

KAJIAN PERSEPSI PENERIMAAN MASYARAKAT TERHADAP KEBIJAKAN TRANSPORTASI UNTUK KAWASAN RENCANA *ECOVILLAGE* TAMANSARI DI KOTA BANDUNG

Wita Meutia

Program Magister Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan
Lingkungan
Institut Teknologi Bandung
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
40132 Telp./Fax: 62-22-2506445
email: witameutia89@gmail.com

Sony Sulaksono Wibowo

Dosen Magister Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan
Lingkungan
Institut Teknologi Bandung
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
40132 Telp./Fax: 62-22-2506445
email: sonyssh@si.itb.ac.id

Widyarini Weningtyas

Dosen Magister Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan
Lingkungan
Institut Teknologi Bandung
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
40132 Telp./Fax: 62-22-2506445
email: reenee.filan@gmail.com

Abstract

Public acceptance is one of key importance in the implementation of transport policy. Understanding the needs of the community be the best way to get a good policy. The aim of this study was to evaluate the public acceptance of transport policy packages being developed. Ecovillage area in Bandung chosen as a case study. A set of questions distributed to selected respondents in the study area. Four packages of transport policy was given and they were asked to select the preferred package. The fourth package is (A) a policy that fully supports private vehicles; (B) policies that support public transport (ie BRT-Trans Metro Bandung, TMB) and penalties for users of private vehicles; (C) policies that support the environment for pedestrians and bicycles and some penalties for users of private vehicles; and (D) fully supports the public transport, non-motorized facilities and penalties for private vehicles. Results from this study is the perception of acceptance and the factors that most influence for transport policy package that more approved.

Keywords: public acceptance, ecovillage, transport policy

Abstrak

Penerimaan masyarakat adalah salah satu kunci penting dalam implementasi kebijakan transportasi. Pemahaman kebutuhan masyarakat menjadi cara terbaik untuk mendapatkan kebijakan yang baik. Tujuan dari studi ini adalah untuk mengevaluasi penerimaan masyarakat terhadap paket-paket kebijakan transportasi yang dikembangkan. Daerah rencana *ecovillage* Tamansari di Bandung dipilih sebagai studi kasus. Satu set pertanyaan dibagikan kepada responden yang dipilih di dalam daerah studi. Empat paket kebijakan transportasi diberikan dan mereka diminta untuk memilih paket yang disukai. Keempat paket tersebut adalah (A) kebijakan yang mendukung penuh penggunaan kendaraan pribadi; (B) kebijakan yang mendukung angkutan umum (yaitu BRT-Trans Metro Bandung, TMB) dan penalti untuk pengguna kendaraan pribadi; (C) kebijakan yang mendukung angkutan umum dan lingkungan untuk pejalan kaki dan sepeda serta beberapa penalti untuk pengguna kendaraan pribadi; dan (D) kebijakan mendukung penuh angkutan umum dan lingkungan untuk kendaraan tidak bermotor dan penalti-penalti untuk kendaraan pribadi. Hasil dari penelitian ini adalah persepsi penerimaan dan faktor-faktor yang paling berpengaruh untuk paket kebijakan transportasi yang lebih banyak disetujui.

Kata-kata kunci: penerimaan masyarakat, ecovillage, kebijakan transportasi

Pendahuluan

Motorisasi yang meningkat merupakan salah satu faktor penyebab kemacetan di Kota Bandung. Beberapa jaringan jalan menjadi padat yang meningkatkan penundaan perjalanan dan mengurangi kecepatan perjalanan. Ditambah lagi jaringan transportasi umum yang

kurang kompetitif. Hal tersebut juga mengakibatkan ketidakteraturan terutama di pusat kota, dimana kegiatan komersial dan perdagangan terkonsentrasi.

Untuk mengatasi hal tersebut, telah banyak upaya dari pemerintah kota, salah satunya adalah dengan mencanangkan konsep *ecovillage*. *Ecovillage* bertujuan untuk memperbaiki kondisi lingkungan hidup yang ada di kota Bandung, seperti halnya *water treatment*, polusi udara, penggunaan ruang dan lain-lain. *Ecovillage* telah ada dalam RPJMD kota Bandung. Untuk mendukung pergerakan di dalam *ecovillage* ini dalam mendukung kualitas lingkungan hidup, maka dibutuhkan suatu sistem angkutan umum yang berkelanjutan. Saat ini yang sedang dijajaki adalah menyediakan transportasi massal yang representatif, mendukung pembuatan jalur sepeda dan perawatannya di Kota Bandung merupakan langkah nyata dalam merealisasikan penggunaan moda transportasi yang ramah lingkungan. Selain itu penyediaan lahan lahan parkir dengan teknologi yang canggih juga dapat membantu untuk meminimalisasi penggunaan ruang. Diharapkan juga, dengan berhasilnya *ecovillage* ini, maka akan berkurangnya masalah-masalah transportasi, dikarenakan konsep *ecovillage* ini mengusung sebuah sistem transportasi terpadu. Sebagai penerapan *ecovillage* pertama, maka konsep ini akan diterapkan pada daerah Taman Sari. Wilayah ini dipilih dikarenakan mempunyai kepadatan yang tinggi, dibandingkan wilayah yang lain (menurut BPLH, 2014).

Persepsi penerimaan masyarakat merupakan salah satu kunci dalam berhasilnya pengimplementasian kebijakan-kebijakan transportasi (Schade and Schlag, 2000). Oleh karena itu, penelitian ini mencoba untuk menganalisis persepsi masyarakat yang beraktifitas di sekitar wilayah *ecovillage* terhadap beberapa kebijakan transportasi yang ditawarkan.

Kajian Pustaka

1. Penerimaan Kebijakan Transportasi

Definisi penerimaan digambarkan sebagai sikap menerima sesuatu yang ditawarkan atau diberikan secara afirmatif (Kushari, 2004). Dapat diartikan juga sebagai “respon” atau “reaksi” terhadap sesuatu yang ditawarkan atau diberikan. Penerimaan dalam kebijakan merupakan sebuah prilaku. Prilaku merupakan sebuah tendensi psikologi yang diekspresikan dengan mengevaluasi sebuah entitas dengan beberapa faktor yang dirasakan. Dalam hal ini, penerimaan sebagai prilaku akan menjadi sebuah sikap afirmatif melalui sebuah spesifik objek misalnya kebijakan. Artinya penerimaan sebagai sebuah prilaku dapat didefinisikan sebagai perilaku yang sesuai dengan maksud dan tujuan dari sistem kebijakan yang akan diterapkan. Oleh karena itu, tujuan dan pola perilaku yang diinginkan harus didefinisikan terlebih dahulu. **Tabel 1** berikut menyajikan beberapa peneliti yang telah meneliti persepsi penerimaan kebijakan transportasi.

Tabel 1 Penelitian Terdahulu terkait Persepsi Penerimaan Kebijakan Transportasi

Judul	Penulis	Tahun	Faktor yang ditinjau
<i>A Comparative Study of Transportation Demand Management Policies In Some Southeast Asian Cities : Past Experiences, Social Feasibility and Future Prospect</i>	Kushari	2004	<i>Intention, social norm, important to reach outcome expectation, effectiveness, subjective of knowledge</i>

Judul	Penulis	Tahun	Faktor yang ditinjau
<i>Acceptability of Urban Transport Pricing</i>	Schade and Schlag	2000	<i>Problem awareness, social norm, information, revenue allocation, individual claims and equity</i>
<i>Acceptability of travel demand management measures: The importance of problem awareness, personal norm, freedom, and fairness</i>	Louise Eriksson, jo`rgen Garvill, Annika M. Nordlunda	2006	<i>Problem awareness, personal norm, freedom, and fairness</i>
<i>The roles of perceived effectiveness and problem awareness in the acceptability of road pricing in Bangkok</i>	Surames Piriawat, Hong Tan Van and Satoshi Fujii	2009	<i>Effectiveness and problem awareness</i>
<i>Public Acceptability of Transport Pricing</i>	Schlag and Teubel	-	<i>Problem awareness, social norm, information, revenue allocation, individual claims and equity</i>

2. Faktor yang mempengaruhi Persepsi Penerimaan Kebijakan Transportasi

Menentukan faktor yang mempengaruhi kebijakan transportasi penting dijabarkan dalam mengembangkan pengertian beberapa kebijakan transportasi. Beberapa penelitian telah mengidentifikasi faktor penting dalam penerimaan kebijakan transportasi. Salah satunya adalah penelitian dari Schade dan Schlag (2000), mereka meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan transportasi melalui pengukuran TDM. Faktor-faktor penentu persepsi kebijakan tersebut diantaranya adalah:

a. Persepsi masalah transportasi

Persepsi masalah terkait masalah lalu lintas adalah prasyarat untuk tentang langkah-langkah pemecahan masalah penting (Steg & Vlek, 1997 dalam Kushari, 2004).

b. Kepentingan pengendara

Jaensirisak et al. (2003) dalam Kushari (2004) memberikan *review* di beberapa bidang ilmu sosial termasuk psikologi, ekonomi, dan politik, bahwa masyarakat bersedia untuk *trade-off* antara kedua perspektif dalam mengejar tujuan mereka. Jika kebijakan TDM dianggap sesuai dengan tujuan sosial, dapat diasumsikan bahwa penilaian yang lebih untuk mencapai tujuan sosial akan menggiring mereka untuk menerima kebijakan tersebut.

c. Informasi

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa tindakan TDM yang dikenal dapat lebih diterima daripada tindakan TDM yang tidak diketahui (Schade dan Schlag, 2000). Namun, berbeda dengan asumsi umum ini, Steg dan Vlek (1997) dalam Kushari (2004) menemukan bahwa pengetahuan memiliki efek negatif, karena pengetahuan yang tinggi mengarah ke penilaian yang lebih tinggi tentang efektivitas dan secara signifikan penerimaan akan lebih rendah dibandingkan dengan orang yang kurang informasi.

d. Efektifitas

Kebijakan yang diusulkan harus dianggap efektif untuk mengontrol masa-masalah transportasi yang terjadi.

e. Ekuitas

Ekuitas merupakan distribusi biaya dan manfaat dalam hal ini adalah keadilan. Keadilan dalam beberapa studi dimediasi oleh ekspektasi pribadi. Dapat diasumsikan bahwa semakin banyak orang merasakan keuntungan terhadap pengenalan TDM, maka mereka akan semakin menerima tindakan TDM tersebut.

f. Norma Sosial

Norma sosial mengacu pada asumsi seseorang terhadap orang lain (keluarga, teman, dll), apakah mereka berpikir rekan terdekat mereka akan menerima kebijakan transportasi.

g. Sosial Ekonomi

Penerimaan tindakan TDM juga dapat dipengaruhi oleh fitur sosial ekonomi. Namun, tidak banyak asumsi yang wajar dapat dibuat. Biasanya berasal dari tingkat pendapatan (Rienstra et al, 1999 dalam Kushari 2004; Jacobsson et al, 2000).

h. Atribusi Tanggung Jawab

Jika masyarakat menyadari mereka seharusnya menjadi bagian untuk bertanggungjawab dalam menghadapi masalah transportasi, maka ini akan meningkatkan penerimaan terhadap kebijakan transportasi yang diberikan.

Metodologi

1. Kuesioner dan Prosedur

Satu set kuesioner dirancang dalam memahami persepsi penerimaan masyarakat. Kuesioner disebarkan kepada masyarakat yang mempunyai aktivitas di daerah penerapan wilayah *ecovillage*. Kuesioner yang disebarkan memuat 4 paket kebijakan transportasi yaitu (A) kebijakan yang mendukung penuh penggunaan kendaraan pribadi; (B) kebijakan yang mendukung angkutan umum (yaitu BRT-Trans Metro Bandung, TMB) dan penalti untuk pengguna kendaraan pribadi; (C) kebijakan yang mendukung angkutan umum dan lingkungan untuk pejalan kaki dan sepeda serta beberapa penalti untuk pengguna kendaraan pribadi; dan (D) kebijakan mendukung penuh angkutan umum dan lingkungan untuk kendaraan tidak bermotor dan penalti-penalti untuk kendaraan pribadi.

Responden akan ditanya tentang kesadaran masalah transportasi yang ada di lingkungan mereka, pemahaman responden terkait paket kebijakan yang ditawarkan (informasi, efektifitas, penerimaan terhadap kebijakan, ekspektasi pribadi, norma sosial dan niat untuk berperilaku) dan persepsi responden jika paket-paket kebijakan tersebut akan diimplementasikan. Pengukuran yang dilakukan terhadap pertanyaan-pertanyaan yang diberikan dalam kuesioner terdiri dari 5 skala semantik, angka 1 merupakan nilai terendah yang diberikan responden terhadap item-item pertanyaan, sedangkan angka 5 merupakan nilai tertinggi yang diberikan responden terhadap item-item pertanyaan. Selanjutnya hasil dari kuesioner akan dianalisis dengan menggunakan analisis regresi untuk mengetahui faktor yang paling berpengaruh dalam persepsi penerimaan kebijakan transportasi yang lebih disetujui oleh responden.

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner pada tanggal 5 Januari 2015. Target responden dalam penelitian ini adalah masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi (mobil atau motor) yang mempunyai aktivitas pada daerah *ecovillage*. Berikut adalah data responden dengan jumlah responden 54 orang.

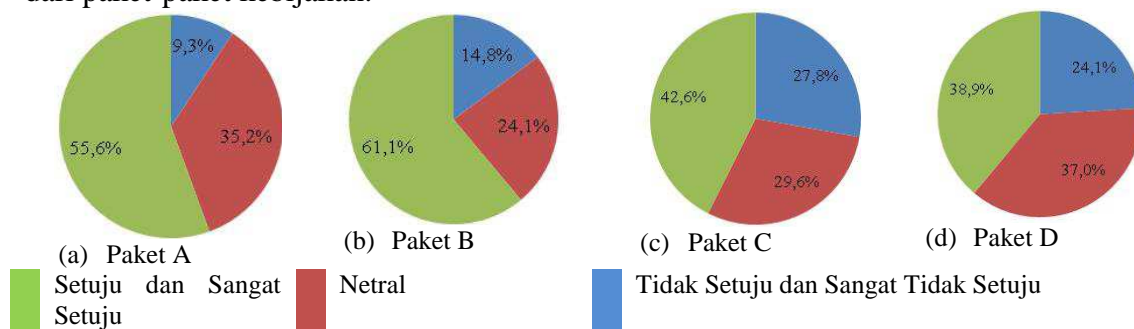
Tabel 2 Data Karakteristik Responden

Karakteristik	Distibusi
Jenis Kelamin	Wanita (42,65) ; Pria (57,4%)
Umur	Dibawah 30 tahun (88,9%); Diatas 30 tahun(11,1%)
Pendidikan Terakhir	SMP (33,3%); SMA (59,3%); Sarjana (5,6%); lainnya (1,9%)
Moda Utama Pergerakan	Kendaraan Pribadi (92,6%) ; Angkutan Umum (7,4%)
Pekerjaan	PNS (11%); Pegawai Swasta (20%); Wiraswasta (2%); Pelajar atau Mahasiswa (56%); lainnya (11%).
Persepsi rata-rata biaya transportasi perbulan	Rp. 580.000,00

Analisis

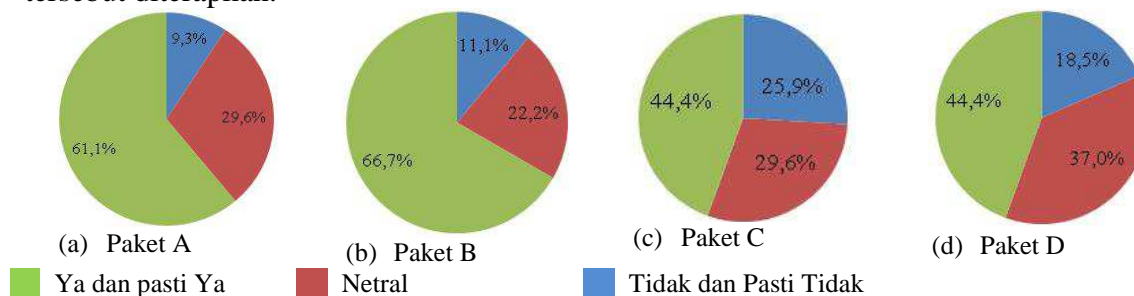
1. Persepsi Penerimaan

Gambar berikut ini menunjukkan persepsi kesetujuan pengguna kendaraan bermotor (mobil dan motor) dalam pengimplementasian paket-paket kebijakan transportasi yang diberikan. Gambar tersebut menunjukkan distribusi penerimaan diukur secara langsung dari paket-paket kebijakan.

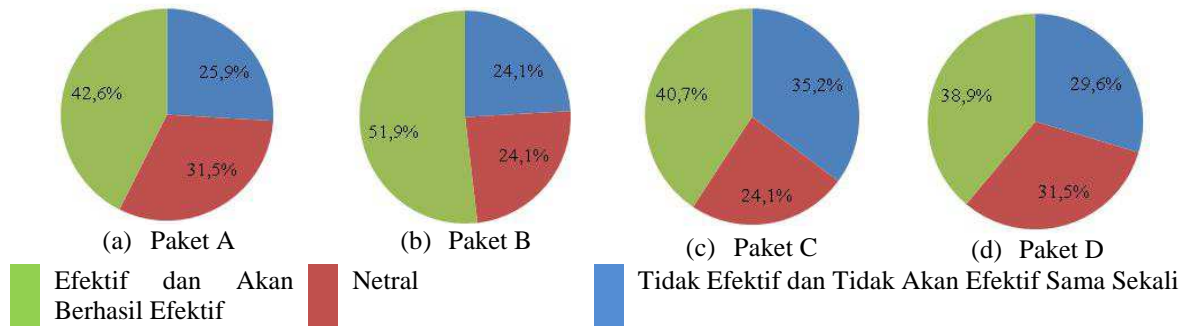


Gambar 1 Kesetujuan Responden terhadap Kebijakan Transportasi

Gambar 1 menunjukkan distribusi penerimaan diukur secara langsung dari paket-paket kebijakan. Terlihat bahwa kebijakan transportasi paket B sebesar 61,1% lebih disetujui oleh responden dibandingkan paket lainnya. Hal ini juga terlihat dari persepsi dukungan dan persepsi efektifitas (**Gambar 2** dan **Gambar 3**) dari responden jika paket-paket kebijakan tersebut diterapkan.

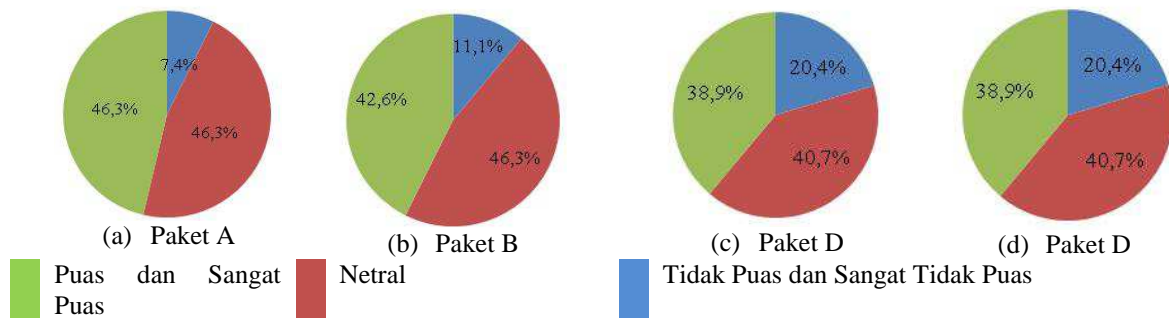


Gambar 2 Dukungan Responden terhadap Kebijakan Transportasi



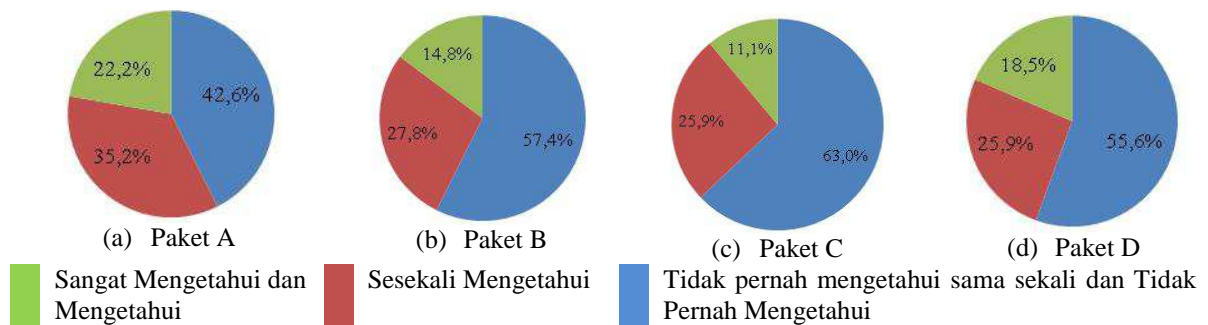
Gambar 3 Persepsi Efektivitas terhadap Kebijakan Transportasi

Dari **Gambar 2** dan **Gambar 3** tersebut terlihat bahwa paket B mendapat dukungan dan persepsi efektifitas paling tinggi dibandingkan dengan paket kebijakan transportasi lainnya. Namun untuk pengimplementasi dari paket B tersebut, responden menyatakan bahwa sebenarnya mereka tidak terlalu puas jika paket kebijakan transportasi B ini diterapkan (**Gambar 4**). Hal ini mungkin disebabkan, responden menyadari bahwa perlu adanya pengurangan penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan *ecovillage* tersebut. Namun, dikarenakan aktivitas utama mereka dan faktor-faktor yang mempengaruhi seperti waktu tempuh, biaya, kenyamanan dan lain-lain, mereka merasa tidak dapat memenuhi itu semua dengan menggunakan angkutan umum.



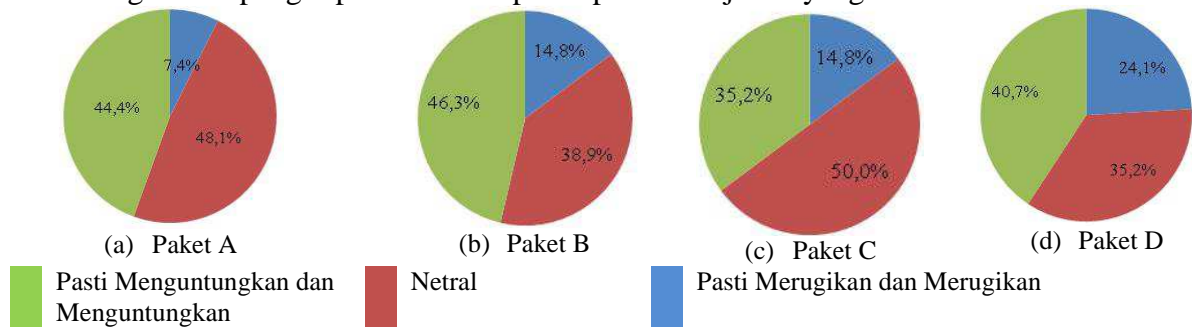
Gambar 4 Kepuasan Responden jika Kebijakan Transportasi Diterapkan

Preferensi mereka dalam menerima kebijakan transportasi paket B ini juga dipengaruhi oleh pengetahuan subjektif (dalam hal ini adalah informasi), yang disajikan dalam **Gambar 5** berikut.



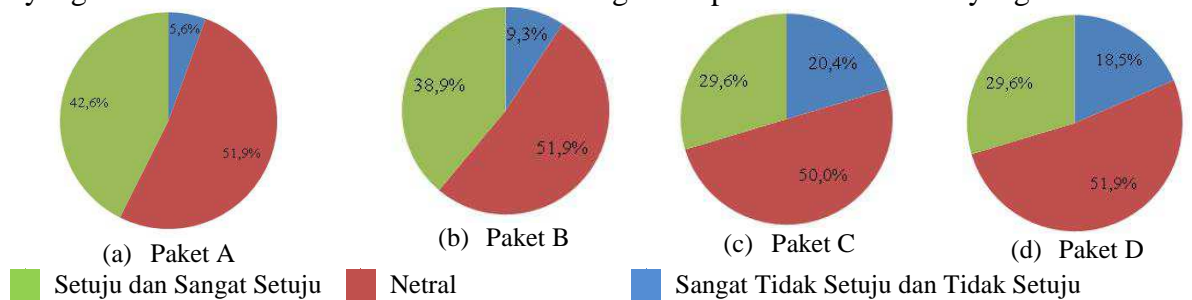
Gambar 5 Pengetahuan Subjektif Responden

Secara keseluruhan untuk semua paket, sekitar 50% responden menjawab tidak terlalu mengenali kebijakan-kebijakan tersebut. Dari sudut pandang psikologis keadilan dianggap sebagai faktor untuk menentukan penerimaan terhadap kebijakan transportasi. Hipotesis disini adalah bahwa lebih banyak orang mengharapkan keuntungan untuk diri mereka sendiri, maka mereka bersedia untuk menerima kebijakan tersebut. Berdasarkan **Gambar 6**, sekitar sepertiga dari responden akan berkespektasi bahwa mereka akan mendapatkan keuntungan dari pengimplementasian paket-paket kebijakan yang ditawarkan.



Gambar 6 Ekspektasi yang Diharapkan oleh Responden

Persepsi penerimaan kebijakan transportasi juga dipengaruhi oleh persepsi norma sosial subjektif. **Gambar 7** menyajikan asumsi responden tentang apakah orang-orang terdekat (keluarga atau teman-teman) mereka akan berpikir untuk menerima paket-paket kebijakan yang ditawarkan. Faktor norma sosial ini mengacu kepada tekanan sosial yang dirasakan.



Gambar 7 Persepsi Norma Sosial

2. Faktor yang Mempengaruhi Kebijakan Transportasi Paket yang Disetujui

Analisis regresi digunakan sebagai salah satu cara untuk menginvestigasi faktor-faktor yang paling mempengaruhi kebijakan transportasi paket B. Beberapa faktor seperti faktor persepsi masalah transportasi, faktor eskalasi masalah transportasi, faktor atribusi tanggung jawab, kepentingan pengendara, dan faktor niat berperilaku untuk pengimplementasian paket B sebelumnya telah dianalisis dengan menggunakan analisis faktor. Selanjutnya faktor-faktor yang terbentuk dari analisis faktor tersebut dan faktor-faktor penentu persepsi penerimaan masyarakat terhadap kebijakan transportasi, dianalisis lagi dengan menggunakan analisis regresi.

Tabel 3 Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kebijakan Transportasi Paket B

Faktor	B	t	Sig.
Konstanta	1,283	3,261	0,002
Efektifitas	0,281	2,436	0,019
Ekspektasi Pribadi	0,430	3,344	0,002
Persepsi Masalah Transportasi	0,175	1,540	0,131

Faktor	B	t	Sig.
Ekskalasi Masalah Transportasi	0,326	3,203	0,003
Tanggung Jawab External	0,240	2,373	0,022
Jenis Kelamin (0: wanita / 1 : Pria)	-0,305	-1,317	0,195
Umur (0:dibawah 30 tahun/ 1 : diatas 30 tahun)	-0,741	-2,277	0,028
Bekerja (0 : Tidak Bekerja / 1 : Bekerja)	0,481	2,061	0,045
Adjusted R square		0,580	
F		10,138	
Sig		0,000	

Penerimaan kebijakan transportasi paket B akan meningkat jika masyarakat merasakan efektifitas dari pengenalan paket B ini, dan paket ini memberikan keuntungan jika diaplikasikan. Selain itu jika masyarakat merasa bahwa entitas eksternal (pemerintah, polisi dan DPRD) ikut bertanggung jawab untuk mengambil andil dalam menyelesaikan permasalahan transportasi, maka persepsi penerimaan kebijakan transportasi akan meningkat. Penerimaan juga meningkat jika kesadaran masyarakat terhadap permasalahan transportasi yang tinggi dan akan memburuknya permasalahan transportasi tersebut. Responden yang bekerja akan menyetujui paket kebijakan transportasi B ini. Sedangkan responden yang berusia di atas 30 tahun akan menurunkan persepsi penerimaan kebijakan transportasi.

Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang dipaparkan terhadap beberapa paket kebijakan transportasi yang ditawarkan, maka kebijakan transportasi paket B paling disetujui oleh masyarakat. Paket B menawarkan pengembangan angkutan umum dengan penerapan biaya masuk kawasan. Berdasarkan statistik deskriptif paket ini lebih banyak diterima oleh masyarakat. Dalam penelitian ini diperoleh faktor yang paling menentukan persepsi penerimaan kebijakan transportasi pada paket B adalah ekspektasi dan efektifitas. Maka yang harus ditingkatkan adalah *performance* efektifitas dari kebijakan paket B tersebut agar lebih diterima oleh masyarakat. Faktor yang dominan ini harus dikomunikasikan sebagai sisi positif dari paket kebijakan yang ditawarkan.

Persepsi keuntungan dan efektifitas merupakan faktor yang paling besar dalam menentukan penerimaan kebijakan transportasi paket B. Artinya, masyarakat akan menerima paket kebijakan ini, jika paket ini akan memberikan solusi untuk permasalahan transportasi dan memberikan keuntungan bagi mereka. Kebijakan harus dianggap sebagai solusi yang efektif untuk menyelesaikan permasalahan transportasi. Ketika sebuah kebijakan transportasi dijalankan (apakah itu pembayaran masuk kawasan atau penerapan *3 in 1*) untuk sebuah *public goods*, maka untuk beberapa kelompok tertentu akan ada perlawanan untuk menentang kebijakan transportasi yang ditawarkan. Seperti misalnya untuk penerapan jalan berbayar, untuk beberapa kelompok mungkin akan menolak kebijakan ini, namun disini harus diyakinkan bahwa dengan penerapan kebijakan ini, maka akan tercapai tujuan yang diharapkan (artinya penerapan kebijakan transportasi ini akan efektif). Disini juga diperlukan kepercayaan masyarakat bahwa kontribusi mereka untuk mendukung dan mau menaati kebijakan ini akan mendapatkan tujuan yang efektif. Oleh karena itu ekspektasi dari masyarakat juga harus diuji sebagai perilaku pertama yang baru

dan harus sukses sehingga perilaku yang ditunjukkan oleh masyarakat dianggap efektif, sehingga menciptakan keselarasan positif antara perilaku dan konsekuensinya.

Dikarenakan paket B ini akan lebih disetujui oleh responden untuk kalangan umur dibawah 30 tahun dan kalangan responden yang bekerja. Efektivitas dapat ditingkatkan dengan cara, salah satunya dengan memposisikan halte-halte bus pada lokasi-lokasi yang mempunyai *demand* yang tinggi. Sehingga tingkat pelayanan dari bus tersebut akan meningkat dan masyarakat akan merasa diuntungkan dengan peningkatan pelayanan dari bus tersebut. Keadilan (dalam hal ini adalah pendekatan manfaat biaya) harus dipertimbangkan ketika membuat sebuah kebijakan transportasi. Karena ini menyangkut hubungan biaya dan manfaat yang dirasakan oleh masyarakat yang terkena dampak dari penerapan kebijakan transportasi. Penerimaan publik meningkat jika orang memiliki keyakinan terhadap efektivitas, penggunaan pendapatan yang tepat dan adil. Selanjutnya, untuk menciptakan kepercayaan maka dibutuhkan kepercayaan terhadap tanggung jawab. Siapa yang akan bertanggung jawab untuk fungsi sistem, kegagalan dan efek yang tidak diinginkan? Ini harus jelas sebelum menerapkan sistem. Hal ini juga akan mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap efektivitas dan ekspektasi pribadi.

Daftar Pustaka

- Ajzen**, 2005, *Attitudes, Personality and Behaviour*, England, McGraw-Hill Education.
- Bandung Sustainable Planning**, 2014, *Bandung Ecovillage*, Secretary of Environmental Control of Bandung.
- International Transport Forum**, 2011, *Public Acceptability of Sustainable Transport Measures (A Review of The Literature)*, European Commission-Joint Research Centre.
- Jacobsson, C., Fujii, S., Garling, T**, 2000, Determinants of private car users' acceptability of road pricing, *Transport Policy* 7: 133 – 158.
- Kushari, B.** (2004). *Transportation Demand Management Policies in Some Southeast Asian Cities: past Experiences, Social Feasibility and Future Prospect*, Thesis, Chulalongkorn University.
- Piriyawat, S., Van, H.T., Fujii, S**, 2009, *The Roles of Perceived Effectiveness and Problem Awareness in The Acceptability of Road Pricing in Bangkok*, Songklanarin Journal of Science and Technology.
- Schade, J., Schlag, B**, 2000, *Acceptability of Urban Transport Pricing*, VATT Research Report 72, Helsinki: Government Institute for Economic Research.