



### **Hak cipta dan penggunaan kembali:**

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

### **Copyright and reuse:**

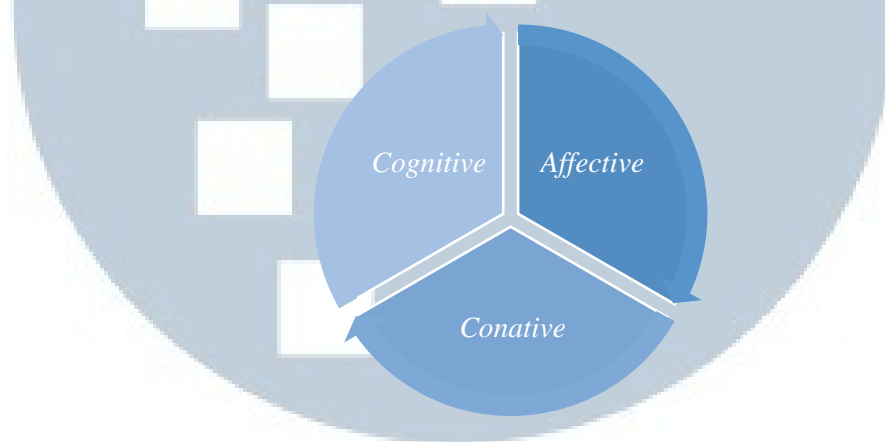
This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 *Tri Component Attitude Model*

Menurut Schiffman dan Winsenblit (2015) *tri component attitude* merupakan model yang menjelaskan bagaimana sikap mempengaruhi perilaku. Terdapat tiga model komponen sebagai berikut:



Sumber: Schiffman dan Winsbelt (2015)

**Gambar 2. 1** *Tri Component Attitude Model*

##### **a.** *Cognitive Component*

Di dalam *Cognitive Component* ada 3 faktor penting dalam pembentukan komponen tersebut, yaitu berupa *knowledge* dari orang akan sebuah objek dengan keikutsertaannya pengalaman langsung mereka atas sebuah objek dan informasi yang bersangkutan dengan objek tersebut.

##### **b.** *Affective Component*

*Affective Component* berhubungan dengan *feeling*/perasaan/emosi yang ada pada orang tersebut, suka/tidak suka, senang/tidak yang akan mempengaruhi sikap seseorang dalam bertindak terhadap sebuah objek.

### c. *Conative Component*

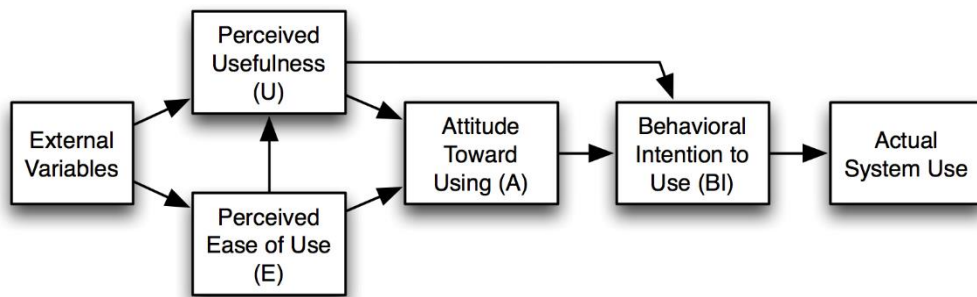
*Conative Component* merupakan komponen akhir dari sebuah model ini. Dan komponen ini terfokus pada keinginan seseorang untuk melakukan sesuatu secara spesifik dan dapat mengatur sikap terhadap sebuah objek. Setelah orang tersebut merasakan *cognition* dan *affective* biasanya nanti akan diputuskan apakah akan melakukan sesuatu secara spesifik atau tidak terhadap objek tersebut.

## 2.2 *Technology acceptance mode (TAM)*

*Technology Acceptance Model (TAM)* merupakan teori yang dikemukakan oleh Davis (1986). Tujuan daripada teori TAM untuk memberikan penjelasan mengenai penentu daripada model penerimaan dan juga mampu untuk menjelaskan perilaku pengguna teknologi (Davis et al., 1989).

TAM mengatakan bahwa ada dua keyakinan yaitu, *perceived usefulness* dan juga *perceived ease of use* adalah faktor utama dari perilaku penerimaan teknologi. Pada dasarnya, TRA dan TAM sama-sama menjadikan behavioral intention sebagai patokan untuk menentukan penggunaan suatu teknologi, namun hal yang berbeda adalah *behavioral intention* dalam model teori TAM dipandang sebagai gabungan dari *attitude toward using the system* dan *perceived usefulness* (Davis et al., 1989).

Dalam penelitian ini hubungan dari *perceived ease of use* dan *perceived usefulness* mengarah pada *attitude* dan merupakan anteseden dari *switching intention* yang didasari oleh teori TAM, karena dalam teori ini *perceived ease of use* dan *perceived usefulness* yang mengarah pada *attitude* adalah prediktor dari *switching intention*. Berikut merupakan bentuk model untuk teori *technology acceptance model (TAM)* (Davis et al., 1989).



Sumber: Davis *et al.*, (1989)

**Gambar 2. 2 Model Teori Technology Acceptance Model (TAM)**

### 2.3 Theory of Planned Behavior (TPB)

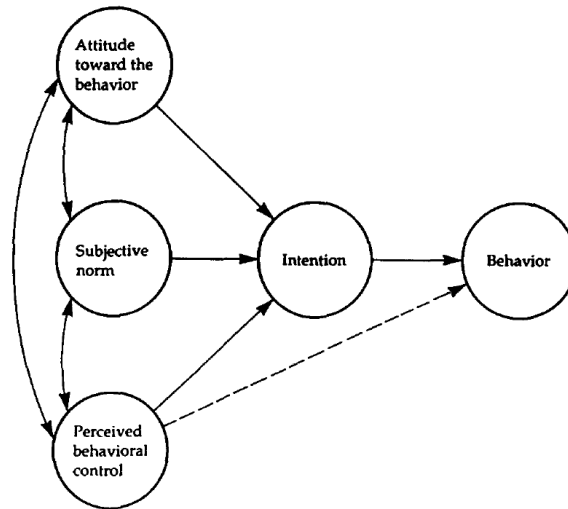
Faktor utama dalam *Theory of Planned Behavior* adalah niat individu untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu. Niat tersebut diasumsikan sebagai faktor motivasi yang mempengaruhi niat perilaku, maka akan muncul seberapa besar usaha yang mereka lakukan untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu (Ajzen, 1991). Dengan semakin kuat niat seseorang untuk melakukan sesuatu maka akan semakin besar hasil kinerjanya (Ajzen, 1991). Meskipun beberapa perilaku memenuhi syarat kebutuhan dengan cukup baik, terdapat juga faktor non-motivasi yang mempengaruhi suatu perilaku seperti waktu, uang kerja sama dan lain sebagainya. Faktor – faktor tersebut menginterpretasikan kendali seseorang terhadap perilaku.

*Theory of Planned Behavior* terdiri dari tiga faktor penentu, yang pertama adalah *attitude toward the behavior* yang mengacu pada sejauh mana seseorang memiliki evaluasi penilaian mengenai yang baik dan yang tidak baik (Ajzen, 1991). Kedua adalah *subjective norm* yang mengacu pada tekanan sosial yang dirasakan untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu (Ajzen, 1991). Ketiga

adalah *perceived behavioral control* yang mengacu pada kemudahan atau kesulitan yang dirasakan dalam melakukan suatu perilaku dan diasumsikan dapat mencerminkan pengalaman masa lalu serta hambatan dan rintangan yang diantisipasi (Ajzen, 1991).

Tujuan dari TPB sendiri adalah untuk memprediksi perilaku seseorang yang diasumsikan bagi orang yang memiliki mekanisme bersifat rasional atau orang yang masih bisa diajak untuk berpikir. Beberapa informasi mengenai produk atau jasa yang dimiliki oleh individu baik itu positif maupun negatif, akan dapat diolah oleh seseorang sebagai persepsi atau sikap yang terbentuk atas baik buruknya produk atau jasa tersebut sehingga mengarah pada niat untuk melakukan suatu tindakan. Selain itu pengaruh dari orang yang dianggap penting bagi individu, dipercaya mampu mendorong niat individu untuk melakukan tindakan tertentu. Kemudian terdapat hal yang mampu memberikan pengaruh atas tindakan tertentu yaitu kontrol atas berperilaku. Selain persepsi secara keseluruhan dan norma subjektif, kendali atas berperilaku tentu akan berbeda dari masing-masing individu. Namun jika individu memperoleh kebebasan dan kemampuan yang tinggi, maka dapat mendukung niat untuk melakukan suatu tindakan.

Dalam penelitian ini hubungan dari *attitude toward behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* mengarah pada *switching intention* yang didasari oleh teori TPB, karena dalam teori ini *attitude toward behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* adalah *predictor* dari *intention*.



Sumber: Ajzen (1991)

**Gambar 2. 3 Theory of Planned Behavior**

#### **2.4 Attitude Toward Behavior**

Menurut Ajzen (1985) dalam Kim (2010) *attitude toward behavior* adalah evaluasi individu menjadi menguntungkan atau tidak menguntungkan untuk melakukan perilaku. Selain itu menurut Zhou *et al.*, (2013) mendefinisikan *attitude toward behavior* sebagai kecenderungan psikologis yang diekspresikan dengan mengevaluasi entitas tertentu dengan beberapa tingkat kesukaan atau ketidaksukaan.

Menurut Ajzen (2002) mendefinisikan *attitude toward behavior* adalah sikap terhadap perilaku didefinisikan sebagai evaluasi keseluruhan seseorang untuk melakukan perilaku tersebut. Kemudian menurut Eagly dan Chaiken (1993) dalam Manstead (2001) mendefinisikan *attitude toward behavior* sebagai kecenderungan untuk mengevaluasi suatu entitas dengan beberapa tingkat suka atau tidak suka, yang dinyatakan dalam respons kognitif, afektif, dan perilaku. *Attitude toward behavior* penelitian ini mengacu pada objek transportasi umum yaitu evaluasi

individu terhadap transportasi umum, termasuk sejauh mana mereka puas dengan terkait dengan angkutan umum (Liu *et al.*, 2016).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *attitude toward behavior* sebagai sebuah penilaian yang dimiliki seseorang untuk mengevaluasi atau menilai suatu sikap yang akan menguntungkan atau tidak untuk dirinya (Pietro *et al.*, 2015).

## **2.5 Subjective Norm**

Menurut Schierz *et al.*, (2010) *subjective norm* merupakan persepsi seseorang bahwa kebanyakan orang yang penting baginya menganggap dirinya seharusnya atau tidak melakukan perilaku yang bersangkutan. Selain itu menurut Wan *et al.*, (2017) *subjective norm* adalah mengacu pada persepsi tekanan sosial dari orang lain yang penting di mana tekanan yang dirasakan dari orang lain yang signifikan untuk melakukan (atau tidak melakukan) perilaku akan mempengaruhi niat perilaku (Wan *et al.*, 2017)

Kemudian penelitian dari Singh *et al.*, (2010) *subjective norm* merujuk pada persepsi seseorang terhadap pendapat orang lain tentang apakah ia harus melakukan perilaku tertentu. Norma subyektif menangkap persepsi individu tentang pengaruh orang lain yang signifikan seperti keluarga, teman sebaya, tokoh otoritas, dan media. Keputusan dan perilaku seseorang tidak dibuat semata-mata, tetapi dipengaruhi oleh pendapat, rekomendasi, dan saran dari orang-orang penting lainnya (teman, keluarga kolega, dan masyarakat).

Sedangkan menurut Wan *et al.*, (2017) mendefinisikan *subjective norm* sebagai sebuah persepsi tekanan sosial dari orang yang dianggap penting. Tekanan yang dirasakan dari orang lain yang dianggap penting akan mempengaruhi niat

perilaku orang. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *subjective norm* sebagai persepsi seseorang bahwa kebanyakan orang yang penting baginya menganggap dirinya seharusnya atau tidak melakukan perilaku yang bersangkutan (Wan *et al.*, 2017)

## **2.6 Perceived Behavioral Control**

*Perceived behavior control* adalah tingkat kemudahan atau kesulitan yang dirasakan dalam melakukan perilaku yang dianggap mencerminkan pengalaman masa lalu serta halangan dan rintangan yang diantisipasi (Davis, 1989). Selain itu menurut Eagly dan Chaiken (1993) dalam Bansal dan Taylor (2002) mendefinisikan *perceived behavioral control* sebagai persepsi seseorang tentang mudah atau sulitnya melakukan suatu perilaku. *Perceived behavioral control* mengacu pada kepemilikan sumber daya, kemampuan, dan peluang yang diyakini seseorang untuk melakukan perilaku tertentu (Ghazali *et al.*, 2017).

Kemudian menurut Liao *et al.*, (2007) mendefinisikan *perceived behavioral control* sebagai persepsi orang tentang kemudahan atau kesulitan dalam melakukan perilaku yang menarik. *Perceived behavioral control* terkait dengan keyakinan tentang adanya faktor kontrol yang dapat memfasilitasi atau menghambat kinerja perilaku. Menurut Ajzen (1991) dalam Alam dan Sayuti (2011) *perceived behavioral control* adalah perwakilan kepercayaan seseorang tentang betapa mudahnya melakukan perilaku. *Perceived behavioral control* menjelaskan keyakinan tentang kemampuan individu atas peluang dan sumber daya yang diperlukan untuk terlibat dalam suatu perilaku.

Selain itu menurut Lin *et al.*, (2017) mengartikan *perceived behavioral control* sebagai perasaan individu tentang kemudahan atau kesulitan dalam



memprediksi perilaku. Menurut Zhou *et al.*, (2013) *perceived behavioral control* tergantung pada motif dan kemampuan yang memperhitungkan pengaruh besar pada perilaku faktor-faktor non-motif seperti sumber daya dan peluang yang diperlukan (waktu, uang, keterampilan).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *perceived behavioral control* sebagai tingkat kemudahan atau kesulitan yang dirasakan dalam melakukan perilaku yang dianggap mencerminkan pengalaman masa lalu serta halangan dan rintangan yang diantisipasi (Davis, 1989).

## **2.7 Perceived Ease of Use**

*Perceived ease of use* seperti yang telah terdapat pada *theory acceptance model* (TAM) yang dikemukakan oleh Davis (1989). Menurut Davis (1989), *perceived ease of use* diartikan sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan sistem tertentu akan bebas dari usaha. Ini mengikuti pengertian daripada “*ease*” yang diartikan sebagai “kebebasan dari kesulitan atau *great effort*”

Selain itu menurut Luarn dan Lin (2005) *perceived ease of use* didefinisikan sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa penggunaan sistem akan mengurangi usaha yang dikeluarkan. Kemudian menurut Nedra *et al.*, (2018) mendefinisikan *perceived ease of use* sebagai persepsi kemudahan penggunaan mengacu pada sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan teknologi tertentu akan mudah. Lalu menurut Singh *et al.*, (2010) mendefinisikan *perceived ease of use* sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan sistem tertentu akan bebas dari usaha". Persepsi kemudahan penggunaan adalah sejauh mana pelanggan percaya suatu sistem mudah dipelajari atau digunakan.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *perceived ease of use* sebagai tingkat di mana konsumen berpikir bahwa menggunakan suatu sistem tidak akan memerlukan usaha lebih. (Davis, 1989)

## **2.8 Perceived Usefulness**

Menurut Davis (1989) *Perceived usefulness* di artikan sebagai tingkat di mana seseorang percaya bahwa menggunakan sistem tertentu akan meningkatkan kinerjanya. Kemudian menurut Yang *et al.*, (2017) *perceived usefulness* adalah sejauh mana pengguna yakin bahwa menggunakan sistem tertentu akan meningkatkan kinerja pekerjaannya, dimana hal tersebut juga memberikan *positive impact* kepada keinginan user untuk menggunakan sistem tersebut.

Dalam penelitian ini menggunakan objek yaitu transportasi MRT, definisi manfaat dirasakan menurut Sumedi *et al.*, (2016) yaitu sejauh mana perasaan individu bahwa menggunakan layanan transportasi umum berguna untuk mendukung kegiatannya.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *perceived usefulness* sebagai tingkat di mana pengguna percaya apabila menggunakan suatu sistem tertentu, maka akan memberikan suatu keuntungan bagi mereka. (Davis *et al.*, 1989).

## **2.9 Switching Intention**

Menurut Keaveney (1995) dalam Han dan Kim (2011) *switching intention* adalah niat untuk beralih yang juga merupakan pembentukan dari niat untuk melakukan perilaku tertentu atau *behavioral intention*. *Behavioral intention* adalah tanda kesiapan seseorang untuk melakukan perilaku tertentu (Ajzen, 2011). Niat untuk melakukan perilaku tertentu di sini mengarah pada niat untuk beralih.

Niat individu untuk melakukan tindakan tertentu memiliki faktor yang mempengaruhi niat tersebut yaitu pertama *subjective norm* yang merupakan pengaruh dari orang yang penting dalam diri individu sehingga dapat mendorong niat individu untuk melakukan tindakan tertentu. Padahal niat untuk beralih ke transportasi umum individu dapat didorong oleh orang yang penting dalam hidupnya seperti orang tua, teman, dan *role model* yang memiliki pengaruh kuat pada niat untuk beralih.

Kemudian kedua yaitu faktor dari *attitude toward behavior* di mana kecenderungan konsumen dalam mengevaluasi entitas tertentu dan menggunakan hasil evaluasi tersebut menjadi persepsi yang disukai maupun tidak. Persepsi dipercaya dapat mengarah pada mendukung niat untuk melakukan perilaku tertentu ataupun niat untuk beralih. Selain itu yang terakhir adalah *perceived behavioral control* yang merupakan tingkat kemudahan atau kesulitan individu dalam melakukan tindakan tertentu. Tingkat kontrol penuh dalam diri individu dipercaya akan mengarah pada mendukung niat untuk melakukan perilaku tertentu ataupun niat untuk beralih. Kemampuan kendali atas diri mampu mendukung individu untuk niat beralih (Ajzen, 1991). Selain itu *switching intention* didefinisikan sebagai kemungkinan beralih dan mengganti atau berpindah dari satu layanan dengan yang lain (Hino, 2017).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *switching intention* sebagai kemungkinan beralih dan mengganti atau berpindah dari satu layanan dengan yang lain (Hino, 2017).

## 2.10 *Habit*

*Habit* dikaitkan dengan resistensi terhadap bujukan, dan karenanya mungkin sangat sulit untuk mengubah perilaku pengguna mobil melalui mekanisme ini (Dormachi, 2008). Menurut Verplanken dan Aarts (1999) *habit* adalah tindakan yang dipelajari yang telah menjadi respons otomatis terhadap isyarat tertentu, dan fungsional dalam memperoleh tujuan atau keadaan akhir tertentu. Perilaku yang dilakukan berulang kali dan dilaksanakan dengan memuaskan, dapat menjadi kebiasaan. *Habit* tidak sama dengan perilaku masa lalu karena pengalaman masa lalu hanya cukup diulang, namun ketika berubah menjadi respons otomatis terhadap isyarat tertentu, dengan demikian menjadi kebiasaan. *Habit* diduga dapat menghambat individu untuk memperhatikan informasi, pilihan perilaku alternatif, dan informasi dasar yang mendefinisikan konteks dimanapun perilaku terjadi. Perilaku kebiasaan dapat dikaitkan dengan orientasi kognitif abadi seperti meningkatkan kesiapan persepsi untuk isyarat yang relevan dapat menghalangi individu dari pertimbangan tindakan alternatif.

Menurut Thorgersen dan Moller (2008) *Habit* terbentuk ketika perilaku sering diulang dalam konteks yang stabil dan ketika perilaku mengarah pada hasil yang memuaskan karena *habit* adalah respons otomatis, misalnya seperti pada pemilihan moda transportasi untuk bepergian. Mengurangi pilihan menggunakan kendaraan pribadi untuk menjadikan transportasi umum menjadi pilihan andalan merupakan kebijakan mendasar dari otoritas transportasi. Terbukti bahwa perilaku kebiasaan menggunakan kendaraan pribadi cenderung menghalangi niat individu untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum (Chen dan Chao, 2011).

Kebiasaan muncul dalam konteks situasional yang stabil, tetapi, sekali dikembangkan, ia dapat digeneralisasi ke banyak situasi lain, di mana stabilitas tidak diperlukan untuk perilaku-perilaku yang terus-menerus. Perilaku kebiasaan memiliki beberapa karakteristik sub optimal, karena kurangnya pencarian dan pemrosesan informasi mengenai pilihan di sekitar, dan oleh karena itu, sangat sulit untuk diubah melalui cara persuasif (Domarchi, 2008).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan definisi *habit* sebagai pola perilaku yang diarahkan pada tujuan yang telah menjadi cukup terkait dengan isyarat spesifik untuk dimulai secara otomatis (Verplanken dan Aarts, 1999 dalam Gardner, 2009)

## **2.11 Hubungan Hipotesis**

### **2.11.1 Hubungan antara *Perceived Ease of Use* dengan *Perceived Usefulness*.**

Menurut Lai (2016) menunjukkan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *perceived usefulness*, di mana semakin tinggi kemudahan penggunaan yang dirasakan mendukung semakin besar manfaat yang dirasakan dari sistem.

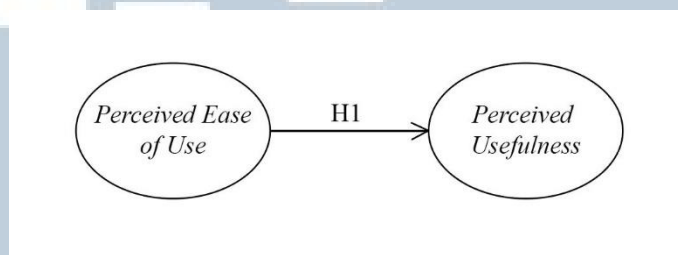
Menurut Meunrit *et al.*, (2017) menjelaskan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *perceived usefulness*, bahwa kemudahan penggunaan pada suatu transportasi umum seperti aksesibilitas transportasi umum (fasilitas pejalan kaki, parkir) yang mudah, papan informasi yang mudah dipahami, serta penggunaan sistem tiket (mesin tiket, penjualan tiket) yang mudah, maka pengguna akan merasakan manfaat lebih dari transportasi umum tersebut.

Kemudian menurut Chen dan Chao (2011) menunjukkan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *perceived usefulness*, di mana desain

sistem seperti tiket, informasi yang tertera, serta fasilitas dan layanan yang mudah dioperasikan dan dipahami, maka pengguna mendapat manfaat yang dirasakan ketika menggunakan transportasi umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini

H1 : *Perceived Ease of Use* berpengaruh positif terhadap *Perceived Usefulness*



### 2.11.2 Hubungan antara *Perceived Usefulness* dengan *Attitude Toward Behavior*.

Menurut Meunrit *et al.*, (2017) menjelaskan bahwa *perceived usefulness* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*, di mana manfaat positif yang dirasakan pada suatu sistem akan mengarahkan pada sikap positif pengguna sistem tersebut dan cenderung berniat untuk menggunakannya.

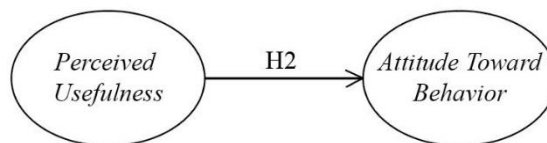
Selain itu menurut Zuberi (2015) menunjukkan bahwa *perceived usefulness* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*, di mana manfaat penggunaan angkutan umum adalah pendorong signifikan dari sikap untuk menggunakan moda transportasi massal. Sikap positif yang dimiliki pengguna angkutan umum berasal dari manfaat yang dirasakan.

Kemudian menurut Chen dan Chao (2011) menunjukkan bahwa *perceived usefulness* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*, di mana manfaat yang dirasakan dari transportasi umum berfungsi dengan baik dan strategi

pemasaran yang efektif dalam meningkatkan persepsi positif individu tentang transportasi umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini

H2 : *Perceived Usefulness* berpengaruh positif terhadap *Attitude Toward Behavior*



### 2.11.3 Hubungan antara *Perceived Ease of Use* dengan *Attitude Toward Behavior*.

Menurut Meunrit *et al.*, (2017) menjelaskan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*. Kemudahan penggunaan adalah komponen motivasi yang mendasari sikap yang menguntungkan, di mana persepsi kemudahan penggunaan yang dirasakan tampaknya memiliki pengaruh yang signifikan terhadap sikap. Dengan kata lain, sikap yang mendasari keyakinan berasal dari kemudahan penggunaan. Sebagai contoh seperti aksesibilitas ke stasiun yang mudah, papan informasi atau nama stasiun yang mudah dimengerti dan visi yang jelas serta menggunakan fungsi sistem tiket yang mudah akan memiliki sikap positif terhadap sistem dan lebih cenderung berniat untuk menggunakan sistem. Sangatlah penting bagi perencana transportasi untuk mempertimbangkan informasi di atas ketika merencanakan sistem pada transportasi umum.

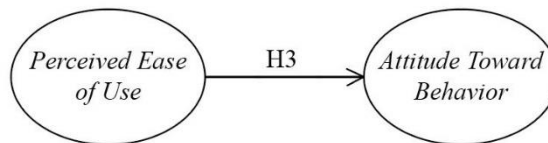
Selain itu menurut Zuberi (2015) menunjukkan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *attitude*, di mana kemudahan penggunaan pada

transportasi umum akan mengarah pada persepsi positif individu dan menjadi pendorong signifikan dari niat untuk menggunakan transportasi umum tersebut.

Kemudian menurut Chen dan Chao (2011) menjelaskan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*, di mana kemudahan penggunaan yang dirasakan terbukti memiliki efek positif dan signifikan terhadap sikap individu terhadap angkutan umum dan berperan serta dalam meningkatkan persepsi positif individu tentang angkutan umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H3 : *Perceived Ease Of Use* berpengaruh positif terhadap *Attitude Toward Behavior*



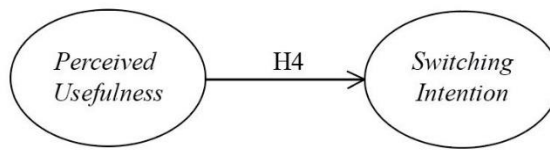
#### **2.11.4 Hubungan antara *Perceived Usefulness* dengan *Switching Intention*.**

Menurut Chen dan Chao (2011) membuktikan bahwa *perceived usefulness* berpengaruh positif terhadap *switching intention*, di mana manfaat yang dirasakan individu saat menggunakan transportasi umum seperti efisiensi waktu perjalanan dan hemat waktu dalam perjalanan akan mengarah pada niat individu untuk beralih menggunakan transportasi umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H4 : *Perceived Usefulness* berpengaruh positif terhadap *Switching Intention*



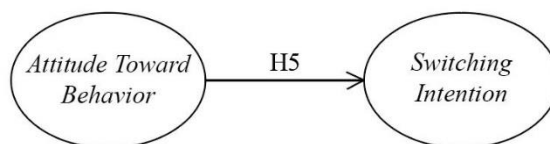


### 2.11.5 Hubungan antara *Attitude Toward Behavior* dengan *Switching Intention*.

Menurut Chen dan Chao (2011) menunjukkan bahwa *attitude toward behavior* berpengaruh positif terhadap *switching intention*, di mana persepsi mengenai transportasi umum seperti persepsi bahwa bepergian menggunakan transportasi umum lebih cepat, nyaman, mudah, aman, dan menyenangkan akan cenderung berniat untuk beralih menggunakan transportasi umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H5 : *Attitude Toward Behavior* berpengaruh positif terhadap *Switching Intention*



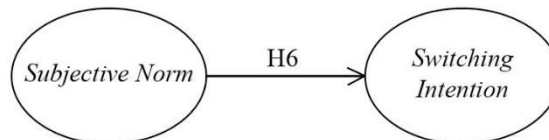
### 2.11.6 Hubungan antara *Subjective Norm* dengan *Switching Intention*.

Menurut Chen dan Chao (2011) menunjukkan bahwa *subjective norm* berpengaruh positif terhadap *switching intention*, di mana norma subjektif diduga mengarah pada niat individu untuk beralih menggunakan transportasi umum. Orang yang penting bagi individu seperti keluarga, teman, serta *role model* akan dukungan

untuk menggunakan transportasi umum, Tekanan sosial seperti orang yang penting bagi individu akan memicu niat individu untuk melakukan suatu perilaku.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H6 : *Subjective Norm* berpengaruh positif terhadap *Switching Intention*

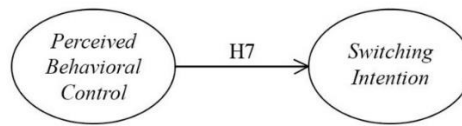


### 2.11.7 Hubungan antara *Perceived Behavioral Control* dengan *Switching Intention*.

Menurut Chen dan Chao (2011) membuktikan bahwa *perceived behavioral control* berpengaruh positif terhadap *switching intention*, di mana tingkat kontrol positif yang dirasakan individu mengacu pada kepemilikan sumber daya, kemampuan dan peluang terbukti terlibat pada niat untuk melakukan perilaku yaitu beralih menggunakan transportasi umum. Menurut Bansal (2002) membuktikan bahwa *perceived behavioral control* berpengaruh positif terhadap *switching intention*. *Perceived behavioral control* memiliki pengaruh yang besar terhadap *switching intention*. Hal ini dapat diartikan bahwa tingkat kemampuan atau kontrol perilaku seseorang atas sumber daya atau kemampuan untuk berperilaku dalam hal ini perilaku menggunakan MRT berpengaruh terhadap niat seseorang untuk melakukan tindakan tertentu dalam hal ini adalah niat untuk beralih ke MRT.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H7: *Perceived Behavioral Control* berpengaruh positif terhadap *Switching Intention*

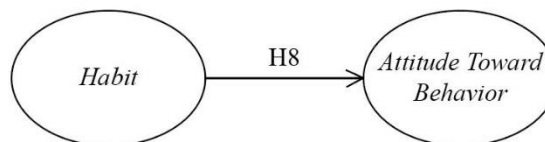


### 2.11.8 Hubungan antara *Habit* dengan *Attitude Toward Behavior*.

Menurut Pedersen *et al.*, (2012) membuktikan bahwa *habit* berpengaruh negatif terhadap *attitude toward behavior*, di mana individu yang memiliki kebiasaan penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi, pengguna kendaraan pribadi lebih sering akan memiliki sikap yang negatif terhadap transportasi umum. Selain itu menurut Verplanken *et al.*, (1994) membuktikan bahwa *habit* berpengaruh negatif terhadap *attitude toward behavior*, di mana tingkat kebiasaan menggunakan kendaraan pribadi, maka semakin lemah sikap perilaku pengguna kendaraan pribadi terhadap transportasi umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H8 : *Habit* berpengaruh negatif terhadap *Attitude Toward Behavior*



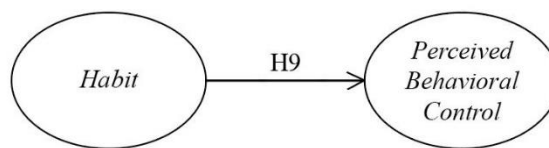
### 2.11.9 Hubungan antara *Habit* dengan *Perceived Behavioral Control*.

Menurut Chen dan Chao (2011) membuktikan bahwa *habit* berpengaruh negatif terhadap *perceived behavioral control*, di mana kebiasaan individu menggunakan kendaraan pribadi terbukti menunjukkan sikap menahan atau menolak untuk merubah niat untuk beralih, sehingga tingkat kontrol dan kemampuan pengguna kendaraan pribadi menjadi rendah. Ketika orang semakin

terbiasa menggunakan kendaraan pribadi , kontrol terhadap perilaku terkait sumber daya (ekonomi, waktu) menggunakan MRT menjadi semakin rendah. Artinya orang tersebut merasa tidak memiliki sumber daya , keahlian ataupun kemampuan terkait penggunaan MRT.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H9 : *Habit* berpengaruh negatif terhadap *Perceived Behavioral Control*

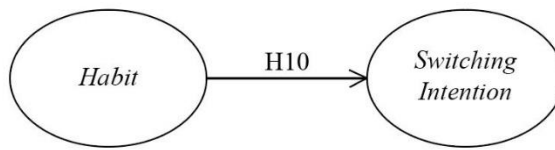


#### **2.11.10 Hubungan antara *Habit* dengan *Switching Intention*.**

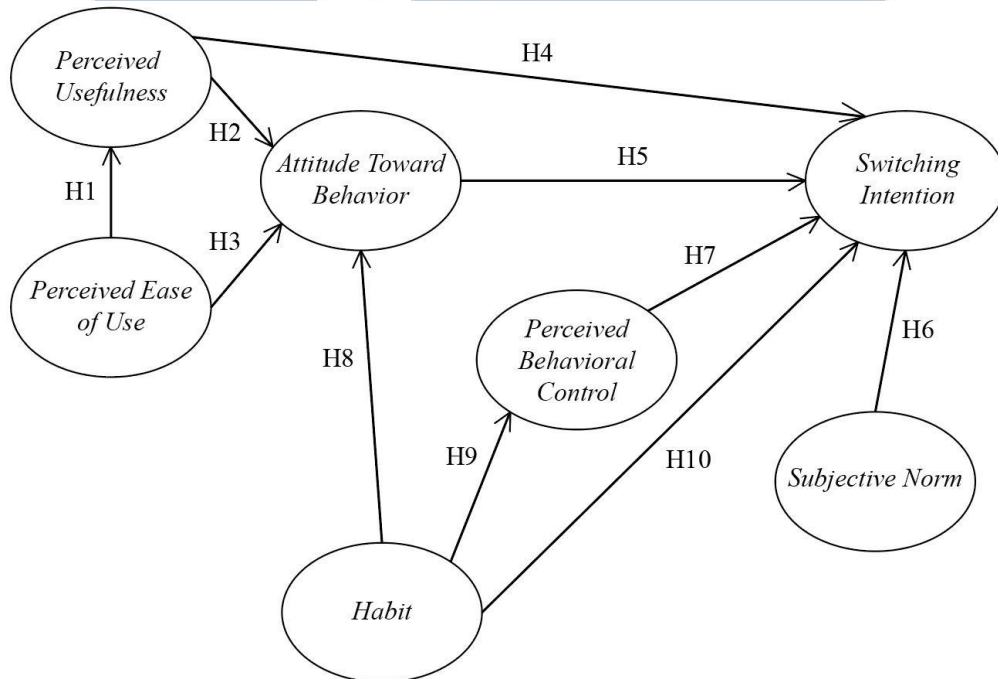
Menurut Chen dan Chao (2011) menunjukkan bahwa *habit* berpengaruh negatif terhadap *switching intention*, di mana kebiasaan individu menggunakan kendaraan pribadi menunjukkan sikap menolak dan menahan untuk berpindah atau beralih menggunakan transportasi umum. Berbagai alasan seperti kenyamanan, tujuan khusus, jarak, dan keamanan yang terjamin saat menggunakan kendaraan pribadi menjadikan pengguna kendaraan pribadi enggan untuk beralih dari sikap kebiasaan sehari-hari. Selain itu menurut Nordfjærn (2014) menunjukkan bahwa *habit* berpengaruh negatif terhadap *switching intention*, di mana individu yang terbiasa secara otomatis menggunakan kendaraan pribadi lebih enggan untuk mempertimbangkan beralih menggunakan transportasi umum.

Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis dalam penelitian ini adalah

H10 : *Habit* berpengaruh negatif terhadap *Switching Intention*



## 2.12 Model Penelitian



Sumber: Chen dan Chao (2011)

**Gambar 2. 4 Gambar Model Penelitian**

## 2.13 Penelitian Terdahulu

**Tabel 2. 1 Tabel Penelitian Terdahulu**

No.	Peneliti	Judul	Temuan Inti
1	Lai (2016)	<i>Design and Security impact on consumers' intention to use single platform E-payment</i>	<i>Perceived ease of use berpengaruh positif terhadap perceived usefulness.</i>

No.	Peneliti	Judul	Temuan Inti
2	Meunrit, Satiennam, Thaned, dan Jaensirisak (2017)	<i>The Effects of Psychological Factors on Travelers' Mode Choice Intention: A Case Study of Light Rail Transit System (LRT) in Khon Kaen, Thailand</i>	<i>Perceived ease of use berpengaruh positif terhadap perceived usefulness.</i>
3	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	<i>Perceived ease of use berpengaruh positif terhadap perceived usefulness.</i>
4	Meunrit, Satiennam, Thaned, dan Jaensirisak (2017)	<i>The Effects of Psychological Factors on Travelers' Mode Choice Intention: A Case Study of Light Rail Transit System (LRT) in Khon Kaen, Thailand</i>	<i>Perceived usefulness berpengaruh positif terhadap attitude toward behavior.</i>
5	Zuberi (2015)	<i>What Drives Mass Transport Usage Intentions: Collectivism,</i>	<i>Perceived usefulness berpengaruh positif terhadap attitude toward behavior.</i>

No.	Peneliti	Judul	Temuan Inti
		<i>Environmentalism, Or Plain Pragmatism?</i>	
6	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	<i>Perceived usefulness berpengaruh positif terhadap attitude toward behavior.</i>
7	Meunrit, Satiennam, Thaned, dan Jaensirisak (2017)	<i>The Effects of Psychological Factors on Travelers' Mode Choice Intention: A Case Study of Light Rail Transit System (LRT) in Khon Kaen, Thailand</i>	<i>Perceived ease of use berpengaruh positif terhadap attitude toward behavior.</i>
8	Zuberi (2015)	<i>What Drives Mass Transport Usage Intentions: Collectivism, Environmentalism, Or Plain Pragmatism?</i>	<i>Perceived ease of use berpengaruh positif terhadap attitude toward behavior.</i>
9	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology</i>	<i>Perceived ease of use berpengaruh positif</i>

No.	Peneliti	Judul	Temuan Inti
		<i>acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	terhadap <i>attitude toward behavior.</i>
10	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	<i>Perceived usefulness</i> berpengaruh positif terhadap <i>switching intention.</i>
13	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	<i>Attitude toward behavior</i> berpengaruh positif terhadap <i>switching intention.</i>
16	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching</i>	<i>Subjective norm</i> berpengaruh positif terhadap <i>switching intention.</i>



No.	Peneliti	Judul	Temuan Inti
		<i>intentions toward public transit</i>	
19	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	<i>Perceived behavioral control</i> berpengaruh positif terhadap <i>switching intention</i> .
22	Verplanken, Aarts, dan Knippenberg (1994)	<i>Attitude Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice1</i>	<i>Habit</i> berpengaruh negatif terhadap <i>attitude toward behavior</i>
23	Pedersen, Kristensson, dan Friman (2012)	<i>Counteracting the focusing illusion: Effects of defocusingA on car users' predicted satisfaction with public transport</i>	<i>Habit</i> berpengaruh negatif terhadap <i>attitude toward behavior</i>
25	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching</i>	<i>Habit</i> berpengaruh negatif terhadap <i>perceived behavioral control</i> .

No.	Peneliti	Judul	Temuan Inti
		<i>intentions toward public transit</i>	
28	Nordfjærn Simsekoglu, dan Rundmo (2014)	<i>The role of deliberate planning, car habit and resistance to change in public transportation mode use</i>	Habit berpengaruh negatif terhadap <i>switching intention</i> .
29	Chen dan Chao (2011)	<i>Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit</i>	Habit berpengaruh negatif terhadap <i>switching intention</i> .

UMN  
UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA