah: Sejauhmana anda merasakan pentingnya menggunakan kendaraan umum? Sejauhmana anda merasakan adanya konflik diri ketika memutuskan menggunakan kendaraan umum? Sejauhmana anda merasakan kebebasan dalam mengambil keputusan menggunakan kendaraan umum? Pengukuran kesadaran dilema sosial dilakukan dengan melakukan analisis regresi sederhana dengan variabel besarnya niat menggunakan kendaraan umum sebagai variabel dependen dan kesadaran dilema sosial sebagai variabel independen. Responden diminta menilai 0-100. Semakin tinggi nilai skor, semakin besar niat responden untuk menggunakan kendaraan umum dan semakin besar kesadaran dilema sosialnya.

Selanjutnya dilakukan pengukuran kesediaan responden menggunakan kendaraan umum. Pengukuran variabel dependen dilakukan dengan menanyai responden dengan pertanyaan biner, yaitu pertanyaan yang memiliki jawaban dua buah. Responden diminta memilih salah satu jawaban dari dua pilihan yang tersedia. Pertanyaan yang diajukan untuk mewakili variabel dependen adalah: Apakah anda bersedia menggunakan kendaraan umum sebagai pilihan utama moda transportasi? Pertanyaan dalam variabel dependen merupakan representasi dari pilihan mengutamakan kepentingan bersama. Pengutamaan kepentingan bersama merupakan pilihan terbaik dalam dilema sosial.

Penelitian dilakukan melalui dua tahap. Tahap pertama adalah penelitian deskriptif. Tahap kedua adalah penelitian eksplanatori. Tahap penelitian deskriptif menggunakan alat analisis

deskriptif seperti tabel, tabulasi silang dan grafik. Data deskriptif akan dianalisis berdasarkan pola data yang ada. Data deskriptif akan menjelaskan preferensi dan gambaran perilaku responden. Sedangkan penelitian tahap dua akan menggunakan metode regresi sederhana dan regresi logistik biner.

Model regresi sederhana digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel kesadaran dilema sosial pada niat menggunakan kendaraan umum. Persamaan regresinya dinyatakan sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Keterangan:

Y : niat untuk menggunakan kendaraan umum

X : kesadaran dilema sosial

Pengukuran kesadaran dilema sosial dilakukan dengan cara memberi skor 0-100 pada kuesioner kesadaran dilema sosial. Semakin tinggi skor yang diberikan, semakin tinggi pula kesadaran dilema sosial responden. Semakin tinggi skor kesadaran dilema sosial menunjukkan bahwa responden memiliki kesadaran untuk mengutamakan kepentingan bersama daripada kepentingan sendiri.

Model regresi logistik biner digunakan untuk memprediksi keanggotaan suatu grup atau tidak. Terdapat dua pilihan, yaitu menjadi anggota grup atau tidak. Metode analisis ini untuk mengetahui sejauhmana kesediaan pengguna jalan untuk menggunakan moda transportasi publik. Model persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$Y = e^u / (1 + e^u)$$

$$U = a + b_1X_1 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan:

Y = probabilitas suatu responden termasuk dalam keanggotaan tidak berniat menggunakan angkutan umum (Y=0) atau berniat menggunakan angkutan umum (Y=1).

e = bilangan eksponensial

- a = konstanta
- b = koefisien
- X = variabel independen

HASIL dan PEMBAHASAN

Karakteristik Demografis

Analisis pengguna diawali dengan analisis deskriptif penggunaan moda transportasi berdasarkan jenis kelamin, usia dan tingkat pengeluaran transportasi. Usia dibedakan atas tiga kategori, yaitu: usia di bawah 30 tahun (junior), 30-40 tahun (mature), di atas 40 tahun (senior). Pengkategorisasian usia semata-mata didasarkan pada penilaian peneliti semata yang mendasarkan pada asumsi bahwa pada rentang usia di bawah 30 tahun pada umumnya responden masih berada dalam tingkat junior dalam pekerjaan (level supervisor), rentang 30-40 tahun sudah mulai mantap dalam pekerjaan (level manajer) dan rentang usia 40 tahun ke atas sudah pada level puncak dalam pekerjaan.

Kategorisasi pengeluaran transportasi juga didasarkan pada asumsi peneliti. Pengeluaran kurang dari 4 juta termasuk rendah, pengeluaran 4-6 juta termasuk sedang dan pengeluaran biaya > 6 juta termasuk tinggi. Variabel jenis kelamin, usia dan pengeluaran transportasi cukup penting menjadi landasan penelitian deskriptif pengguna transportasi di Jakarta. Penggunaan transportasi di Jakarta terutama digunakan untuk tujuan transportasi ke tempat kerja, sehingga isu profil pengguna moda yang sebagian besar diperkirakan berprofesi sebagai karyawan atau pekerja profesional dan isu pengeluaran biaya transportasi merupakan variabel yang memiliki kaitan dengan keberadaan transportasi di Jakarta.

Dari Tabel 2 dapat diperoleh gambaran bahwa, kecenderungan menggunakan mobil pribadi masih dominan dibandingkan dengan kendaraan umum. Dibandingkan dengan kaum pria, kaum perempuan menggunakan kendaraan umum yang lebih tinggi dibandingkan kaum pria.

Tabel 2. Tabulasi Silang Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Moda
---------------	------

	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum
Pria	69,2%	30,8%
Perempuan	61,7	38,3%

Sumber: hasil penelitian

Hasil penelitian dengan melakukan tabulasi silang berdasarkan usia yang tersaji dalam Tabel 3 memberi informasi bahwa penggunaan mobil pribadi terjadi pada semua tingkat usia. Namun terdapat kecenderungan yang menarik. Semakin tinggi tingkat usia, semakin tinggi pula kecenderungan untuk menggunakan kendaraan umum.

Tabel 3. Tabulasi Silang Berdasarkan Usia

Usia	Moda	
	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum
Usia < 30 th	73,7%	26,3%
Usia 30-40 th	66,9%	33,1%
Usia > 40 th	62,7%	37,3%

Sumber: Hasil penelitian

Dari data yang tersaji pada Tabel 3 dapat diketahui bahwa penggunaan mobil pribadi masih lebih dominan dibandingkan penggunaan kendaraan umum. Semakin besar penggunaan kendaraan umum semakin besar pengeluaran untuk biaya transportasi.

Tabel 4. Tabulasi Silang Pengeluaran Biaya Transportasi

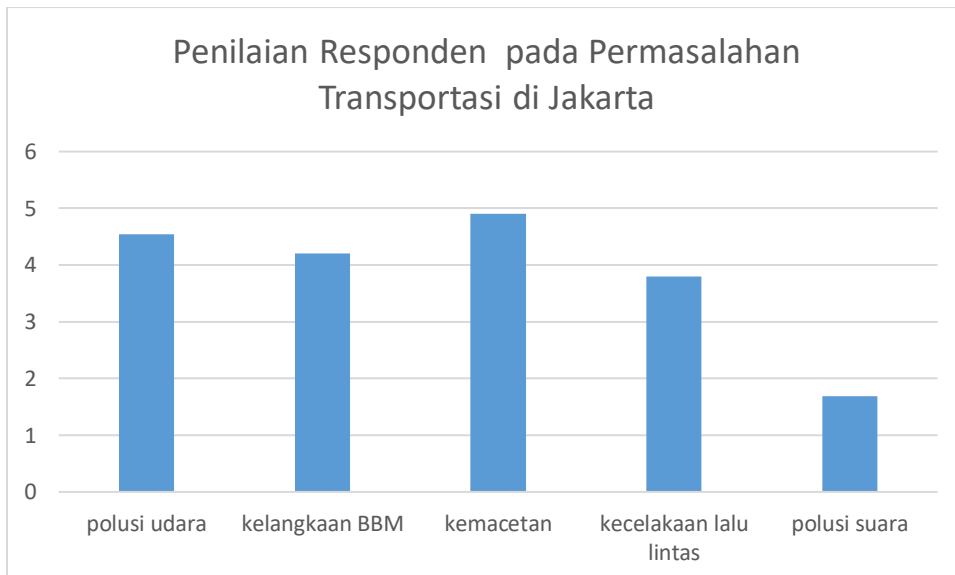
Pengeluaran/bln	Moda	
	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum
Pengeluaran < 4 juta	74%	26%
Pengeluaran 4-6 juta	65,7%	34,3%

Pengeluaran > 6 juta	66,8%	33,2%
----------------------	-------	-------

Sumber: Hasil penelitian

Permasalahan yang Dirasakan Responden

Dari hasil penelitian yang digambarkan pada Gambar 1, tampak bahwa permasalahan kemacetan merupakan permasalahan paling utama yang dihadapi oleh responden. Permasalahan selanjutnya adalah persoalan polusi udara dan kelangkaan BBM.

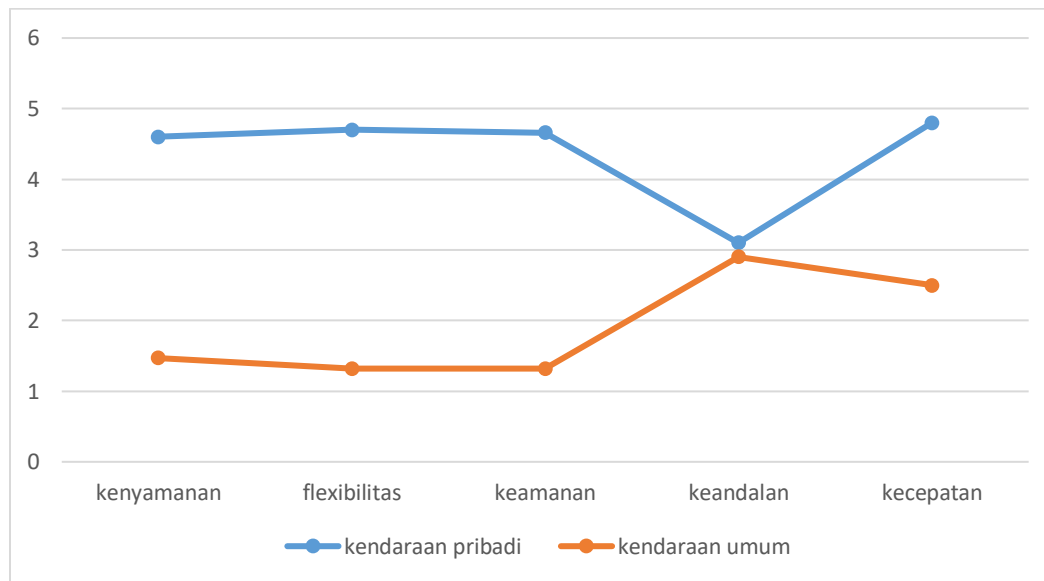


Gambar 1. Penilaian Responden pada Permasalahan Transportasi di Jakarta

Perbandingan Penilaian Mobil pribadi vs Kendaraan Umum

Berdasarkan Gambar 2 tampak bahwa penilaian responden terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pada penggunaan mobil pribadi lebih baik daripada kendaraan umum. Penggunaan kendaraan umum hanya unggul pada aspek harga. Sedangkan pada aspek kenyamanan, fleksibilitas, keamanan, kecepatan dan keandalan, penggunaan mobil pribadi lebih unggul. Pada aspek keandalan, mobil pribadi hanya unggul tipis daripada kendaraan umum.

Secara umum dapat dikatakan bahwa penggunaan kendaraan pribadi lebih dirasakan menguntungkan daripada penggunaan kendaraan umum. Kendaraan pribadi dianggap memiliki keunggulan di semua kategori. Penggunaan kendaraan pribadi dipandang menguntungkan secara pribadi. Kendaraan pribadi bukan sekedar sebagai alat transportasi, tapi sepertinya telah menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari. Responden memiliki ikatan emosional dengan kendaraan pribadinya. Mereka merasakan kegembiraan ketika mengemudi dan mampu mengendalikan sendiri agenda perjalanannya.



Gambar 2. Perbandingan Penilaian Responden pada Penggunaan Mobil Pribadi vs Kendaraan Umum Sebagai Moda Transportasi Urban

Niat Menggunakan Kendaraan Umum berdasar Kesadaran Dilema Sosial

Kesadaran dilema sosial memiliki potensi untuk mempengaruhi kesediaan responden untuk menggunakan kendaraan umum. Analisis regresi sederhana menunjukkan hasil sebagai berikut:

$$Y = 23,04 + 0,874X$$

Berdasarkan hasil ini dapat diketahui bahwa kesediaan responden untuk menggunakan kendaraan umum berbanding lurus dengan kesadaran dilema sosialnya. Untuk mengukur niat responden menggunakan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan analisis regresi logistik. Variabel dependen yang digunakan dalam analisis

ini niat menggunakan kendaraan umum yang dinotasikan dalam variabel dikotomi, yaitu ya (dinyatakan dalam nilai 1) dan tidak (dinyatakan dalam nilai 0). Variabel independen yang digunakan adalah: kenyamanan, fleksibilitas, keamanan, keandalan, kecepatan, dan murah.

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan alat SPSS didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 5. Hasil Regresi Logistik

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
kenyamanan	-.101	.227	.198	1	.656	.904
fleksibilitas	-.527	.262	4.032	1	.045	.591
keamanan	.094	.265	.127	1	.721	1.099
Step 1 ^a keandalan	-.108	.250	.185	1	.667	.898
kecepatan	.783	.267	8.605	1	.003	2.189
harga	-.477	.138	11.918	1	.001	.620
Constant	.774	.663	1.363	1	.243	2.169

a. Variable(s) entered on step 1: kenyamanan, fleksibilitas, keamanan, keandalan, kecepatan, murah.

Dari Tabel 5 diketahui bahwa pada tingkat signifikansi 5%, variabel yang signifikan ($\text{sig} < 5\%$) adalah variabel fleksibilitas, kecepatan dan murah. Hasil ini menunjukkan bahwa niat menggunakan kendaraan umum dipengaruhi tiga variabel utama, yaitu: variabel fleksibilitas, kecepatan dan harga. Variabel fleksibilitas dan harga memiliki nilai koefisien negatif, sedangkan variabel kecepatan memiliki variabel positif. Makna dari temuan ini menunjukkan bahwa probabilitas kesediaan responden untuk menggunakan kendaraan umum akan semakin meningkat jika kecepatan kendaraan umum semakin meningkat. Sebaliknya berbanding terbalik dengan harga dan fleksibilitas. Jika harga atau tariff kendaraan umum naik, maka niat responden untuk menggunakan kendaraan umum

akan turun. Demikian juga halnya dengan niat responden untuk menggunakan kendaraan umum akan meningkat jika fleksibilitas kendaraan umum berkurang

Responden menginginkan kendaraan umum memiliki rute dan waktu perjalanan yang jelas. Selama ini kendaraan umum sering tidak mentaati rute perjalanan yang telah ditentukan pemerintah. Akibatnya penumpang sering harus membayar tambahan untuk melanjutkan perjalanan. Kendaraan umum sering hanya menempuh rute sebagian. Tidak seluruh rute ditempuh. Akibatnya penumpang mengalami kerugian karena harus membayar tambahan. Padahal hal tersebut tidak perlu dilakukan jika kendaraan umum mematuhi ketentuan yang telah ditetapkan. Temuan ini merupakan kelemahan yang dimiliki kendaraan umum.

Pembahasan

Persoalan kemacetan merupakan permasalahan utama yang dirasakan oleh responden. Persoalan ini dianggap sebagai persoalan bersama yang penyebab dan akibatnya berkaitan dengan pengguna kendaraan secara bersama. Situasi persoalan tersebut mengindikasikan adanya kesepakatan bersama untuk menyelesaikannya. Situasi persoalan ini dapat dikategorikan sebagai persoalan dilema sosial.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa berdasarkan kategori jenis kelamin, usia dan pengeluaran, didominasi pengguna kendaraan pribadi. Pengguna dominan kendaraan pribadi adalah responden yang memiliki karakteristik berjenis kelamin pria, usia < 30 tahun dan pengeluaran < dari 4 juta. Situasi ini dapat dijelaskan sebagai berikut. Penggunaan kendaraan pribadi oleh kaum pria merupakan hal yang umum. Kendaraan pribadi merupakan simbol kepemilikan dan gengsi. Dalam tradisi Indonesia, seorang pria dianggap lebih pantas dan memiliki kewajiban memikul tanggung jawab. Posisi tersebut disimbolkan dengan kemampuan seorang pria mengendarai kendaraan pribadinya. Kendaraan pribadi tidak hanya merupakan moda transportasi semata tetapi juga menjadi simbolisasi kepemilikan, status dan konstruksi sosial. Hal ini menjelaskan mengapa kaum pria lebih dominan mengendarai kendaraan pribadi dibandingkan kaum perempuan. Hal sebaliknya juga menjelaskan mengapa kaum perempuan lebih banyak yang mengendarai kendaraan umum. Berdasarkan pemahaman ini, maka upaya

pengendalian kendaraan pribadi sebaiknya menyentuh aspek sosial dan psikologis dari kendaraan pribadi.

Penggunaan kendaraan pribadi juga dominan pada kaum muda dan yang memiliki pengeluaran kurang dari empat juta rupiah. Kaum muda pada umumnya belum memiliki karakter energik dan mobilitas tinggi sehingga memiliki kecenderungan menggunakan kendaraan pribadi. Sebagai pekerja muda, banyak diantaranya yang terlihat memiliki kewajiban bekerja di luar kantor sehingga muncul kebutuhan akan kepemilikan kendaraan pribadi sebagai sarana mobilitas.

Kehadiran mobil murah memungkinkan untuk diakses oleh para pekerja muda. mobil murah. Dengan penghasilan yang belum terlalu tinggi,

Hasil analisis menyebutkan bahwa semakin besar pengeluaran, semakin tinggi usia semakin besar pula kecenderungan responden untuk menggunakan kendaraan umum. Kondisi lalu lintas kota Jakarta yang padat dan sering diwarnai kemacetan membuat pemakaian kendaraan pribadi dirasakan semakin tidak efisien dari sisi waktu dan biaya. Beberapa inovasi kendaraan umum seperti hadirnya Bus Transjakarta, Commuter Line dan ojek aplikasi (Gojek, dll) semakin memperkuat kecenderungan pemakaian kendaraan umum.

Jika didasarkan pada penilaian karakteristik kendaraan pribadi dan kendaraan umum seperti yang terlihat pada Gambar 2, penilaian responden menunjukkan bahwa kendaraan pribadi lebih unggul dibandingkan kendaraan umum pada semua aspek penilaian. Aspek tersebut meliputi aspek kenyamanan, fleksibilitas, keamanan, keandalan dan kecepatan. Hanya pada aspek keandalan saja, penilaian responden pada kendaraan umum dan pribadi berimpit. Keunggulan kendaraan pribadi ini menjelaskan mengapa pemakaian kendaraan pribadi sangat dominan di kota Jakarta. Pemakaian kendaraan pribadi akan tetap dominan selama kualitas kendaraan umum belum memadai. Walau terdapat kecenderungan untuk menggunakan kendaraan umum pada responden dengan kelompok usia yang lebih tinggi dan memiliki pengeluaran lebih banyak, namun kecenderungan ini belum cukup kuat untuk mengubah preferensi penggunaan kendaraan pribadi. Kuatnya preferensi pada penggunaan kendaraan pribadi menunjukkan bahwa kendaraan umum belum bisa mengalahkan penggunaan kendaraan pribadi.

Kepadatan lalu lintas di kota Jakarta menciptakan permasalahan bersama. Tiga masalah utama yang dirasakan responden berkaitan dengan kepadatan lalu lintas Jakarta adalah: kemacetan, polusi udara dan kelangkaan BBM. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa kesadaran dilema sosial responden memiliki korelasi positif dan berpengaruh pada niat untuk mengutamakan kepentingan bersama menyelesaikan persoalan bersama yang berkaitan dengan kemacetan. Temuan ini menarik karena ternyata para responden sesungguhnya memiliki pengetahuan bahwa persoalan lalu lintas ini dapat diselesaikan dengan pengutamaan kepentingan bersama. Kesiediaan mengutamakan kepentingan bersama biasanya didasarkan pada ekspektasi bahwa apa yang dilakukan seorang individu juga akan diikuti juga oleh individu yang lain. Prinsip ini dikenal sebagai prinsip reposititas. Teori resiprositas menyatakan bahwa individu ketika dihadapkan dengan individu lain bertindak berdasarkan prinsip *tit for tat* (Fehr dan Fishbacker, 2004). Individu bersikap dan berperilaku positif pada individu yang bersikap positif padanya. Fehr dan Fishbacker (2004) menjelaskan bahwa individu mudah bekerjasama pada suasana persahabatan yang di dalamnya terdapat interaksi positif antar individu (*positive reciprocity*). Hal sebaliknya juga terjadi, kerjasama antar individu tidak akan mudah terjadi jika terdapat interaksi negatif antar individu (*negative reciprocity*). Teori resiprositas memberi arti bahwa kerjasama antar individu hanya bisa terjadi dengan prasyarat adanya kesepakatan dalam bentuk resiprokal antar individu. Responden merasa kesal jika terdapat ketidakpatuhan pengendara pada tata aturan yang telah disepakati dan minta agar kepatuhan hukum tetap terjaga.

Temuan selanjutnya menjelaskan bahwa kesiediaan responden untuk mengutamakan kepentingan bersama yang direpresentasikan dalam bentuk pengutamaan kendaraan umum dapat terjadi jika ketiga faktor penentu utama, yaitu kecepatan, fleksibilitas dan harga. Kecepatan memiliki hubungan positif dengan niat menggunakan kendaraan umum. Fleksibilitas dan harga memiliki hubungan yang negatif dengan niat menggunakan kendaraan umum. Secara singkat dapat dijelaskan bahwa responden bersedia menggunakan kendaraan umum jika semakin cepat, harga yang semakin terjangkau dan fleksibilitas rendah. Semakin cepat dan singkat durasi perjalanan semakin tinggi niat menggunakan kendaraan umum, semakin murah tarif kendaraan semakin tinggi niat menggunakan kendaraan umum. Responden juga menginginkan adanya kendaraan

umum yang semakin teratur dan tertib dalam menjalani jadwal dan rute perjalanan. Kedisiplinan pengaturan waktu dan rute perjalanan menjadikan kendaraan umum dipandang semakin reliabel sehingga menaikkan niat menggunakan kendaraan umum. Temuan ini menunjukkan bahwa pada dasarnya responden mengutamakan efektivitas dan efisiensi perjalanan dan menempatkan faktor kenyamanan lebih rendah dibanding efektivitas dan efisiensi perjalanan. Preferensi ini menunjukkan bahwa salah satu ciri khas dari penduduk kota metropolitan adalah adanya kebutuhan mobilitas yang cepat dan efisien.

Atribut fleksibilitas, kecepatan dan harga dapat menjadi kepentingan bersama yang dibutuhkan oleh responden. Jika kebijakan transportasi umum di Jakarta ditekankan pada ketiga atribut tersebut maka kesadaran dilema sosial pengendara akan menguat. Fishbach et al (2003) menyebutkan bahwa dalam menghadapi konflik kepentingan individu menambahkan tujuan yang lebih tinggi sebagai kepentingan yang lebih tinggi (*higher order goals*). Atribut fleksibilitas, kecepatan dan harga bisa dijadikan landasan kebijakan transportasi sebagai tujuan yang lebih tinggi. Adanya penambahan tujuan yang lebih tinggi ini akan membawa individu untuk membangun kesadaran baru dalam menghadapi situasi dilema. Kesadaran tersebut berupa seperangkat kesediaan (*willingness*) dan kepedulian (*concern*) individu pada permasalahan lingkungan.

SIMPULAN dan IMPLIKASI

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut ini. Permasalahan lalu lintas, terutama persoalan kemacetan di kota besar, termasuk kota Jakarta dapat didekati dalam perspektif konsumsi berkelanjutan dan dilema sosial. Temuan berikut menunjukkan bahwa kendaraan pribadi lebih disukai dibandingkan kendaraan umum pada hampir semua atribut moda transportasi seperti kenyamanan, keamanan, keandalan, fleksibilitas, kecepatan. Kendaraan umum hanya unggul di atribut harga.

Seiring dengan persoalan kemacetan, responden memiliki kesadaran dilema sosial yang berpengaruh positif pada munculnya niat mengutamakan kepentingan bersama dalam bentuk pengutamaan kendaraan umum. Niat menggunakan kendaraan umum akan dilakukan jika kendaraan umum semakin cepat, semakin murah dan semakin disiplin dalam menjaga jadwal dan rute.

Sumbangan Teoritis

Penelitian ini berusaha memperkuat teoritisasi konsumsi berkelanjutan sebagai perilaku konsumsi yang berada dalam konteks dilema sosial. Penulis mengambil posisi bahwa pemahaman tentang dilema sosial memiliki peran besar dalam pembentukan perilaku konsumsi berkelanjutan.

Studi-studi dilema sosial menunjukkan bahwa perilaku individu memiliki keterkaitan dengan situasi lingkungan yang didiaminya (Kollock, 1998). Dilema sosial merupakan salah satu bentuk penjelasan struktural keadilan lingkungan (Eek et al, 1999). Penjelasan adanya dilema sosial ini makin nyata jika permasalahan lingkungan dipahami sebagai dilema sosial. Dalam dilema sosial, keberlangsungan lingkungan hanya dapat terjadi jika terdapat kerjasama antar individu

Tabel 6. Perbandingan Pendekatan Konsumsi Berkelanjutan, Keadilan Lingkungan dan Dilema Sosial

Dimensi	Konsumsi Berkelanjutan	Dilema Sosial
Agensi	Perilaku individu berdampak pada lingkungan	Struktur sosial dan perilaku individu saling mempengaruhi
Tanggung jawab	Individu bertanggung jawab pada mutu lingkungan	Individu bertanggung jawab pada kepentingan bersama

Berdasarkan perbandingan dalam Tabel 6 tersebut, perilaku konsumsi berkelanjutan dan dilema sosial membawa pemahaman bahwa mutu lingkungan tidak cukup hanya menjadi tanggung jawab individu saja, tetapi menjadi tanggung jawab bersama. Di samping itu juga dapat diketahui bahwa tiap individu tidak selalu memiliki kesamaan peluang dan kendala dalam mengakses sumberdaya, sehingga niat berperilaku

konsumsi berkelanjutan dipengaruhi oleh perbedaan peluang dan kendala yang melingkupi individu.

Sumbangan Praktis

Secara praktis, penelitian akan membantu dalam dua lingkup penelitian. Dalam lingkup konsumen, penelitian ini akan membantu memberikan pengertian kepada individu tentang arti penting dan dampak sosial dari perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukannya. Perspektif dilema sosial akan memberikan tambahan pemahaman bagi konsumen bahwa perilaku konsumsinya memiliki potensi merugikan kepentingan bersama jika hanya mengutamakan kepentingan pribadinya atau berpotensi menguntungkan kepentingan bersama jika perilaku konsumsi dilandasi pada kesadaran dan rasa tanggung jawab bersama pada keberlanjutan lingkungan hidup. Dalam lingkup sosial, penelitian ini akan membantu memberikan masukan dalam penyusunan kebijakan publik yang berkaitan dengan masyarakat konsumen. Perspektif dilema sosial akan menjadi acuan dalam setiap penyusunan kebijakan publik masyarakat konsumen, terutama kebijakan yang berhubungan dengan isu permasalahan lingkungan. Demikian juga dalam perspektif dilema sosial, harus dibangun faktor-faktor yang mendukung adanya pengutamaan kepentingan bersama dalam mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan seperti adanya penegakan hukum, keteladanan pemimpin dan program kampanye pengutamaan kepentingan bersama.

PUSTAKA ACUAN

- Beckenkamp, M. (2009). *Environmental dilemmas revisited: structural consequences from the angle of institutional ergonomics*. Bonn: Max Planck Institute for Research on Collective Goods.
- Eek, D., Biel, A., and Garling, T. (1999). The fairness effect on cooperation in asymmetric social dilemmas when equality is perceived as unfair, *Goteborg Psychological Reports*, 2 (29), 1-21.
- Fehr, E., and Fishbacher, U. (2004). Social norms and human cooperation, *Trends in Cognitive Sciences*, 8(4), 185-190.
- Fishbach, A., and Trope, Y. (2004). The substitutability of external control and self-control, *Journal of Experimental Social Psychology*, 41, 256-270.

- Jackson, T. (2005a). Live better by consuming less? Is there a double dividend in sustainable consumption? *Journal of Industrial Ecology*, 9 (1-2), 19-38
- Kleiman, T. and Hassin, R.R. (2011). Non conscious goal conflicts, *The Journal of Experimental Social Psychology*, 47, 521-532.
- Kollock, P. (1998). Social dilemmas: the anatomy of cooperation, *Annual Reviews of Sociology*, 24,183-214.
- Nolan, J. (2010). *Global Warming from a Social Dilemma Perspective: Social Uncertainty, Social Norms and Energy Conservation*. Department of Psychology, University of Scranton.
- OECD.(1996). *Towards sustainable transportation*. Paris: OECD Publications.
- Steg, L. (2003). Can public transport compete with the private car? *IATSS Research*, 27 (2), 27-36.
- United Nation Environment Program. (2001). *Consumption opportunity: strategies for change, a report for decision makers*. Report of John Mahnoocheri for The United nations for Environment Programme (UNEP) Regional Office for Europe, The United Nations for Environment Programme (UNEP) Division of Technology, Industry and Environment. 1-69.
- Van Vugt, M., Van Lange, PAM, dan Meertens, RM. (1996).Commuting by car or public transportation? A social dilemma analysis of travel mode judgement. *European Journal of Social Psychology*, Vol.26. 373-395
- Van Vugt, M. (2002). Central, individual or collective control? Social dilemma strategies for natural resource management, *American Behavioral Scientist*, 45, 783-800.
- Ward, K. (2010). Towards a relational comparative approach to the study of cities. *Progress in Human Geography*, 34(4), 471-487.

Penulis

V. Rachmadi Parmono, staf pengajar di Prodi Administrasi Bisnis. S3 Manajemen FEB UGM, S2 Manajemen STM PPM, S1 FTP UGM.

