Jurnal Ecopsy Volume 11, Nomor 1, Oktober 2024, 10-27
doi: 10.20527/ecopsy.2024.04.002

eISSN: 2354-7634
pISSN: 2354-7197

Bagaimana Mahasiswa Melakukan Konsumsi Berkelanjutan Dalam Sektor Mobilitas?

How Students Practice Sustainable Consumption Behavior in the Mobility Sector?

Alfiany Hasanudin Putri* dan Handrix Chris Haryanto
Program Studi Psikologi, Fakultas Falsafah dan Peradaban, Universitas Paramadina, Jakarta, 17920, Indonesia

ABSTRAK
Gaya hidup berkaitan dengan dampak yang besar terhadap kondisi bumi dan manusia secara berkelanjutan. Perilaku konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas di kalangan mahasiswa memiliki bentuk dan motif yang unik. Tujuan dalam penelitian ini adalah memberikan gambaran perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukan mahasiswa dalam sektor mobilitas. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif fenomenologi dengan cube model dan melibatkan 14 responden yang merupakan mahasiswa aktif dengan rentang usia 18 – 23 tahun. Pengumpulan data dilakukan melalui pelaksanaan focus group discussion untuk membangun gambaran perilaku konsumsi berkelanjutan dengan fase konsumsi dan dimensi konsumsi berkelanjutan yang didukung oleh faktor pendukung dan hambatan yang mempengaruhinya. Teknik analisis data yang digunakan mendasarkan pada tahapan open coding, axial coding dan selective coding. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukan responden mengarah pada dimensi ekonomi namun diiringi dengan dimensi lingkungan dan dimensi sosial. Faktor pendukung dan hambatan yang dialami responden memberikan pengaruh terhadap tindakan perilaku yang dilakukan responden. Secara lebih detail, hasil penelitian akan dipaparkan pada bagian hasil penelitian dan pembahasan dalam artikel.

Kata kunci: Konsumsi; mobilitas; mahasiswa

ABSTRACT
Lifestyle is associated with a great impact on the condition of the earth and humans in a sustainable manner. Sustainable consumption behavior in the mobility sector among students has unique forms and motives. The purpose of this study is to provide an overview of sustainable consumption behavior carried out by students in the mobility sector. The research method used is phenomenological qualitative research with a cube model and involves 14 respondents who are active students with an age range of 18 - 23 years. Data collection was carried out through the implementation of focus group discussions to build a picture of sustainable consumption behavior with consumption phases and dimensions of sustainable consumption supported by supporting factors and obstacles that influence it. The data analysis technique used is based on open coding, axial coding and selective coding. The results showed that the sustainable consumption behavior of respondents leads to the economic dimension but is accompanied by the environmental dimension and the social dimension. Supporting factors and obstacles experienced by respondents influence the behavioral actions taken by respondents. In more detail, the research results will be presented in the research results and discussion section in the article.

Keywords: Consumption; mobility; students

***Korespondensi:**
Alfiany Hasanudin Putri
alfiany.putri@students.paramadina.ac.id

Masuk: 11 Oktober 2023
Diterima: 07 November 2024
Terbit: 24 November 2024

Sitasi:
Putri, A., H., Haryanto, H., C. (2024). Bagaimana mahasiswa melakukan konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas?. *Jurnal Ecopsy, 11*(1), 10-27. http://doi.org/10.20527/ecopsy.2024.04.002

PENDAHULUAN

Gaya hidup memiliki dampak yang besar terhadap kondisi bumi dan manusia secara berkelanjutan, dimana setiap individu memiliki gaya hidup yang berbeda namun disisi lain setiap individu memiliki kewajiban untuk menjaga kondisi bumi agar tetap baik. Salah satu bentuk gaya hidup yang berorientasi pada kualitas bumi adalah gaya hidup yang bersifat berkelanjutan. Gaya hidup berkelanjutan merupakan pola perilaku yang sudah ada dalam masyarakat yang ditujukan untuk meminimalisir penggunaan sumber daya alam dan mengurangi jumlah limbah agar dapat menciptakan kemakmuran bagi individu di masa yang akan datang (Akenji & Chen, 2016).

Gaya hidup yang berkelanjutan pada dasarnya menitikberatkan pada pola konsumsi memiliki peran penting terkait permasalahan lingkungan. Keberadaan pola konsumsi individu dalam hal ini memiliki dampak terhadap kualitas lingkungan itu sendiri. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diantaranya yaitu Tukker (2019) yang menjelaskan dampak kualitas lingkungan merupakan akibat dari produksi dan konsumsi manusia. Studi yang dilakukan oleh Olander dan Thogersen (1995) yang membahas dampak buruk pola perilaku konsumsi yang tidak pro lingkungan dapat mempengaruhi kondisi ozon di bumi. Studi Thogersen (2021) yang mengkaji perilaku konsumen yang berdampak pada perubahan iklim dan jejak karbon. Hubungan antara perilaku konsumsi dan perubahan iklim sangat kompleks, karena hasil konsumsi dapat menghasilkan limbah yang merusak kualitas lingkungan sehingga dapat mempengaruhi kondisi iklim dan kondisi ozon.

Pada studi yang dilakukan oleh (Akenji & Chen, 2016) menyatakan terdapat 3 sektor utama konsumsi yang memberikan dampak teratas bagi kualitas lingkungan yaitu sektor makanan, sektor perumahan, serta sektor mobilitas. Dari ketiga sektor tersebut, mobilitas memiliki peran 13% dalam emisi gas rumah kaca dan 23% dalam emisi CO2 dari konsumsi energy global. Sektor konsumsi mobilitas ini terkait dengan perjalanan dan penggunaan transportasi (Akenji & Chen, 2016). Dalam studi yang dilakukan oleh Lorek & Vergragt (2015) menyatakan juga bahwa sektor mobilitas merupakan salah satu sektor tertinggi yang memberikan dampak pada lingkungan. Perilaku konsumsi pada mobilitas saat ini mengarah pada penggunaan jenis transportasi pribadi yang sangat tinggi pada roda dua dan roda empat, hal tersebut tentu memberikan dampak yang buruk bagi kelangsungan hidup manusia karena dapat menyebabkan kemacetan, polusi udara, kebisingan, pencermaran lingkungan serta penggunaan bahan bakar yang tinggi. Hal tersebut juga dapat berdampak pada kesehatan individu karena bisa memicu timbulnya penyakit akibat kualitas lingkungan yang buruk. Data World Health Organization (WHO) saat ini menyebutkan 92% penduduk dunia terpapar polusi udara dan menyebabkan 7 juta kematian, di mana 2 juta diantaranya terjadi di kawasan Asia Tenggara. Lingkungan yang buruk dapat memicu terjadinya stress dan depresi karena dapat mempengaruhi kondisi kesehatan fisik dan produktivitas kegiatan keseharian manusia.

Permasalahan perilaku konsumsi terkait mobilitas juga menjadi perhatian di Indonesia. Hal ini mendasarkan pada penggunaan transportasi pribadi di Indonesia mencapai 153.400.392 unit pada 9 Februari 2023 berdasarkan data dari Korlantas Polri (Rudi & Agung, 2023). Dimana jumlah tersebut total 147.153.603 unit kendaraan pribadi yang terdiri dari 127.976.339 unit sepeda motor (87%) dan 19.177.264 unit mobil pribadi. Kemudian sisanya adalah kendaraan angkutan barang, bus, serta kedaraan khusus. Penggunaan transportasi pribadi yang besar tersebut menyebabkan kualitas lingkungan Kota Jakarta memburuk, dimana saat ini intensitas polusi serta kemacetan meningkat.

Berdasarkan data dari Portal Informasi Indonesia menyatakan bahwa penyebab udara

di Kota Jakarta yang buruk berasal dari sektor transportasi yang menjadi penyumbang utama (Indonesia.go.id, 2023). Data dari situs IQAir, sepanjang awal Juli hingga akhir Agustus 2023, Kualitas udara Jakarta bahkan masuk dalam peringkat kota dengan kualitas udara terburuk di dunia (IQAir, 2023). Data dari CNN Indonesia, menyatakan bahwa mobilitas menyumbang peningkatan polusi sebesar 44% (CNN, 2023). Berdasarkan pada data sebelumnya menggambarkan bahwa sektor mobilitas menjadi salah satu faktor yang menyumbangkan dampak buruk pada kondisi lingkungan di Kota Jakarta. Untuk menekan tingginya penggunaan transportasi pribadi, pembangunan serta pengembangan transportasi umum di wilayah Kota Jakarta semakin meningkat. DKI Jakarta memiliki transportasi umum berbasis rel lain, yakni Mass Rapid Transit (MRT), Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line, serta Light Rail Transit (LRT). Selain itu juga terdapat transportasi berbahan bakar minyak seperti Transjakarta (TJ), Jaklingko, Bus Pariwisata Jakarta, serta Bus Sekolah untuk membantu kelancaran aktivitas sehari-hari masyarakat (BPSP Kota Jakarta, 2022).

Meskipun Kota Jakarta memiliki infrastruktur transportasi yang baik namun berdasarkan data dari Survei Katadata Agustus 2023 menunjukkan seberapa sering responden menggunakan angkutan umum seperti MRT, KRL, bus, angkutan umum lainnya hanya 12,9% dari total jumlah responden. Salah satu kelompok masyarakat yang masih menggunakan kendaraan pribadi dalam hal ini adalah mahasiswa. Berdasarkan studi BPS tahun 2022 (Dihni, 2022) menunjukkan bahwa adanya peningkatan penggunaan kendaraan pribadi di kalangan siswa/mahasiswa. Pada tahun 2012 penggunaan pribadi pada kalangan siswa/mahasiswa mencapai 36,16%, tahun 2015 meningkat menjadi 45,59%, tahun 2018 mencapai 50,53% dan tahun 2021 meningkat hingga 59,02%. Berdasarkan dari perilaku konsumsi mobilitas yang mendasar dari studi oleh Alkam & Said (2018) bahwa dari sekian banyak bagian masyarakat, mahasiswa dengan rentang usia 18 – 26 tahun memiliki peran yang besar dalam menggunakan transportasi yaitu banyak yang memilih menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan pada penelitian tersebut menyatakan bahwa hasil analisis menunjukkan penggunaan jenis transportasi tertinggi adalah angkutan pribadi 70,34%, angkutan umum 13,81%, angkutan berbasis aplikasi dan becak bermotor 11%, dan sisanya adalah responden yang memilih untuk jalan kaki menuju universitas (4,86%). Selain itu, studi yang dilakukan oleh Primasari et al., (2013) menyatakan bahwa bahwa mahasiswa yang menggunakan sepeda motor mencapai 53,1%, angkutan umum sebanyak 22,9%. berjalan kaki sebanyak 17,7%, mobil sebanyak 5,7% serta sepeda sebanyak 0,5%. Hal tersebut menunjukan minat mahasiswa dalam menggunakan transportasi pribadi. Berdasaran data dari kedua penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa mayoritas mahasiswa masih menggunakan transportasi pribadi, meskipun ada beberapa minoritas mahasiswa yang menggunakan transportasi umum atau berjalan kaki.

Permasalahan mobilitas yang masih berorientasi pada penggunaan kendaraan pribadi pada kalangan mahasiswa menjadi salah satu yang perlu dirubah dengan mengetahui terlebih dahulu gambaran perilaku konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas . Perilaku konsumsi berkelanjutan dimaknai sebagai pemahaman konsekuensi pola konsumsi yang dilakukan terhadap lingkungan, seperti penelitian yang dilakukan oleh Akenji & Bengtsson (2010) yang menyatakan bahwa jika semakin banyak konsumen yang memahami konsekuensi lingkungan dari pola konsumsi mereka adalah bentuk pendekatan kebijakan konsumsi berkelanjutan. Setiap individu memiliki kemampuan untuk mengidentifikasi nilai dan mengevaluasi tindakan konsumsi yang dilakukan, sehingga mendorong pengembangan kerangka berpikir untuk mengubah perilaku menjadi konsumsi

berkelanjutan (Fischer et al., 2017). Konsumsi berkelanjutan dapat mengubah pola konsumsi sebelumnya agar mengarah ke arah yang lebih baik terhadap kondisi sumber daya alam yang menjadi tempat manusia bergantung (Salen Tekinbaş et al., 2023).

Pendekatan teori yang lebih kompleks dalam memahami perilaku konsumsi berkelanjutan dalam hal ini adalah perilaku konsumsi berkelanjutan model kubus (the cube model of sustainable consumption behavior) dalam penelitian yang dilakukan oleh Geiger et.all, (2017) menyatakan bahwa model kubus ini mengukur perilaku konsumen berkelanjutan di tingkat individu. Model kubus ini merupakan kerangka yang integrative dari perspektif interdisipliner dengan tiga dimensi, yang pertama adalah dimensi keberlanjutan yaitu sosio-ekonomi dan ekologi. Kemudian yang kedua adalah fase konsumsi yang terdiri dari cara mendapatkan, cara menggunakan, serta cara membuang. Selanjutnya yang ketiga adalah area konsumsi yaitu bidang dalam kehidupan seperti makanan, perumahan, mobilitas dan lain-lainnya. Selain itu juga terdapat dimensi cross-sectional yaitu dampak yang berfokus pada hasil konsentrasi perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukan. Penggunaan model kubus ini memiliki kelebihan diantaranya adalah kerangka teori pengukuran konsumsi berkelanjutan yang berorientasi pada perilaku actual dibandingkan pengukuran perilaku yang dicampurkan dengan intensi, attitude atau value seperti banyaknya pengukuran yang sudah ada (Fischer et.al 2017). Penelitian yang dilakukan oleh Kreuzer et.al (2019) menjabarkan model kubus ini mampu menggambarkan secara komprehensif dalam membangun dinamika perilaku konsumsi yang sustainable beserta gambaran hambatan perilaku dalam dengan responden anak muda.

Berdasarkan hal tersebut maka teori model kubus ini dianggap lebih efektif digunakan dalam penelitian ini karena dapat mengukur dan menggambarkan pola perilaku konsumsi berkelanjutan individu dengan dinamika yang belum di dapatkan sebelumnya serta sesuai dengan dampak yang dirasakan

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif fenomenologi. Berdasarkan penjelasan menurut Creswell (2014) penelitian fenomenologi menekankan pada pengalaman yang dilakukan oleh beberapa individu yang berfokus pada pembangunan makna dan pandangan yang sama terkait dengan suatu fenomena tertentu. Dalam penelitian ini fenomena yang dituju mengarahkan pada perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukan mahasiswa dalam sektor mobilitas. Untuk melihat gambaran yang komprehensif peneliti merumuskan berdasarkan pada perilaku konsumsi berkelanjutan yang sudah dilakukan oleh mahasiswa, selain itu peneliti juga merumuskan faktor pendukung maupun faktor penghambat yang dianggap mempengaruhi perilaku konsumsi berkelanjutan mahasiswa yang sudah dilakukan.

Pemilihan metode kualitatif fenomenologi didasarkan pada upaya eksplorasi untuk memperoleh gambaran kontekstual berdasarkan karakteristik responden penelitian. Seperti halnya dijelaskan oleh (Braun & Clarke, 2021) bahwa pendekatan fenomenologi memandu klarifikasi peristiwa-peristiwa yang dialami individu dalam aktivitas sehari-hari sesuai dengan komposisi tematik dan kondisi sebenarnya

Partisipan

Penelitian ini menggunakan responden mahasiswa aktif di wilayah Jabodetabek. Metode pengambilan sampel dilakukan secara non acak dengan pemilihan responden berdasarkan lokasi penelitian, aktor, peristiwa, dan proses (Miles & Huberman dalam Creswell., 2014). Lokasi penelitian di wilayah Jabodetabek mendasar pada data yang sudah

dipaparkan di awal dimana kualitas lingkungan terburuk ada di wilayah Kota Jakarta dan sekitarnya, serta penggunaan transportasi umum terbesar di Kota Jakarta. Hal tersebut disebabkan karena jenis transportasi sudah banyak berkembang pada daerah Jabodetabek khususnya Kora Jakarta. Karakteristik aktor atau responden yang terlibat dalam penelitian ini yaitu mahasiswa aktif dengan rentang usia 18 – 26 tahun. Peristiwa yang diambil adalah telah melakukan perilaku konsumsi berkelanjutan dengan menggunakan transportasi umum seperti Mass Rapid Transit (MRT), Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line, serta Light Rail Transit (LRT), Transjakarta (TJ), serta Jaklingko untuk menuju ke universitas dengan proses perjalanan yang berjarak 10 kilometer sampai 50 kilometer serta bersedia terlibat dalam proses Focus Group Discussion.

Indikator berupak frekuensi mobilitas yang mayoritas menggunakan kendaraan umum, jalan kaki, bersepeda, ride sharing/rental, penggunaan mobil listrik dibandingkan kendaraan pribadi (Heras-Rosas & Herrera, 2019; Severis et.al 2019). Severis et.al (2019) menjelaskan pengukuran mobilitas ini diawali rumah ke tempat kerja, tempat sekolah, tempat liburan, tempat urusan bisnis dan wilayah lainnya. Responden yang terlibat dalam penelitian ini totalnya 14 responden dengan rentang usia 18 – 23 tahun. Menurut Creswell (2014) meskipun dalam penelitian kualitatif terdapat ketidakpastian mengenai jumlah responden, namun dalam penelitian fenomenologi umumnya terdiri dari 3-10 partisipan. Berdasarkan hal tersebut maka jumlah responden dianggap sudah memenuhi.

Tabel 1. Gambaran Responden

No	Inisial	Usia	Jarak Perjalanan
1	NA	22 Tahun	45 KM
2	DAKA	22 Tahun	43 KM
3	JRSC	22 Tahun	48 KM
4	NF	19 Tahun	33 KM
5	KRP	22 Tahun	41 KM
6	APA	18 Tahun	41 KM
7	RP	23 Tahun	34 KM
8	WW	22 Tahun	41 KM
9	FNA	22 Tahun	37 KM
10	SFD	23 Tahun	42 KM
11	MR	21 Tahun	45 KM
12	RTA	22 Tahun	45 KM
13	MS	21 Tahun	12 KM
14	LA	20 Tahun	12 KM

Teknik Pengambilan Data

Metode pengambilan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan Focus Group Discusion (FGD). Menurut Creswell (2014) FGD merupakan salah satu bentuk jenis pengumpulan data yang tergolong dalam bagian fenomenologi kualitatif. FGD yang dilakukan berdasarkan pada pertanyaan-pertanyaan yang umum dan tidak terstruktur serta bersifat terbuka agar nantinya dapat memunculkan pandangan dan opini dari para partisipan. Pertanyaan umum, tidak terstruktur, dan terbuka dalam penelitian ini disusun oleh peneliti berdasarkan teori model kubus (Geiger et.all, 2017) yaitu 3 dimensi konsumsi berkelanjutan yaitu acquisition (mendapatkan), usage (menggunakan) dan disposal (membuang).

Pertanyaan Acquisition (mendapatkan) secara umum mengarahkan pada indikator pembelian, pertukaran, berbagi dan peminjaman. Pertanyaan umum pada tahapan konsumsi acquisition adalah mengacu pada proses pertukaran dan cara orang mengakses

barang, layanan dan pengalaman yang mereka konsumsi. Indikator nya bagaimana pemilihan alat transportasi untuk mobilitas/perjalanan dari rumah ke kantor, rumah ke tempat tujuan tertentu. Pertanyan mengarah pada penggunaan kendaraan pribadi berbahan bakar listrik, kendaraan yang digunakan dari awal perjalanan dari rumah ke kampus yang mencakup pertukaran/transit kendaraan dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum, ride sharing atau berbagi kendaraan dengan rekan kampus atau peminjaman kendaraan dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi. Serta pemilihan transportasi yang sama untuk tujuan yang lain di luar tujuan kuliah.

Pertanyaan Usage (menggunakan) mengarah pada pertanyaan umum pada tahapan konsumsi usage adalah bagaimana bentuk perilaku actual dalam mobilitas yang dilakukan secara konsisten dan terus menerus (retaining, maintaining, refurbishing). Pertanyaan mengarah pada perilaku mobilitas dengan pilihan alat transportasi dilakukan secara konsisten atau hanya untuk menghindari aturan hukum formal. Pilihan alat transportasi untuk perjalanan jauh selain dari rumah ke kampus dan sebaliknya. Pemilihan kendaraan atau berjalan kaki/bersepeda untuk perjalanan pendek/singkat dalam keseharian. Penggunaan kendaraan umum/bersepeda/berjalan kaki dalam mobilitas keseharian. Serta hambatan atau kendala yang dihadapi saat menggunakan transportasi umum yang digunakan.

Pertanyaan Disposal (pembuangan) mengarah pada pertanyaan umum pada tahapan konsumsi disposal adalah bagaimana bentuk perilaku mobilitas yang dilakukan terkait dengan perilaku pergantian, barter, pemberian dan penjualan (reusing, repurposing or recycling) dalam pemilihan alat transportasi maupun menghindari perjalanan. Pertanyaan mengarah pada pemilihan jenis transportasi umum yang berbasis ramah lingkungan (listrik, biodiesel) dibandingkan dengan transportasi umum bahan bakar konvensional. Pemilihan jenis kendaraan ride sharing yang berbasis listrik dibandingkan konvensional. Penyimpanan kendaraan pribadi untuk konsisten menggunakan kendaraan umum/bersepeda/berjalan kaki. Serta pengurangan perjalanan baik sehari-hari maupun yang sifatnya tidak terencana.

Pengukuran

Pelaksanaan focus group discussion (FGD) didasarkan pada pengelompokan menurut Creswell (2014), yaitu secara teknis pengelompokan dalam melakukan wawancara kelompok terfokus, idealnya melibatkan enam sampai delapan peserta per kelompok. Pada pelaksanaannya, responden di kelompokan menjadi satu kelompok agar dapat menangkap lebih banyak informasi mengenai penggunaan transportasi mahasiswa dan diselesaikan dalam satu sesi di satu hari. Pelaksanaan FGD dilakukan pada tanggal 3 September 2023 dengan waktu 2 jam menyesuaikan dengan proses inquiry dan sedikit banyaknya respon yang diberikan oleh responden. Peneliti bertugas sebagai moderator yang akan memberikan pertanyaan dan mengontrol proses FGD agar sesuai dengan waktu, serta memastikan semua pertanyaan telah terjawab. Pertanyaan yang diberikan sesuai dengan guideline yang sudah dibuat dan respon yang diberikan oleh responden direkam serta dilakukan inquiry agar bisa mendapatkan pernyataan yang lengkap.

Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan adalah proses coding, menurut Creswell (2014) coding adalah proses mengolah informasi dan menginterpretasi informasi. Peneliti melakukan open coding untuk mengeksplorasi dan megklarifikasi data yang di dapatkan dari hasil FGD. Kemudian peneliti melakukan axial coding yaitu mengembangkan infomasi sesuai dengan guideline yang telah dibuat dengan menggunakan teori sesuai dengan yang dijelaskan oleh (Creswell, 2014). Pada tahap akhir, peneliti akan menyusun kesimpulan berdasarkan pada guideline yang telah

disusun. Dalam pendekatan kualitatif, untuk mendapatkan data yang valid dan hasil penelitian yang reliabel peneliti melakukan strategi peer debriefing yaitu proses tanya jawab untuk mendapatkan kredibilitas informasi dengan tingkat akurasi yang baik. Peneliti juga melakukan member checking yaitu proses validasi kepada responden terhadap perilaku yang dilakukan untuk mencapai kesepakatan bersama sehingga hasil penelitian akan reliabel (Creswell, 2009).

HASIL

Berdasarkan pada hasil analisis verbatim dapat di ambil gambaran hasil penelitian sebagai berikut:

Fase konsumsi *acquisition* (cara mendapatkan)

(1) Penggunaan kendaraan pribadi berbahan bakar Listrik

Pada tema ini, responden tidak menggunakan dan membeli kendaraan pribadi berbahan bakar listrik. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

> *"Saya pribadi tidak menggunakan transportasi pribadi berbahan bakar listrik" (KRP, FGD39)*

(2) Penggunaan kendaraan umum dari awal perjalanan dari rumah ke kampus dan sebaliknya

Pada tema ini, responden menggunakan transportasi pribadi dari rumah untuk menuju transportasi umum lalu di titipkan di tempat penitipan. Dalam proses menggunakan transportasi umum tersebut responden cenderung melakukan transit atau perpindahan jenis transportasi untuk sampai di universitas tujuan. Jenis transportasi umum yang digunakan sangat bervariasi seperti KRL, MRT, Transjakarta, Jaklingko, maupun transportasi online. Namun dari hasil FGD banyak responden yang memilih menggunakan KRL dan transportasi online. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

> *"Dari rumah menggunakan kendaraan pribadi yaitu motor lalu di taro di stasiun lalu lanjut menggunakan KRL. dari stasiun ke kampus jalan kaki karena jaraknya cukup dekat, tapi jika ingin cepat biasanya naik bareng-bareng pake angkutan umum yaitu angkot" (JRSC, FGD50)*

> *"Dari rumah ke stasiun terkadang naik kendaraan pribadi terkadang ojol , dilanjut KRL, kalau dari stasiun ke kampus saya jalan kaki karena dekat, ada alternatif transportasi lain menggunakan bis namun lebih mudah menggunakan KRL karena kampus memiliki stasiunnya sendiri" (RT, FGD55)*

> *"Dari rumah dianterin pake motor ke stasiun KRL jaraknya kira-kira 6 km, terus dari KRL ganti ke kereta api lokal terus dari stasiun ke kampus nya naik ojol sekitar 2-3 km" (WW, FGD63)*

> *"Dari rumah ke kampus pakai jaklingko karena jaraknya Cuma sekitar 2 km" (LA, FGD74)*

(3) Penggunaan *ride sharing* atau berbagi kendaraan dengan rekan kampus saat berangkat atau pulang kuliah

Pada tema ini, responden belum pernah melakukan ride sharing atau berbagi kendaraan dengan rekan kampus, alasannya karena responden tidak memiliki rekan yang searah dengan tempat tinggalnya serta memiliki jadwal kuliah yang berbeda dengan rekannya. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

> *"Kalau saya belum pernah sharing karena engga ada yang sejalur ke*

rumah. Alasannya karena ga punya temen yang rumahnya searah dan dari stasiun ke kampus deket jadi jalan kaki pun bisa walau hujan bisa pakai paying" (RT, FGD100)

"Kalau untuk sharing grabcar atau gocar belum pernah tapi untuk nebeng pernah beberapa kali. Alasannya karena engga ada temen barengan yang searah" (RA, FGD107)

"Saya belum pernah sharing menggunakan gocar atau semacamnya. Alasannya karena tidak ada yang searah dengan teman jadi tidak pernah sharing gocar atau grabcar" (DAK, FGD115)

"Kalau biasanya pake ojol pribadi engga sharing. Alasannya karena engga ada yang searah, dan kalau ke stasiun kadang jadwal pulangnya itu berbeda sama temen-temen" (FNA, FGD117)

(4) Pemilihan transportasi yang sama untuk tujuan yang lain di luar tujuan kuliah

Pada tema ini, responden cenderung lebih memilih menggunakan transportasi umum. Jenis transportasi yang digunakan disesuaikan dengan lokasi tujuan serta akses transportasi terdekat. Responden mencari tahu terlebih dahulu mengenai lokasi tujuan serta akses transportasi yang dapat digunakan kemudian responden akan memilih sesuai dengan yang terdekat dengan lokasi tujuannya tersebut. Dalam hasil FGD, responden banyak memilih menggunakan jenis transportasi umum KRL dan transportasi online karena mudah di akses. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

"Dilihat dulu dari lokasinya dekat dengan stasiun atau engga, tapi secara garis besar saya lebih pakai KRL sih karena udah lebih familiar dengan rute KRL dan kalau emang ada jarak dari staisiun ke lokasi tujuannya saya biasanya pakai ojol" (MR, FGD 135)

"Saya tetap menggunakan jalur transportasi yang sama, saya tetap menggunakan motor untuk ke stasiun dan dilanjutkan dengan KRL" (DAK, FGD141)

"Kalau aku pribadi biasanya lebih suka pakai kendaraan umum, tapi untuk spesifikasi kendaraannya apa biasanya aku cek dulu di google maps atau di go transit dia lebih deket akses nya itu apakah transjakarta, MRT atau KRL tapi kalau dari kendaraan apa yang sering aku pakai itu MRT atau KRL" (LA, FGD145)

"Kalau aku masih sama, lebih seringnya menggunakan KRL" (APA, FGD152)

Fase Konsumsi (*Usage*)

(1) Perilaku mobilitas dengan pilihan alat transportasi pada tahap konsumsi acquisition dilakukan secara konsisten atau hanya untuk menghindari aturan hukum forma

Pada tema ini, responden konsisten dalam menggunakan transportasi umum karena merasa lebih nyaman serta tarif perjalanan yang murah. Selain itu, dalam menggunakan transportasi umum responden dapat beristirahat selama perjalanan karena tidak merasa lelah mengemudi serta dapat meminimalisir terkena polusi. Hal tersebut mengarah pada tingkat kemacetan yang tidak dapat di prediksi, sehingga responden cenderung memilih transportasi umum yang memiliki

jadwal perjalanan yang terstruktur. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

> *"Saya cukup konsisten naik KRL karena kebetulan stasiunnya deket dari rumah yaitu ada di dalam perumahan terus kampus juga ada stasiunnya jadi saya lebih milih KRL, untuk harga juga lebih ekonomis dan jadwalnya lebih terbaca dan pas. Karena kalau pakai kendaraan pribadi kita ga tau macetnya kaya gimana" (RT, FGD164)*

> *"Saya sendiri secara konsisten ya menggunakan transportasi umum seperti KRL karena saya juga belum begitu ahli dalam menggunakan kendaran pribadi dan juga saya merasa lebih aman dan ga begitu capek pastinya kalau pake transportasi umum, dari segi ekonomi bisa dibilang lebih murah dibanding pake transportasi pribadi" (WW, FGD171)*

> *"Karena emang konsisten kaya lebih gampang aja, soalnya kalo pake kendaraan pribadi juga lebih sering kejebak macet ya, terus aku pilih jaklingko karena itu yang biasa lewat di depan rumahku dan engga berbayar jadi lebih mengurangi pengeluaran" (LA, FGD184)*

> *"Kalau saya konsisten pakai kendaraan umum karena memang lebih murah terus juga ada jadwal siang dan cukup panas ya jadi kalau di kereta kan cukup aman dan terhindar dari panas" (FNA,196)*

(2) Pandangan konsistensi dalam menggunakan transportasi umum dibandingkan pribadi serta perbaikan terkait sistem transportasi saat ini

Pada tema ini, mengarah pada alasan yang mendorong responden untuk menggunakan transportasi umum sebagai perilaku konsumsi berkelanjutan. Serta ulasan responden yang mengarah pada hambatan mengenai sistem tarsnportasi selama menggunakan transportasi umum. Hasil FGD menyatakan bahwa alasan yang mendorong responden untuk konsisten menggunakan transportasi umum adalah tarif perjalanan yang murah serta kemudahan akses. Hambatan yang dialami mengenai sistem transportasi mengarah pada jumlah penumpang karena sering terjadi penumpukan dan kepadatan penumpang. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

> *"Karena emang akses ke kampus lebih nyaman pakai kendaraan umum, untuk kapasitas kereta kalau berbarengan sama pulang kerja padet banget apalagi kalau ke arah tambun. Cara mengatasinya biasanya aku ga akan langsung pulang jadi nunggu dulu di kampus atau main dulu di kosan temen" (NF, FGD216)*

> *"Kalau aku konsisten karena efektif bisa langsung sampai ke kampus, terus ekonomis dan lebih nyaman juga karena jarak rumah ke kampus jauh jadi kalau naik motor itu panas, debu dan macet juga. Jadi kalau naik KRL kan adem dan nyaman… kereta ke arah tanggerang sedikit jadi sering terjadi penumpukan penumpang jadi kalau bisa ditambah. Cara menanganinya cari gerbong yang lebih sepi, kalau pulang siang buru-buru pulang biar ga barengan sama jam pulang kerja" (MR, FGD225)*

"Kalau untuk konsistensi saya menggunakan KRL itu dari segi ekonomi yang lebih murah, dari segi waktu yang terjadwal… Dan mungkin untuk transportasi lain mungkin TJ yang sesekali saya pakai, karena bisa dilihat ya dari jalanan yang kadang macet jadi jadwal transjakarta ini agak mundur gitu… Cara mengatasinya adalah biasanya jika sudah pulang disegerakan pulang, lalu juga saya biasanya menggunakan gerbong perempuan… (DAK, FGD245)

"Kalau dari aku sebenernya bisa konsisten itu lebih ke tuntutan ya, karena ongkosnya yang lebih murah terus juga yang perlu ditingkatkan mungkin perlu dibatasi penumpangnya apalagi kalau weekday itu amat sangat penuh… Cara mengatasinya berangkat lebih awal, atau biasanya kalau di stasiun yang biasa aku naikin penuh, aku naik kereta ke arah berlawanan buat ke stasiun sebelumnya dan naik dari situ, jadi aku mundur ke beberapa stasiun biar bisa masuk… (MS, FGD255)

(3) Pemilihan kendaraan atau berjalan kaki/bersepeda untuk perjalanan pendek/singkat dalam keseharian

Pada tema ini, mengarah pada tindakan pemilihan jenis transportasi oleh mahasiswa untuk perjalanan pendek/singkat dalam sehari-hari yaitu pemilihan penggunaan akses seperti berkendara, bersepeda atau berjalan kaki. Hasil FGD adalah responden cenderung memilih berjalan kaki namun menyesuaikan dengan jarak, jika tidak menyanggupi maka lebih memilih menggunakan transportasi online. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

"Tergantung jaraknya, kalau masih sekitar 5-10 menit prefer jalan kaki, tapi kalau misalnya lebih dari itu pakai kendaraan pribadi" (JRSC, FGD306)

"Kalau aku dilihat dari waktunya sekitar 5-15 menit atau dari jaraknya kalau misalnya aku bisa lakuin jalan kaki, aku pilih jalan kaki. Tapi kalau udah lebih dari itu aku pakai kendaraan pribadi" (KRP, FGD320)

"Kalau untuk itu, saya biasanya menggunakan jalan kaki tapi dilihat dari jaraknya ya sekitar 1km dengan waktu 5-15 menit. Tapi kalau lebih dari itu pakai transportasi umum" (DAK, FGD323)

"Saya juga biasanya jalan kaki untuk jarak maksimal 1km atau 20 menitan, jadi kalau bisa dilalui jalan kaki aku bakalan pilih jalan kaki sih" (RA, FGD334)

"Aku juga dilihat dari maps kalau misalnya 20 menit menyanggupi jalan kaki ya aku jalan kaki. Tapi kalau lebih dari 20 menit ya aku pakai kendaraan pribadi" (LA, FGD337)

Fase konsumsi disposal (cara membuang)

(1) Pemilihan jenis transportasi umum yang berbasis ramah lingkungan (listrik, biodiesel) dibandingkan dengan transportasi umum bahan bakar konvensional

Pada tema ini mengarah pada pada kenyamanan dan efektivitas responden dalam menggunakan jenis transportasi umum. Perbedaan jenis transportasi umum tentu memiliki perbedaan kenyamanan dalam menggunakannya. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

"Kalau aku pribadi cenderung engga memilih jadi apa aja yang lebih praktis atau lebih cepet buat aku, buat sampe ke tempat tujuan" (MR, FGD353)

"Itu tergantung kondisi, dimana saya dapat menjangkau transportasi umum tersebut gitu. Mislnya yang lebih dekat dengan saya itu KRL saya akan menggunakan itu, kalaupun di pinggir jalan saya masih menggunakan yang berbahan bakar minyak, namun kalau yang berbahan bakar listrik ada saya akan memilih yang listrik" (DAK, FGD362)

"Kalau aku cenderung engga memilih sih ka, yang penting sampai dan waktunya cepet yang ada apa. Karena aku juga pakai ojol, kan sekarang ada yang motor listrik ya. Dan setau aku itu ada kilometernya ya, jadi ada kekhawatiran takut mati dan ga bisa menempuh lebih jauh" (SFD, FGD385)

"Saya juga engga memilih sih karena yang berbahan bakar listrik juga belum banyak ada ya jadinya ya lebih memilih yang mudah dijangkau aja" (RA, FGD390)

"Kalau aku lebih cenderung milih yang berbahan bakar minyak karena aku sendiri yang lebih sering gunain yang berbahan bakar minyak kaya jaklingko" (LA. FGD395)

(2) Indikator nyaman dalam menggunakan transportasi umum

Pada tema ini, responden memberikan pendapatnya mengenai kenyamanan dalam menggunakan transportasi umum, serta upaya responden untuk mencapai kenyamanannya tersebut dalam menghadapi hambatan. Hasil FGD menyatakan bahwa setiap responden memiliki cara yang berbeda. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

"Aku lebih ke di tempat duduk khusus wanita menghindari pelecehan seksual" (NF, FGD398)

"Kenyamanan menurutku lebih ke bersih, wangi sama ketepatan waktu" (RT, FGD400)

"Menurut aku yang pasti ketepatan waktu, walaupun delay engga lama banget. Yang bersih, yang engga berisik. Dan juga yang transportasi online seperti ojol data pengemudi di aplikasi dan di asli sama, jadi engga ada kekhawatiran" (RA, FGD405)

"Yang pertama pasti kebersihannya, terus keamanannya, terus dapet tempat duduk, dan menghindari penumpukan penumpang" (NA, FGD415)

(3) Penyimpanan kendaraan pribadi untuk konsisten menggunakan kendaraan umum/bersepeda/berjalan kaki

Pada tema ini, responden cenderung menyimpan kendaraan pribadinya di rumah jika tidak ada kegiatan serta di tempat penitipan jika menggunkan transportasi umum. Penggunaan kendaraan pribadi untuk proses menuju transportasi umum, sehingga sebagian besar perjalanan tetap menggunaka transportasi umum. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

"Kalau saya pribadi biasanya di simpan di tempat parkir stasiun" (JRSC, FGD424)

"Kalau aku paling disimpan dirumah sih, aku prioritaskan untuk keluargaku" (RT, FGD425)

"Kalau aku karena dari rumah ke stasiun pakai kendaran pribadi jadi setiap hari masih dipakai, dan dititipkan di penitipan motor stasiun" (MR, FGD426)

"Kalau aku karena di rumah ga sendirian ada adik, dan karena aku lebih sering menggunakan kendaraan umum jadi untuk kendaraan pribadi aku tinggal di rumah biar orang rumah yang pakai buat sekedar ke warung atau supermarket, dan untuk perawatannya juga aku serahkan ke mereka yang pakai ka" (MS, FGD436)

"Kalau aku untuk menyimpannya aku tinggal dirumah jadi orang rumah yang gunain buat kebutuhan sehari-hari" (LA, FGD444)

(4) Aspek yang dianggap penting yaitu aspek lingkungan, aspek sosial, dan aspek ekonomi

Pada tema ini hasil FGD bervariasi, responden yang memilih aspek lingkungan menyatakan bahwa lebih nyaman karena dapat meminimalisir terkena polusi serta panas. Responden yang memilih aspek sosial menyatakan bahwa lebih aman karena tidak merasa lelah serta dapat bertanya dengan penumpang lain. Responden yang memilih aspek ekonomi menyatakan bahwa tarif perjalanan lebih terjangkau. Secara keseluruhan responden cenderung mengarah pada aspek ekonomi. Beberapa cuplikan terkait tema sebagai berikut:

"Kalau aku juga lebih ke aspek ekonomi karena lebih ekonomis" (MR, FGD478)

"Kalau dari aku lebih ke ekonomi ya, karena aku pakai jaklingko dan itu engga berbayar atau gratis jadi itu udah pasti jadi pilihan utama karena mengurangi pengeluaran" (LA, FGD489)

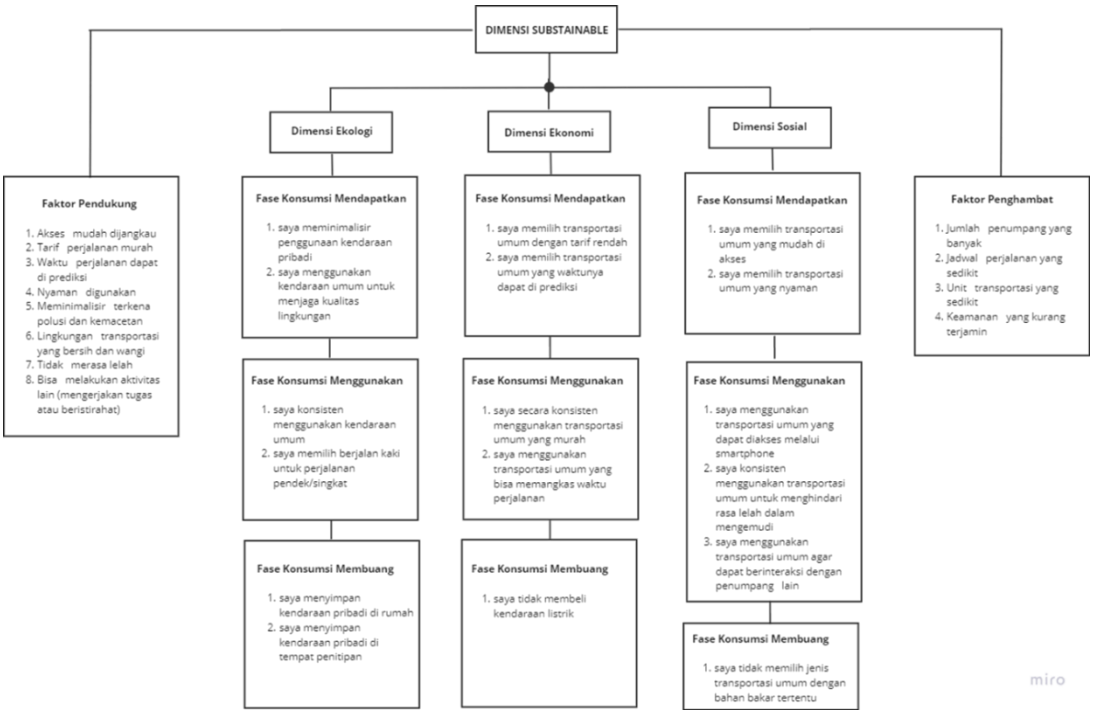
"Kalau yang paling berasa itu dari ekonomi, karena bisa lebih hemat jadi uang sisanya bisa ditabung…) (KRP, FGD483)

"Kalau aku dari sosial ya aspek keamanannya, misalnya ada pelecehan seksual di KRL kita bisa langsung lapor ke satpam dan bisa ditindak saat itu juga" (SFD, FGD480)

"Kalau aku lebih ke ekonomi sama lingkungan. Karena kalau ekonomi pastinya lebih murah, kalau dari faktor lingkungan itu cukup terasa ya karena sekarang polusi di jakarta lagi amat jelek, dengan kita pakai kendaraan umum kita bisa mengurangi polusi yang timbul jadi kita juga bisa meminimalisir menghirup polusi" (MS, FGD 498)

"Yang paling berdampak ekonomi ya karena lebih hemat, terus aspek lingkungan juga jadi lebih sedikit menghirup polus" (RA, FGD495)

Gambar 1. Hasil perilaku konsumsi berkelanjutan sektor mobilitas di kalangan mahasiswa



PEMBAHASAN

Berdasarkan pada teori model kubus oleh Geiger et.al, (2017) yang menyatakan bahwa dapat mengukur perilaku konsumsi berkelanjutan pada tingkat individu berdasarkan pada dimensi konsumsi berkelanjutan dengan fase konsumsi. Berdasarkan pernyataan tersebut maka sejalan dengan hasil penelitian dimana responden melakukan konsumsi berkelanjutan dalam sektor transportasi dengan mengutamakan penggunaan ransportasi umum untuk kegiatan utama sehari-hari khususnya saat berkuliah.

Responden memahami dampak yang diakibatkan dari penggunaan transportasi pribadi sehingga meminimalisir penggunaan transportasi pribadi dan perjalanan yang tidak terencana. Dengan menggunakan teori model kubus dapat dilihat pola konsumsi responden secara keseluruhan adalah terdapat perpindahan moda dalam satu perjalanan, dimana untuk menuju stasiun responden menggunakan transportasi pribadi dan dilanjutkan menggunakan KRL. Pola konsumsi tersebut menjadi pola utama dalam pemilihan moda transportasi sehingga dalam praktiknya responden akan mengutamakan penggunaan transportasi umum.

Hasil penelitian menyatakan bahwa perilaku konsumsi berkelanjutan dalam konteks mobilitas seringkali dilakukan oleh mahasiswa. Seperti studi yang membahas mengenai perilaku konsumsi berkelanjutan dan kesadaran lingkungan di kalangan mahasiswa cenderung tinggi sehingga dapat mempengaruhi perilaku mobilitas yang dilakukan (Eldisthia, Erika. 2018). Jenis perilaku konsumsi yang dilakukan adalah melalui tiga fase konsumsi dan tiga dimensi yang didorong dengan faktor pendukung serta faktor penghambat. Fase konsumsi terdiri dari cara mendapatkan, cara menggunakan, serta cara membuang. Pada penelitian terdahulu hanya berfokus pada cara menggunakan saja, sedangkan fase konsumsi harus dilihat dari cara mendapatkan serta cara membuang. Kemudian tiga dimensi yaitu ekologi, ekonomi, serta sosial juga berperan penting dan berdampak pada perilaku konsumsi mobilitas yang dilakukan mahasiswa. Sehingga penelitian ini mengkaji perilaku konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas ditinjau dari keseluruhan aspek yang berkaitan tersebut.

Berdasarkan pada jenis perilaku konsumsi berkelanjutan dimensi ekologi pada fase konsumsi cara mendapatkan mengarah pada penggunaan transportasi yang ramah lingkungan, mengurangi jejak karbon, dan meningkatkan efisiensi penggunaan energi. Pada fase konsumsi menggunakan, perilaku konsumsi mobilitas yang dilakukan tersebut mendorong mahasiswa untuk menggunakan transportasi umum, seperti bus, kereta api, atau berbagi kendaraan dengan teman atau sesama mahasiswa, serta bersepeda atau berjalan kaki untuk perjalanan singkat. Hal ini dapat membantu mengurangi emisi karbon, dan polusi. Pada fase konsumsi membuang, memilih lebih banyak menggunakan transportasi umum dengan memanfaatkan perkembangan transportasi dimana hal ini dapat membantu mengurangi jumlah kendaraan di jalan. Sejalan dengan studi yang dilakukan oleh Carlos (2023) menyatakan bahwa konsumsi berkelanjutan mobilitas dapat mengurangi emisi karbon dan polusi udara dengan menggunakan moda transportasi yang berkelanjutan, seperti berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi umum. Dalam studi yang lain yaitu menurut Salo et al. (2019) bahwa dampak melakukan konsumsi berkelanjutan dapat mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara, dimana menurunnya data penggunan kendaraan dapat menurunkan jejak karbon.

Berdasarkan pada jenis perilaku konsumsi berkelanjutan dimensi ekonomi pada fase konsumsi cara mendapatkan mengarah pada pertimbangan biaya penggunaan transportasi sebagai implikasi ekonomi dari pembelian dan pengeluaran yang bertujuan untuk meminimalkan dampak finansial yang besar dan mendorong efisiensi ekonomi jangka panjang. Pada fase konsumsi menggunakan, mengarah pada pemilihan transportasi umum atau berbagi kendaraan yang lebih ekonomis daripada kendaraan pribadi, serta mencari rute terbaik dan termurah dengan transportasi umum atau berbagi kendaraan. Pada fase konsumsi cara membuang mengarah pada pertimbangan perjalanan yang direncanakan benar-benar diperlukan dan mengurangi kebutuhan untuk bepergian diluar rencana. Hal ini membantu mengoptimalkan pengeluaran untuk mobilitas dimana mahasiswa dapat menghemat biaya, meningkatkan efisiensi ekonomi, dan mendukung keberlanjutan lingkungan. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ruhilatul et al. (2023) menyatakan bahwa ekonomi dapat mempengaruhi mobilitas mahasiswa karena dapat mempengaruhi aksesibilitas dan ketersediaan transportasi. Hasil tersebut menjadi temuan baru dalam perilaku konsumsi berkelanjutan mobilitas mahasiswa, dimensi ekonomi memiliki peran penting dalam pemilihan jenis transportasi karena mahasiswa menyasar pada efisiensi penggunaan sumber daya, penghematan biaya, dan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

Berdasarkan pada jenis perilaku konsumsi berkelanjutan dimensi sosial pada fase konsumsi cara mendapatkan mengarah pada pertimbangan kebutuhan dan kesejahteraan yang melibatkan kemudahan, kenyamanan dan keselamatan dalam pengambilan keputusan pemilihan transportasi umum untuk mengatasi ketimpangan sosial. Keselamatan merupakan faktor utama dalam memilih moda transportasi, disusul keselamatan, keandalan, kenyamanan, kebersihan, biaya dan aksesibilitas (Sugiyanto et al., 2021). Pada fase konsumsi cara menggunakan, mengarah pada penggunaan transportasi publik dengan fasilitas yang memadai dengan fleksibilitas dalam penggunaannya untuk mencapai keseimbangan aktivitas sehari-hari. Pada fase konsumsi cara membuang mengarah pada sistem transportasi yang sesuai dengan kebutuhan serta inklusif, adil, dan berorientasi pada kesejahteraan sosial. Sejalan dengan studi yang dilakukan oleh Briceno dan Tagl (2006) yaitu konsumsi berkelanjutan mendorong mahasiswa untuk meningkatkan kesadaran sosial, yang dapat mengarah pada gaya hidup dan perilaku yang lebih berkelanjutan. Hal tersebut menyatakan bahwa dimensi sosial meningkatkan

kesejahteraan masyarakat, kesetaraan akses, dan hubungan sosial.

Hal tersebut menggambarkan bahwa terdapat banyak mahasiswa yang menerapkan perilaku konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas, dilihat dari pemilihan alat transportasi utama dalam kegiatan kesehariannya terutama dalam berkuliah. Mahasiswa memiliki pemahaman terhadap kualitas lingkungan yang baik, berdasarkan studi perilaku konsumsi berkelanjutan mahasiswa terhadap aspek lingkungan telah menjadi fokus beberapa penelitian. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Wang et al. (2013) menunjukkan besarnya pengaruh faktor-faktor kontekstual terhadap perilaku konsumsi berkelanjutan. Selain itu, penelitian oleh Gabriella et.al, menunjukkan bahwa mahasiswa memiliki tingkat kesadaran yang tinggi terkait lingkungan, namun perilaku ramah lingkungan mereka masih sebagian besar berada dalam kategori sedang. Kemudian Salamah et.al, dalam penelitiannya menyatakan bahwa motivasi ekonomi, motivasi sosial, motivasi lingkungan memberikan pengaruh terhadap partisipasi menggunakan platform sharing economy di bidang transportasi.

Perilaku konsumsi berkelanjutan juga dilandaskan oleh faktor pendukung yang menyasar pada tingkat kesadaran yang tinggi terkait isu-isu lingkungan. Mahasiswa memahami pentingnya mengurangi emisi gas rumah kaca, polusi udara dan dampak negatif lainnya yang ditimbulkan dengan memanfaatkan penggunaan transportasi umum untuk menjaga perlindungan lingkungan. Selain itu, ketersediaan dan aksesibilitas yang baik terhadap transportasi publik, seperti bus, kereta, atau angkutan umum lainnya, memberikan insentif bagi mahasiswa untuk menggunakannya. Adanya insentif finansial seperti diskon tarif transportasi publik atau dukungan keuangan dari kampus untuk penggunaan transportasi berkelanjutan bisa menjadi faktor penggerak. Hal ini sejalan dengan studi yang dilakukan Wijayanto (2019) yang menjelaskan bahwa faktor pendukung tersebut dianggap sebagai keunggulan yang dapat digunakan untuk memberikan solusi terhadap permasalahan lalu lintas yang semakin kompleks di perkotaan. Faktor ini menjadi temuan baru dalam perilaku konsumsi berkelanjutan mobilitas mahasiswa dimana dapat menggambarkan latar belakang serta landasan utama yang mendorong mahasiswa melakukan konsumsi berkelanjutan serta aspek yang berkaitan.

Kemudian Perilaku konsumsi berkelanjutan juga dilandaskan oleh faktor penghambat yang menyasar pada kapasitas dari sistem transportasi yang menyebabkan kepadatan terutama selama jam sibuk menimbulkan ketidaknyamanan selama perjalanan. Hambatan tersebut dapat diatasi dengan upaya yang terkoordinasi termasuk investasi dalam infrastruktur, peningkatan aksesibilitas, penyediaan informasi yang tepat, dan pendidikan untuk meningkatkan kesadaran dan minat masyarakat terhadap transportasi umum sebagai opsi yang lebih berkelanjutan. Wijayanto (2019) dalam studinya menjelaskan bahwa faktor penghambat tersebut mengarah pada sistem transportasi yang sering mengalami overcapacity terutama pada hari kerja serta infrastuktur yang terkadang mengalami gangguan. Faktor ini juga menjadi temuan baru dalam perilaku konsumsi berkelanjutan mobilitas mahasiswa dimana dapat menggambarkan kesulitan yang dilakukan dalam melakukan konsumsi berkelanjutan, mahasiswa didorong untuk dapat mencari solusi yang tepat sesuai dengan pilihannya. Faktor ini menjadi tolak ukur penggunaan transportasi umum yang masih memiliki kekurangan, namun jika diseimbangi dengan solusi yang tepat maka konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas tetap terlaksana dengan baik.

Hasil penelitian ini disimpulkan dapat memberikan perspektif yang lebih kontekstual untuk menjadi dasar dalam pengembangan sebuah pendekatan yang efektif dan efisien serta memberikan wawasan yang penting dalam meningkatkan perilaku konsumsi berkelanjutan mahasiswa dalam sektor

mobilitas. Mendorong perencanaan transportasi yang terintegrasi di lingkungan kampus dan sekitarnya, memastikan aksesibilitas yang lebih baik untuk opsi mobilitas berkelanjutan dan meminimalkan kendaraan pribadi. Melakukan evaluasi berkala terhadap inisiatif dalam perilaku konsumsi berkelanjutan yang diterapkan untuk memahami efektivitasnya dan mendapatkan umpan balik dari mahasiswa, memungkinkan peningkatan berkelanjutan. Sejalan dengan studi Welch dan Warde (2014) dalam penelitiannya menyatakan bahwa teori praktik menekankan pentingnya kebiasaan dan rutinitas dalam membentuk perilaku konsumsi. Perilaku konsumsi berkelanjutan dilihat sebagai hasil dari perubahan dalam praktik sehari-hari, bukan sebagai pilihan atau preferensi individu. Selanjutnya perilaku tersebut juga dapat ditinjau dari teori kognitif sosial: Teori ini berfokus pada interaksi antara faktor pribadi, lingkungan, dan perilaku dalam membentuk perilaku konsumsi. Teori ini menekankan pentingnya norma sosial, efikasi diri, dan ekspektasi hasil dalam mendorong perilaku konsumsi yang berkelanjutan (Phipps et al., 2013). Hasil penelitian yang mendasarkan pada perilaku konsumsi berkelanjutan model kubus juga memiliki kelebihan karena berorientasi pada dampak dibandingkan intensi sebagai pengukuran yang tepat dalam melihat perilaku (Fischer et al., 2017; Geiger et.al 2017).

Dalam penelitian ini terdapat beberapa keterbatasan, tipe dasar perilaku konsumsi seluler yang dilakukan mahasiswa menunjukkan kecenderungan pada aspek ekonomi sebagai landasan utama. Sehingga dalam penelitian kualitatif ini masih di perlukan adanya pengembangan data kualitatif seperti melakukan triangulasi dengan dokumen-dokumen pendukung untuk menggambarkan perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukan, misalnya bukti nota perjalanan, nota top up kartu sebagai akses dan sebagainya. Hal tersebut dilakukan agar dapat memberikan pemahaman lebih lanjut yang komprehensif mengenai bentuk perilaku konsumsi berkelanjutan serta dampak dari perilaku yang dilakukan tersebut. Seperti halnya dalam studi Kormos dan Gifford (2014) dan Haryanto et al. (2022) yang menekankan pentingnya dokumen pendukung sebagai klarifikasi atas perilaku konsumsi pro lingkungan yang sudah dilakukan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa perilaku konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas di kalangan mahasiswa melalui tiga fase yaitu cara mendapatkan, cara menggunakan, dan cara membuang yang dilandaskan dengan tiga dimensi yaitu dimensi ekologi, dimensi ekonomi dan dimensi sosial. Dalam keseluruhan, pendekatan ini memberikan gambaran yang komprehensif dan terintegrasi tentang perilaku konsumsi berkelanjutan mahasiswa dalam sektor mobilitas, serta mengidentifikasi dimensi utama yang harus diperhitungkan untuk mendorong transisi menuju mobilitas yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan. Implikasi dari penelitian ini dapat menjadi landasan untuk memperkuat perilaku konsumsi berkelanjutan, khususnya di bidang mobilitas. Hasil penelitian kontekstual berdasarkan pengalaman mahasiswa mobilitas dari rumah menuju universitas dan sebaliknya. Penguatan perilaku konsumsi berkelanjutan dalam sektor mobilitas dapat dipetakan dengan lebih baik ketika berdasarkan pada kebutuhkan kelompok konsumen tertentu yang memiliki pola mobilitas yang berbeda.

Saran untuk penelitian lanjutan ke depan, masih perlu dilakukan pengembangan data kualitatif seperti triangulasi dengan dokumen pendukung untuk menggambarkan perilaku konsumsi berkelanjutan yang dilakukan, misalnya bukti voucher perjalanan, akses voucher isi ulang kartu, dan lain-lain. Hal tersebut dilakukan agar dapat memberikan pemahaman lebih lanjut yang komprehensif mengenai bentuk perilaku konsumsi

berkelanjutan serta dampak dari perilaku yang dilakukan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Ahdiat, A. (2023). *Konsumsi BBM RON 90 di Sektor Transportasi Indonesia* (2015-2022). https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/06/15/konsumsi-bbm-kelas-pertalite-melonjak-pada-2022-rekor-tertinggi-baru

Akenji, L., & Bengtsson, M. (2010). Is the Customer Really King ? Stakeholder analysis. *IGES White Paper, 3*(1), 23–46.

Akenji, L., & Chen, H. (2016). A framework for shaping sustainable lifestyles. *United Nations Environment Programme UNEP*, 1–42.

Alkam, R. B., & Said, L. B. (2018). Pemilihan Moda Transportasi Menuju Kampus Mahasiswa Universitas Muslim Indonesia. *Jurnal Transportasi, 18*(3), 201–210.

BBC News Indonesia. (2023). *Polusi udara di Jakarta tertinggi se-Asia Tenggara, dua tahun setelah Pemprov DKI kalah gugatan.* https://www.bbc.com/indonesia/articles/cjmy2nez84vo

BPSP Kota Jakarta. (2022). *Jumlah Kendaraan Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta 2020-2022*. https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html

Braun, V., & Clarke, V. (2021). One size fits all? What counts as quality practice in (reflexive) thematic analysis? *Qualitative Research in Psychology, 18*(3), 328–352. https://doi.org/10.1080/14780887.2020.1769238

Briceno & Tagl. (2006). The role of social processes for sustainable consumption. Journal of Cleaner Production. 14(17) : 1541-1551. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2006.01.027

Carlos, J. R et al. (2023). Exploring the Intention to Adopt Sustainable Mobility Modes of Transport among Young University Students. Int J Environ Res Public Health, 20(4). doi: 10.3390/ijerph20043196

Creswell, J. W. (2014). Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches, Fourth Edition. SAGE Publications, Inc.

CNN Indonesia. (2023). Udara DKI Buruk Akhir Pekan, Kendaraan Jadi Sumber Polusi Minta Dikaji. https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20230904190602-579-994674/udara-dki-buruk-akhir-pekan-kendaraan-jadi-sumber-polusi-minta-dikaji.

Dihni, V., A. (2022). Presentase Siswa/Mahasiswa Menurut Sarana Transportasi Rutin Yang Digunakan Ke Sekolah (2012-2021).
https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/07/02/bps-sebagian-besar-siswa-kini-gunakan-kendaraan-pribadi-ke-sekolah\

Eldisthia, E. (2018). Tingkat Pengetahuan Mahasiswa Terhadap Konsumsi Produk Berkelanjutan. Sarjana thesis, Universitas Brawijaya.

Fischer, D., Böhme, T., & Geiger, S. M. (2017). Measuring young consumers' sustainable consumption behavior: development and validation of the YCSCB scale. Young Consumers, 18(3), 312–326. https://doi.org/10.1108/YC-03-2017-00671

Geiger et.all,. (2017). Meas suring what t matters in sustainable e consumpti on. An Integrative framework for the selection of relevant behavior. Sustainable Development. 1–28. Doi : 10.002/sd.1688

Haryanto, H. C., Wiadi, I., & Mayasari, I. (2022). Bagaimana perilaku konsumsi

pro lingkungan pada lintas generasi? (Studi kualitatif pada generasi X, Y dan Z). J*urnal Ecopsy, 9*(2), 97-123. doi: 10.20527/ecopsy.2022.10.009.

IQAir. (2023). *Kualitas udara di Jakarta*. https://www.iqair.com/id/indonesia/Jakarta

Janah, R., Sarmita, I. M., & Citra, P. A. (2023). Mobilitas Mahasiswa Undiksha pada Masa Pandemi Covid-19 dan Dampaknya terhadap Eksistensi Ekonomi Pemilik Usaha Kost di Kota Singaraja. *Jurnal Pendidikan Geografi Undiksha, 11*(1):61-66. DOI:10.23887/jjpg.v11i1.55875

Kormos, C., & Gifford, R. (2014). The validity of self-report measures of proenvironmental behavior: A meta-analytic review. J*ournal of Environmental Psychology, 40*, 359–371.

Kreuzer, C., Weber, S., Off, M., Hackenberg, T., & Birk, C. (2019). Shedding light on realized sustainable consumption behavior and perceived barriers of young adults for creating stimulating teaching-learning situations. *Sustainability (Switzerland), 11*(9). https://doi.org/10.3390/su11092587

Lorek, S., & Vergragt, P. J. (2015). Sustainable consumption as a systemic challenge: Inter- and transdisciplinary research and research questions. *Handbook of Research on Sustainable Consumption,* 19–32. https://doi.org/10.4337/9781783471270.00008

Muliawati, F. D. (2023). *Baru Sampai April, Konsumsi BBM Pertalite Sudah Sebesar Ini.* https://www.cnbcindonesia.com/news/20230426112535-4-432370/baru-sampai-april-konsumsi-bbm-pertalite-sudah-sebesar-ini

Nabilah, M. (2023). *Seberapa Sering Masyarakat Indonesia Menggunakan Transportasi Umum? Ini Surveinya.* https://databoks.katadata.co.id/index.php/datapublish/2023/08/18/seberapa-sering-masyarakat-indonesia-menggunakan-transportasi-umum-ini-surveinya

Nafas Indonesia. (2023). *Seberapa Banyak Polusi dari Luar yang Masuk ke Dalam Kantor?*. https://nafas.co.id/article/Seberapa-Banyak-Polusi-dari-Luar-yang-Masuk-ke-Dalam-Kantor

Phipps, Marcus et all. (2013). Understanding The Inherent Complexity Of Sustainable Consumption: A Social Cognitive Framework. *Journal of Business Research. 66*(8): 1227-1234. https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2012.08.016

Pratiwi, Febriana Sulistya. (2023). *Dianggap Penyebab Polusi, Berapa Jumlah Kendaraan di Jakarta?* https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/dianggap-penyebab-polusi-berapa-jumlah-kendaraan-di-jakarta

Primasari, D. W., Ernawati, J., & Dwi, A. W. (2013). Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya. I*ndonesian Green Technology Journal, 2*(2), 84–93. https://media.neliti.com/media/publications/62915-ID-pemilihan-moda-transportasi-ke-kampus-ol.pdf

Rudi & Agung. (2023). *Jumlah Kendaraan di Indonesia 147 Juta Unit, 87 Persen Motor.* https://otomotif.kompas.com/read/2023/02/10/070200315/jumlah-kendaraan-di-indonesia-147-juta-unit-87-persen-motor

Salen Tekinbaş, K., Torres, R., Wolozin, L., Rufo-Tepper, R., & Shapiro, A. (2023). *About This Document. Quest to Learn*, xv–xvi. https://doi.org/10.7551/mitpress/8909.003.0003

Sugiyanto et all. (2021). Analisa Faktor Pemilihan Moda Transportasi Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik. 2*(1) : 11 - 18.

Thøgersen, J. (2021). Consumer behavior and climate change: consumers need

considerable assistance. *Current Opinion in Behavioral Sciences, 42*, 9–14. https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.02.008

Tukker, A. (2019). Quantifying environmental impacts of consumption: Implications for governance. *A Research Agenda for Sustainable Consumption Governance*, 50–65. https://doi.org/10.4337/9781788117814.00012

Welch, D., & Warde, A. (2014). T*heories of practice and sustainable consumption. In book: Handbook of Research on Sustainable Consumption*. 84-100 Doi : 10.4337/9781783471270.00013

Wijayanto, H. (2019). Peranan Penggunaan Transportasi Publik di Perkotaan (Studi Kasus Penggunaan Kereta Commuterline Indonesia Rute Jakarta-Bekasi). *Jurnal Studi Kepemerintahan*, 1-8.