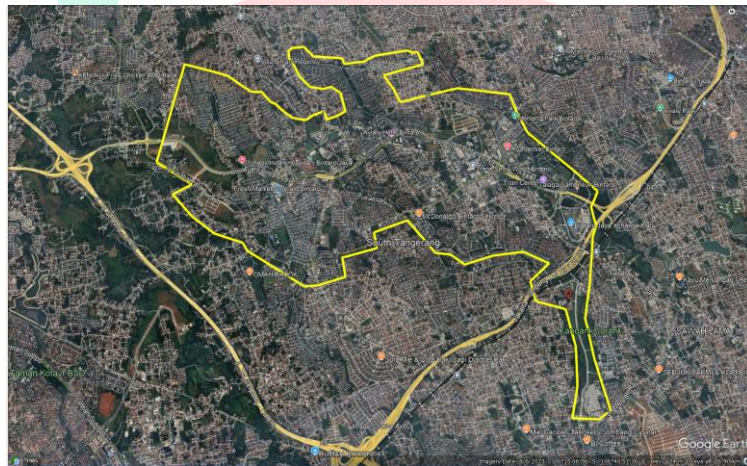


BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

Objek penelitian adalah penelitian tentang seseorang, objek, atau kegiatan dengan variasi tertentu yang dipilih oleh peneliti untuk dipelajari dan mengambil kesimpulan (Sugiyono, 2018). Pada penelitian ini Objek yang diteliti merupakan masyarakat umum dengan pengetahuan mengenai moda mobilitas mikro beam pada Kawasan Bintaro Jaya. Gambar 3.1 merupakan gambar tempat dan batasan wilayah penelitian. Lokasi tersebut merupakan kawasan yang memiliki moda mobilitas mikro bersama Beam Mobility beserta kawasan pemukiman di sekitarnya. Pada gambar 3.2 merupakan gambar objek penelitian yaitu moda mobilitas mikro bersama Beam Rover pada kawasan Bintaro Jaya.



Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian
(Dokumentasi Pribadi 2024)



Gambar 3. 2 Beam Mobility
(Dokumentasi Pribadi, 2024)

3.2 Variabel Penelitian

3.2.1 Variabel Moderat

Variabel moderat terdiri dari karakteristik sosiodemografi responden yang dapat diteliti yaitu Jenis Kelamin (Laki-laki dan Perempuan), Usia (Di bawah 16, 17 – 30, 31 – 40, 41 – 50, di atas 51), dan Pekerjaan (Pelajar/Mahasiswa, Karyawan Swasta, Wiraswasta, Pegawai Negeri, Lainnya).

3.2.2 Variabel Utama

Variabel utama dari model TAM adalah *Perceived Usefulness* atau Persepsi Kemanfaatan Penggunaan (PU), *Perceived Ease of Use* atau Persepsi Kemudahan Penggunaan (PEU), *Behavioral Intention to Use* atau Niat Perilaku untuk Menggunakan (BI), dan *Actual System Use* atau Penggunaan Aktual (ASU).

3.2.3 Variabel Eksternal

Peneliti menambahkan 1 variabel eksternal yaitu Kesadaran Lingkungan (EA). Istilah ‘transportasi berkelanjutan’ mengacu pada bentuk transportasi yang hemat energi, seperti mobil listrik (Dominković et al., 2018). Kendaraan listrik telah muncul sebagai model keberlanjutan dan penghormatan terhadap lingkungan, karena tidak mengeluarkan zat berbahaya ke udara, tidak seperti kendaraan pembakaran internal konvensional (Sanguesa et al., 2021).

Dapat disimpulkan bahwa indikator kesadaran lingkungan dapat mempengaruhi pemikiran individu tentang penggunaan sistem yang dapat mengurangi permasalahan lingkungan sekitar mereka. Dalam konteks penelitian ini, beam dipersepsikan sebagai moda mobilitas mikro ramah lingkungan yang tidak mengeluarkan polusi sehingga bagus untuk lingkungan. Jika orang tersebut percaya bahwa menggunakan moda mobilitas mikro beam dapat mengurangi polusi udara pada lingkungan mereka, orang tersebut akan cenderung menggunakannya.

3.3 Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan suatu pendapat atau dugaan yang bersifat sementara. Selain itu, hipotesis juga dapat diartikan sebagai suatu kemungkinan jawaban dari masalah yang diajukan.

Berlandaskan pada teori TAM yang dikembangkan oleh (Fred D. Davis, 1989). Dalam model ini persepsi kebermanfaatan merujuk pada sejauh mana suatu teknologi atau aplikasi dapat memberikan manfaat yang signifikan. Di sisi lain, minat perilaku mengacu pada keinginan atau niat seseorang untuk menggunakan teknologi tersebut secara berkelanjutan. Ketika pengguna transportasi melihat bahwa penggunaan moda mobilitas mikro beam dapat membantu efisiensi dan produktifitas mereka dalam melakukan perjalanan, mereka akan lebih termotivasi untuk mengintegrasikan teknologi tersebut dalam operasi sehari-hari mereka. Berdasarkan kerangka teori tersebut, hipotesis yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

Hipotesis 1 (H₁): Adanya pengaruh dari Persepsi Kemanfaatan Penggunaan terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan pada penerimaan moda mikromobilitas mikro Beam.

Minat perilaku dalam penggunaan merujuk pada keinginan atau niat seseorang untuk terus memanfaatkan teknologi secara konsisten. Ketika individu merasa bahwa moda mobilitas mikro Beam sederhana dan tidak sulit digunakan, mereka cenderung memiliki dorongan yang lebih kuat untuk mempertahankan penggunaannya. Dalam konteks transportasi, penggunaan moda mobilitas mikro beam yang mudah dipelajari dan mudah digunakan secara operasional membangun niat untuk menggunakan moda tersebut. Berdasarkan kerangka teori tersebut, hipotesis yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

Hipotesis 2 (H₂): Adanya pengaruh dari Persepsi Kemudahan Penggunaan terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan pada penerimaan moda mikromobilitas mikro Beam.

Akses informasi yang mudah dan lebih luas membuat kesadaran mengenai masalah lingkungan dan iklim yang dihadapi dunia semakin meningkat, masyarakat semakin peduli terhadap keberlanjutan dan isu-isu lingkungan secara keseluruhan. Untuk menggambarkan kekhawatiran yang semakin meningkat ini, skuter listrik bersama yang merupakan kendaraan listrik bebas emisi berkontribusi dalam pengurangan emisi gas rumah kaca. Hal ini dianggap penting untuk menambahkan model yang diusulkan sebuah variabel yang mencerminkan tanggung jawab lingkungan dari calon pengguna sistem skuter listrik bersama (Kopplin et al., 2021). Sehingga berdasarkan penelitian (Kopplin et al., 2021) Layanan skuter listrik bersama dinilai sebagai transportasi ramah lingkungan. Berdasarkan kerangka teori tersebut, hipotesis yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

Hipotesis 3 (H₃): Adanya pengaruh dari Kesadaran Lingkungan terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan pada penerimaan moda mikromobilitas mikro Beam.

Niat perilaku mengacu pada keinginan atau komitmen individu untuk melakukan suatu tindakan tertentu. Dalam konteks teknologi, niat perilaku biasanya diukur berdasarkan seberapa besar seseorang berencana untuk menggunakan sistem atau teknologi tertentu. Niat perilaku dipandang sebagai indikator utama penggunaan aktual. Dengan kata lain, semakin kuat niat seseorang untuk menggunakan teknologi, semakin tinggi kemungkinan mereka akan benar-benar menggunakannya. Hubungan ini didasarkan pada anggapan bahwa niat mendorong seseorang untuk bertindak, selama tidak ada hambatan eksternal yang signifikan. Berdasarkan kerangka teori tersebut, hipotesis yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

Hipotesis 4 (H₄): Adanya pengaruh dari Niat Perilaku untuk Menggunakan terhadap Penggunaan Aktual pada penerimaan moda mikromobilitas mikro Beam.

3.4 Pengumpulan Data

Pada pengumpulan data pada penelitian ini, data yang digunakan untuk menunjang penelitian adalah sebagai berikut:

3.4.1 Data Primer

Data primer merupakan kebutuhan data yang di survei langsung oleh peneliti. Data primer yang di survei dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kuisisioner Metode TAM

Penelitian ini memiliki sumber data dari survei dengan cara mengisi kuisisioner melalui *googleform* yang akan disebar kepada 100 orang masyarakat umum yang dipilih secara acak dengan pengetahuan mengenai moda mobilitas mikro bersama *Beam Mobility*. Skala Likert melibatkan sejumlah pertanyaan yang dirancang untuk mengukur perilaku individu, di mana setiap pertanyaan diikuti oleh lima opsi jawaban untuk dipilih oleh responden, sangat setuju, setuju, tidak memutuskan, tidak setuju, dan sangat tidak setuju (Likert, 1932). Dari respon yang diberikan oleh responden pada kuisisioner, akan didapatkan sejumlah variabel yang mempengaruhi penerimaan moda mobilitas mikro beam.

2. Observasi Layanan Beam

Observasi langsung kelapangan untuk meninjau apakah layanan beam pada kawasan Bintaro Jaya sudah maksimal dengan membandingkan layanan mobilitas mikro pada jurnal yang dikeluarkan oleh NACTO mengenai *Guidelines for Regulating Shared Micromobility*.

3.4.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah pendukung dari data primer. Data sekunder didapatkan berlandaskan jurnal acuan, literatur, dan peta kawasan yang berhubungan dengan penelitian

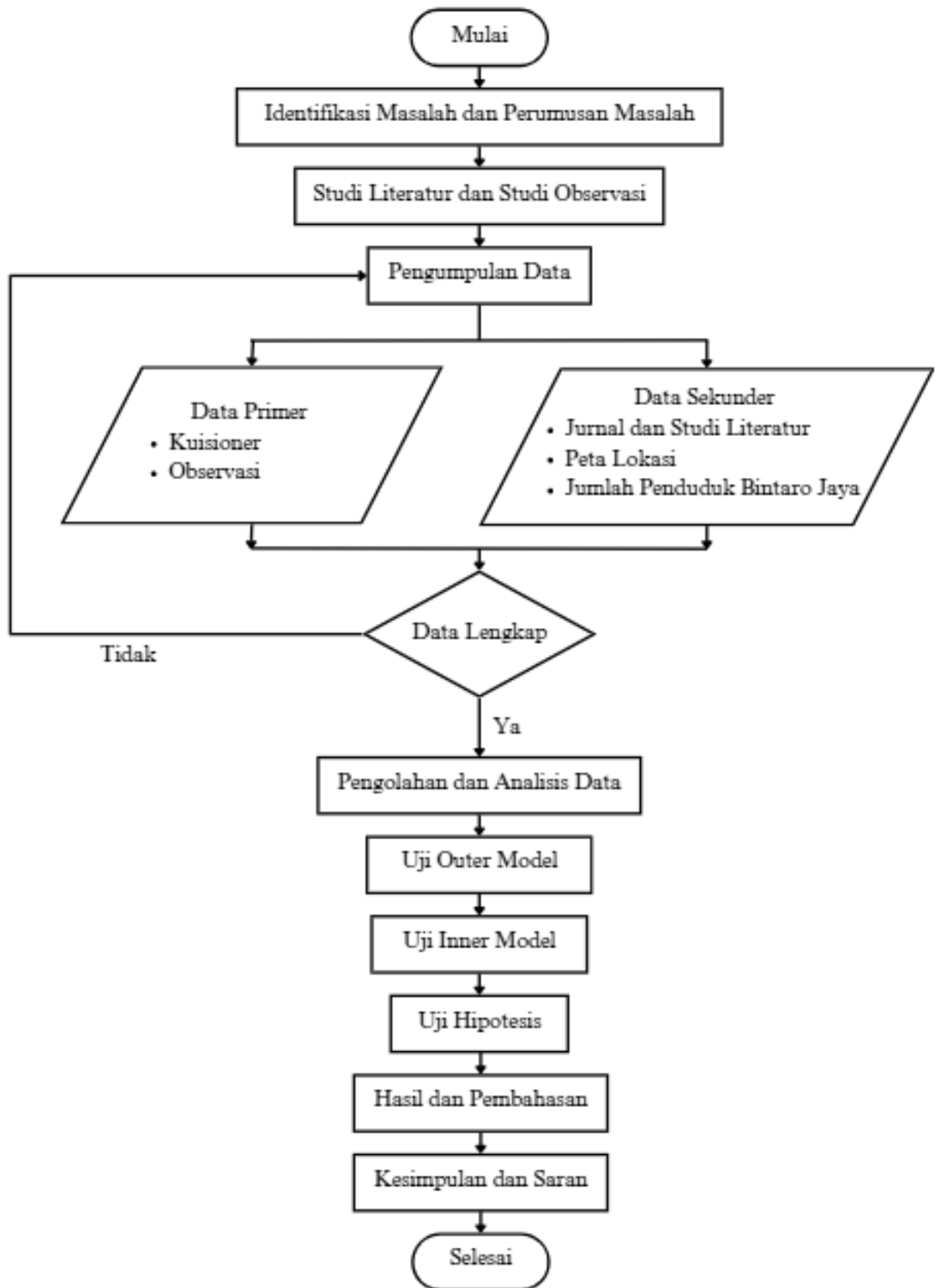
3.5 Pengolahan Data

Pengolahan data pada penelitian ini dengan mengumpulkan hasil observasi langsung dilapangan dan kuisisioner yang telah diisi responden yang kemudian dianalisa menggunakan SEM PLS dibantu dengan perangkat lunak SmartPLS untuk mencari faktor-faktor yang mempengaruhi responden

terhadap penerimaan moda mobilitas mikro beam. Pengolahan data dilakukan secara sistematis dan komprehensif melalui berbagai tahap berikut:

1. Merekapitulasi hasil data kuisisioner dan observasi.
2. Menganalisis karakteristik responden pengisi kuisisioner, karakteristik sosiodemografi, dan karakteristik perjalanan.
3. Menganalisis perbandingan pengelolaan standar mobilitas mikro milik NACTO (Guidelines for Regulating Shared Micromobility Section 1 Guidelines for Regulating Shared Micromobility, 2019) dengan layanan moda mobilitas mikro Beam.
4. Mengolah hasil kuisisioner skala likert menggunakan analisis *Structural Equation Model Partial Least Square* (SEMPLS), dengan bantuan SmartPLS 4.
5. Menganalisis model pengukuran SEMPLS atau *outer model* di mana terdapat pengujian *convergent validity*, *discriminant validity*, *average variance extracted*, dan uji reabilitas.
6. Menganalisis model struktural SEMPLS atau *inner model* di mana terdapat perhitungan *R-Square*, *f-square*, dan *Q-Square*.
7. Menganalisis hasil uji hipotesis yang dilihat dari nilai *T-Statistics* dan *P-Value* dengan taraf signifikansi sebesar 5%.

3.6 Bagan Alir



Gambar 3. 3 Diagram Alir