BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Isu perubahan iklim dan degradasi lingkungan menjadi perhatian global yang semakin mendesak. Salah satu faktor yang berkontribusi besar terhadap kondisi tersebut adalah sektor transportasi, yang menghasilkan emisi gas rumah kaca dalam jumlah signifikan dan berdampak langsung terhadap perubahan iklim. Di Indonesia, sektor ini berperan sekitar 29% dari total emisi GRK nasional, dengan transportasi darat sebagai kontributor utama (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2020). Selain itu, sektor transportasi juga merupakan salah satu penyebab utama polusi udara di berbagai negara, termasuk Indonesia, di mana sekitar 70% polusi udara disebabkan oleh kegiatan transportasi, terutama akibat penggunaan kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor (Haryanto, 2018).

Dari perspektif lingkungan, efisiensi emisi gas rumah kaca dari moda transportasi publik sangat bergantung pada jumlah penumpang yang diangkut. Berdasarkan data terbaru dari Visual Capitalist, jejak karbon bus adalah sekitar 96 gram CO_2e per penumpang per kilometer. Angka ini lebih rendah dan lebih efisien jika dibandingkan dengan sepeda motor yang menghasilkan emisi sebesar 113 gram CO_2e per penumpang per kilometer. Artinya, ketika tingkat okupansi bus tinggi, penggunaan transportasi publik ini jauh lebih ramah lingkungan karena satu kendaraan dapat menggantikan puluhan motor di jalan secara sekaligus. Namun, perlu dicatat bahwa emisi ini bersifat variatif tergantung pada teknologi transportasi

dan tingkat keterisian penumpang. Fakta ini menegaskan pentingnya mendorong masyarakat untuk benar-benar memutuskan menggunakan transportasi umum agar manfaat lingkungan, yaitu menekan jejak karbon serendah mungkin, dapat tercapai secara optimal (Bhutada, 2022).

Allah Swt. berfirman dalam QS. Ar-Rum ayat 41:

ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ

Artinya: *"Telah tampak kerusakan di darat dan di laut disebabkan karena perbuatan tangan manusia, sehingga Allah merasakan kepada mereka sebagian akibat dari perbuatan mereka agar mereka kembali (ke jalan yang benar)."* (Q.S. Ar-Rum/30:41).

Dalam perspektif Islam, ayat tersebut menunjukkan bahwa manusia memiliki tanggung jawab untuk menjaga keseimbangan lingkungan. Menurut Quraish Shihab, kata *fasād* menunjukkan keluarnya sesuatu dari keadaan yang seimbang, termasuk kerusakan lingkungan akibat aktivitas manusia. Beliau juga menjelaskan bahwa semakin besar kerusakan yang dilakukan manusia terhadap lingkungan, semakin besar pula dampak buruk yang akan kembali dirasakan oleh manusia karena seluruh unsur alam diciptakan dalam sistem yang saling berkaitan dan seimbang (Shihab, 2002a). Nilai yang terkandung dalam ayat tersebut sejalan dengan upaya mendorong penggunaan transportasi publik sebagai salah satu bentuk perilaku yang dapat mendukung pengurangan dampak negatif penggunaan kendaraan pribadi terhadap lingkungan.

Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia

Jenis Kendaraan Bermotor	Tahun		
	2020	2021	2022
Mobil Penumpang	15.797.746	16.413.348	17.168.862
Mobil Bis	233.261	237.566	243.450
Mobil Barang	5.083.405	5.299.361	5.544.173
Sepeda motor	115.023.039	120.042.298	125.305.332
Jumlah	**136.137.451**	**141.992.573**	**148.261.817**

Sumber: BPS, data diolah 2025

Berdasarkan data perkembangan jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2020 hingga 2022, dapat dilihat bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor yang paling mendominasi di Indonesia. Tren ini menunjukkan ketergantungan masyarakat pada transportasi pribadi, yang berpotensi meningkatkan kemacetan dan dampak lingkungan (Badan Pusat Statistik, 2024). Dengan demikian, tingginya penggunaan kendaraan pribadi menunjukkan bahwa permasalahan transportasi tidak hanya berkaitan dengan ketersediaan sarana, tetapi juga menyangkut keputusan individu dalam memilih moda transportasi yang digunakan.

Ekspansi penggunaan kendaraan bermotor pribadi yang cepat telah mengakibatkan kemacetan, kekacauan, dan kerugian ekonomi yang lebih besar karena konsumsi bahan bakar fosil yang berlebihan. Pakar transportasi Djoko Setijowarno menyarankan agar alokasi subsidi lebih difokuskan pada pengembangan transportasi massal, bukan sekadar pembiayaan konsumsi pribadi

(Kompas, 23 Januari 2023). Bahan bakar bersubsidi menghasilkan lebih banyak emisi, yang berkontribusi pada kualitas udara yang buruk (Lubis & Putra, 2024).

Kondisi serupa juga terjadi di tingkat daerah, khususnya di Kota Banjarmasin. Pada April 2025, Kota Banjarmasin mencatatkan 914.21 ribu kendaraan bermotor. Pada hari Rabu (16 April 2025), Korlantas Polri melaporkan bahwa ada 753.38 ribu sepeda motor di Banjarmasin. Selain itu, terdapat 105.54 ribu mobil penumpang, 53.857 ribu angkutan barang, 1.003 bus, dan 350 kendaraan khusus (ransus) (Fadhurrahman, 2025).

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Banjarmasin per April 2025 Berdasarkan Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	**Jumlah (Ribuan)**
Sepeda Motor	753.381
Mobil Penumpang	105.541
Mobil Bermuatan	53.857
Bus	1.003
Kendaraan Khusus	350
Total	**914.213**

Sumber: Katadata Insight Center (2025)

Menanggapi kebutuhan transportasi metropolitan Banjarbakula, Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan melalui Dinas Perhubungan mengambil alih pengelolaan Bus Trans Banjarbakula (skema BTS) mulai Mei 2024. Tarif layanan diberlakukan sebesar Rp 5.000 per perjalanan, sedangkan kelompok tertentu seperti pelajar, lanjut usia, serta penyandang disabilitas dikenakan tarif khusus sebesar

Rp2.000. Pemprov juga mengalokasikan sekitar Rp 72 miliar per tahun untuk mendukung kelangsungan layanan ini, menunjukkan komitmen terhadap transportasi publik berkelanjutan. Dalam periode Januari–Juni 2025, jumlah penumpang mencapai 822.508 orang, yang menyumbang 86,5% dari total angkutan perkotaan di wilayah Banjarbakula. Hal ini menegaskan bahwa transmigrasi moda menuju transportasi publik mulai terlihat (Khadafi, 2025; Khairunnisa, 2025; Yasinta, 2024).

Bus Trans Banjarbakula sebelumnya beroperasi sebagai *Bus Rapid Transit* (BRT) Banjarbakula, tetapi saat ini telah beralih ke skema *Buy The Service* (BTS). Perubahan ini dilakukan untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan, dengan sistem pembayaran yang lebih modern serta pengelolaan yang lebih terstruktur. Meskipun awalnya merupakan bagian dari sistem BRT, kini operasionalnya lebih sesuai dengan model BTS, di mana operator bus dibayar berdasarkan layanan yang diberikan, bukan jumlah penumpang.

BTS Trans Banjarbakula, atau dikenal dengan nama "Teman Bus", mulai resmi dioperasikan pada 22 Desember 2021 sebagai bagian dari upaya menghadirkan transportasi publik yang lebih modern dan terintegrasi (Padhliansyah, 2024). Namun, sistem ini masih mengikuti beberapa konsep BRT, seperti rute yang telah ditentukan, halte khusus, dan layanan terjadwal. Sistem BRT dianggap bermanfaat dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dan emisi kendaraan bermotor dengan mendorong orang sebagai upaya mendorong masyarakat meninggalkan kendaraan pribadi dan mulai menggunakan transportasi umum. Pilihan transportasi umum seperti bus juga memberikan kemudahan operasional,

sehingga menjadi solusi yang lebih efektif untuk mengurangi kemacetan di jalan raya tanpa membutuhkan biaya yang besar untuk membangun infrastruktur baru.

Namun demikian, keberhasilan implementasi Bus Trans Banjarbakula tidak semata-mata bergantung pada ketersediaan layanan, melainkan juga pada sejauh mana masyarakat bersedia untuk menggunakannya. Dengan demikian, perlu dipahami berbagai faktor yang dapat memengaruhi keputusan masyarakat tersebut. Dalam konteks ini, pemahaman terhadap faktor-faktor psikologis, sosial, dan ekonomi menjadi penting. Beberapa determinan yang diduga memengaruhi keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula antara lain kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga.

Kepedulian lingkungan merujuk pada kesadaran dan kepedulian individu terhadap isu-isu lingkungan. Zeng dkk., (2023) mengungkapkan bahwa pemahaman risiko lingkungan dapat memperkuat kepedulian terhadap lingkungan dan mendorong pilihan transportasi berkelanjutan. Dalam kerangka *Value-Belief-Norm Theory*, kepedulian lingkungan tumbuh dari kesadaran akan konsekuensi kerusakan lingkungan (*awareness of consequences*) serta rasa tanggung jawab pribadi (*ascription of responsibility*), yang pada akhirnya membentuk norma pribadi untuk bertindak ramah lingkungan. Norma inilah yang dapat memengaruhi keputusan seseorang dalam menggunakan transportasi publik sebagai bentuk perilaku pro-lingkungan (Stern dkk., 1999).

Beberapa penelitian menunjukkan hasil yang beragam terkait hubungan kepedulian lingkungan dengan penggunaan transportasi umum. Misalnya, terdapat

studi yang menemukan pengaruh positif kepedulian lingkungan terhadap pilihan menggunakan transportasi publik, namun penelitian lain menemukan bahwa kepedulian lingkungan tidak selalu berbanding lurus dengan keputusan aktual masyarakat. Perbedaan hasil ini menunjukkan bahwa faktor kepedulian lingkungan masih perlu diteliti lebih lanjut dalam konteks penggunaan Bus Trans Banjarbakula.

Penggunaan transportasi umum tidak hanya dipengaruhi oleh faktor lingkungan, tetapi juga oleh pengaruh sosial dari orang-orang di sekitar yang memiliki peranan penting dalam membentuk dorongan tersebut. Pandangan bahwa keluarga, teman, atau komunitas lokal turut menggunakan Bus Trans Banjarbakula dapat menumbuhkan rasa terdorong untuk melakukan hal yang sama. Bentuk pengaruh sosial ini menunjukkan bahwa norma subjektif menjadi salah satu aspek penting yang dapat memengaruhi keputusan seseorang dalam beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi umum..

Selain faktor sosial dan lingkungan, kewajaran harga juga menjadi pertimbangan penting dalam keputusan menggunakan transportasi umum. Persepsi masyarakat mengenai apakah tarif bus dianggap adil, sesuai dengan manfaat, dan dapat diterima, sangat memengaruhi keputusan mereka. Bus Trans Banjarbakula saat ini menetapkan tarif Rp 5.000 per perjalanan, dengan tarif khusus Rp 2.000 bagi pelajar, lansia, dan penyandang disabilitas. Kebijakan ini dirancang agar layanan tetap terjangkau bagi semua kalangan. Namun, keterjangkauan harga saja tidak cukup, karena masyarakat juga menilai apakah harga tersebut sebanding dengan manfaat yang diperoleh, seperti kenyamanan, keamanan, dan keandalan layanan. Hal ini menunjukkan bahwa kewajaran harga bukan sekadar persoalan

nominal, tetapi juga menyangkut bagaimana masyarakat menilai keadilan dari tarif yang ditetapkan penyelenggara layanan.

Dalam konteks ini, Al-Qur'an secara tegas mengatur larangan praktik ketidakadilan harga melalui QS. Al-Muthaffifin (83:1-3):

وَيْلٌ لِّلْمُطَفِّفِيْنَۙ﴿١﴾الَّذِيْنَ اِذَا اكْتَالُوْا عَلَى النَّاسِ يَسْتَوْفُوْنَ﴿٢﴾وَاِذَا كَالُوْهُمْ اَوْ وَّزَنُوْهُمْ يُخْسِرُوْنَۗ﴿٣﴾

Artinya: "*Celakalah orang-orang yang curang (dalam menakar dan menimbang), (Mereka adalah) orang-orang yang apabila menerima takaran dari orang lain, mereka minta dipenuhi, (Sebaliknya,) apabila mereka menakar atau menimbang untuk orang lain, mereka kurangi"* (Q.S.Al-Mutaffifin/83:1-3).

Menurut Quraish Shihab dalam Tafsir Al-Misbah, ayat ini tidak hanya berbicara tentang kecurangan dalam timbangan fisik, tetapi juga mencakup segala bentuk ketidakadilan dalam transaksi ekonomi, termasuk penetapan harga yang tidak wajar. Istilah *al-muthaffifin* berakar dari kata *thaffa* yang merujuk pada tindakan kecurangan secara halus, seperti memberikan takaran yang tidak penuh tetapi seolah-olah terlihat lengkap. Perilaku semacam ini menunjukkan adanya sikap tidak jujur yang dapat merugikan pihak lain serta mengikis kepercayaan dalam aktivitas muamalah (Hariki dkk., 2025).

Ayat ini menjadi landasan normatif bahwa setiap transaksi hendaknya dilaksanakan berdasarkan prinsip keadilan dan tidak merugikan salah satu pihak. Dalam konteks penelitian ini, prinsip tersebut sejalan dengan konsep kewajaran harga, yaitu persepsi konsumen mengenai apakah tarif yang ditetapkan dianggap

adil, layak, dan sesuai dengan manfaat yang diterima. Dengan demikian, penetapan tarif Bus Trans Banjarbakula tidak hanya dipandang dari besarnya nominal, tetapi juga dari kesesuaian antara biaya yang dikeluarkan dengan kualitas layanan yang diperoleh. Apabila pengguna menilai bahwa tarif telah mencerminkan nilai layanan yang diterima, maka persepsi kewajaran harga akan terbentuk dan dapat mendorong keputusan untuk menggunakan Bus Trans Banjarbakula.

Dalam konteks Bus Trans Banjarbakula, kepedulian lingkungan saja tidak cukup untuk mendorong keputusan penggunaan tanpa dukungan norma subjektif, misalnya ajakan tokoh adat atau kampanye pemerintah. Sementara itu, kewajaran harga menjadi penentu kritis. Meskipun tarif murah, jika masyarakat merasa pelayanan tidak sepadan, keputusan untuk menggunakan akan turun. Ketiga variabel ini saling berinteraksi. Misalnya, individu yang percaya Bus Trans Banjarbakula ramah lingkungan (kepedulian lingkungan tinggi) akan lebih toleran terhadap keterbatasan fasilitas selama harga dianggap adil (kewajaran harga), terutama jika lingkungan sosialnya juga mendukung (norma subjektif).

Berdasarkan penjelasan dalam latar belakang yang telah disampaikan, penelitian ini dilakukan untuk mengkaji secara empiris mengenai **Pengaruh Kepedulian Lingkungan, Norma Subjektif, Dan Kewajaran Harga Terhadap Keputusan Menggunakan Bus Trans Banjarbakula Di Banjarmasin.**

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang yang telah diuraikan, penelitian ini merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga berpengaruh terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula secara simultan?
2. Apakah kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga berpengaruh terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula secara parsial?

C. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah yang telah disampaikan, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula secara simultan.
2. Untuk mengetahui pengaruh kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula secara parsial.

D. Signifikansi Penelitian

1. Secara Teoritis

   Melalui penelitian ini, diharapkan mampu memberikan kontribusi akademik dalam memperluas kajian terkait perilaku konsumen, khususnya dalam konteks transportasi publik, khususnya pada pendekatan *Theory of Planned Behavior (TPB)*. Dengan mengintegrasikan tiga variabel utama, kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga dalam penelitian ini memperluas wawasan terkait dimensi psikologis, sosial, serta ekonomi yang

berperan dalam memengaruhi keputusan masyarakat untuk beralih ke moda transportasi berkelanjutan.

2. Secara Praktis

Secara praktis, hasil dari penelitian ini dapat memberikan masukan bagi:

a. Pemerintah Daerah dan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam merancang strategi promosi, kebijakan harga, dan kampanye sosial untuk meningkatkan adopsi layanan BTS Trans Banjarbakula oleh masyarakat.
b. Operator layanan Bus, dalam mengevaluasi persepsi masyarakat terhadap kewajaran tarif, serta meningkatkan kualitas pelayanan sesuai dengan harapan pengguna.
c. Pemerhati lingkungan dan organisasi masyarakat, dalam menyusun pendekatan edukatif yang mampu mengubah kesadaran lingkungan menjadi tindakan nyata melalui penggunaan transportasi umum.

E. Sistematika Penulisan

Susunan sistematika penulisan harus disajikan agar dapat memberikan pemahaman yang menyeluruh mengenai isi skripsi. Untuk memudahkan pemahaman terhadap setiap bagian yang disajikan, sistematika ini berupaya memberikan ringkasan yang komprehensif mengenai isi penelitian dan alur pembahasannya. Bagian pertama skripsi berisi sampul depan dan dalam, pernyataan keaslian, bukti bahwa karya bebas dari plagiarisme, surat persetujuan dan

pengesahan, abstrak, kata pengantar, pedoman transliterasi, motto, kata pengantar, daftar isi, daftar tabel, dan daftar gambar.

Bab I, Pendahuluan, memberikan konteks bagi penelitian ini dan menekankan pentingnya melakukan penelitian mengenai dampak kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga terhadap keputusan untuk menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Kota Banjarmasin. Untuk memastikan bahwa penelitian ini terarah dan terfokus, isu-isu yang diidentifikasi dirumuskan menjadi rumusan masalah penelitian. Selanjutnya, tujuan dan signifikansi penelitian diuraikan, disertai penjelasan mengenai manfaat teoretis dan praktis dari penelitian ini. Bagian terakhir bab ini juga membahas struktur skripsi atau sistematika penulisan, memberikan gambaran umum mengenai alur keseluruhan skripsi.

Bab II, Tinjauan Pustaka, dipaparkan landasan teori yang mendukung penelitian, meliputi teori perilaku konsumen, *Theory of Planned Behavior* (TPB), teori norma sosial, dan *Value-Belief-Norm Theory* (VBN). Prinsip-prinsip dari setiap variabel penelitian seperti kepedulian lingkungan, norma subjektif, persepsi kewajaran harga, dan keputusan untuk menggunakan juga dibahas dalam bab ini. Selanjutnya disajikan penelitian terdahulu yang relevan, kerangka pemikiran, serta hipotesis penelitian.

Bab III, metode penelitian dijelaskan bahwa penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis *field research*, yang dilakukan di Kota Banjarmasin dengan objek pengguna Bus Trans Banjarbakula. Data yang

digunakan merupakan data primer yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada 100 responden dengan teknik purposive sampling. Variabel penelitian terdiri dari kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga sebagai variabel independen, serta keputusan menggunakan sebagai variabel dependen, dengan pengukuran menggunakan skala Likert. Teknik analisis data meliputi uji validitas dan reliabilitas, uji asumsi klasik (normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas), analisis regresi linear berganda, uji koefisien determinasi (R^2), serta uji hipotesis melalui uji F (simultan) dan uji t (parsial), yang seluruhnya diolah menggunakan software SPSS 26, serta diakhiri dengan penjelasan tahapan penelitian secara sistematis.

Bab IV, hasil penelitian dan pembahasan disajikan gambaran umum lokasi penelitian, karakteristik responden, penyajian data, hasil analisis, serta pembahasan. Pada bab ini dipaparkan temuan penelitian yang diperoleh dari data primer melalui penyebaran kuesioner kepada responden pengguna Bus Trans Banjarbakula di Kota Banjarmasin, yang berkaitan dengan variabel kepedulian lingkungan, norma subjektif, kewajaran harga, dan keputusan menggunakan. Data yang telah terkumpul kemudian dianalisis menggunakan regresi linear berganda dengan bantuan software SPSS 26 melalui tahapan uji kualitas data, uji asumsi klasik yang meliputi normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas, serta dilanjutkan dengan uji koefisien determinasi (R^2) dan uji hipotesis berupa uji F secara simultan dan uji t secara parsial untuk menjawab rumusan masalah mengenai pengaruh variabel independen terhadap keputusan menggunakan.

Bab V, penutup disajikan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Kesimpulan dirumuskan berdasarkan hasil analisis data, khususnya dari pengujian regresi linear berganda, untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan. Sementara itu, saran diberikan kepada pihak-pihak terkait sebagai bahan pertimbangan, baik untuk pengembangan layanan Bus Trans Banjarbakula maupun untuk penelitian selanjutnya.