



## Analisis Perilaku Motivasional Pengemudi Becak sebagai Bahan Intervensi Kebijakan Penanganan Betor di Daerah Istimewa Yogyakarta

Annas Makruf Haifani Jumhan<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Daerah Istimewa Yogyakarta

Korespondensi: [annasmakruf.haifani@yahoo.com](mailto:annasmakruf.haifani@yahoo.com)

### Abstrak

Permasalahan becak dan becak motor (betor) di Yogyakarta belum mendapatkan solusi yang paripurna. Permasalahan semakin meluas, tidak hanya sebatas persoalan transportasi namun melebar menjadi permasalahan sosial, ekonomi, hukum bahkan masuk ranah politik. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan perilaku motivasional pengemudi becak dalam memodifikasi becak menjadi betor di tinjau dari Theory of Planned Behavior untuk memperkaya bahan rumusan kebijakan penanganan betor di Yogyakarta. Metode penelitian ini adalah mix methods dengan survey lapangan. Data-data kuantitatif diperoleh dari distribusi kuisioner 75 orang responden pengemudi becak, dengan kuisioner yang lengkap sebanyak 58 buah. Data diolah dengan bantuan SPSS 20.0. Sample di ambil secara insidental berdasarkan pembagian 4 lokasi tempat mangkal. Hasil uji statistik tersebut menunjukkan bahwa variabel penelitian tidak secara signifikan dapat menjelaskan niat memodifikasi becak menjadi betor dalam kerangka Theory of Planned Behavior. Kemudian, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa anteseden niat yaitu variabel sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku di bentuk oleh beliefs yang kurang mendukung terhadap niat memodifikasi becak menjadi betor seperti usia lanjut, tingkat pendidikan rendah, kepesertaan paguyuban, status kepemilikan becak yang sewa, penghasilan yang dirasa cukup bagi mereka utamanya saat liburan atau yang punya langganan tetap. Berdasar temuan tersebut pemerintah dalam mengambil pilihan kebijakan publik seyogyanya dapat lebih mempertimbangkan aspek keperilakuan dan motivasional, sehingga dapat lebih memberikan warna kebijakan yang lebih humanis, efektif, fleksibel dan deliberatif

**Kata kunci:** *becak motor, becak, betor, kebijakan public, theory of planned behavior, transportasi kota*

### Abstract

*In Yogyakarta, the issue of rickshaws and motorized rickshaws (betor) has not yet been resolved completely. The problem is becoming increasingly prevalent, having expanded beyond transportation concerns to include social, economic, legal, and even political concerns. The purpose of this study is to elucidate pedicab drivers' motivations for converting pedicabs to betors using the Theory of Planned Behavior in order to inform the creation of betor handling policies in Yogyakarta. This research method is a combination of a desk study and a field survey. Quantitative data were collected from 75 rickshaw driver respondents who returned 58 completed questionnaires. SPSS 20.0 was used to analyze the data. Random samples were taken based on the dispersion of four hangout locations. The*

### RIWAYAT ARTIKEL

Diterima: 02/03/2021

Ditelaah: 15/06/2021

Diterbitkan: 20/06/2021

### KUTIPAN

Jumhan, A. M. H. (2021).

Analisis Perilaku

Motivasional Pengemudi

Becak sebagai Bahan

Intervensi Kebijakan

Penanganan Betor di

Daerah Istimewa

Yogyakarta. *PESIRAH:*

*Jurnal Administrasi Publik,*

2(1), 49-62, doi:

10.47753/pjap.v2i1.29





*statistical test results indicate that the research variables cannot adequately explain the intention to transform the becak into a betor within the context of the Theory of Planned Behavior. The study's findings also indicate that the antecedents of intention, specifically attitude variables, subjective norms, and behavioral control, are shaped by beliefs that are less supportive of the intention to modify a rickshaw into a betor, such as advanced age, low education level, community participation, ownership status of rented rickshaws, and low income. According to these findings, the government should be allowed to consider behavioral and motivational factors more when making public policy decisions, in order to provide a more humanistic, effective, flexible, and deliberate policy color.*

**Keywords:** *betor, motorized rickshaw, pedicab, public policy, theory of planned behavior, urban transportation*

## PENDAHULUAN

Penelitian ini mendiskusikan mengenai perilaku motivasional pengemudi becak dengan menggunakan pendekatan *Theory of Planned Behavior* (I Ajzen, 1985) untuk mengungkap faktor-faktor yang mempengaruhi niat memodifikasi becak menjadi betor. Data yang diperoleh selanjutnya dapat digunakan sebagai masukan rumusan bahan kebijakan dalam kerangka intervensi kebijakan sebagai upaya penanganan permasalahan betor yang semakin rumit dan berdampak luas di Yogyakarta.

Perilaku manusia sebagai individu tidaklah sama antara satu sama lain. Perilaku sendiri merupakan suatu fungsi dari interaksi antara individu dengan individu lain dan antara individu dengan lingkungan sekitarnya (Taruna, 2017). Perilaku dapat di definisikan sebagai cara bagaimana seorang individu bersikap atau bertindak. Hal tersebut dapat pula dilihat dari sudut pandang norma sosial, bagaimana seseorang memperlakukan orang lain atau mensikapi sesuatu (Gordon, 2000). Pemanfaatan ilmu keperilakuan dalam mendukung perumusan kebijakan publik telah banyak dilakukan di negara-negara maju. Sebagai contoh di Inggris sejak tahun 2010 telah membentuk *Behavioral Insights Team* (BIT), yang mendorong pemanfaatan ilmu keperilakuan dalam berbagai bidang secara luas (Halpern, 2015) dalam (Hertwig, 2017). Dalam dunia akademis memang muncul pergeseran dari analisis makro ke mikro (perilaku) dalam sektor publik yang memang membawa manfaat lebih (Grimmelikhuijsen & Meijer, 2014). Dengan mempertimbangkan aspek perilaku dalam pembuatan kebijakan publik, maka akan menjadi inovasi kebijakan publik yang lebih mengena pada perilaku nyata manusia. Hasilnya berupa intervensi perilaku manusia yang akan membuka paradigma baru para pembuat kebijakan untuk membuat alternatif kebijakan berbiaya rendah tanpa menambahkan kerugian pada publik dengan desain selembut mungkin.

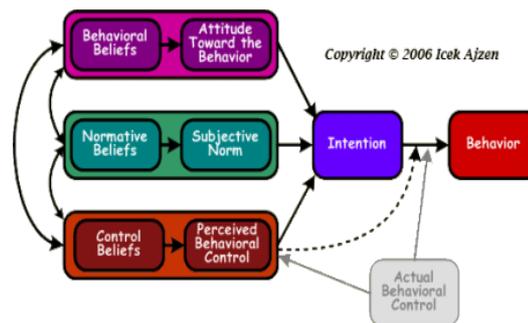
Becak merupakan salah satu simbol budaya transportasi. Perubahan becak menjadi betor juga menunjukkan adanya perubahan budaya transportasi. Kebijakan penanganan betor di Yogyakarta dilakukan melalui (SE Gubernur DIY, 2003) tentang “Larangan Pengoperasian Becak Bermotor”. Dalam peraturan tersebut, dijelaskan bahwa betor tidak termasuk kedalam jenis kendaraan bermotor yang telah ditentukan dalam PP No. 44 tahun 1993 tentang “Kendaraan dan Pengemudi” sehingga dilarang beroperasi. Acuannya adalah (Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009) No. 22 tahun 2009 tentang “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (UULLAJ) khususnya pasal 47 *Juncto* pasal 77 dan pasal 281 (Mutok, 2014). SE Gubernur DIY yang hanya berisi pelarangan operasional betor ternyata tidak menyurutkan niat para pengemudi becak untuk memodifikasi becak menjadi betor. Hal ini sejalan dengan penelitian Nugroho dan Astuti, (2016). Akibatnya dari tahun ke tahun jumlah betor yang beroperasi tidak semakin berkurang namun malah semakin bertambah. Jumlah keseluruhan betor sendiri tidak dapat diketahui secara pasti. Namun, data yang diketahui berdasarkan penelitian pada tahun 2015

jumlahnya diperkirakan mencapai 1.700 unit (Susanto & Mambuuru, 2015). Data yang berhasil dihimpun tahun 2016 diperkirakan terdapat kurang lebih sebanyak 2.000 betor yang beroperasi di seluruh wilayah Yogyakarta (Tempo, 2016).

## TINJAUAN PUSTAKA

### The Theory of Planned Behavior

Teori klasik studi keprilakuan yang banyak digunakan para peneliti dalam menjelaskan fenomena perilaku individu adalah Theory of Planned Behavior (Icek Ajzen & Fishbein, 1973) dalam Burhanudin, (2015). Berdasarkan (Icek Ajzen & Fishbein, 1973), perilaku seseorang (behavior) ternyata dipengaruhi oleh niat berperilaku (intention to behavior). Sedangkan niat berperilaku dipengaruhi oleh sikap (attitude toward behavior), norma subjektif (subjective norm) dan kontrol perilaku (perceived behavioral control). Teori tersebut merupakan sebuah teori yang meramalkan pertimbangan perilaku karena berangkat dari pemikiran bahwa perilaku dapat dipertimbangkan dan direncanakan. Sebelum melakukan atau mewujudkan suatu bentuk perilaku, seorang individu akan memikirkan dan mempertimbangkan terlebih dahulu bentuk perilaku tersebut. Namun sebelum berwujud menjadi perilaku, akan berujud dalam bentuk niat (intention). Niat merupakan prediktor yang kuat terhadap adanya perilaku. Semakin tinggi intensi atau niat terbentuk, maka akan semakin besar peluang untuk terwujud menjadi sebuah perilaku. Model The Theory of Planned Behavior terdapat dalam Gambar 1.



**Gambar 1. The Theory of Planned Behavior**

Sumber: <http://people.umass.edu/aizen/tpb.diag.html>

### Kebijakan Publik

Kebijakan yang diambil baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah pada dasarnya bertujuan menjawab permasalahan yang muncul di masyarakat, sehingga disebut sebagai kebijakan publik. Kebijakan publik sendiri menurut Thomas R Dye (1981) adalah apa yang dilakukan maupun yang tidak dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini ranah kebijakan publik sendiri adalah sebuah pilihan yang dihadapi pemerintah. Dalam bukunya (Subarsono, 2005) menyatakan bahwa definisi tersebut mengandung makna: (1) kebijakan publik tersebut dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta; (2) kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Kebijakan publik dalam sudut pandang penyelesaian permasalahan di masyarakat merupakan sejumlah aktivitas pemerintah untuk memecahkan permasalahan di tengah masyarakat, baik secara langsung maupun melalui berbagai lembaga yang mempengaruhi kehidupan masyarakat, menurut Woll dalam (Tangkilisan, 2003). Selanjutnya, kebijakan publik akan dilaksanakan oleh administrasi negara yang di jalankan oleh birokrasi pemerintah. Dalam konteks tersebut, terminologi kebijakan publik menunjuk pada serangkaian peralatan pelaksanaan yang lebih luas dari peraturan perundang-undangan,



mencakup juga aspek anggaran dan struktur pelaksana (Taufiqurrahman, 2104).

Memahami perilaku individu merupakan salah satu hal yang sangat penting dalam proses perumusan kebijakan. Bukan saja terkait penyusunan kebijakan, namun juga harus mempertimbangkan aspek kepatuhan terhadap sebuah kebijakan. Carl J Frederick yang dikutip oleh (Agustino, 2008) mendefinisikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan atau kegiatan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan, kesulitan dan kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Pendapat ini menunjukkan bahwa ide kebijakan melibatkan perilaku. Hal tersebut sangatlah beralasan karena sebetulnya kebijakan adalah aturan yang mengatur perilaku, baik secara individu maupun komunal.

### **Model Pemikiran dan Hipotesis Penelitian**

Kerangka pemikiran teoritis dalam penelitian ini adalah bagaimana faktor keperilakuan (dari sudut pandang *Theory of Planned Behavior*) dapat memberikan tambahan informasi atau masukan yang bersifat melengkapi dalam proses perumusan kebijakan sehingga menghasilkan kebijakan yang lebih humanis, efektif, fleksibel dan deliberatif sehingga membawa pada hasil implementasi kebijakan yang lebih baik. Selanjutnya berdasarkan *Theory of Planned Behavior* penelitian ini akan menganalisis dan membuktikan hubungan antar variabel penelitian yang diamati. Berdasarkan variabel-variabel tersebut maka dalam penelitian ini hipotesis statistik yang dapat dikembangkan dari pemikiran empiris tersebut diatas adalah: (a) Sikap (*attitude toward behavior*) pengemudi becak berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat (*intention*) untuk memodifikasi becak menjadi bettor (Hipotesis 1 atau  $H_1$ ); (b) Norma subjektif (*subjective norm*) pengemudi becak berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat (*intention*) untuk memodifikasi becak menjadi betor ( $H_2$ ); dan (c) kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) pengemudi becak berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat (*intention*) untuk memodifikasi becak menjadi betor ( $H_3$ )

### **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini akan digunakan rancangan penelitian *mix methods* yang merupakan suatu bentuk pengkombinasian dua bentuk pendekatan penelitian yaitu kuantitatif dan kualitatif (Creswell, 2010). Dengan melakukan pengkombinasian antara dua pendekatan kuantitatif dan kualitatif, maka akan diperoleh hasil penelitian yang lebih komprehensif, valid, reliabel dan objektif (Sugiyono, 2015).

### **Jenis, Obyek, dan Subyek Penelitian**

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, dipilih jenis penelitian survey lapangan (*field survey*). Kemudian, Obyek dalam penelitian ini adalah *Theory of Planned Behavior* dengan variabel penyusunnya: sikap (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*) dan kontrol perilaku (*perceived behavioral control*). Ketiga variabel tersebut dalam penelitian ini dijadikan prediktor variabel niat (*intention*).

Subjek penelitian menurut (Arikunto, 2007) adalah sesuatu, baik orang, benda ataupun lembaga (organisasi), yang sifat-keadaannya ("attribut"-nya) akan diteliti. Dari uraian tersebut diatas maka subyek pada penelitian ini adalah pengemudi becak yang tidak atau belum memodifikasi becak menjadi betor. Selain itu dilakukan pula wawancara secara langsung terhadap beberapa pengemudi betor yang beroperasi di Yogyakarta yang akan memberikan gambaran *background/individual factors* mereka.

Dalam penelitian ini, populasi yang dimaksud adalah seluruh pengemudi becak di wilayah Yogyakarta. Sedangkan sampel penelitian merupakan sebagian dari populasi itu sendiri (Sugiyono, 2015). Sampel sebagai bagian dari populasi haruslah mewakili karakteristik populasi tersebut secara keseluruhan. Pengambilan sample sebanyak 58 responden dilakukan dengan teknik pengelompokan



lokasi (*locus*) berdasarkan tempat mangkalnya sehari-hari yaitu : (1) Pertokoan/Pasar/Hotel, (2) Tempat/Objek Wisata, (3) Perkampungan/Pemukiman/Jalan dan (4) Sekolah/RS/ Kantor. Responden dipilih secara insidental berdasar pengelompokan tempat mangkal diatas (*incidental sampling*).

### Definisi Konseptual Variabel

Secara konseptual, niat adalah kemungkinan subjektif (*subjective probability*) seseorang untuk melakukan suatu tindakan atau tidak. Mengukur niat berarti mengukur kemungkinan seseorang tentang akan berperilaku tertentu atau tidak (Khairul, 2005). Dalam penelitiannya (Rahmawati, 2016) menyebutkan bahwa komponen pembentuk niat adalah kesediaan (*willingnes*) dan keinginan (*desire*).

Difinisi konseptual sikap adalah suatu disposisi untuk bertindak positif atau negatif terhadap suatu objek, orang, institusi atau peristiwa, menurut Ajzen, 1988 dalam (Sarwono, 2002). Sikap ini ditentukan oleh keyakinan mengenai konsekuensi dari suatu perilaku atau secara singkat disebut keyakinan perilaku (*behavioral beliefs*) dan evaluasi positif atau negatif individu terhadap perilaku tertentu berdasarkan keyakinan yang dimilikinya (*evaluation of behavioral belief*) (I Ajzen, 2005) dalam (Ramdhani, 2011).

Difinisi konseptual norma subjektif adalah keyakinan individu mengenai harapan orang-orang sekitar yang berpengaruh (*significant other*) baik perorangan ataupun berkelompok untuk menampilkan perilaku tertentu atau tidak. Dapat pula diartikan sejauh mana keinginan seseorang untuk mengikuti pendapat tokoh atau orang penting (*significant other*) tersebut. Komponen pembentukan norma subjektif terdiri dari *normatives beliefs* (persepsi atau keyakinan mengenai harapan orang lain terhadap dirinya yang menjadi acuan untuk menampilkan perilaku atau tidak) serta *motivation to comply* yang merupakan motivasi individu untuk memenuhi harapan tersebut.

Kontrol perilaku menurut (I Ajzen, 1985) adalah salah satu determinan dalam niat perilaku. Faktor ini mengacu pada kemudahan yang dirasakan atau kesulitan melaksanakan perilaku dan diasumsikan untuk mencerminkan pengalaman serta hambatan yang dapat diantisipasi. Menurut (Icek Ajzen & Fishbein, 1973) dan (I Ajzen, 2005) komponen pembentukan kontrol perilaku terdiri dari: *control beliefs* atau keyakinan mengenai sumber dan kesempatan yang dibutuhkan (*requisite resource and opportunities*) untuk memunculkan tingkah laku dan *perceived power* atau persepsi individu mengenai seberapa kuat kontrol tersebut untuk mempengaruhi dirinya sehingga memudahkan atau menyulitkan timbulnya tingkah laku.

### Pengumpulan dan Analisis Data Penelitian

Cara pengumpulan data pada jenis penelitian survey lapangan menggunakan distribusi isian kuisisioner dan menggunakan teknik wawancara secara langsung terhadap responden. Cara pengumpulan data dengan dua cara tersebut mengacu kepada rancangan penelitian *mix methods* yang dipilih pada penelitian ini.

Secara kuantitatif, pengumpulan data pada penelitian ini adalah menggunakan isian kuisisioner dengan teknik *personally administered quistionnaires* (Uma & Roger Bougie, 2013). Teknik tersebut dilakukan dengan mendistribusikan kuisisioner secara personal sehingga dapat memberikan penjelasan dan panduan dalam mengisi kuisisioner. Teknik ini dipilih dengan mempertimbangkan kondisi calon responden yang kebanyakan berpendidikan rendah dan telah berusia lanjut. Kuisisioner berisi pertanyaan-pertanyaan terkait variabel sikap (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norms*) dan kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) yang merupakan tiga variabel yang dalam penelitian ini dijadikan prediktor variabel niat (*intention*). Kuisisioner diukur menggunakan skala sikap. Skala sikap yang dipilih adalah skala *Likert* (Sugiyono, 2015) dengan *range* 1-6 dengan nilai sebagai berikut 1= Sangat Tidak Setuju (STS); 2= Tidak Setuju (TS); 3= Kurang Setuju (KS); 4= Setuju (S); 5= Sangat Setuju (SS) dan 6= Sangat Setuju Sekali (SSS). Skala *Likert* dengan desain genap yang digunakan dalam penelitian



ini di desain untuk menghindari jawaban netral. Hal tersebut karena pada variabel sikap, haruslah ditentukan apakah responden bersikap positif atau negatif (Gayatri, 2004).

Secara kualitatif, dalam kuisioner juga terdapat isian yang mendiskripsikan karakteristik responden yang berupa biodata serta beberapa pertanyaan individual yang terkait dalam konteks penelitian. Untuk lebih memperdalam isian data kualitatif dalam kuisioner, dilakukan pula pengumpulan data menggunakan teknik wawancara secara langsung terhadap responden. Responden yang di wawancara tidak sebatas hanya pengemudi becak saja, namun juga *stakeholder* yang terlibat baik langsung maupun tidak langsung seperti: para pelanggan becak, pemilik toko yang membina pengemudi becak, Dinas Perhubungan dll. Wawancara dilakukan secara semi terstruktur dengan pertanyaan-pertanyaan terbuka. Dengan demikian dapat lebih dalam mengungkap hal-hal yang berkaitan dengan lingkungan para pengemudi becak.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Estilasi dan Karakteristik Individu

Dalam penelitian ini dilakukan analisa data elisitasi yang merupakan penelitian pendahuluan untuk mengungkapkan hal-hal yang menjadi keyakinan mereka (*silent beliefs*) yang terkait dengan becak dan betor. Dari hasil kompilasi dan skoring pertanyaan elisitasi terdapat dua makna pernyataan yang berbeda yaitu: (1) yang menguatkan niat memodifikasi becak menjadi betor (*favorable*) dan (2) yang menghambat niat memodifikasi becak menjadi betor (*unfavorable*).

Pada pernyataan *favorable* atau menguatkan niat memodifikasi becak menjadi betor, jawabannya paling dominan adalah: agar tidak capek saat *narik* becak (skor 5), untuk menambah pendapatan (skor 4) dan mendapat inspirasi dari teman-teman (skor 4). Artinya motivasi utama dalam memodifikasi becak menjadi betor yang terbanyak adalah agar tidak terlalu merasakan capek saat *narik*. Selain itu terdapat pula faktor pengaruh dari rekan-rekan sesama pengemudi becak/betor yang dapat memperkuat niat atau motivasi memodifikasi becak menjadi betor.

Sedangkan pada pernyataan *unfavorable* atau menghambat niat memodifikasi becak menjadi betor, jawaban paling dominan adalah: tidak punya biaya (skor 6), dilarang oleh polisi (skor 5), harus beli bensin (skor 3) dan takut terhadap razia penertiban (skor 3). Artinya faktor pendorong/penghambat utama dalam memodifikasi becak menjadi betor adalah faktor biaya. Faktor penegakan hukum ternyata juga merupakan salah satu faktor yang menjadi penghambat niat atau motivasi memodifikasi becak menjadi betor. Penegakan hukum dan peraturan yang dilakukan dapat menjadi faktor yang menghambat bila dilakukan secara tegas dan konsisten demikian pula sebaliknya.

Dalam isian kuisioner terdapat beberapa isian yang terkait karakteristik individu yang diamati yang berhubungan dengan *background/individual factor* yang akan membentuk keyakinan (*silent beliefs*) mereka yaitu:

- a. **Usia.** Data usia responden akan memberi informasi pada rentang usia berapa profesi ini banyak di temui dan apa yang menjadi latar belakangnya. Hasil olah data menunjukkan bahwa profesi ini didominasi oleh lansia, yang karena keterbatasannya masih harus mencari nafkah dengan mengandalkan kekuatan otot mereka. Karena keterbatasan modal, pendidikan, wawasan dan pengetahuan maka pilihan yang tersedia tidak banyak. Salah satu pilihan yang paling mungkin bagi mereka adalah dengan menjadi pengemudi becak.
- b. **Lokasi Mangkal.** Data terkait lokasi mangkal ternyata berkaitan dengan pendapatan yang diperoleh. Dalam hal ini penting untuk diungkap mengapa responden memilih lokasi mangkal tersebut dan apakah ada pengaruhnya terhadap variabel yang diamati. Hasil penelitian menunjukkan bahwa lokasi mangkal berkaitan dengan karakteristik dan pendapatan para penarik becak tersebut. Beberapa pengayuh becak menerima shodaqoh dari pelanggannya dari kelebihan pembayaran atas jasanya,



mendapat tips dari pemilik toko atas jasanya mengantar pelanggan dan mendapatkan langganan tetap yang memanfaatkan jasanya.

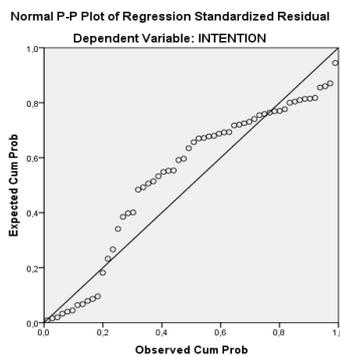
- c. **Tingkat Pendidikan.** Data tingkat pendidikan penting untuk menganalisa bagaimana sikap mereka terhadap suatu objek perilaku, norma subjektif yang berlaku serta bagaimana kontrol perilaku mereka dalam menghadapi situasi tertentu. Mereka menyadari bahwa mereka tidak cukup cakap dalam persaingan tenaga kerja sektor formal, ketiadaan modal juga menyurutkan langkah mereka dalam berusaha. Mereka hanya dapat mengandalkan kekuatan otot dan ketahanan fisik mereka. Menjadi pengemudi becak menjadi salah satu pekerjaan yang mereka rasakan pas dengan keadaan dan kemampuan mereka. Mereka tidak mempunyai banyak informasi terkait peluang kerja dan hanya berpikiran mengerjakan pekerjaan yang dapat mereka lakukan segera untuk menyambung kehidupan mereka dan keluarga.
- d. **Status Kepemilikan Becak.** Dari hasil temuan penelitian, ternyata sebagian besar becak yang mereka gunakan adalah sewa. Dengan status kepemilikan becak yang masih sewa, menunjukkan lemahnya posisi ekonomi mereka di tinjau dari kepemilikan alat produksi atau sarana produksi. Menjadi pengemudi becak menjadi alternatif paling mudah bagi kaum yang marginal secara ekonomi. Ketiadaan modal dan kepemilikan alat produksi atau sarana produksi memaksa mereka untuk menyewa becak sebagai sarana mereka mencari nafkah. Mereka tidak dapat mengakses permodalan di Bank atau lembaga pembiayaan karena tidak mempunyai jaminan, sedangkan untuk bekerja terbentur masalah usia dan rendahnya tingkat pendidikan formal mereka.
- e. **Jumlah Tanggungan.** Dari hasil wawancara ternyata ada beberapa diantara mereka yang masih harus ikut membiayai cucu atau keponakan mereka karena berbagai sebab. Banyak diantara anak-anak dan keluarga mereka yang setelah dewasa masih belum mandiri secara ekonomi. Selain itu tanggungan ongkos sosial sebagai bagian dari tata nilai kehidupan bermasyarakat khususnya di Jawa yang masih lekat membawa konsekwensi biaya sehari-hari yang harus dipenuhi. Tradisi sosial seperti *nyumbang*, *tilik*, arisan, iuran dan biaya-biaya sosial lain menjadikan motivasi ekonomi masih sangat kuat.
- f. **Pekerjaan Sampingan.** Dari data ini dapat menunjukkan adanya alternatif pekerjaan lain yang dapat mereka pilih atau adanya motivasi yang lain. Pekerjaan sampingan yang mereka miliki pun bermacam-macam. Mulai dari tukang batu, tani, reparasi arloji, tukang parkir sampai menjadi tukang pijat. Hal tersebut diungkapkan oleh responden yang di wawancara terkait pekerjaan sampingan. Mereka beralasan bahwa pekerjaan sampingan tersebut untuk menambah penghasilan dan mengisi waktu luang.
- g. **Kepesertaan Paguyuban Becak.** Dari data yang di peroleh, paguyuban merupakan sarana bersosialisasi dan berorganisasi bagi para pengemudi becak. Di duga terdapat pengaruh interaksi sosial dan organisasi dengan variabel keperilakuan yang diamati dalam penelitian. Hal menarik terkait keikutsertaan pengemudi becak terhadap sebuah organisasi adalah adanya wadah berkumpul dan bertukar informasi. Dalam wadah paguyuban tersebut akan terjadi interaksi dan tukar menukar informasi antar sesama pengemudi becak, karena ada semacam pertemuan rutin paguyuban. Dalam paguyuban juga terdapat peran sentral tokoh atau ketua paguyuban.
- h. **Penghasilan Rerata Dalam Sehari.** Data ini menunjukkan aspek ekonomi yang merupakan salah satu faktor penting dalam membentuk perilaku. Dari data tersebut dapat diperoleh gambaran tentang kesejahteraan dan motivasi ekonomi yang lain. Dari data dan wawancara dapat disimpulkan bahwa penghasilan para pengemudi becak tidak menentu. Kadang penghasilan per hari sangat minim,

bahkan tidak mendapatkan uang sama sekali, namun pada saat momen liburan penghasilan mereka jauh meningkat.

## Hasil Uji Statistik dan Pembahasan

### Uji Asumsi Klasik

Besaran korelasi atau nilai Cronbach's Alpha seluruh dimensi yang mengukur konstruk > 0,6, yang menunjukkan bahwa item-item pertanyaan secara reliabel mengukur konstruk. Uji validitas korelasi Product Moment, terhadap 40 item pertanyaan, terdapat 3 item pertanyaan yang mempunyai nilai R-hitung < R-tabel sehingga 3 item pertanyaan tersebut tidak valid yaitu MC\_1, PP\_4 dan PP\_8. Output hasil uji normalitas di sajikan dalam bentuk Plot of Regression dari Standardized Residual seperti terdapat dalam Gambar 2.



**Gambar 2** Plot of Regression Olah Data Uji Normalitas

Sumber : Data Primer – Diolah

Dari Grafik 2 terlihat titik-titik menyebar disekitar garis diagonal, serta penyebarannya mengikuti arah garis diagonal. Dengan demikian, maka model regresi tersebut telah memenuhi asumsi normalitas.

### Uji Regresi Korelasi

**Tabel 1.** Rangkuman Hasil Uji Regresi Linier Berganda

VARIABEL	KOEFISIEN REGRESI	T-HITUNG	SIG
KONSTANTA	17,333	1,456	0,151
SIKAP ATB ( $X_1$ )	0,057	0,526	0,601
NORMA SUBJEKTIF SN ( $X_2$ )	0,040	0,211	0,833
KONTROL PERILAKU PBC ( $X_3$ )	0,113	0,803	0,426
F-HITUNG = 0,310	Sig = 0,818		
F-TABEL = 2,79	$R^2 = 0,17$		

Sumber : Data Primer – Diolah

Di gunakan untuk melihat hubungan secara linear antara dua atau lebih variabel independen ( $X_1, X_2, \dots, X_n$ ) dengan variabel dependen (Y). Hasil yang diperoleh berupa sebuah persamaan linier yang akan menjelaskan nilai pengaruh yang diberikan. Dalam penelitian ini, analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui arah hubungan antara variabel prediktor dalam kerangka *Theory of Planned Behavior* dalam hubungannya dengan niat pengemudi becak dalam memodifikasi becak

menjadi betor. Hasil olah data uji Regresi Linier Berganda menghasilkan beberapa tabel yang dirangkum dalam Tabel 1. Tabel 1 juga dapat formulasikan ke dalam persamaan umum regresi sebagai berikut:

$$Y (\text{niat}) = 17,333 + 0,058 X_1(\text{sikap}) + 0,040 X_2 (\text{norma subjektif}) + 0,113 X_3 (\text{kontrol perilaku})$$

Pada persamaan tersebut nilai konstanta adalah 17,333 yang artinya adalah nilai variabel niat bernilai 17,333 dengan asumsi jika variabel sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku bernilai 0. Hasil analisis determinasi yang juga menunjukkan R-hitung<sup>2</sup> sebesar 0.17. Artinya bahwa hanya 17% pengaruh niat mampu dijelaskan sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku pengemudi becak secara bersama-sama, sisanya 83 % dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini

**Tabel 2. Output Hasil Uji Korelasi Simultan (Anova)**

MODEL		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	12,627	3	4,209	,310	,818 <sup>b</sup>
	Residual	733,442	54	13,582		
	Total	746,069	57			

A. DEPENDENT VARIABLE: INTENTION  
B. PREDICTORS: (CONSTANT), PBC, SN, DAN ATB

Sumber : Data Primer - Diolah

### **Uji Korelasi Simultan**

Dilakukan melalui Uji F. Pegujian ini digunakan untuk membuktikan bahwa sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku secara simultan akan berpengaruh signifikan dalam niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor. Hasil uji korelasi simultan disajikan dalam tabel Anova seperti di Tabel 2.

Dari hasil Uji F diketahui nilai *p-value* atau nilai signifikansi sebesar 0,818 yang lebih besar dari  $\alpha$  0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sikap ( $X_1$ ), norma subjektif ( $X_2$ ) dan kontrol perilaku ( $X_3$ ) secara bersama-sama tidak secara signifikan berpengaruh terhadap niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor ( $Y$ ).

### **Uji Korelasi Parsial Variabel Penelitian**

**Tabel 3. Output Hasil Uji Korelasi Parsial**

MODEL		Unstandardized Coefficients		Standardized	T	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	17,333	11,908		1,456	,151
	ATB	,057	,109	,071	,526	,601
	SN	,040	,191	,029	,211	,833
	PBC	,113	,141	,109	,803	,426

A. DEPENDENT VARIABLE: INTENTION

Sumber : Data Primer - Diolah

Dilakukan dengan Uji T yang bertujuan untuk membuktikan hipotesis penelitian bahwa variabel bebas yaitu: sikap (attitude toward behavior), norma subjektif (subjective norm) dan kontrol perilaku (perceived behavior control) berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat yaitu niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor. Hasilnya sebagaimana terdapat dalam Tabel 3.

Selanjutnya berdasarkan hasil tabel diatas, dilakukan uji koefisien regresi atas variabel pengamatan, sekaligus merupakan pengujian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini. Kesimpulan uji korelasi parsial variabel penelitian adalah (1) H1 : Karena nilai t-hitung < t-tabel ( $0,526 < 0,67906$ ) maka Ho diterima, artinya tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara sikap dengan niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi bettor; (1) H2 : Karena nilai t-hitung < t-tabel ( $0,211 < 0,67906$ ) maka Ho diterima, artinya tidak terdapat pengaruh signifikan antara norma subjektif dengan niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi bettor; dan (3) H3 : Karena nilai t-hitung > t-tabel ( $0,803 > 0,67906$ ) maka Ho ditolak, artinya terdapat pengaruh signifikan antara kontrol perilaku dengan niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor.

**Uji Korelasi Parsial Background Factors.**

Tabel 4. Output Hasil Uji Korelasi Parsial Karakteristik Individu

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	25,057	1,326		18,895	,000
	Usia	-,682	,343	-,257	-1,989	,052
2	(Constant)	24,389	1,221		19,972	,000
	Lokasi	-,798	,499	-,209	-1,598	,116
3	(Constant)	21,336	,978		21,810	,000
	Pendidikan	,684	,469	,191	1,457	,151
4	(Constant)	21,502	1,493		14,403	,000
	Kepemilikan	,731	,954	,102	,766	,447
5	(Constant)	21,352	1,341		14,825	,000
	Tanggungan	,613	,973	,070	,653	,897
6	(Constant)	22,582	1,443		15,645	,000
	Sampingan	,003	1,053	,000	,003	,998
7	(Constant)	23,005	2,488		9,246	,000
	Paguyuban	-,227	1,323	-,023	-,171	,865
8	(Constant)	22,240	1,011		21,991	,000
	Penghasilan	,147	,377	,052	,389	,699

a. Dependent Variable: Intention\_Y

Sumber : Data Primer - Diolah

Pengujian pengaruh karakteristik individu dilakukan dengan menggunakan Uji T. Uji beda tersebut dilakukan guna mengetahui apakah karakteristik individu tersebut berpengaruh signifikan dalam niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor. Hasilnya disajikan dalam Tabel 4.

Selanjutnya berdasarkan hasil tabel diatas, dilakukan uji koefisien regresi atas variabel *background factors*. Kesimpulannya adalah sebagai berikut (1) Faktor yang berpengaruh signifikan: usia, lokasi mangkal becak, tingkat pendidikan, status kepemilikan becak, kepesertaan dalam paguyuban becak dengan niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi bettor; dan (2) Faktor yang tidak berpengaruh signifikan : jumlah tanggungan, pekerjaan sampingan dan penghasilan rerata para pengemudi becak dengan niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor

**Diskusi**

Dari hasil olah data temuan penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa secara bersama-sama model *Theory of Planned Behavior* tidak secara signifikan berpengaruh menjelaskan niat para pengemudi becak



memodifikasi becak menjadi betor. Salah satu hal mengapa teori yang di gunakan tidak terdukung oleh hasil penelitian adalah karena teori perilaku terencana (*Theory of Planned Behavior*) didasarkan pada proses kognitif dan tingkat perubahan perilaku. Dibandingkan dengan model pengolahan afektif, teori perilaku yang direncanakan menghadapi variabel emosional seperti ancaman, ketakutan, suasana hati dan perasaan negatif atau positif dan dinilai mereka secara terbatas (Ramma, 2014). Usia SE Gubernur DIY No. 551.2/0316 tentang “Larangan Pengoperasian Becak Bermotor” sudah “berusia” 15 tahun dan belum ada solusi paripurna. Cara-cara dialog untuk menyampaikan aspirasi hingga demo masif yang dilakukan juga belum mendapat respon positif yang solutif dari pemerintah. Sementara itu betor seringkali di razia, di sita dan tidak diperbolehkan beroperasi sehingga menimbulkan kekhawatiran, was-was akan nasib mereka.

Selanjutnya. Peraturan terbaru terkait operasional becak dan betor, menguatkan bahwa pemerintah melarang keberadaan betor namun melindungi dan melegalkan becak kayuh sesuai dengan (Perda DIY, 2016) No. 5 tahun 2016. Dengan fakta-fakta tersebut diatas, mengakibatkan mereka (sebagian pengemudi becak) seolah pasrah pada nasib. Seperti statemen dalam wawancara “*kulo mbecak mawon tekan mati*” dan “*pun ngoten niki mawon pun cekap*” dalam konteks mengapa mereka sampai saat ini belum “berubah”. Pasrah pada nasib dan patuh pada peraturan.meskipun beban yang mereka tanggung sangat berat.

Dalam kaitannya dengan perubahan perilaku mereka, beberapa peneliti juga melihat pentingnya mengaitkan *Theory of Planned Behavior* dengan konteks budaya, karena teori ini banyak berbicara mengenai *beliefs* dan norma. Misalnya (Chiou, 1998) dalam pembahasan penelitiannya menyampaikan pentingnya memperhatikan masalah budaya yang terkait dengan budaya individualistik dan kolektivistik. Budaya sering berujud dalam bentuk tekanan sosial dan tekanan sosial yang berbeda akan berpengaruh pada berbedanya norma subjektif dan persepsi terhadap kontrol (Zakaria, 2015). Penelitian ini dilakukan di wilayah Yogyakarta yang masih kuat budaya dan tradisinya terutama terkait kepatuhan terhadap raja. Gubernur DIY selaku kepala daerah adalah sekaligus Raja Jogja yang bertahta. Adanya SE Gubernur tentang pelarangan beroperasinya betor sangat mungkin di maknai dengan titah raja terhadap rakyatnya agar mencari rejeki yang sesai peraturan. Di perkuat dengan adanya Pergub DIY No. 5 tahun 2016 yang merupakan payung hukum keberadaan alat transportasi tradisional yang diakui yaitu becak dan andong. Hal tersebut semakin membuat persepsi mereka terhadap perubahan becak menjadi betor menjadi rendah.

Terkait *beliefs*, Fishbein dan Ajzen dikutip dalam (Yuliana, 2004) memaparkan, *planned behavior theory* didasarkan atas pendekatan terhadap *beliefs* yang dapat mendorong individu untuk melakukan perilaku tertentu. Antecedent niat yaitu sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku di bentuk oleh *beliefs*. Faktor-faktor yang mempengaruhi *beliefs* adalah *background factor*. Dalam penelitian ini, *background factor* yang di teliti membentuk *beliefs* yang kurang mendukung terhadap niat memodifikasi becak menjadi betor yaitu: usia (lanjut), tingkat pendidikan (rendah), (tidak ikut) paguyuban becak, status kepemilikan becak (sewa), penghasilan yang dirasa cukup bagi mereka (utamanya saat liburan atau yang punya langganan tetap).

Hal lain yang mempengaruhi hasil penelitian ini adalah bahwa intensi individu untuk melakukan suatu perilaku memiliki keterbatasan waktu dalam perwujudannya ke arah perilaku nyata. Maka dalam melakukan pengukuran intensi untuk melakukan suatu perilaku perlu untuk diperhatikan empat elemen utama dari intensi, yaitu : tindakan (*action*), target dari perilaku yang dituju (*target*), situasi saat perilaku ditampilkan (*contex*), dan waktu saat perilaku ditampilkan (*time*) disingkat ATCT (Fishbein dan Ajzen; dikutip dalam (Yuliana, 2004)). Dalam penelitian ini elemen ATCT di batasi :

- Action : memodifikasi becak menjadi betor. --→ Para pengemudi becak faham bahwa betor dilarang beroperasi. Beberapa kali di lakukan razia yang di iringi dengan penyitaan atau penahanan betor. Hal



ini berpengaruh pada niatan mereka merubah becak mereka karena khawatir bila *apes* alat produksi mereka (yang bisa jadi satu-satunya) di sita dan mereka tidak dapat menggunakannya.

- Target : Perubahan seperti apa yang diharapkan. --→ Tingkat modifikasi ini beragam, mulai dari hanya menempelkan mesin motor bekas ke mekanisme penggerak, menyambungkan separuh rangka motor dengan rangka becak, sampai dengan modifikasi penuh terhadap rancang bangun becak itu sendiri. Modifikasi atau ubahan yang ideal menurut mereka adalah dengan merombak secara keseluruhan becak mereka sehingga lebih aman dan nyaman. Hal ini menimbulkan rendahnya niat atau persepsi mereka terhadap perilaku memodifikasi becak dalam konteks penelitian ini.
- Context : memodifikasi becak (miliknya). --→ Responden penelitian 51,7 % status kepemilikan becaknya adalah sewa. Sehingga pastilah dalam konteks memodifikasi, mereka akan berfikir bila nanti sudah punya becak sendiri atau berangan-angan untuk langsung memiliki betor. Hal tersebut berpengaruh terhadap rendahnya niat atau persepsi terhadap perilaku memodifikasi becak.

Time : di batasi dalam kurun waktu satu tahun. --→ Modifikasi becak menjadi betor tentunya butuh perencanaan (keuangan) yang baik. Mulai dari menyisihkan penghasilan mereka untuk biaya modifikasi, hingga mendapat *sparepart* yang di butuhkan. Batas 1 tahun dalam konteks penelitian ini bagi mereka sangat singkat.

## KESIMPULAN

Berdasarkan analisis secara kuantitatif maupun penggalian informasi yang lebih mendalam secara kualitatif maka dapat disimpulkan beberapa hal yaitu: pertama, persamaan regresi yang diperoleh dapat dijelaskan bahwa dari ketiga variabel sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku berpengaruh positif dalam niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor. Nilai konstanta adalah 17,333 yang artinya adalah nilai variabel niat pengemudi becak untuk memodifikasi becak menjadi betor bernilai 17,333 dengan asumsi variabel sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku bernilai 0.

Kedua, dari hasil Uji F dapat disimpulkan bahwa sikap ( $X_1$ ), norma subjektif ( $X_2$ ) dan kontrol perilaku ( $X_3$ ) secara bersama-sama tidak secara signifikan berpengaruh terhadap niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor ( $Y$ ). Hasil tersebut juga sejalan dengan hasil analisis determinasi yang juga menunjukkan  $R$ -hitung<sup>2</sup> sebesar 0.17, yang dapat diartikan bahwa hanya 17% variasi atau pengaruh niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor yang mampu dijelaskan sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku pengemudi becak secara bersama-sama, sementara sisanya 83% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini; dan

Ketiga, dari hasil uji regresi korelasi dapat disimpulkan bahwa variabel sikap dan norma subjektif tidak berpengaruh secara signifikan namun variabel kontrol perilaku berpengaruh secara signifikan terhadap niat pengemudi becak memodifikasi becak menjadi betor. Selain itu hasil uji pengaruh karakteristik individu menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan variasi umur, lokasi mangkal, tingkat pendidikan, status kepemilikan becak dan kepesertaan pada paguyuban.

Berdasarkan simpulan di atas, penelitian ini merekomendasikan agar pemerintah mempertimbangkan aspek keperilakuan dan motivasional dalam memilih alternatif kebijakan sehingga dapat memberikan warna kebijakan yang lebih humanis, efektif, fleksibel dan deliberatif. Pemerintah juga harus memberi pilihan jalan keluar bagi masyarakat terkait kebijakan regulatif yang di keluarkan. Terkait kebijakan pelarangan betor beroperasi, seharusnya di ikuti dengan serangkaian kebijakan pemberdayaan para pengemudi becak, serta solusi kongkrit terkait kondisi dan kebutuhan. Kebijakan pemberdayaan dapat berupa: pembinaan berkelanjutan mengenai perilaku tertib berlalu-lintas, pemberdayaan organisasi atau komunitas, pemberian pelatihan dan penyuluhan terkait layanan prima, pengetahuan tentang budaya dan pariwisata serta komunikasi yang efektif.

Solusi kongkrit yang dapat di berikan sangat beragam, misalnya, mengembangkan rancang bangun becak becak listrik tenaga surya, pengembangan inovasi pedal assistant seperti *Pedelec (Pedal Electric*



Cycle) dan *e-bike*, penertiban dan penindakan peredaran onderdil, mesin dan rangka sepeda motor prethelan hasil tindak kejahatan yang dapat dengan mudah diperoleh di pasar barang bekas, penertiban bengkel las dan rekayasa yang menerima modifikasi betor secara ilegal serta penegakan hukum atas peraturan perundang-undangan perlu di lakukan secara tegas, berkelanjutan dan memberikan efek determinasi yang jelas.

Pemerintah haruslah mempertimbangkan aspek-aspek pembentuk berperilaku (*background factors*) terutama faktor: usia, latar belakang pendidikan, keberadaan paguyuban becak dan kepemilikan atas alat produksi (becak). Dengan demikian memberikan dapat gambaran yang lebih utuh pada saat perumusan bahan kebijakan terkait dengan eksistensi para pengemudi becak tersebut.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada responden penelitian yang bersedia meluangkan waktu untuk diwawancarai.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2008). *Dasar-dasar kebijakan publik*. Alfabeta.
- Ajzen, I. (1985). *Behavioral intervention based on the theory of planned behavior*. Research Policy. <http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.intervention.pdf>
- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, Personality and Behavior* (2nd ed.). Open University Press-McGraw Hill Education.
- Ajzen, Icek, & Fishbein, M. (1973). Attitudinal and normative variables as predictors of specific behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 27(1), 41–57. <https://doi.org/10.1037/h0034440>
- Arikunto, S. (2007). *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktek*. Rineka Cipta.
- Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, Bidang Perekonomian dan Industri. Sekretariat Negara RI (2009).
- Chiou, J. S. (1998). The effects of attitude, subjective norm, and perceived behavioral control on consumers' purchase intentions: the moderating effects of product knowledge and attention to social comparison information. *Proceedings National Science Council*, 9(2), 298–308. <https://www.google.com/search?q=issn%10184473>
- Creswell, J. W. (2010). *Research design pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Pustaka Pelajar.
- Gayatri, D. (2004). Mendesain instrumen pengukuran sikap. *Jurnal Keperawatan Indonesia*, 8(2), 76–80. <https://media.neliti.com/media/publications/111420-ID-mendesain-instrumen-pengukuran-sikap.pdf>
- Gordon, W. (2000). *Regional training seminar on guidance and counselling module 4*. Behaviour Modification UNESCO February.
- Grimmelikhuijsen, S. G., & Meijer, A. J. (2014). Effects of transparency on the perceived trustworthiness of a government organization: evidence from an online experiment. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 24(1), 137–157. <https://doi.org/10.1093/jopart/mus048>
- Hertwig, R. (2017). Behavioural Public Policy. *Behavioural Public Policy*, 1(2), 143–161. <https://doi.org/10.1017/bpp.2016.14>
- Khairul, A. (2005). Hubungan antara komitmen beragama dengan niat prososial mahasiswa fakultas psikologi UIN suska riau. *Jurnal Psikologi*, 1(2). <http://jurnal.radenfatah.ac.id/index.php/psikis/article/download/564/501>
- Perda DIY. (2016). No. 5 tahun 2016 tentang moda transportasi tradisional becak dan andong. Biro Hukum Setda DIY.
- Rahmawati, H. (2016). *Determinan perilaku peduli lingkungan*. Universitas Gadjahmada.
- Ramdhani, N. (2011). Penyusunan alat pengukur berbasis theory of planned behavior. *Buletin Psikologi*, 19(2). <https://doi.org/10.22146/bpsi.11557>
- Sarwono, S. W. (2002). *Psikologi sosial; individu dan teori-teori psikologi sosial*. Balai Pustaka.
- SE Gubernur DIY. (2003). No 551.2/0316 tanggal 24 januari 2003 tentang larangan pengoperasian becak bermotor. Biro Hukum Setda DIY.
- Subarsono, A. (2005). *Analisis kebijakan publik: konsep, teori, dan aplikasi*. Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. (2015). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Susanto, B., & Mambuaru, V. A. (2015). Analisis persyaratan teknis dan kebutuhan becak motor di yogyakarta. The 18th FSTPT International Symposium.



- Tangkilisan, H. N. (2003). *Implementasi kebijakan publik*. Lukman Offset YPAPI.
- Taruna, J. . (2017). *Analisis organisasi dan pola-pola pendidikan*. Perpustakaan Nasional RI.
- Taufiqurrahman. (2104). *Kebijakan publik: pendelegasian tanggung jawab negara kepada presiden selaku penyelenggara pemerintahan*. Fakultas Ilmu Politik Universitas Mestopo Bergama Pers.
- Uma, S., & Roger Bougie. (2013). *Research methods for business*. Jhon Wiley & Sons Ltd.
- Yuliana. (2004). Pengaruh sikap terhadap pindah kerja, norma subjektif, perceived behavioral control terhadap intensi pindah kerja pada pekerja teknologi informasi. *Phronesis: Jurnal Ilmiah Psikologi Terapan*, 6(11), 1–18.
- Zakaria, A. (2015). *Theory of planned behavior masihkah relevan?* Academi.edu.