



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk mengubah, 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

Menurut (Szakály, Szente, Kövér, Polereczki, & Szigeti, 2012) Gaya hidup atau *lifestyle* adalah faktor sosial yang didasarkan pada kebutuhan dasar manusia yang sangat dipengaruhi oleh kebutuhan untuk berkelompok maupun individual. *Lifestyle* sangatlah penting dalam menunjang kualitas hidup seseorang tak terkecuali dengan *lifestyle* dalam hal kesehatan. Menjaga kesehatan merupakan faktor penting untuk kita dalam beraktifitas.

Dalam menjaga kesehatan, dapat di lakukan dengan cara yang pertama adalah dengan mulai dari hal yang kecil seperti membatasi konsumsi gula dalam kesehariannya. Yang kedua jangan melewatkan waktu makan yang dimana dapat menyebabkan rasa lapar dan rakus untuk makan berlebihan sesudahnya, dengan makan teratur dan mengelompokan makanan secara seimbang dari mulai karbohidrat, protein, lemak, dan serat. Yang ketiga adalah dengan mengganti bahan makanan dengan menggantinya dengan roti putih ataupun makanan yang berbahan dasar gandum. Yang keempat adalah masak di rumah. Dengan masak di rumah, kita dapat memerhatikan kandungan dari setiap makanan yang akan kita makan. Yang kelima adalah lakukan hal – hal sehat seperti minum air putih yang cukup, istirahat yang

cukup dan olahraga dengan teratur (Suryowati & Virdhani, 2020). Dengan olahraga yang teratur selain untuk menjaga kesehatan, olahraga memiliki banyak sekali manfaatnya salah satunya adalah menjadi *tren*. (Prasasti, 2020) menjelaskan bahwa olahraga pun sudah menjadi *tren* dan *lifestyle* di kalangan masyarakat Indonesia. Padatnya waktu dan sulit untuk membagi waktu menjadi suatu alasan *tren* olahraga terus berinovasi. Salah satu *tren* olahraga yang ada di masyarakat ialah *Bike To Work*. *Bike To Work* adalah gerakan moral yg lahir dari keprihatinan akan kemacetan, pemborosan energi & meningkatnya polusi yg akan berakibat pada degradasi kecerdasan & mental manusia Indonesia. Berawal dari sekelompok penggemar kegiatan sepeda gunung (Komunitas Jalur Pipa Gas) lahirlah Komunitas Pekerja Bersepeda (Bike to Work Community) yang kemudian dideklarasikan di Balai kota DKI Jakarta pada Agustus 2005 yang dihadiri kurang lebih 750 pesepeda dari berbagai komunitas (B2W Indonesia).



(Sumber : <https://site.tupperware.co.id/tupperware-men/community/Bike-To-Work-Indonesia>)

Gambar 1.1 Bike To Work Indonesia

Dengan hadirnya *tren* tersebut ternyata bersepeda banyak manfaatnya, (Kompas.com) dengan bersepeda yang rutin banyak manfaat yang bisa di dapatkan seperti sebagai moodbooster . (Cycling week) mengatakan bahwa dengan berolah raga bersepeda dapat membuat individu merasa bahagia. Dengan adrenalin dan endorfin yang dikeluarkan oleh tubuh, dapat mendorong mood seseorang menjadi lebih baik sehingga terpancar di wajah kegembiraan dan bisa membuat wajah menjadi lebih awet muda. Kemudian paru-paru yang lebih sehat, Dengan bersepeda organ-organ kita bisa bertransformasi menjadi kuat dan sehat. Selanjutnya adalah ramah pada sendi. Dengan bersepeda kaki kita akan bergerak terus menerus yang membuat sendi kita tidak menjadi kaku.

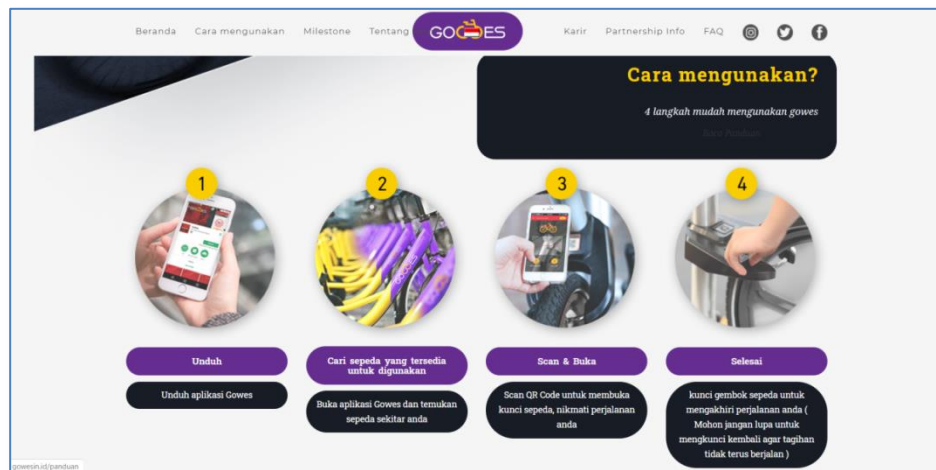
Melihat dari *tren* dan manfaat tersebut, di ciptakannya *Gowes* sebagai komoditas layanan *bike sharing* yang ciptakan oleh anak usaha M-Cash dari PT. Surya Teknologi Perkasa (Eka, 2018). *Gowes* itu artinya "*genjot ora genjot wis teles*", yang artinya dikayuh atau tidak dikayuh badannya basah. Dengan bersepeda tubuh membakar kalori dan membuat kita menjadi berkeringat, belum lagi kadang cuaca yang panas membuat keringat tambah deras mengucur.



(Sumber : <https://www.facebook.com/gowesbikesharing/>)

Gambar 1.2 Logo Gowes

Pengambilan nama *Gowes* bagi produk *Bike Sharing* ini bertujuan agar pengguna memiliki keuntungan badan menjadi lebih sehat, walau mungkin sedikit berkeringat, namun dengan semakin parahnya kemacetan dan polusi, alternatif bersepeda mungkin perlu dijajaki. Dengan aplikasi yang mudah digunakan dan teknologi kekinian Gowes menjadi alternatif pilihan moda transportasi murah dan bersahabat terhadap lingkungan, dan aplikasi Gowes sepenuhnya dibuat oleh putra-putra Indonesia yang ingin menunjukkan kemandirian dalam teknologi informasi, bahkan peta yang digunakan juga buatan sendiri bukan menggunakan aplikasi peta negara lain (Gowesin.id, 2020). Cara mudah dalam menggunakan Gowes dapat dilihat di **Gambar 1.3**.



(Sumber : <https://gowesin.id/>)

Gambar 1.3 Cara Menggunakan Layanan Gowes

Namun yang menjadi permasalahan dalam bersepeda adalah kualitas dari fasilitas itu sendiri seperti di Jabodetabek yang kurang memadai. (Pramudiarja, 2019) menjelaskan bahwa adanya alasan orang tidak mau bersepeda dan memakai jalur sepeda. Yang pertama ialah tidak selalu aman. Dikutip dari (Cycling week) alasan utama pesepeda butuh jalur pesepeda adalah untuk meningkatkan keamanan. Namun dalam kenyataan, berada di jalur sepeda tidak selalu lebih aman. Dicontohkan, saat melintas di persimpangan, pesepeda yang ingin lurus akan menghadapi situasi sulit ketika ada kendaraan bermotor yang memotong jalannya untuk berbelok. Tak lain karena posisi jalur sepeda selalu ada di jalur lambat, yakni paling kiri. Yang kedua ialah susah untuk steril. Demi menjaga jalur sepeda tetap steril, ada larangan bagi pengemudi kendaraan bermotor untuk masuk ke jalur sepeda. Di Jakarta dikenakan denda Rp 500.000 bagi yang melanggar, namun faktanya sulit

menemukan jalur sepeda yang benar-benar steril. Bahkan di beberapa tempat, jalur berwarna hijau ini kerap dipakai sebagai tempat parkir dan berjualan dapat terlihat pada **Gambar 1.4**.



(Sumber : <https://health.detik.com/kebugaran/d-4839803/5-alasan-banyak-pesepeda-ogah-pakai-jalur-sepeda>)

Gambar 1.4 Gambar Terhalangnya Jalur Sepeda

Yang ketiga ialah banyaknya lubang air atau selokan. Kenyamanan melintas di jalur sepeda juga kerap terganggu oleh lubang-lubang pembuangan air yang selalu ada di sisi jalan paling pinggir. Sepeda jenis *roadbike* dengan tapak roda sangat kecil sangat rawan terperosok bila tidak berhati-hati. Yang keempat ialah banyaknya hambatan di jalur sepeda juga berhubungan dengan kesulitan untuk melaju lebih cepat. Ketika ada pesepeda yang lebih lambat, pesepeda yang lebih cepat terpaksa harus keluar jalur karena ukuran jalur sepeda yang hanya sekitar 1,5 meter kurang

memungkinkan untuk menyalip dengan aman. Yang kelima dan yang terakhir ialah menyatu dengan trotoar. Desain jalur sepeda yang menyatu dengan trotoar juga membuat banyak pesepeda tidak mau melaju di jalurnya. Setiap kali melewati jalur yang tidak rata karena melewati perlintasan kendaraan, pesepeda harus melambat dan tak jarang harus turun dan sedikit mengangkat sepedanya untuk naik-turun trotoar.



(Sumber : <https://rmco.id/baca-berita/megapolitan/25426/jalur-sepeda-di-dki-banyak-dibangun-tapi-tak-ada-kebijakan-pendukung>)

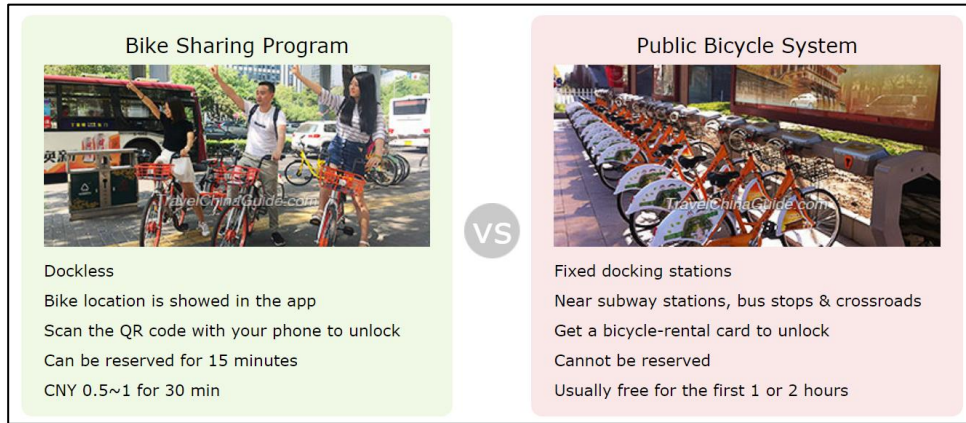
Gambar 1.5 Headline Rakyat Merdeka

Dari penjelasan tersebut dapat terlihat bahwa kurangnya fasilitas yang memang belum memadai di Jakarta untuk bersepeda. Bisa di buktikannya dengan adanya kecelakaan pada hari Sabtu, 28 Desember 2019 (Rakyat Merdeka) dimana melibatkan tujuh pesepeda dengan mobil *Avanza*. Jalur sepeda sudah ada namun

belum ada kebijakan pendukungnya. Kebijakan pendukung yang dimaksud ialah seperti parkir sepeda, aksesoris sepeda, fasilitas layanan lainnya bagi pesepeda, dan juga jalur pemisah antar pesepeda dan kendaraan lain juga harus jelas, tidak hanya cuman garis saja melainkan tembok pembatas seperti yang terlihat di luar negeri. Ada 3 macam jalur sepeda. Yang pertama ialah *bike path*, yaitu memberikan jalur sepeda dan pejalan kaki dalam satu jalur sama tinggi dengan meminimalkan persilangan keduanya. Yang kedua ialah *bike lane*, yaitu menyediakan jalur khusus bagi sepeda di jalan umum, sebaiknya dilengkapi pembatas fisik demi keselamatan. Yang ketiga *bike route*, yaitu menyediakan penggunaan sepeda bersama dengan lalu lintas pejalan kaki atau kendaraan bermotor, biasanya di ruas jalan dengan volume lalu lintas lebih rendah. Namun terlihat di Jakarta sangatlah kurang fasilitasnya.

Di negara lain sebut saja Tiongkok fasilitas untuk bersepeda sangatlah terjaga sehingga sangatlah berkembang dalam hal *Bike Sharing*. (Travel China Guide, 2019) Sejak akhir 2016, program berbagi sepeda telah berkembang pesat di Tiongkok dengan kecepatan yang mengesankan. Sepeda tanpa *dock* ini tampaknya telah menginvasi sebagian besar kota dalam semalam, termasuk Beijing, Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Xi'an, dan Hangzhou, dan mereproduksi pemandangan Tiongkok pada 1990-an sebagai Kerajaan Sepeda. Saat ini, ada lebih dari 30 operator yang menyediakan lebih dari 10 juta sepeda menghantam jalanan di China. Ini telah menjadi pilihan transportasi yang populer dan sehat untuk perjalanan jarak pendek. Armada sepeda berbagi dalam berbagai warna biasanya terlihat di jalan-jalan, termasuk oranye Mobike, ofo kuning, dan Hellobike putih dan biru. Saham sepeda

China juga pergi ke luar negeri dan muncul di beberapa negara barat, seperti AS, Inggris, Jepang, dan Singapura, dan menjadi kartu nama baru 'Made in China'.



(Sumber : <https://www.travelchinaguide.com/lifestyle/>)

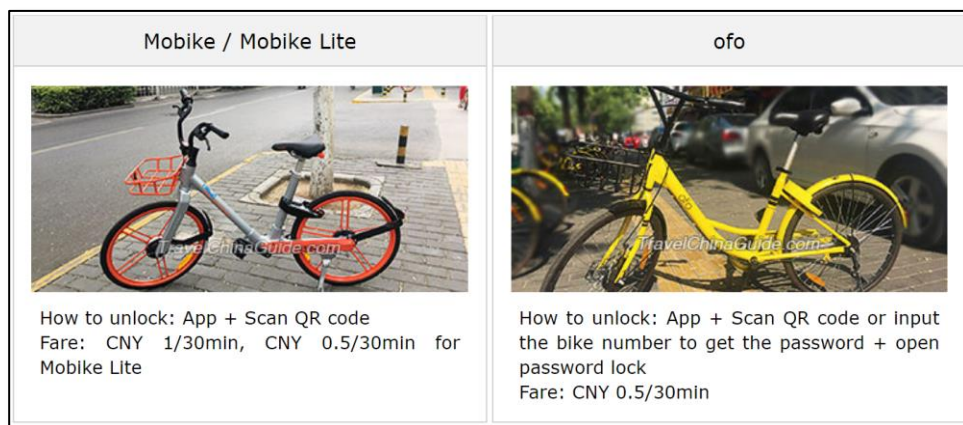
Gambar 1.6 Bike Sharing Program dan Public Bicycle System

Selain sepeda tanpa *dock*, ada juga sistem sepeda umum yang beroperasi sejak 2007 di beberapa kota besar di China. Yang pertama ialah Bike Sharing Program, dimana sistem peminjaman sepeda yang jenisnya tidak berada dalam *dock*. Untuk menggunakannya dengan cara mendownload aplikasi di *smartphone* kita terlebih dahulu dan top up sejumlah uang kemudian scan barcode QR Code yang berada di fisik sepedanya untuk menggunakannya. Yang kedua adalah *Public Bicycle System*. Memiliki Docking Station yang dimana banyak terdapat di dekat stasiun Subway, tempat pemberhentian bis, dan di sepanjang jalan. Untuk menggunakannya adalah dengan cara mendatangi agensi rental yang menyewakan sepeda tersebut untuk dapat menggunakan sepedanya lalu sepeda tersebut akan di bukakan dari *dock* dengan kartu dari agensi tersebut.

Fasilitas Bike Sharing sangat di pengaruhi oleh sistem yang mengelolanya. Pengguna biasanya memeriksa sepeda menggunakan keanggotaan atau kartu kredit / debit. Mereka kemudian dapat naik ke tujuan mereka dan memarkir sepeda di stasiun docking terdekat. Fasilitas Bike Sharing terasa nyaman, dimana memiliki kunci terintegrasi dan keranjang kargo dan biasanya termasuk persneling, fender dan lampu yang membuat bersepeda perkotaan aman dan menyenangkan. Banyak dari mereka diakses oleh aplikasi seluler, sehingga pengguna biasanya dapat menemukan sepeda terdekat dari mana pun pengguna berada.

Program berbagi sepeda dapat memperkenalkan orang-orang baru ke dalam perjalanan sepeda dengan menyediakan sepeda yang menyenangkan, aman, dan aman. Pengguna Bike Sharing berbeda dengan pengendara sepeda biasa. Dalam hal ini, mereka lebih cenderung ingin praktis, lebih muda usianya, memiliki pendapatan lebih rendah dan cenderung tidak memiliki sepeda atau kendaraan lainnya. Program berbagi sepeda juga berharga di kota-kota besar, dimana terdapat arus wisatawan yang tinggi di bulan-bulan tertentu sehingga menyediakan cara yang mudah dan menyenangkan bagi penduduk dan pengunjung untuk menggunakan sepeda untuk transportasi, apakah mereka sekedar berbelanja atau hanya berjalan-jalan santai. Bagian sepeda juga fleksibel, pengguna dapat menggunakan Bike Sharing untuk perjalanan pulang pergi, atau untuk penggunaan satu arah. Kemudahan Bike Sharing dapat dilihat oleh pengguna pergi bersama rekan kerjanya untuk menghadiri pertemuan makan siang, dan kembali menggunakannya untuk kembali ke kantor saat pada waktunya.

Di Tiongkok, terdapat dua Bike Sharing yang populer yaitu *Mobike* dan *Ofo*. Keduanya mengusung konsep yang sama yakni dengan aplikasi dan *scan barcode*. Cara membayarnya sangatlah *simple*, keduanya bisa menggunakan *We Chat*, *Apple Pay*, dan *Ali Pay*. Dengan *Bike Sharing* ini, dapat membuat perjalanan menjadi singkat dan nyaman terutama bagi orang yang nanggung untuk bekerja atau beraktifitas jika menggunakan transportasi seperti bis umum atau kereta bawah tanah. Dikarenakan jika menggunakan transportasi tersebut, letaknya biasanya berjarak antara rumah ataupun kantor mereka. Mengendarai sepeda menjadi suatu pilihan yang paling baik dan benar di jalan. Banyak pemilik mobil pribadi pun ikut bergabung menggunakan bike sharing ini untuk menghindari kemacetan lalu lintas serta bisa membantu mengurangi dampak polusi udara atau ramah lingkungan.



(Sumber : <https://www.travelchinaguide.com/lifestyle/>)

Gambar 1.7 Contoh Layanan Bike Sharing Yang Ada Di China

Statistik menyatakan bahwa lebih dari 10 juta sepeda telah diletakkan di kota-kota China. Kurangnya tempat parkir yang cukup, tidak heran melihat sepeda berbagi kerumunan di sekitar trotoar, stasiun kereta bawah tanah, dan halte bus, terutama di daerah yang ramai, yang mempengaruhi citra kota dan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Beberapa pemerintah kota telah mendesak operator untuk mengontrol jumlah sepeda. Dengan melihat banyaknya jumlah sepeda dan kegemaran orang untuk bersepeda tersebut, pemerintah China membuat jalan bebas hambatan khusus sepeda di ibukota China, Beijing. Jalan tersebut membentang 6,5 kilometer dari distrik Changping ke Shangdi di distrik Haidan. Ada delapan pintu masuk dan keluar di sepanjang Bikeway. Di setiap pintu masuk, tersedia banyak tempat parkir sepeda. Para pengendara memiliki batas kecepatan maksimum 15 km per jam. Sesuai namanya, jalur itu hanya terbuka untuk mereka yang menggunakan sepeda, bukan skuter, sepeda listrik, sepeda motor, atau kendaraan lain. Pejalan kaki juga dilarang masuk. *Bikeway* ini diharapkan dapat mengurangi perjalanan antara kedua area, dari 40 menit menjadi 26 menit. Ini juga akan mengurangi tekanan lalu lintas, sambil mempromosikan lebih banyak perjalanan hijau di kota (Suriawati, 2019).



(Sumber : <https://www.travelchinaguide.com/lifestyle/>)

Gambar 1.8 Jalur Bebas Hambatan Khusus Sepeda

Melihat kondisi jalan bagi pesepeda di Jakarta yang sudah di jelaskan di atas sangatlah berbeda jauh dengan kondisi pesepeda di China yang dimana hingga membuat jalan bebas hambatan khusus bagi pesepeda. Jakarta dan China sama-sama memiliki perusahaan Bike Sharing. Jika melihat kondisi jalanan dan fasilitas bagi pesepeda, keduanya sangatlah jauh perbedaannya. Maka dari itu, di perlukannya penelitian faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi seseorang untuk tetap menggunakan *Gowes*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan oleh penulis, dapat disimpulkan bahwa kondisi jalur sepeda di Jakarta sangatlah berbanding terbalik dengan kondisi jalur sepeda di China. Dengan kata lain China sudah sangat

mendukung fasilitas bagi pesepeda. Banyak orang di China sangat menggemari bersepeda karena memang kondisi fasilitas dari jalur sepeda itu sendiri sudah sangatlah mendukung. Jakarta yang fasilitas jalur sepedanya masih sangat tidak mendukung perlu mengambil tindakan untuk mencontoh dari fasilitas negara maju tersebut.

Gowes merupakan aplikasi *Bike Sharing* yang diciptakan untuk menekan angka polusi udara dan kemacetan di ibukota. Berawal dari sekedar ujicoba di Monas, Gowes sekarang sudah hadir di beberapa Universitas di Jakarta dan sekitarnya. Gowes juga diduga dapat mengikuti jaman perkembangan *tren* dari negara-negara maju yang sudah mengutamakan dampak lingkungan sekitar agar ramah lingkungan.

Berdasarkan penelitian dari Yingyu, Wenjie Yi, Yuanyue Feng, dan Jia Liu (2018) dalam jurnal “ Understanding the Intention to Use Commercial Bike-sharing Systems: An Integration of TAM and TPB “ menyatakan bahwa faktor yang mempengaruhi *Intention* seseorang yaitu *Perceived Usefulness*, *Attitude*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavior Control* sementara faktor yang mempengaruhi *Attitude* untuk dalam melakukan *Intention* untuk penggunaan yaitu *Perceived Usefulness* dan *Perceived Ease of Use*. Faktor yang mempengaruhi *Perceived Usefulness* untuk mempengaruhi *Attitude* yaitu *Perceived Ease of Use*.

Menurut (Yu, Yi, Feng, & Liu, 2018) *Perceived Usefulness*, didefinisikan sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa penggunaan sistem atau teknologi tertentu akan meningkatkan produktifitas dalam beraktivitas. *Perceived Usefulness* juga dapat dilihat sebagai sejauh mana penggunaan teknologi dianggap berguna dan bermanfaat. (Wang, Wang, Wang, Wei, & Wang, 2018).

Perceived Ease of Use didefinisikan sebagai tingkat di mana pengguna percaya bahwa penggunaan produk atau jasa dapat digunakan tanpa membutuhkan usaha yang lebih (Yu, Yi, Feng, & Liu, 2018). *Perceived Ease of Use* juga menekankan dimana pengguna mengakui bahwa mengadopsi produk atau layanan tidak membutuhkan usaha (Cheng, OuYang, & Liu, 2019).

Menurut (Wang, Wang, Wang, Wei, & Wang, 2018) *Attitude* didefinisikan sebagai preferensi pengguna saat menggunakan produk atau jasa. *Attitude* juga didefinisikan sebagai sejauh mana evaluasi positif atau negatif seseorang terhadap menyikapi perilaku (Cheng, OuYang, & Liu, 2019).

Subjective Norm didefinisikan sebagai persepsi individu tentang tekanan sosial terhadap perilaku tertentu dimana tekanan berasal dari orang tua, teman, dan lingkungan sekitar (Yu, Yi, Feng, & Liu, 2018). Menurut (Cai, Long, Li, Liang, Wang, & Ding, 2019) *Subjective Norm* mengacu pada tekanan sosial yang dirasakan untuk melakukan sesuatu perilaku.

(Chen, Using the sustainable modified TAM and TPB to analyze the, 2016) menganggap bahwa *Perceived Behavior Control* adalah sebagai persepsi bahwa seseorang memiliki kemampuan untuk memperoleh sumber daya yang dimana saling berhubungan. *Perceived Behavioral Control* mengacu pada tingkat kemampuan dan kontrol yang dirasakan seseorang atas perilaku tertentu (Yu, Yi, Feng, & Liu, 2018).

Menurut (Noblin, Wan, & Fottler, 2013) *Intention* didefinisikan sebagai perilaku kesediaan untuk mengadopsi dan menggunakan produk ataupun jasa di masa depan. *Intention* juga dapat didefinisikan sebagai kemungkinan seseorang untuk menggunakan produk ataupun jasa (Choi & Kim, 2016).

Berdasarkan pemaparan rumusan masalah, yang akan diteliti dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Apakah *Perceive Usefulness* memiliki pengaruh positif terhadap *Intention* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
2. Apakah *Perceive Usefulness* memiliki pengaruh positif terhadap *Attitude* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
3. Apakah *Perceive Ease of Use* memiliki pengaruh positif terhadap *Attitude* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
4. Apakah *Perceive Ease of Use* memiliki pengaruh positif terhadap *Perceived Usefulness* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
5. Apakah *Attitude* memiliki pengaruh positif terhadap *Intention* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
6. Apakah *Subjective Norm* memiliki pengaruh positif terhadap *Intention* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
7. Apakah *Perceived Behavior Control* memiliki pengaruh Positif terhadap *Intention* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.

Sehingga berdasarkan rumusan masalah diatas, judul dari penelitian ini adalah “Analisis *Perceived Usefulness*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavior Control* Terhadap *Intention* dan Faktor – Faktor yang Mempengaruhi *Attitude* Konsumen dalam Menggunakan Aplikasi Gowes”.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Perceive Usefulness* terhadap *Intention* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Perceive Usefulness* terhadap *Attitude* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Perceive Ease of Use* terhadap *Attitude* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Perceive Ease of Use* terhadap *Perceived Usefulness* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.
5. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Attitude* terhadap *Intention* konsumen dalam menggunakan aplikasi Gowes.

6. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Subjective Norm* terhadap *Intention* dalam menggunakan aplikasi Gowes.
7. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif *Perceived Behavior Control* terhadap *Intention* dalam menggunakan aplikasi Gowes.

1.4 Batasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menetapkan Batasan – Batasan ruang lingkup penelitian yang didasari atas masalah dan tujuan penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya. Adapun Batasan penelitiannya sebagai berikut :

1. Dalam penelitian ini, variable yang digunakan oleh peneliti hanya terbatas dengan enam variabel, yaitu *Perceived Usefulness, Attitude, Perceived Ease of Use, Subjective Norm, Perceived Behavior Control*, dan *Intention*.
2. *Sampling unit* yang ada dalam penelitian ini laki – laki dan perempuan dengan usia minimal 20 tahun yang mengetahui aplikasi Gowes dan mengetahui cara menggunakannya, tetapi belum pernah menggunakannya.
3. Penyebaran kuesioner akan dilakukan secara *online* baik untuk *pilot test* maupun *main test*, dengan membuat kuesioner

melalui *google form* dan akan disebar melalui Line,Whatsapp dan Instagram.

4. Peneliti akan menggunakan *software* SPSS versi ke-25 yang bertujuan untuk melakukan uji validitas, uji reabilitas, uji kecocokan model, dan uji hipotesis penelitian.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

Peneliti berharap penelitian ini akan bermanfaat bagi pembaca untuk menambah literatur terkait dengan pengaruh *Perceived Ease of Use* terhadap *Perceived Usefulness*, *Perceived Usefulness* dan *Perceived Ease of Use* terhadap *Attitude*, *Perceived Usefulness*, *Attitude*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavior Control* serta implikasinya terhadap *Intention* pada aplikasi Gowes.

2. Manfaat Praktis

Peneliti berharap penelitian ini akan bermanfaat untuk perusahaan Gowes. Di samping itu, dengan adanya penelitian ini, peneliti berharap Gowes dapat mengetahui strategi apakah yang tepat agar aplikasi Gowes ini dapat bertahan di Indonesia.

1.6 Sistematika Penulisan Skripsi

BAB I PENDAHULUAN

Dalam penelitian ini, BAB I berisi tentang salah satu aspek di dalam lifestyle yaitu kesehatan dimana dijelaskan salah satu cara menjaga kesehatan yakni berolahraga dengan teratur. Olahraga yang dimaksud adalah bersepeda yang menjadi tren masa kini. Tren bersepeda memerlukan fasilitas yang memadai dan terlihat di masyarakat masih banyak fasilitas untuk menunjang jalur sepeda masih belum memadai. Dengan di keluarkannya layanan *Bike Sharing* maka muncul masalah intensi untuk menggunakan layanan tersebut yang tertera pada rumusan masalah sehingga memunculkan pertanyaan penelitian beserta tujuan dari penelitian ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada BAB II di penelitian ini, berisikan mengenai teori – teori pendukung yang bertujuan untuk mendukung variabel yang digunakan didalam penelitian ini seperti *Technology Acceptance Model*, *Theory of Planned Behavior* serta penjelasan dari variabel yang digunakan yaitu *Perceived Usefulness*, *Perceived Ease of Use*, *Attitude*, *Subjective Norms*, *Perceived Behavior Control*, dan *Intention*. Pada akhirnya, konsep – konsep yang ada akan digunakan sebagai fondasi dasar untuk membentuk suatu hipotesis yang akan diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

BAB III dalam penelitian ini akan diisi dengan metodologi penelitian yang akan dibuka dengan gambaran secara umum terkait dengan objek penelitian yang akan

digunakan dalam hal ini adalah aplikasi Gowes, setelah menceritakan gambaran umum dari objek penelitian tersebut maka akan dilanjutkan dengan desain penelitian, ruang lingkup penelitian, identifikasi variabel penelitian, tabel definisi operasional, dan teknik untuk menganalisis data yang ada.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam BAB IV, akan dimulai dengan deskripsi hasil penelitian yang membahas tentang profil responden yang valid melalui analisis data secara teknis dan mendalam serta secara umum menjelaskan tentang hasil dari kuisioner yang dibagikan dan akan dikaitkan dengan teori yang pada akhirnya akan diimplikasikan kedalam aspek manajerial.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Di BAB V ini, akan berisikan mengenai kesimpulan peneliti yang didasari BAB sebelumnya, baik dari pengolahan data dan hal yang lainnya, selain berisi tentang kesimpulan yang didapat, pada BAB ini peneliti juga akan memberikan saran untuk objek yang diteliti khususnya aplikasi Gowes dan saran untuk penelitian selanjutnya agar penelitian ini dapat dikembangkan.