



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 I

PENDAHULUAN

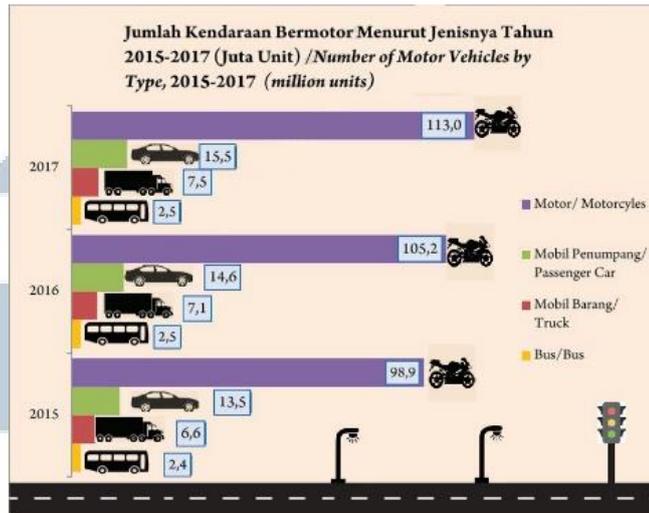
1.1 Latar Belakang

Transportasi sangat diperlukan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Indonesia sebagai negara kepulauan terus berkembang dengan merancang pembangunan sektor transportasi yang bertujuan untuk menggerakkan perekonomian, stabilitas nasional dan mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperlebar arus distribusi barang dan jasa ke seluruh nusantara (Suhariyanto, 2018).

Manfaat penyediaan transportasi sebagai bentuk pelayanan utama dari suatu negara yang membantu fasilitas kegiatan ekonomi masyarakat, mendorong distribusi aliran produksi barang dan jasa, mengembangkan suatu wilayah, mempertemukan budaya antar masyarakat, dan memberikan rasa aman akan tercukupya kebutuhan dasar, membuat sektor tersebut sangat penting untuk dikembangkan dan dipertahankan (Murdani, 2018)

Perkembangan sektor transportasi terlihat dari besarnya kontribusi terhadap produk domestik bruto pada tahun 2018 tercatat sebesar Rp 666,2 triliun meningkat 8,23 persen dari tahun sebelumnya yang sebesar Rp 615,5 triliun. Tentunya hal tersebut dikontribusikan dari beberapa sektor seperti angkutan laut sebesar 6,77 persen, angkutan sungai, danau, dan penyebrangan sebesar 2,41 persen, angkutan rel 1,57 persen dan kontributor tertinggi terdapat pada angkutan darat sebesar Rp 380,8 triliun atau 51,43 persen.

Selain itu perkembangan transportasi khususnya angkutan darat terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun.



Sumber: bps.go.id (2018)

Gambar 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Dan Tahun

Berdasarkan gambar 1.1 menjelaskan peningkatan jumlah di semua jenis kendaraan dari periode tahun 2015 sampai 2017. Terdapat peningkatan yang paling tinggi yaitu pada kendaraan bermotor hingga mencapai 113 juta unit pada tahun 2017 dengan selisih 7,8 juta unit dari tahun 2016 jika dibandingkan dengan mobil penumpang yang hanya sejumlah 900 ribu unit, dan mobil barang sejumlah 400 ribu unit, dan bus sejumlah 100 ribu unit yang memiliki pertumbuhan paling sedikit di antara lainnya (bps.go.id, 2018).

Dengan jumlah peningkatan kendaraan yang sangat tinggi dapat menimbulkan kekhawatiran kemacetan yang dapat merugikan banyak pihak khususnya di Pemprov DKI. Berdasarkan data terakhir yang dimiliki Pemprov DKI, permasalahan terlihat pada jumlah kendaraan bermotor yang bertambah sekitar 1.500 unit setiap harinya yang terdiri dari 1.200 motor dan 300 mobil, dan jika dihitung selama sebulan maka jumlahnya bisa mencapai 45.000 unit kendaraan. Kecepatan pertumbuhan kendaraan bermotor tidak sebanding dengan kecepatan pertumbuhan luas jalan di ibu kota yang mengakibatkan kemacetan (Friana, 2017).



Sumber: Beritagar.id (2018)

Gambar 1. 2 Sepuluh Besar Kota Termacet Dunia

Berdasarkan gambar 1.2 menjelaskan bahwa Indonesia masuk ke dalam sepuluh besar kota termacet dunia yang menambah persepsi tidak menyenangkan pada tanah air saat ini. Data tersebut diambil dari proyeksi peningkatan waktu tempuh keseluruhan bila dibandingkan dengan situasi aliran bebas (tanpa hambatan). Diposisi pertama dengan level kemacetan sebesar 66 persen yaitu negara Mexico, kedua dengan level kemacetan sebesar 61 persen yaitu negara Thailand, ketiga dengan level kemacetan sebesar 58 persen yaitu negara Indonesia kota Jakarta, keempat dengan level kemacetan sebesar 52 persen yaitu negara Tiongkok kota Chongqing, kelima dengan level kemacetan sebesar 50 persen yaitu negara Romania, keenam dengan level kemacetan sebesar 49 persen yaitu negara Turki, ketujuh dengan level kemacetan sebesar 47 persen yaitu nagara Tiongkok kota Chengdu, kedelapan dengan level kemacetan sebesar 47 persen yaitu negara Brazil, kesembilan dengan level kemacetan sebesar 46 persen yaitu negara

Tiongkok kota Tainan, dan terakhir dengan level kemacetan sebesar 46 persen yaitu negara Tiongkok kota Beijing (Dhyaksa, 2018).



Sumber: tirtoid (2018)

Gambar 1. 3 Faktor Pemicu Peningkatan Kemacetan

Pada gambar 1.3 menjelaskan faktor pemicu peningkatan kemacetan di Jakarta disebabkan oleh beberapa hal seperti meningkatnya jumlah kendaraan yang bahkan melebihi jumlah penduduk. Berdasarkan statistik daerah provinsi DKI Jakarta 2017 jumlah penduduk Jakarta mencapai 10,27 juta jiwa, sedangkan jumlah kendaraan bermotor pribadi di Jakarta pada tahun tersebut telah mencapai 18 juta unit yang didominasi kan oleh sepeda motor sejumlah 13,31 juta unit. Selain itu lamanya proses pembangunan infrastruktur yang membuat jalan utama kian sempit membuat ruang gerak pengguna kendaraan makin terbatas, kemudian beberapa kerugian seperti kesehatan mental dan fisik dapat memperburuk keadaan (Kirnandita, 2018).

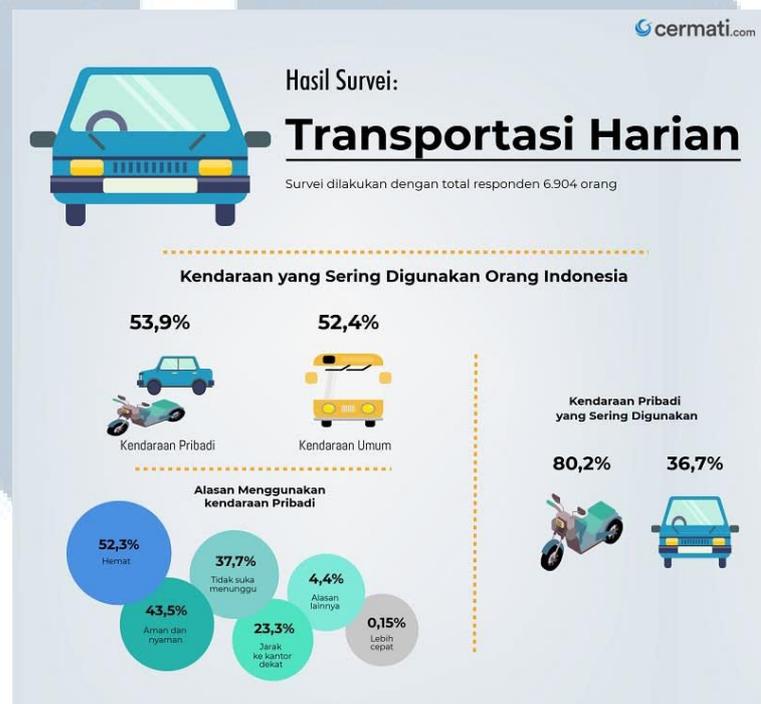


Sumber: cekaja.com

Gambar 1. 4 Besaran Kerugian Yang Diderita Karena Kemacetan

Berdasarkan gambar 1.4 dijelaskan besaran kerugian yang disebabkan oleh kemacetan. Pertama kerugian pada sektor bahan bakar sebesar Rp 10,7 triliun per tahun akibat terbuangnya BBM karena kendaraan terjebak macet, kedua kerugian waktu produktif yang dihitung dengan cara waktu yang terbuang sebesar Rp 9,7 triliun per tahun, ketiga kerugian sektor kesehatan mental dan fisik sebesar Rp 5,8 triliun per tahun karena tingkat stres dan faktor polutan asap yang keluar saat kemacetan dan terhirup oleh masyarakat yang sedang melintas, dan terakhir kerugian pemilik angkutan umum sebesar Rp 1,9 triliun per tahun yang disebabkan berkurangnya jumlah rit yang bisa ditempuh angkutan umum karena macet (cekaja, 2018). Namun keengganan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum dan

memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dapat mengakibatkan kemacetan. Sejumlah data serta alasan mengapa masyarakat Indonesia masih memilih kendaraan pribadi untuk keperluan mobilitas sehari-hari dijelaskan pada gambar berikut.



Sumber: cermati.com (2018)

Gambar 1. 5 Transportasi Harian

Pada gambar 1.5 merupakan hasil survei transportasi harian yang dipakai masyarakat Indonesia dengan jumlah responden 6.904 orang. Dapat disimpulkan bahwa pilihan transportasi harian masyarakat Indonesia masih didominasi kan pada kendaraan pribadi sejumlah 53,9 persen dibandingkan kendaraan umum sejumlah 52,4 persen. Kendaraan pribadi pun sendiri didominasi kan pada kendaraan motor sejumlah 80,2 persen dibanding kendaraan mobil sejumlah 36,7 persen. Beberapa alasan kuat masyarakat Indonesia memilih kendaraan pribadi dari urutan pertama yaitu, hemat sejumlah 52,3 persen, lalu alasan karena aman dan nyaman sejumlah 43,5 persen, kemudian karena tidak suka menunggu sejumlah 37,7 persen, selain

itu karena jarak ke kantor dekat sejumlah 23,3 persen, lalu karena alasan lainnya sejumlah 4,4 persen, dan terakhir karena lebih cepat sejumlah 0,15 persen. Jumlah pengguna kendaraan pribadi yang masih tinggi dibanding pengguna kendaraan umum menunjukkan minat masyarakat Indonesia pada kendaraan umum masih rendah (Fitriya, 2018).

Tak terkecuali MRT Jakarta yang juga mengalami penurunan jumlah penumpang dibandingkan pada saat uji coba yang mampu mengangkut 65 ribu orang (Kompas, 2019). Cakupan pada wilayah Jakarta sendiri mengalami hal serupa yang disebabkan oleh minat warga Jakarta untuk menggunakan transportasi umum yang masih rendah. Hal ini diungkap oleh gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan, bahwa rendahnya jumlah masyarakat yang menggunakan transportasi umum di Jakarta yaitu hanya 23 persen. Selain itu wakil presiden Jusuf Kalla juga mengungkapkan bahwa jumlah pengguna transportasi umum menurun. Jalan yang makin baik, jembatan makin baik, dan mobil pribadi makin murah maka orang cenderung memakai mobil pribadi (Florentin, 2019).

Data pertambahan jumlah kendaraan bermotor DKI Jakarta dari daerah penyangga pada tahun 2014 berjumlah 169.108 mobil dan 476.008 motor per tahun atau 463 mobil dan 1.304 motor per hari, yang di setiap tahun selalu membesar persentasenya (Jakarta Open Data, 2018).

Pemerintah Indonesia saat ini sedang memusatkan perhatian pada pembangunan infrastruktur. Salah satu sektor yang menjadi prioritas adalah pembangunan sarana transportasi. Pemerintah menilai bahwa dengan tersedianya sarana transportasi maka akan menunjang pembangunan di sektor lainnya (Baderi, 2017). Oleh karena itu, salah satu kebijakan pemerintah dalam mendukung

pembangunan infrastruktur transportasi terutama untuk mengatasi masalah kemacetan di DKI Jakarta yaitu dengan menghadirkan moda transportasi massal yang terintegrasi seperti *Mass Rapid Transit* (MRT), *Light Rapid Transit* (LRT), *Bus Rapid Transit* (BRT), sehingga dapat menghubungkan seluruh penjuru ibu kota (Beritasatu, 2018).

Kehadiran Mass Rapid Transit (MRT) atau Moda Raya Terpadu diyakini mampu menjadi salah satu solusi menekan angka kemacetan lalu lintas di ibu kota. Terlebih moda transportasi tersebut juga terintegrasi dengan moda transportasi lain seperti Bus Rapid Transit (BRT) dan Light Rapid Transit (LRT). Presiden Joko Widodo meresmikan secara langsung operasional MRT Jakarta, Minggu (24/3) bertempat di Bundaran Hotel Indonesia. Sebelumnya, PT MRT Jakarta melaksanakan uji coba publik dengan kuota mencapai 50.000 penumpang per hari. Selama uji coba tersebut, masyarakat dapat menikmati berbagai fasilitas dan fitur yang ada di seluruh stasiun seperti ruang menyusui, musala, toilet untuk penyandang disabilitas, hingga lift bagi penumpang prioritas. MRT Jakarta nantinya menargetkan 65.000 penumpang dapat terangkut setiap harinya. Angka tersebut diharapkan terus meningkat hingga 130.000 penumpang per hari. Dalam satu rangkaian kereta terdiri dari enam gerbong kereta dengan kapasitas penumpang sejumlah 1.900 orang. Ada sebanyak 14 rangkaian kereta yang beroperasi pada masa operasi komersial, dan dua rangkaian lainnya jadi cadangan (Kominfo, 2019).

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A



Sumber: jakartamrt.co.id (2017)

Gambar 1. 6 Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta

MRT bukan menjadi satu-satunya solusi untuk mengatasi stagnasi kendaraan di ibu kota, namun kehadiran MRT ini setidaknya mampu mengurangi beban jalan raya yang selama ini dipadati oleh kendaraan pribadi. Menurut Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi mengatakan, memindahkan budaya masyarakat dari kendaraan pribadi ke transportasi umum bukan perkara mudah. Butuh waktu yang tidak sebentar sehingga mustahil perubahan tersebut dapat terlihat dalam jangka waktu satu dua bulan. Karenanya, Budi berharap secara perlahan namun pasti masyarakat beralih menggunakan transportasi umum (Primasiwi, 2019).

Menurut Warners (2018), sistem transportasi umum yang terintegrasi yang pada akhirnya akan menguntungkan masyarakat dan pemerintah sendiri, perlu memiliki beberapa faktor keunggulan yang dapat membuat masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi umum. Salah satunya adalah informasi yang menarik dan mudah dipahami seperti informasi transportasi umum,

informasi rute perjalanan, informasi histori perjalanan dapat menguntungkan semua pihak terutama pengguna transportasi umum tersebut. Selain itu bertransaksi dengan sistem pembayaran yang aman dan mudah seperti kartu dengan *chip* khusus.

Penggunaan sistem pada kendaraan umum di daerah perkotaan dapat dipandang sebagai teknologi transportasi baru bagi perspektif konsumen dan berbeda jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi, layanan angkutan umum tradisional seperti bus (Chen dan Chao, 2011). Dalam mengukur penerimaan teknologi, peneliti menggunakan teori *technology acceptance model* (TAM) yang digunakan untuk memeriksa penerimaan konsumen terhadap suatu teknologi dan mengeksplorasi efeknya pada niat beralih pengguna kendaraan pribadi ke transportasi umum yaitu MRT. TAM terdapat dua faktor utama dari perilaku penerimaan teknologi yaitu *perceived ease of use* dan *perceived usefulness* (Davis *et al.*, 1989).

Keunggulan akan kemudahan layanan transportasi umum tersebut sesuai dengan teori *perceived ease of use* dalam TAM. Menurut Davis (1989) *perceived ease of use* adalah yaitu tingkatan di mana konsumen berpikir bahwa menggunakan suatu sistem tidak akan memerlukan usaha lebih. Sehingga sebuah layanan akan lebih mudah diterima masyarakat apabila dapat digunakan dengan simpel.

Transportasi umum khususnya MRT Jakarta yang pada umumnya memiliki manfaat bagi sosial diantaranya mempercepat saat bepergian, menjadi sarana pelayanan bagi masyarakat baik perorangan maupun kelompok, dan membuka peluang bisnis di bidang jasa angkutan atau perjalanan (Maxmanroe, 2019).

Manfaat ditawarkan oleh jasa transportasi umum yang diterima pengguna tersebut sesuai dengan teori *perceived usefulness* dalam TAM. Menurut Davis

(1989) *perceived usefulness* adalah sebagai tingkatan di mana pengguna percaya apabila menggunakan suatu sistem tertentu, maka akan memberikan suatu keuntungan bagi mereka. Dapat disimpulkan bahwa keuntungan yang dirasakan didasarkan pada hasil evaluasi terhadap penggunaan suatu sistem yang menguntungkan.

Selain teori TAM, peneliti juga menggunakan *theory of planned behavior* (TPB). TPB telah banyak digunakan dalam memprediksi dan menjelaskan perilaku individu untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu (Ajzen, 1985). TPB didasarkan pada proposisi bahwa perilaku individu adalah fungsi langsung dari *behavioral intention* dan *perceived behavior control*. *Behavioral intention* sendiri dibentuk oleh *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavior control* (Ajzen, 1991). Tiga penentu *behavioral intention* masing-masing didasarkan pada struktur kepercayaan yang mendasarinya yaitu keyakinan perilaku, keyakinan normatif dan keyakinan kontrol yang di mana keyakinan perilaku menghasilkan sikap yang menguntungkan atau tidak menguntungkan terhadap perilaku, kemudian keyakinan normatif menghasilkan tekanan sosial yang dirasakan, dan keyakinan kontrol menimbulkan kontrol perilaku yang dirasakan berkaitan dengan melakukan perilaku tertentu. Secara bersama-sama hal tersebut diterjemahkan ke pembentukan *behavioral intention* yang merupakan penentu langsung ke perilaku aktual (Chen dan Chao, 2011)

MRT Jakarta menjadi alternatif transportasi yang dapat membawa penumpang lebih cepat sampai ke tempat tujuan yang diklaim mampu menghadirkan ketetapan waktu perjalanan dan kedatangan kereta antara 10 menit hingga 5 menit. Selain itu berbagai fasilitas yang disiapkan guna meningkatkan

kenyamanan bagi para pengguna layanan MRT (Herlinawati, 2019). MRT memiliki sistem yang mudah untuk digunakan dan juga telah terintegrasi dengan bus Transjakarta agar masyarakat menjadi lebih mudah saat bepergian (Pradipto, 2019). Kemudian keamanan di dalam MRT yang menjadi utama dengan sekuriti yang berjaga berkeliling di sepanjang gerbong MRT (Putri, 2019). Semua fasilitas yang diberikan MRT membuat perjalanan menjadi terasa menyenangkan (Aditia, 2019).

Persepsi positif yang dirasakan pengguna saat menggunakan transportasi umum sesuai dengan variabel *attitude toward behavior*. Menurut Pietro *et al.*, (2015) *attitude toward behavior* adalah sebuah penilaian yang dimiliki seseorang untuk mengevaluasi atau menilai suatu sikap yang akan menguntungkan atau tidak untuk dirinya. Dengan kata lain, hasil evaluasi yang dimiliki seseorang dapat menghasilkan penilaian yang membentuk persepsi yang menguntungkan atau tidak menguntungkan individu tersebut.

MRT sendiri telah menawarkan harga yang murah yang tentunya bepergian dengan MRT menjadi lebih irit (Rismawan, 2019). Kemampuan untuk memilih transportasi umum terutama MRT Jakarta kemungkinan sangat tinggi jika dilihat dari perbandingan antara menggunakan transportasi umum dengan kendaraan pribadi. Hal tersebut sesuai dengan teori variabel *perceived behavioral control*. Menurut Davis (1989) *perceived behavioral control* adalah tingkat kemudahan atau kesulitan yang dirasakan dalam melakukan perilaku yang dianggap mencerminkan pengalaman masa lalu serta halangan dan rintangan yang diantisipasi. Dapat disimpulkan bahwa transportasi umum yang cenderung memiliki harga yang murah, fasilitas yang lengkap, dan akses yang banyak dapat meningkatkan tingkat kemampuan pengguna untuk menggunakan MRT.

Selain itu deretan artis juga turut menggunakan MRT Jakarta seperti Chelsea Islan, Aruna Marsha, Gempi, Reza Rahardian, dan Anggun (Fhai, 2019). Orang yang penting bagi seseorang dalam hidupnya akan mendorong individu untuk melakukan hal yang sama dengan orang tersebut. Hal ini sesuai dengan teori variabel *subjective norm*. Menurut Wan *et al.*, (2017) *subjective norm* didefinisikan sebagai persepsi seseorang bahwa kebanyakan orang yang penting baginya menganggap dirinya seharusnya atau tidak melakukan perilaku yang bersangkutan (Wan *et al.*, 2017). Dapat disimpulkan bahwa orang yang penting bagi seseorang dalam hidupnya, akan mengarah pada mengikuti atau tidaknya suatu tindakan yang dilakukan oleh orang yang penting bagi hidupnya.

Penggabungan teori TAM dan TPB di atas dijelaskan bahwa kedua model tersebut hasil perluasan dari *theory of reasoned action* (TRA) (Fishbein dan Ajzen, 1975) namun memiliki fokus yang berbeda. Menurut (Chau dan Hu, 2002), dalam penelitiannya mengatakan bahwa *perceived ease of use* (PEOU) dan *perceived usefulness* (PU) merupakan faktor-faktor yang mendahului (anteseden) sikap seseorang atau alasan orang untuk bersikap yang kemudian dalam penelitian ini berlanjut dalam TPB. Dimana faktor PEOU dan PU mengarahkan orang untuk bersikap dan memiliki keinginan untuk melakukan *switching*. Dalam konteks penelitian ini PEOU dan PU terhadap sistem MRT akan membentuk sikap konsumen terhadap MRT dan membuat keinginan konsumen untuk *switching intention towards public transit* diduga dipengaruhi oleh *perceived behavior control* (PBC) dan *subjective norm* yang merupakan variabel dalam TPB.

Selain itu terdapat variabel *habit*, dimana kebiasaan orang terkait penggunaan kendaraan pribadi, diduga memiliki andil terhadap keinginan

switching menggunakan MRT. Sehingga Taylor dan Tod (2002) menyatakan bahwa penggabungan TAM dan TPB dapat digunakan untuk mengukur niat dan perilaku untuk berpindah ke sistem transportasi dengan teknologi baru seperti MRT. Dari perspektif psikologi, pilihan untuk bepergian dapat dianggap tidak hanya sebagai proses yang disengaja (TPB) tetapi juga berasal dari perilaku kebiasaan (*habit*) (Thorgersen dan Moller, 2008). Berbeda dengan TPB yang mengasumsikan perilaku, *habit* telah dianggap sebagai penghubung otomatis antara tujuan dan perilaku tertentu sebagai skrip perilaku yang tersimpan dalam memori (Aarts & Dijksterhuis, 2000; Aarts, Verplanken, & van Knippenberg, 1997, 1998; Fujii & Garling, 2003; Verplanken & Aarts, 1999). Perilaku yang dipertimbangkan tidak sepenuhnya beralasan, dan perilaku masa lalu yaitu kebiasaan memainkan peran penting dalam memprediksi perilaku masa depan (Bamberg, Ajzen, et al., 2003; Bamberg, Rolle, et al., 2003; Ouellette & Wood, 1998). Pendekatan ini mengikuti alasan bahwa pengaruh kognitif yang ditentukan oleh TAM, yaitu PEOU dan PU, dapat berfungsi sebagai anteseden penting dari sikap dalam TPB, (Chau & Hu, 2002). Menurut Taylor dan Todd (1995) menggabungkan TAM dan TPB dapat secara memadai mendefinisikan perilaku individu sehubungan dengan menggunakan teknologi baru. Pada penelitian ini, peneliti mengukur niat perilaku pengguna kendaraan pribadi beralih ke transportasi umum yakni MRT Jakarta. *Switching intention* didefinisikan sebagai tanda kesiapan seseorang untuk beralih ke transportasi umum (Ajzen, 2011).

Menurut Chen dan Chao (2011) menjelaskan bahwa kebiasaan atau *habit* menggunakan kendaraan pribadi dapat menghalangi niat individu untuk beralih dari kendaraan pribadi. Menurut Verplanken dan Aarts (1999) dalam Gardner (2009)

mendefinisikan *habit* sebagai pola perilaku yang diarahkan pada tujuan yang telah terjadi menjadi cukup terkait dengan isyarat spesifik untuk dimulai secara otomatis (Verplanken dan Aarts, 1999 dalam Gardner, 2009). Dapat disimpulkan bahwa kebiasaan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dapat menghalangi niat pengendara kendaraan pribadi untuk beralih ke MRT.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang di atas bahwa dominasi penggunaan kendaraan pribadi dapat mengakibatkan kemacetan dan berujung pada kerugian dari segi finansial akibat bahan bakar yang boros saat kemacetan, kesehatan akibat polusi, hingga waktu produktif akibat terbuangnya waktu karena terjebak macet. Selain itu khususnya wilayah DKI Jakarta yang mengalami penurunan jumlah pengguna transportasi umum sehingga kendaraan pribadi yang banyak juga berefek pada kemacetan yang makin parah. Kebiasaan atau *habit* menggunakan kendaraan pribadi dapat menghalangi niat individu untuk beralih dari kendaraan pribadi (Chen dan Chao, 2011)

Berdasarkan uraian rumusan masalah penelitian di atas, selanjutnya dijabarkan dalam sejumlah pertanyaan penelitian. Perumusan masalah dalam bentuk pertanyaan penelitian tersebut akan menjadi acuan dalam perumusan hipotesis penelitian. Berdasarkan uraian rumusan masalah penelitian di atas, maka peneliti menetapkan masalah penelitian dengan pernyataan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *perceived usefulness*?

2. Apakah *perceived usefulness* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*?
3. Apakah *perceived ease of use* berpengaruh positif terhadap *attitude toward behavior*?
4. Apakah *perceived usefulness* berpengaruh positif terhadap *switching intention*?
5. Apakah *attitude toward behavior* berpengaruh positif terhadap *switching intention*?
6. Apakah *subjective norm* berpengaruh positif terhadap *switching intention*?
7. Apakah *perceived behavioral control* berpengaruh positif terhadap *Switching intention*?
8. Apakah *habit* berpengaruh negatif terhadap *attitude toward behavior*?
9. Apakah *habit* berpengaruh negatif terhadap *perceived behavioral control*?
10. Apakah *habit* berpengaruh negatif terhadap *switching intention*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, berikut adalah tujuan penelitian:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *perceived ease of use* terhadap *perceived usefulness*
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *perceived usefulness* terhadap *attitude toward behavior*
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *perceived ease of use* terhadap *attitude toward behavior*
4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *perceived usefulness* terhadap *switching intention*

5. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *attitude toward behavior* terhadap *switching intention*
6. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *subjective norm* berpengaruh positif terhadap *switching intention*
7. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *perceived behavioral control* terhadap *switching intention*
8. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh negatif *habit* terhadap *attitude toward behavior*
9. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh negatif *habit* terhadap *perceived behavioral control*
10. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh negatif *habit* terhadap *switching intention*

1.4 Batasan Penelitian

Peneliti membatasi ruang lingkup penelitian yang ada berdasarkan konteks dari penelitian yang akan diuraikan sebagai berikut:

1. Penelitian ini dibatasi oleh tujuh variabel yaitu *perceived usefulness*, *perceived ease of use*, *attitude toward behavior*, *perceived behavior control*, *subjective norm*, *habit*, dan *switching intention*.
2. Responden dalam penelitian ini adalah pria dan wanita yang menggunakan kendaraan pribadi ketika beraktifitas di Jakarta dan pernah menggunakan MRT Jakarta.
3. Penelitian ini diambil di area perkantoran Jakarta dan sekitar area MRT Jakarta.

1.5 Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini, maka peneliti mengharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat baik secara akademis dan praktis. Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Akademis

Manfaat penelitian ini guna mendukung literatur mengenai teori *technology acceptance model* (TAM) dengan variabel *perceived usefulness*, *perceived ease of use*, *attitude toward behavior* dan *theory planned behavior* (TPB) dengan variabel *perceived behavior control*, *subjective norm* yang telah ada dengan fakta yang didapatkan peneliti. Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya informasi, pengetahuan, dan referensi pada kalangan akademis maupun kepada masyarakat umum, khususnya untuk memahami teori TAM dan TPB dalam hubungannya dengan *habitual* terhadap *Switching intention*.

1.5.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para perusahaan MRT Jakarta dalam pertimbangannya ketika akan melakukan strategi TAM dan TPB sehingga strategi ini dapat lebih akurat dalam pengaplikasiannya. Selain itu, pembaca dapat lebih memahami lagi terhadap kombinasi antara teori TAM dan TPB di mana dipengaruhi oleh *habit* untuk memperkuat *switching intention* pada transportasi massal MRT Jakarta.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

1.6 Sistematika Penulisan Skripsi

BAB 1 : Pendahuluan

Bagian ini berisi latar belakang yang secara garis besar menggambarkan hal-hal yang mengantarkan dan menjelaskan kepada pokok permasalahan, rumusan masalah yang menjadi dasar dilakukan penelitian, keterkaitan antara teori *technology acceptance model* (TAM) dengan variabel *perceived usefulness*, *perceived ease of use*, *attitude toward behavior* dan *theory planned behavior* (TPB) dengan variabel *perceived behavior control*, *subjective norm*, yang dipengaruhi *habitual* terhadap *switching intention*, dan tujuan yang hendak dicapai dan manfaat yang diharapkan oleh penulis skripsi. Dalam penemuan masalah dari fenomena tersebut akan dirumuskan dalam bentuk pertanyaan penelitian yang kemudian dibuat tujuan penelitian untuk menjawab pertanyaan penelitian tersebut.

BAB II : Landasan Teori

Dalam bab ini dijelaskan berbagai konsep dan teori yang dipakai untuk penelitian seperti penjelasan dari teori *technology acceptance model* (TAM) dengan variabel *perceived usefulness* (PU), *perceived ease of use* (PEOU), *attitude toward behavior* (ATB) dan *theory planned behavior* (TPB) dengan variabel *perceived behavior control* (PBC), *subjective norm* (SN), dan *habitual* (HB) serta menjelaskan konsep-konsep yang akan menjadi penghubung antara satu variabel dengan variabel lainnya yang akan menjadi dasar dalam pembentukan hipotesis penelitian yang diperoleh melalui kepustakaan dari literatur buku maupun jurnal penelitian.

BAB III : Metode Penelitian

Dalam bab ini akan dijelaskan mengenai gambaran secara umum objek penelitian, pendekatan, model yang digunakan, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, teknik dan prosedur pengambilan sampel serta teknik analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah. Dalam penelitian ini menggunakan *conclusive research design* dengan metode *nonprobability sampling*, menggunakan *judgmental sampling* dan disampaikan dengan 10 hipotesis yang akan diuji menggunakan *Structural Equation Model (SEM)* aplikasi Lisrel.

BAB IV : Hasil dan Pembahasan

Dalam bab ini berisi mengenai analisis data secara teknis dan pembahasan untuk menjelaskan kaitan dari variabel yang ada pada penelitian. Pada bab ini secara umum menjelaskan tentang objek yang diteliti oleh peneliti, hasil dari penyebaran kuesioner yang telah diberikan kepada para responden akan dihubungkan dengan teori dan implikasinya dalam aspek manajerial.

BAB V : Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisi tentang kesimpulan yang dibuat oleh peneliti dari hasil penelitian ini. Kemudian, peneliti memberikan saran-saran yang berkaitan dengan objek penelitian dan saran-saran untuk penelitian selanjutnya.

U M N
U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A