



# 14.82%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 30 JAN 2025, 2:03 PM

## Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

**IDENTICAL** 0.74%    **CHANGED TEXT** 14.08%    **QUOTES** 2.05%

## Report #24589331

“BAB I PENDAHULUAN” 1.1 “Latar Belakang” Tren urbanisasi atau perpindahan penduduk ke wilayah perkotaan terus mengalami peningkatan di Indonesia, banyak orang memilih untuk tinggal di perkotaan karena beragam peluang ekonomi dan sosial yang ditawarkan. Lebih dari separuh populasi global saat ini tinggal di wilayah perkotaan. Organisasi Kesehatan Dunia memperkirakan bahwa populasi di perkotaan akan terus bertambah lebih dari 1,5% per tahun hingga tahun 2030. Konsekuensi yang mungkin timbul dari hal ini adalah meningkatnya kemacetan lalu lintas, polusi, dan kebisingan, namun juga basis pelanggan yang lebih besar dan peluang bisnis untuk skala ekonomi . **63**

Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang emisi udara terbesar, baik gas rumah kaca maupun polutan udara . Intensitas CO<sub>2</sub> menurut lapangan usaha (ton CO<sub>2</sub>e per miliar rupiah) pada tahun 2022, sektor transportasi mewakili 162,64 ton emisi gas rumah kaca yang tersebar di Indonesia . Untuk mengatasi masalah ini, dibutuhkan sistem transportasi perkotaan yang lebih ramah lingkungan. Transportasi perkotaan mencakup berbagai sarana dan sistem yang digunakan untuk memudahkan mobilitas di dalam kota.

**47** Sistem ini melibatkan berbagai moda transportasi, mulai dari angkutan umum, kendaraan pribadi, hingga transportasi non-bermotor seperti berjalan kaki atau bersepeda. Kendaraan listrik muncul sebagai solusi yang menjanjikan untuk mengurangi polusi dan emisi karbon, karena menawarkan alternatif yang lebih bersih dan efisien (Cleophas et al., 2019) (Fan

et al., 2018) (BPS, 2024) dibandingkan dengan kendaraan berbahan bakar fosil, dan berpotensi memperbaiki kualitas udara serta menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih sehat. **15** Kendaraan listrik merupakan kendaraan yang bergerak menggunakan motor listrik yang ditenagai oleh sumber energi listrik seperti baterai. Kendaraan ini tidak memanfaatkan bahan bakar fosil seperti bensin atau diesel untuk menghasilkan daya, sehingga lebih ramah lingkungan karena tidak mengeluarkan emisi gas buang langsung. Contoh kendaraan listrik meliputi mobil listrik, sepeda motor listrik, bus listrik, serta berbagai jenis kendaraan lain yang menggunakan listrik sebagai sumber tenaganya. Salah satu kendaraan listrik yang sedang populer yang dapat digunakan masyarakat umum yaitu skuter listrik atau biasa disebut Beam. Mobilitas mikro Beam merupakan perusahaan penyedia skuter listrik yang memungkinkan pengguna untuk menyewa skuter listrik secara fleksibel untuk perjalanan jarak pendek di area perkotaan. Keunggulan Beam antara lain adalah kemudahan akses, ramah lingkungan, dan membantu mengurangi emisi karbon dalam skala kecil. Dengan adanya Beam, masyarakat dapat melakukan perjalanan singkat tanpa menambah beban polusi udara, sehingga secara keseluruhan membantu mengurangi dampak negatif mobilitas perkotaan terhadap lingkungan. Namun dari sekian banyak keunggulan masih terdapat masalah yang hadir dari Beam ini. Penggunaan skuter listrik Beam di beberapa wilayah Indonesia masih belum sepenuhnya efektif, terutama pada Kawasan Bintaro Jaya. Hal ini disebabkan oleh sejumlah masalah yang dirasakan pengguna maupun lingkungan sekitar, diantaranya terdapat kekhawatiran terhadap 2 keselamatan pengguna di mana mobilitas mikro Beam ini tidak memiliki fitur seperti lampu sein, kaca spion, dan klakson. Terjadi banyak kecelakaan yang ditimbulkan oleh beam ini akibat lolosnya kendaraan yang sudah tidak layak disewakan atau sudah tidak memiliki performa yang bagus baik dari sisi pengereman, kekuatan ban, lampu, dan lain- lainnya. Masalah lain yang ditimbulkan oleh mobilitas mikro Beam ini yaitu ketidakdisiplinan pengguna di mana banyak yang sering meninggalkan armada Beam mereka di luar zona parkir yang telah ditentukan. Sehingga, dapat

mengganggu kenyamanan pejalan kaki, terutama bagi penyandang disabilitas. Pelanggan Beam juga menyuarakan kekhawatiran tentang biaya sewa yang terlalu tinggi dan saldo yang diturunkan lebih dari yang seharusnya. 52 Sehingga penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna terhadap penerimaan moda mobilitas mikro Beam. 46 Kendaraan mobilitas mikro listrik yang merupakan transportasi masa depan yang harus menjadi pilihan agar udara kota tetap bersih dan ramah lingkungan. 10 27 43 1.2

“Rumusan Masalah” Rumusan masalah dari penelitian ini adalah : 1. Bagaimana karakteristik responden terhadap moda mobilitas mikro Beam? 2. Apakah layanan beam pada kawasan Bintaro Jaya sudah memenuhi standar pengelolaan mobilitas mikro? 3. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi responden terhadap penerimaan moda mobilitas mikro Beam? 1.3 “Tujuan Penelitian” Tujuan Penelitian 1. Untuk mengetahui karakteristik responden terhadap moda mobilitas mikro Beam. 2. Untuk mengetahui apakah layanan beam pada kawasan Bintaro Jaya sudah memenuhi standar pengelolaan mobilitas mikro. 3. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi responden terhadap penerimaan moda mobilitas mikro Beam. 1.4 “Manfaat Penelitian Penelitian ini memiliki manfaat yaitu: 1. Memberikan informasi mengenai karakteristik responden terhadap moda mobilitas mikro Beam. 2. Memberikan informasi mengenai standarisasi layanan mobilitas mikro. 3. Memberikan informasi mengenai faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi responden terhadap penerimaan moda mobilitas mikro Beam. 1.5 “Batasan Masalah” 1. Ruang lingkup penelitian terbatas pada moda mobilitas mikro Beam yang ada pada Kawasan Bintaro Jaya yang dipetakan oleh peneliti. 2. Peneliti menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menyebarkan kuesioner melalui Googleform . 3. Acuan standar pengelolaan mobilitas mikro diambil dari jurnal Pedoman Pengaturan Mobilitas Mikro Bersama oleh NACTO. 4. Untuk pengujian seluruh hipotesis dalam penelitian ini menggunakan metode analisis Component Based SEM 4 dan Tools yang digunakan pada penelitian ini adalah SmartPLS. 10 27 40 1.6

19 “Sistematika Penulisan 10 27 40 BAB I Pendahuluan, bagian ini berisi mengenai latar belakang penelitian ini dilakukan, rumusan masalah, tujuan

penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan. BAB II Tinjauan Pustaka, bagian ini berisi mengenai tinjauan teoritis tentang transportasi perkotaan berkelanjutan, mobilitas mikro bersama, beam mobility, Pedoman Pengaturan Mobilitas Mikro, Technology Acceptance Model (TAM), Structural Equation Modeling Partial Least Square (SEMPLS), SmartPLS, metode penarikan sampel dan penelitian terdahulu mengenai mobilitas mikro beam dan metode TAM. BAB III Metode Penelitian, Metode Penelitian, bagian ini berisi mengenai objek penelitian, variabel penelitian, hipotesis penelitian, pengumpulan data, pengolahan data, dan bagan alir penelitian. BAB IV Hasil dan Analisis Penelitian, bagian ini berisi mengenai hasil dari penelitian yang diteliti dengan metode maupun dengan menggunakan software pembantu yang relevan. BAB V Penutup, berisi kesimpulan praktikan yang merupakan hasil rangkuman dari analisis kerja pada bagian sebelumnya serta saran- saran yang diperlukan. 6 “BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1 “Transportasi Perkotaan Berkelanjutan Transportasi perkotaan berkelanjutan merupakan suatu metode untuk mengembangkan sistem transportasi yang hemat energi, ramah lingkungan, dan mampu meningkatkan taraf hidup masyarakat perkotaan. Prinsip dasar dari sistem ini adalah mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dengan cara meminimalkan penggunaan kendaraan pribadi, mendorong penggunaan angkutan umum, dan mengintegrasikan moda transportasi aktif, seperti berjalan kaki dan bersepeda . Sustainable Urban Transport bertujuan untuk mencapai keseimbangan antara mobilitas dan kelestarian lingkungan dalam wilayah perkotaan padat yang disebabkan salah satunya akibat urbanisasi. Urbanisasi yang terjadi diperkotaan membuat peningkatan penggunaan kendaraan bermotor. Hal ini dapat menghasilkan tingginya emisi karbon dan polusi udara. Penelitian oleh menunjukkan bahwa negara-negara berkembang menghadapi tantangan dalam mengurangi emisi CO<sub>2</sub> akibat urbanisasi yang cepat. Transportasi perkotaan berkelanjutan mengutamakan pengurangan emisi dengan menggunakan energi terbarukan dan peningkatan efisiensi transportasi umum . Energi terbarukan, seperti kendaraan listrik, berperan penting dalam mendukung transportasi perkotaan berkelanjutan dengan mengurangi emisi karbon

dan mendukung efisiensi energi. Integrasi kendaraan listrik (Banister, 2008) (Shiftan et al., 2003) (Wu et al., 2016) (Barth & Boriboonsomsin, 2008) dengan transportasi umum, seperti bus dan kereta berbasis energi terbarukan, menciptakan jaringan mobilitas yang lebih bersih dan ramah lingkungan. Selain itu, moda transportasi inovatif seperti skuter listrik, sepeda listrik, dan kendaraan berbagi juga membantu mengurangi kemacetan dan polusi udara. Dengan infrastruktur yang memadai dan kolaborasi antar pihak, energi terbarukan dapat mengoptimalkan transportasi perkotaan yang inklusif dan berkelanjutan.

## 2.2 “Mobilitas Mikro Bersama

Mobilitas mikro bersama merupakan layanan transportasi berbasis bersama atau berbagi di mana kendaraan yang dicangkup yaitu kendaraan ringan seperti sepeda, sepeda listrik, dan skuter listrik yang dapat diakses di tempat umum dalam waktu singkat. Mobilitas mikro bersama didukung dengan teknologi masa kini, di mana pengguna bisa menyewa kendaraan melalui aplikasi yang tersedia. Hal ini memberikan solusi mobilitas ramah lingkungan di area perkotaan. Selain menjadi alternatif bagi transportasi pribadi, layanan ini memiliki potensi untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, menurunkan emisi karbon, dan meningkatkan efisiensi penggunaan ruang.

Moda mobilitas mikro bersama yang umum meliputi:

1. Sepeda Bersama ( Bikeshaaring ) Sepeda bersama memberi pelanggan akses sepeda sesuai permintaan untuk perjalanan pulang pergi atau satu arah (titik ke titik) di sejumlah lokasi penjemputan dan pengantaran. Umumnya, armada sepeda bersama dibentuk dalam jaringan di dalam 8 (Shaheen, 2019). (Gössling, 2020). perkotaan, kawasan tempat tinggal, pusat perkantoran, wilayah metropolitan, dan perguruan tinggi. Umumnya terdapat salah satu dari tiga pilihan sistem penggunaan sepeda bersama, yaitu:

- a. Sistem Sepeda bersama berbasis stasiun ( Station-based bikeshaaring systems ) Sistem Sepeda bersama berbasis stasiun merupakan sistem di mana pengguna dapat mengembalikan sepeda ke stasiun mana pun dan mengaksesnya melalui stasiun tanpa pengawasan yang menyediakan layanan berbasis stasiun satu arah.
- b. Sistem Sepeda bersama tanpa dok ( Dockless bikeshaaring systems ) Sistem Sepeda bersama tanpa

dok merupakan sistem di mana pengguna dapat menyewa sepeda dan mengembalikannya ke tempat mana pun dalam wilayah tertentu. Sistem sepeda bersama ini termasuk bisnis ke konsumen seraca langsung atau sesama rekan melalui perangkat keras dan aplikasi pihak ketiga. c. Sistem Sepeda bersama Gabung ( Hybrid bikesharing systems ) Sistem Sepeda bersama Gabung merupakan sistem di mana pengguna dapat mengambil sepeda bersama distasiun dan menyelesaikan perjalanannya dengan mengembalikan ke stasiun atau lokasi mana pun, mereka juga dapat menggunakan sepeda bersama di lokasi mana pun diluar stasiun dan menyelesaikan perjalanannya dengan mengembalikannya ke stasiun atau lokasi mana pun. 1. Skuter Bersama ( Scooter sharing ) Skuter bersama merupakan kendaraan yang bisa digunakan secara individu dengan cara mengaksesnya langsung dengan cara masuk ke lingkungan yang bertanggung jawab dengan kendaraan tersebut di berbagai lokasi. a. Skuter listrik berdiri bersama ( Standing electric scooter sharing ) Skuter listrik berdiri bersama merupakan skuter dengan desain berdiri yang di mana terdapat stang, dek, dan roda yang digerakkan oleh tenaga listrik. Skuter ini umumnya terbuat dari alumunium, titanium, dan baja. b. Skuter moped bersama ( Moped-style scooter sharing ) Skuter moped bersama merupakan skuter dengan desain tempat duduk yang ditenagai listrik ini mirip dengan sepeda motor yang dirancang untuk melaju di jalan umum. Umumnya skuter ini memiliki persyaratan perizinan yang tidak terlalu ketat dibanding kendaraan bermotor.

2.3 Mobilitas Beam Beam Mobility atau mobilitas beam adalah salah satu perusahaan penyedia layanan mobilitas mikro, yang berfokus pada penyediaan skuter listrik di berbagai kota di Asia dan Australia. Mobilitas mikro Beam menghadirkan solusi transportasi berkelanjutan dengan skuter listrik sebagai moda transportasi jarak pendek yang ramah lingkungan. Sebagai bagian dari tren global dalam mempromosikan mobilitas berkelanjutan, mobilitas beam berperan penting dalam mengurangi kemacetan, meningkatkan efisiensi transportasi, dan menurunkan emisi karbon. 2.3.1 Beam Rover Beam Rover merupakan skuter khusus yang diluncurkan untuk layanan di Indonesia.

Skuter ini dilengkapi dengan rangka yang dirancang khusus tahan terhadap penggunaan berat dan segala kondisi cuaca. Beam Rover memiliki penggerak roda belakang dan roda besar dengan diameter 26 inci untuk meredam guncangan dan memberikan pengendaraan yang mulus. Skuter ini dilengkapi juga dengan alat deteksi tabrakan dan kecelakaan otomatis, serta penyangga dua sisi untuk stabilitas saat tidak digunakan. Skuter ini memiliki kecepatan maksimum 25 km/jam dan dilengkapi dengan teknologi Internet of Things (IoT), yang memungkinkan pembaruan status kendaraan secara real-time.

#### 2.4 Pedoman Pengaturan Mobilitas Mikro Bersama NACTO

Pedoman Pengaturan Mobilitas Mikro Bersama oleh NACTO merupakan pedoman yang dibuat untuk mempertimbangkan beragam pengalaman pengelolaan dan regulasi mobilitas mikro bersama yang dialami komunitas Amerika Utara. Kelompok kerja mobilitas mikro bersama NACTO telah menyetujui proposal dalam dokumen ini, yang “(Guidelines for Regulating Shared Micromobility Section 1 Guidelines for Regulating Shared Micromobility, 2019) merupakan hasil dari pengalaman kota. Dalam pedoman NACTO, untuk mengatur mobilitas mikro bersama dibagi menjadi dua bagian besar: Rekomendasi Praktik Terbaik dan Kondisi Praktik Saat Ini.

##### 1. Rekomendasi Praktik Terbaik

a. Pedoman ini merekomendasikan pemerintah daerah memasukkan aturan dalam izin atau permintaan operator, untuk menciptakan pengalaman yang aman dan setara bagi pengendara serta menyamakan persaingan antar vendor di berbagai yurisdiksi.

b. Mobilitas mikro bersama masih dalam tahap awal, dengan banyak pertanyaan yang belum terjawab dan minim praktik terbaik. Dokumen ini menjadi panduan diskusi, menawarkan langkah-langkah potensial bagi kota serta informasi latar belakang.

##### 2. Kondisi Praktik Saat Ini

a. Bagian ini membahas pengelolaan sistem mikromobilitas bersama di berbagai kota, mencakup aspek seperti wilayah layanan, biaya izin, ukuran armada, standar layanan pelanggan, dan perbedaan kebijakan antar kota.

#### 2.4.1 Pengawasan Operasi

##### 1. Ukuran Armada

Pengelolaan ukuran armada membantu memastikan ketersediaan kendaraan yang memadai, sekaligus memungkinkan kota memiliki kapasitas dan sumber daya yang memadai untuk mengelola sistem mikromobilitas bersama.

Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO: a. Pemerintah kota berhak untuk: i. Menetapkan batas minimum dan maksimum jumlah kendaraan yang dapat digunakan untuk kepentingan umum. ii. Operator wajib menyediakan sejumlah kendaraan tertentu sesuai kategori, seperti kendaraan listrik atau adaptif. iii. Izin dibatalkan jika operator tidak memenuhi jumlah kendaraan minimum dalam batas waktu tertentu. iv. Menyesuaikan jumlah kendaraan per operator sesuai dengan pengaturan armada dinamis atau prioritas kota. b. Perubahan jumlah kendaraan dan area layanan operator harus disetujui tertulis oleh pemerintah kota. c. Operator harus menjaga ukuran armada dalam batas minimum dan maksimum yang diizinkan, kecuali jika ada persetujuan tertulis dari staf pemerintah kota untuk penyimpangan tersebut. 2. Penghapusan / Relokasi Armada Kendaraan yang rusak, tidak aman, atau diparkir sembarangan dapat menimbulkan masalah operasional dan keselamatan. Pemerintah kota harus memprioritaskan akses aman dan kelancaran jalur umum tanpa membebani operator secara berlebihan. Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO: a. Pemerintah kota harus mewajibkan hal-hal tersebut untuk beroperasi, dalam jangka waktu tertentu: i. Singkirkan kendaraan yang tidak dapat dioperasikan, rusak, atau tidak aman dari jalur umum. ii. Singkirkan kendaraan yang mengganggu, merintang, atau merintang jalur yang jelas atau aksesibilitas pada jalur umum. iii. Memulihkan kendaraan yang tidak dapat diambil kembali oleh masyarakat umum (misalnya kendaraan di perairan, di area terlarang atau sulit diakses, dll.). iv. Buang peralatan jika perusahaan menghentikan operasinya. b. Pemerintah kota berhak memindahkan atau membuang kendaraan dengan biaya operator jika diperlukan, seperti saat operator 14 tidak merespons tepat waktu atau kendaraan membahayakan keselamatan publik. c. Pemerintah kota harus mewajibkan operator untuk menyusun rencana manajemen darurat terkait pemindahan armada dan masalah lainnya selama cuaca buruk atau keadaan darurat, yang harus dikoordinasikan dengan departemen darurat kota. d. Pemerintah kota harus mewajibkan operator untuk menyusun rencana parkir dan operasi untuk acara khusus serta pemeliharaan jalan rutin.



e. Pemerintah kota harus mewajibkan operator untuk mengunci kendaraan yang tidak dapat dioperasikan dari jarak jauh hingga diperbaiki dan kembali ke layanan publik.

### 3. Penyeimbangan Kembali & Redistribusi Armada

Penyeimbangan kendaraan memastikan akses yang merata, mengurangi kepadatan trotoar, dan mendukung tujuan kota seperti konektivitas " first/last-mile " serta akses adil di wilayah tertentu. Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO:

- a. Pemerintah kota harus mewajibkan operator untuk menyeimbangkan kembali kendaraan dalam wilayah layanan yang diizinkan.
- b. Pemerintah kota harus mewajibkan operator untuk memantau distribusi kendaraan sesuai dengan parameter yang ditetapkan, seperti melalui dasbor layanan.
- c. Pemerintah kota harus mewajibkan operator untuk menyerahkan rencana layanan yang menjelaskan cara mengerahkan dan memelihara kendaraan di lokasi prioritas tinggi yang ditentukan kota.
- d. Pemerintah kota berhak menagguhkan izin operasi jika operator tidak memenuhi persyaratan penyeimbangan kembali dalam waktu yang ditentukan.

### 4. Harga

Meskipun harga layanan mobilitas mikro bersama bergantung pada operator, pemerintah kota perlu memastikan pelanggan mendapatkan informasi yang jelas tentang harga, perubahan harga, dan diskon, serta memastikan layanan tersedia bagi masyarakat berpenghasilan rendah. Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO:

- 16 a. Pemerintah kota harus mewajibkan hal-hal berikut:
  - i. Operator menawarkan paket pembayaran berdiskon tanpa deposit untuk pelanggan dengan pendapatan sesuai yang ditentukan kota.
  - ii. Operator memberikan pemberitahuan dua bulan sebelumnya tentang kenaikan harga pengguna yang akan datang.
  - iii. Operator mengembangkan program pembayaran berbasis tunai.
- b. Operator harus menerima pendaftaran dalam program dukungan sosial (seperti SNAP, WIC, perumahan umum) sebagai verifikasi pendapatan untuk diskon dan keanggotaan.

#### 2.4.2 Infrastruktur

Infrastruktur yang memadai, seperti jalur sepeda, penting untuk mendukung mobilitas mikro bersama di perkotaan. Pemerintah perlu menetapkan kriteria parkir, sementara kolaborasi dengan dunia usaha dan masyarakat diperlukan untuk menyosialisasikan aturan parkir dan berkendara guna mencegah gangguan,

khususnya bagi penyandang disabilitas. Selain itu, perlu ada upaya bersama untuk mengedukasi masyarakat tentang larangan atau pembatasan penggunaan mobilitas mikro bersama.

1. Parkir Mobilitas Mikro Bersama Pemerintah kota perlu menentukan lokasi penyimpanan kendaraan bagi perusahaan dan pelanggan mobilitas mikro. Solusinya adalah mengizinkan parkir di zona furnitur trotoar atau zona parkir khusus di area sibuk. Penetapan lokasi ini memberikan kendali lebih besar bagi masyarakat dan operator, meningkatkan prediktabilitas, serta mengurangi pelanggaran hak jalan umum. Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO:
  1. Operator harus diwajibkan oleh undang-undang untuk membuat dan menyerahkan kepada kota rencana pengelolaan parkir yang merinci prioritas dan taktik parkir mobil. Strategi ini setidaknya harus menguraikan bagaimana operator akan:
    - i. Terapkan kemampuan pembatasan wilayah (jika ada)
    - ii. Berkomunikasi dengan pelanggan tentang lokasi parkir yang sesuai.
    - iii. Deteksi dan pindahkan kendaraan yang diparkir secara tidak benar dan tanggap permintaan kota.
    - iv. Staf menyeimbangkan kembali layanan dan melatih staf untuk memastikan bahwa kendaraan diparkir dengan benar.
  2. Skuter harus diparkir di lokasi yang tidak diperbolehkan, jika tidak operator harus dapat menghubungi pengendaranya. Di akhir perjalanan, pengguna harus menerima komunikasi secara elektronik.
2. Penyediaan Tempat Berkendara yang Aman Pemerintah kota perlu mendesain ulang jalan untuk memaksimalkan potensi mobilitas mikro bersama yaitu dengan menyediakan jalur aman bagi semua. Infrastruktur yang buruk meningkatkan risiko cedera dan kematian. Tanpa jalur aman yang jelas, pengendara sering merasa lebih nyaman di trotoar meskipun ilegal. Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO:
  1. Pemerintah kota harus mengatur agar biaya izin dialokasikan untuk proyek infrastruktur, seperti jalur sepeda terlindung atau jalur bersama.
  2. Pemerintah kota harus berdiskusi tentang penyesuaian standar desain jalan untuk mendukung kendaraan mobilitas mikro berkecepatan rendah hingga sedang.
  3. Pemerintah kota harus memprioritaskan pengembangan jalur sepeda yang aman dan nyaman bagi pengguna segala usia

dan kemampuan. 3. Area Akses Terbatas Kota-kota tertentu memiliki zona di mana kendaraan harus melaju dengan kecepatan rendah untuk menjaga keselamatan atau di mana layanan mobilitas mikro bersama tidak tersedia. Berikut rekomendasi terbaik yang dapat diberikan oleh NACTO: a. Pemerintah kota harus menetapkan area untuk layanan mobilitas mikro yang non-listrik, dilarang, atau dibatasi kecepatannya. b. Operator harus mematuhi permintaan pembatasan wilayah untuk melarang penggunaan kendaraan di lokasi atau selama peristiwa yang diidentifikasi oleh kota. c. Pemerintah kota harus mewajibkan operator membatasi kecepatan, terutama di area dengan banyak pejalan kaki, pemanfaatan tinggi, 20 atau ruang terlarang sesuai permintaan pemerintah. d. Operator harus diwajibkan untuk menyertakan penjelasan geofencing dalam aplikasi. e. Pemerintah kota harus menyediakan shapefile kepada operator untuk menunjukkan batas wilayah yang dibatasi wilayahnya guna memastikan kepatuhan dan komunikasi yang akurat antar operator.

2.4.3 Keadaan Praktek Saat ini

1. Persyaratan Kendaraan
2. Persyaratan Biaya
3. Program Penetapan Harga Diskon
4. Persyaratan Multi-Bahasa
5. Persyaratan Parkir

2.5 Karakteristik Sosiodemografi

Karakteristik sosiodemografis seperti usia, jenis kelamin, pendidikan, dan pekerjaan memiliki pengaruh signifikan terhadap penerimaan moda transportasi ramah lingkungan. **42** Studi menunjukkan bahwa faktor-faktor ini dapat mempengaruhi pilihan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti bersepeda, berjalan kaki, dan transportasi umum. Peneliti sering menggunakan data sosiodemografi untuk mempelajari bagaimana masyarakat menggunakan transportasi dan mengungkap alasan-alasan yang mempengaruhi pilihan mereka dalam bertransportasi. Sosiodemografi dapat (Ko et al., 2019; Molina et al., 2020; Saigal et al., 2021) (Kotler P & Keller, 2016) memengaruhi persepsi, minat, dan keputusan dalam menggunakan teknologi transportasi baru yang mendukung keberlanjutan lingkungan. Sebagai contoh pada penelitian di India menemukan bahwa wanita, kelompok usia muda, dan individu dengan tingkat pendidikan rendah lebih cenderung memilih moda transportasi yang kurang mencemari untuk tujuan selain pergi bekerja.

Penelitian mengungkap perbedaan signifikan antara laki-laki dan perempuan dalam mengadopsi sistem transportasi baru. Laki-laki memiliki kecenderungan untuk mempertimbangkan aspek teknis dan kinerja, serta menunjukkan antusiasme lebih tinggi terhadap inovasi teknologi transportasi untuk kegiatan sehari-hari. Penelitian mengungkap bahwa preferensi pengguna terhadap moda transportasi ramah lingkungan dipengaruhi oleh karakteristik sosiodemografi seperti jenis kelamin dan usia. Sebagai ilustrasi, sebuah studi di Bandung menunjukkan bahwa mayoritas responden terdiri dari 98 wanita dan 129 pria, dengan dominasi kelompok usia 15-34 tahun sebanyak 119 responden. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok usia muda cenderung lebih terbuka terhadap penggunaan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti bus elektrik. Pengaruh lain seperti pendidikan dan pekerjaan juga dapat mempengaruhi penggunaan dan penerimaan suatu moda transportasi baru. Individu dengan tingkat pendidikan tinggi memiliki pemahaman yang lebih baik mengenai manfaat jangka panjang serta kemampuan yang lebih besar dalam mengadopsi teknologi transportasi modern. Pendidikan terakhir dan jenis pekerjaan juga berperan penting dalam (Litman, 2024) (Saigal et al., 2021) (Venkatesh & Morris, 2000) (Yasinta BrSD et al., 2024) pemilihan moda transportasi. Penelitian oleh mengungkap bahwa responden dengan pendidikan lebih tinggi cenderung memilih moda transportasi yang lebih ramah lingkungan, seperti mobil elektrik dan skuter elektrik. Selain itu, pekerjaan yang terkait dengan pekerjaan kantor atau dinas cenderung lebih memilih moda transportasi umum yang efisien dan berkelanjutan. Selain faktor pendidikan dan pekerjaan, tujuan perjalanan juga memengaruhi pilihan moda transportasi. Tujuan perjalanan memainkan peran penting dalam menentukan pilihan moda transportasi, dengan responden cenderung memilih moda yang sesuai dengan kebutuhan spesifik, seperti perjalanan untuk bekerja, berbelanja, atau rekreasi. Selain itu, frekuensi penggunaan moda transportasi juga dipengaruhi oleh karakteristik sosiodemografi. Penelitian mengungkap bahwa pengguna angkutan umum yang rutin lebih mungkin beralih ke moda transportasi ramah lingkungan, asalkan

fasilitas dan layanan yang disediakan mampu memenuhi ekspektasi mereka . 2.6 “Technology Acceptance Model (TAM) “Technology Acceptance Model (TAM) adalah kerangka teoritis yang dirancang untuk memahami bagaimana individu menerima dan memanfaatkan suatu teknologi atau sistem informasi. 1 21 32 34 66 Model ini merupakan pengembangan dari 17 “ Theory of Reasoned Action (TRA) 1 21 32 34 66 , yang diperkenalkan oleh , dan kemudian dikembangkan lebih lanjut oleh . 1 TAM menggunakan TRA sebagai kerangka teoritis untuk menjelaskan hubungan sebab-akibat antara dua keyakinan utama, yaitu persepsi kegunaan dan persepsi kemudahan penggunaan (Palmer, 2021) (Yasinta BrSD et al., 2024) (J Ajzen & M Fishbein, 1988) (Fred D. Davis, 1989) (Fred D. Davis, 1989) . Berbeda dengan TRA yang bersifat umum, TAM lebih fokus pada perilaku pengguna dalam konteks teknologi komputer . Model TAM digunakan untuk menganalisis penerimaan pengguna terhadap sistem informasi tertentu. 38 Model ini menjelaskan bahwa sikap individu terhadap teknologi dipengaruhi oleh dua faktor utama, yaitu persepsi kemudahan penggunaan dan persepsi manfaat dari teknologi tersebut. Dalam bentuk aslinya, TAM terdiri dari lima konstruk utama, yaitu persepsi kemudahan, persepsi manfaat, sikap terhadap penggunaan, niat perilaku untuk menggunakan, dan penggunaan sistem secara nyata . Sikap serta persepsi manfaat (PU) berperan penting dalam membentuk niat perilaku Behavioral Intention (BI) untuk mengadopsi teknologi tersebut . TAM adalah konsep yang membantu peneliti memahami lebih baik niat pengguna dalam mengadopsi sistem informasi baru dalam kehidupan sehari-hari. Model ini juga merupakan kerangka teoritis yang dirancang khusus untuk menganalisis dan memprediksi kecenderungan pengguna dalam menerima teknologi informasi baru . TAM memberikan wawasan mengenai proses pemilihan desain yang mempengaruhi penerimaan pengguna, sehingga dapat dimanfaatkan untuk memprediksi dan menilai seberapa besar kemungkinan pengguna menerima teknologi informasi tersebut. Menurut TAM memiliki beberapa kelebihan, antara lain: 1. TAM adalah model perilaku yang mampu menjelaskan penyebab kegagalan implementasi 24 (Fred D. Davis, 1989) (Adi & Permana, 2018) (Zhang et al., 2020) (Teng Tenk et al.,

2020) (Sugiarto Wiyono et al., 2008) sistem informasi akibat kurangnya minat pengguna dalam menggunakan sistem tersebut. 2 3 4 5 16 32 2. TAM dibangun berdasarkan teori Theory of Reasoned Action (TRA), sehingga memiliki dasar psikologis yang cukup kuat. 2 3 4 5 16 3. TAM telah banyak diuji dalam berbagai penelitian, dan sebagian besar hasil mendukung validitasnya, menjadikannya model yang andal. 2 4 5 16 76 4. TAM merupakan model yang sederhana ( parsimonious ) namun tetap valid. 2 5 Selain kelebihan TAM juga memiliki beberapa kelemahan, menurut adalah sebagai berikut: 1. 3 4 TAM hanya menyediakan informasi umum terkait minat dan perilaku pengguna dalam menerima teknologi informasi. 2. Tidak ada pengendalian perilaku dalam model TAM . 3. TAM seharusnya mengukur perilaku aktual ( actual use ) daripada sekadar niat perilaku. 2 4 11 4. Penelitian TAM umumnya hanya fokus pada sistem teknologi informasi . 11 5. Subjek penelitian TAM sering kali terbatas pada mahasiswa. 6. Penelitian TAM seringkali menggunakan subjek tunggal, seperti satu organisasi atau kelompok mahasiswa tertentu. 7. Penelitian TAM umumnya merupakan penelitian cross-sectional . 2 3 4 5 8. Penelitian TAM umumnya hanya menggunakan sebuah tugas saja. (Sugiarto Wiyono et al., 2008) 9. Model TAM kurang mampu menjelaskan sepenuhnya hubungan antarvariabel dalam model. 2 5 10. Penelitian TAM tidak mempertimbangkan pengaruh perbedaan budaya. 2.4 57 4 Persepsi Kemanfaatan Penggunaan 15 “Perceived usefulness (PU) atau Persepsi manfaat 57 merujuk pada sejauh mana pengguna meyakini bahwa penggunaan suatu sistem akan meningkatkan kinerja mereka . Persepsi Kemanfaatan Penggunaan dalah persepsi dan penilaian seseorang mengenai manfaat yang dapat diperoleh dari penggunaan suatu layanan atau teknologi. Konsep ini menekankan bagaimana individu memandang sejauh mana sebuah teknologi atau aplikasi dianggap bermanfaat dan mampu mendukung mereka dalam menyelesaikan tugas atau aktivitas tertentu dengan lebih efektif . 34 Konsep ini diperkenalkan oleh Davis pada tahun 1986 sebagai salah satu faktor kunci dalam TAM. 1 Dapat disimpulkan bahwa persepsi kemanfaatan penggunaan adalah suatu pemikiran individu tentang penggunaan sistem yang dapat memberikan manfaat pada pekerjaannya, sehingga dapat dijadikan acuan bagi seseorang untuk

menggunakan sistem teknologi informasi tersebut . Dalam konteks penelitian ini, beam dipersepsikan sebagai moda mobilitas mikro yang membantu seseorang untuk memenuhi kebutuhan perjalanan mereka. Jika orang tersebut percaya bahwa menggunakan moda mobilitas 26 (Fred D. Davis, 1989) (Sukis Warningsih, 2021) (Dewi, 2023) mikro beam bermanfaat orang tersebut akan cenderung menggunakannya. 2.4.5 “Persepsi Kemudahan Penggunaan “Perceived Ease of Use (PEU) adalah persepsi bahwa suatu teknologi mudah digunakan, dan manfaat yang diperoleh lebih besar daripada upaya yang diperlukan untuk mengoperasikan teknologi tersebut (Fred D. Davis, 1989). Konsep ini menekankan persepsi individu mengenai tingkat kemudahan atau kesulitan dalam menggunakan suatu teknologi atau aplikasi. Perceived Ease of Use (PEU) diperkenalkan oleh Davis pada tahun 1986 sebagai komponen kunci dalam Model Penerimaan Teknologi (TAM). Konsep ini menggambarkan sejauh mana seseorang merasa bahwa penggunaan moda mobilitas mikro beam tidak memerlukan banyak usaha atau tidak terlalu kompleks. Oleh karena itu, persepsi kemudahan penggunaan adalah suatu pemikiran individu tentang penggunaan sistem yang dapat memberikan kemudahan untuk membantu menyelesaikan suatu pekerjaan, sehingga dapat menghindari usaha yang berlebihan. Dalam konteks penelitian ini, beam dipersepsikan sebagai moda mobilitas mikro yang membantu seseorang untuk mempermudah kebutuhan perjalanan mereka. Jika orang tersebut percaya bahwa menggunakan moda mobilitas mikro beam itu mempermudah perjalanan mereka orang tersebut akan cenderung menggunakannya. 2.4 55 59 6 2 9 “Niat Perilaku untuk Menggunakan 2 9 “Niat perilaku untuk menggunakan atau Behavioral Intention to Use (BIU) 55 59 merupakan salah satu variabel kunci dalam model 2 9 “ Technology Acceptance Model (TAM) 55 59 , yang pertama kali diperkenalkan oleh Davis pada tahun 1989. Dapat diartikan sebagai keinginan untuk menggunakan teknologi serta kecenderungan perilaku untuk terus menggunakannya secara berkelanjutan. Variabel ini bersifat endogen dan dalam banyak penelitian yang menerapkan TAM, menggambarkan penggunaan sistem aktual tanpa diukur secara langsung. 36 Menurut (Suh & Han, 2002) Niat perilaku untuk menggunakan menunjukkan sejauh mana

seseorang telah merumuskan rencana sadar untuk menggunakan atau tidak menggunakan sistem tersebut di masa depan. Konsep BIU sangat relevan karena mencerminkan persepsi individu terhadap nilai dan manfaat yang diberikan oleh teknologi informasi atau sistem informasi. Dapat disimpulkan bahwa Niat perilaku untuk menggunakan adalah seberapa jauh seseorang memikirkan dan merencanakan tindakan yang mungkin akan dilakukan atau dihindari di masa mendatang. Dalam konteks penggunaan beam perilaku seseorang terhadap teknologi dapat diperkirakan dari sikapnya, termasuk motivasinya untuk terus menggunakannya dan mendorong orang lain untuk ikut menggunakan (Nursiah et al., 2017).

#### 2.4.7 Penggunaan Aktual

“Actual System Use atau penggunaan aktual , merujuk pada penggunaan sistem secara langsung. Variabel ini dianggap sebagai hasil akhir dari berbagai faktor dalam model TAM, termasuk persepsi manfaat dan persepsi kemudahan penggunaan. Pengukuran penggunaan aktual menjadi penting untuk mengevaluasi keberhasilan penerapan teknologi, khususnya dalam menentukan apakah teknologi tersebut telah benar-benar menjadi bagian dari rutinitas pengguna. Saat ini, pemakaian aktual jarang digunakan dalam berbagai penelitian karena dianggap memiliki kesamaan dengan Behavioral Intention (BI).

#### 2.7 Structural Equation Model Partial Least Square (SEMPLS)

Structural Equation Modeling (SEM) adalah metode analisis data multivariat generasi kedua yang sering digunakan dalam riset pemasaran karena dapat menguji model kausal linier dan aditif yang didukung secara teoritis (Chin et al., 1996; Haenlein & Kaplan, 2004). Partial Least Square (PLS) adalah pendekatan soft modeling untuk SEM tanpa asumsi tentang distribusi data (Esposito Vinzi dkk., 2010). Structural Equation Modeling Partial Least Squares (SEM-PLS) merupakan metode statistik yang sering diterapkan dalam berbagai bidang seperti penelitian sosial, manajemen, pemasaran, dan lainnya. Metode ini memungkinkan analisis hubungan yang kompleks antara variabel laten dan indikatornya. Selain itu, SEM-PLS dapat digunakan untuk data dengan distribusi tidak normal, ukuran sampel kecil, serta model penelitian yang bersifat eksploratif. SEM-PLS adalah pendekatan berbasis varian yang



bertujuan untuk mengoptimalkan varian pada variabel dependen yang dijelaskan oleh variabel independen. Metode ini sangat sesuai untuk analisis yang berfokus pada prediksi sekaligus pengujian hubungan teoretis secara bersamaan. Salah satu kelebihan utama SEM-PLS adalah kemampuannya yang fleksibel dalam mengolah data non-parametrik serta variabel dengan berbagai skala pengukuran Analisis SEMPLS dalam penelitian dapat digunakan untuk memahami hubungan kompleks antar variabel, sehingga mampu menangani model struktural yang rumit, bahkan ketika data tidak memenuhi asumsi normalitas atau memiliki ukuran sampel kecil hingga sedang.

### 2.8 SmartPLS

SmartPLS adalah perangkat lunak antarmuka pengguna grafis untuk PLS-SEM. Perangkat lunak ini dibangun di atas lingkungan pemrograman berbasis Java modern. Setelah rilis versi online pertama pada tahun 2003, SmartPLS 2 dirilis pada tahun 2005, diikuti oleh SmartPLS 3 pada tahun 2015. SmartPLS 4, sebagai versi terbaru, menghadirkan sejumlah pembaruan signifikan, termasuk antarmuka pengguna yang lebih mudah digunakan, visualisasi yang lebih optimal, dan performa komputasi yang lebih efisien. Perangkat lunak ini dikembangkan dan ditingkatkan secara konsisten oleh Christian M. Ringle, Sven Wende, dan Jan-Michael Becker. Pembaruan dan ekstensi rutin disediakan untuk meningkatkan kemampuan pemodelan dan analisis. Aplikasi ini juga kompatibel dengan sistem operasi Apple dan Microsoft saat ini. Dalam penelitian, khususnya yang menggunakan kuisioner dengan variabel TAM, perangkat lunak SmartPLS sangat berguna untuk memproses dan menganalisis data. SmartPLS menghasilkan tiga jenis output utama: model jalur (Hair et al., 2014) (Memon et al., 2021), pengukuran, model struktural, dan hipotesis. Ketiga output ini memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi hubungan antar variabel laten, memeriksa validitas dan reliabilitas data kuisioner, serta menilai kualitas hubungan antar variabel dalam model yang diajukan. Selain itu, SmartPLS juga menyajikan diagram jalur (path diagram) yang mempermudah pemahaman terhadap struktur hubungan antar variabel secara visual.

### 2.4.8 Uji Model Luar

Pada tahap pengujian model pengukuran, dilakukan evaluasi

terhadap Validitas Konvergen, Validitas Diskriminan, dan Keandalan Komposit. 41

Analisis PLS digunakan untuk menguji hipotesis penelitian setelah seluruh indikator dalam model PLS memenuhi kriteria validitas konvergen, validitas diskriminan, dan keandalan komposit. 8 12 19 23 45 1. 6 10 14 16  
 “Convergent Validity 6 10 14 16 “Convergent Validity 8 12 19 23 45 dalam model pengukuran dengan indikator reflektif dievaluasi berdasarkan korelasi antara skor item atau skor komponen dengan skor konstruk yang dihitung menggunakan PLS.

24 Pengujian validitas konvergen dilakukan dengan menganalisis nilai loading factor dari setiap indikator terhadap konstraknya. Validitas konvergen dianggap terpenuhi jika nilai “Outer Loading” lebih besar dari 0,7 . Jika terdapat indikator dengan skor “outer loading” kurang dari 0,7, maka indikator tersebut dapat dipertimbangkan untuk dihapus dari model. Setelah penghapusan, perlu dilakukan uji validitas ulang untuk memastikan bahwa (Y. Rindengan et al., 2021) semua parameter yang tersisa memenuhi kriteria outer loading > 0,7, sehingga model yang digunakan dapat dianggap valid secara statistik. Proses ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan keandalan data yang dianalisis. 12 29 2. 14

“Discriminant validity 12 29 Discriminant validity dalam model pengukuran dengan indikator reflektif dievaluasi berdasarkan cross loading, di mana nilai loading pada konstruk yang dituju harus lebih tinggi dibandingkan dengan nilai loading pada konstruk lainnya. Uji validitas diskriminan dilakukan untuk memastikan perbedaan antar variabel laten, dengan model dianggap valid jika HTMT<0,90 dan nilai cross loading > 0,70. 8 53 3. 10 12 “Average Variance Extracted (AVE) 8 53 Ukuran 10 12 “ Average Variance Extracted (AVE) 8 53 digunakan untuk menilai reliabilitas skor komponen dari variabel laten, dan hasilnya cenderung lebih konservatif dibandingkan dengan 10 12 “ Composite Reliability (CR) 8 53 . Ketika semua indikator dinyatakan dalam bentuk standar, nilai AVE akan setara dengan rata-rata communalities blok. Tujuan dari pengukuran ini adalah untuk mengevaluasi sejauh mana variasi suatu komponen konstruk dapat dijelaskan oleh indikator-indikatornya, dengan mempertimbangkan tingkat kesalahan yang ada. Validitas konvergen dianggap

baik jika nilai AVE lebih dari 0,5. **33** 4. “Uji Reabilitas” 32 (Nur et al., 2021) a. **5** “Composite Reliability **5** “Composite Reliability (CR) **33** adalah ukuran reliabilitas yang digunakan dalam analisis **5** “ Structural Equation Modeling dengan pendekatan Partial Least Squares (SEM-PLS) **33** . **62** Composite Reliability berfungsi untuk menilai konsistensi internal dari indikator-indikator yang mewakili suatu konstruk laten. Composite Reliability menilai sejauh mana indikator-indikator dalam suatu konstruk secara bersama-sama mampu menggambarkan konstruk tersebut dengan baik, sehingga memberikan hasil yang lebih akurat dibandingkan dengan Cronbach's Alpha . Kriteria Evaluasi Composite Reliability yaitu: i.  $CR \geq 0,70$  : Menunjukkan tingkat reliabilitas yang memadai. ii. CR antara 0,60–0,70 : Masih dapat diterima pada tahap penelitian eksploratori. iii.  $CR > 0,95$  : Bisa mengindikasikan adanya redundansi indikator, sehingga justru kurang ideal. b. **25 30 33 67** “Cronbach Alpha” “Cronbach's Alpha” adalah metode yang digunakan untuk mengukur reliabilitas dalam analisis **1 4 5 13** “ Structural Equation Modeling dengan pendekatan Partial Least Squares (SEM-PLS) **25 30 33 67** . Metode ini berfungsi untuk menilai konsistensi internal dari indikator- (Hair et al., 2014) indikator yang membentuk suatu konstruk laten. Sebagai salah satu pendekatan tradisional, Cronbach's Alpha menilai sejauh mana indikator dalam suatu konstruk memiliki korelasi yang kuat, sehingga dapat dijadikan alat untuk mengukur keandalan pengukuran dalam model penelitian . 2.4.9 Uji Model Dalam Pada tahap pengujian inner model , analisis dilakukan untuk menguji pengaruh langsung, tidak langsung, dan besarnya pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen dalam rangka menguji hipotesis penelitian. **7 75** 1. **18** “Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ ) **7 75** Nilai “ R-Square” adalah koefisien determinasi pada konstruk endogen. **8 17 23 70** Dalam menilai model dengan PLS dimulai dengan melihat “ R Square” untuk setiap variabel laten dependen. Nilai “ R Square” untuk setiap variabel laten dependen. Nilai R Square sebesar 0,67 (kuat). 0,33 (moderat), dan 0,19 (lemah) . 2. “Uji Effect Size ( $f^2$ ) “Effect size ( $f^2$ ) dilakukan untuk mengetahui kebaikan model, apakah prediktor variabel laten mempunyai pengaruh yang lemah, medium, atau besar pada

tingkatan struktural, 0,02 (kecil) 0,15 (moderat); 0,35 (besar). Variabel laten eksogen memiliki pengaruh kecil, moderat, dan besar pada level struktural. 34 (Hair et al., 2014) (Sihombing & Arsani, 2022) 3. Uji Relevance Prediction Test Result ( $Q^2$ ) Uji ini dilakukan untuk konstruk endogen dengan indikator reflektif, digunakan untuk menilai sejauh mana nilai observasi yang dihasilkan oleh model serta indikator- indikatornya. 7 17 31 65

Nilai Q Square memiliki arti yang sama dengan coefficient determination “( R Square )” pada analisis regresi. 7 17 31 43 64 Di mana semakin tinggi “ Q Square ”, maka model dapat dikatakan semakin baik atau semakin fit dengan data.

Nilai “ Q Square ” > menunjukkan bahwa nilai observasinya baik . 2.4.

10 Uji Hipotesis Uji hipotesis dalam analisis SEM-PLS merupakan langkah untuk menguji hubungan kausal antara variabel laten yang telah ditentukan dalam model penelitian. Pada SmartPLS, uji ini dilakukan untuk menilai apakah hubungan antar variabel laten signifikan secara statistik dan mendukung hipotesis yang dirumuskan oleh peneliti . Penilaian uji hipotesis dilihat melalui hasil koefisien jalur. Koefisien jalur ( path coefficient ) menggambarkan hubungan yang memiliki efek positif atau negatif, serta pentingnya pengaruh antara satu variabel laten dan variabel laten lainnya .

1 Dengan menggunakan prosedur “ bootstrapping ”, diperoleh nilai t-statistik untuk bobot indikator. Nilai t-statistik ini kemudian dibandingkan dengan nilai t-tabel dari distribusi normal standar untuk menentukan apakah koefisien tersebut berbeda secara signifikan dari nol. Dengan asumsi tingkat signifikansi 5%, jika t-statistik > (Sihombing & Arsani, 2022) (Hair et al., 2014) (Natasia et al., 2021) t-tabel 1,960, maka bobot indikator dianggap signifikan secara statistik. Nilai t-tabel untuk tingkat signifikansi 1% ( $\alpha = 0,01$ ) dan 10% ( $\alpha = 0,10$ ) adalah 2,576 dan 1,645, masing-masing. Selain itu, bobot indikator juga dapat dinilai signifikan jika p-value < 0,05 . 2.9 Metode Penarikan Sampel “Sampel acak sederhana ( Simple Random Sampling ) adalah metode sampel probabilitas yang memberi peneliti kesempatan untuk memilih peserta untuk studi mereka secara acak dan tanpa bias. Temuan dari makalah ini menyatakan bahwa sampel acak

sederhana menguntungkan dan mendukung untuk studi kuantitatif . Sampel acak sederhana menyediakan pilihan yang tidak memihak, representatif, dan mengimbangi efek pengganggu dari faktor yang diketahui dan tidak diketahui pada populasi studi; namun, metode ini juga rentan terhadap kesalahan sampling, prosedurnya kurang praktis, dan bermasalah untuk populasi yang heterogen dan tersebar . 2.10 “Penelitian Terdahulu Adanya penelitian-penelitian sebelumnya memiliki tujuan utama sebagai sumber referensi dan bahan perbandingan bagi para peneliti. Berikut adalah penelitian terdahulu yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian: 36 (Hair et al., 2022) (Golzar & Noor, 2022) (Golzar & Noor, 2022) “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 . 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. 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 79 2 “Variabel Utama” 3 “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) (Sugiyono, 2018) 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 .

Kendaraan listrik telah muncul sebagai model keberlanjutan dan penghormatan terhadap lingkungan, karena tidak mengeluarkan zat berbahaya ke udara, tidak seperti kendaraan pembakaran internal konvensional. 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.

69 Selain itu, hipotesis juga dapat diartikan sebagai suatu kemungkinan jawaban dari masalah yang diajukan. Berlandaskan pada teori TAM yang dikembangkan oleh . 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 38 (Dominkovi et al., 2018) (Sanguesa et al., 2021) (Fred D. Davis, 1989) 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 ( $H_1$ ): 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 ( $H_2$ ): 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. Sehingga berdasarkan penelitian Layanan skuter listrik bersama dinilai sebagai transportasi ramah lingkungan. Berdasarkan kerangka teori tersebut, hipotesis yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut: Hipotesis 3 ( $H_3$ ): 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. **54** 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: **40** (Kopplin et al., 2021) (Kopplin et al., 2021) Hipotesis 4 ( $H_4$ ): Adanya pengaruh dari Niat Perilaku untuk Menggunakan terhadap Penggunaan Aktual pada penerimaan moda mikromobilitas mikro Beam. **60** 3.4 “Pengumpulan Data” Pada pengumpulan data pada penelitian ini, data yang digunakan untuk

menunjang penelitian adalah sebagai berikut: 3.2 4 “Data Primer” Data primer merupakan kebutuhan data yang di survei langsung oleh peneliti. 78 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 kuesioner, 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 . 3.2 28 5 “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 penelien 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 dengan layanan moda mobilitas mikro Beam. 1 4. Mengolah hasil kuisisioner skala likert menggunakan analisis “ Structural Equation Model Partial Least Square (SEMPLS) 25 , dengan bantuan SmartPLS 4. 5. Menganalisis model pengukuran SEMPLS atau



outer model di mana terdapat pengujian “ convergent validity, 42 (Guidelines for Regulating Shared Micromobility Section 1 Guidelines for Regulating Shared Micromobility, 2019) 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 “BAB IV

HASIL DAN ANALISIS PENELITIAN 4.1 “Analisis Karakteristik Responden 4.1.1

“Karakteristik Responden Penerimaan Moda Mobilitas Mikro Beam Populasi dalam penelitian ini mencakup penduduk di sekitar area Bintaro Jaya, tanpa mempertimbangkan faktor usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pekerjaan, atau aspek lainnya. Sampel yang digunakan adalah penduduk sekitar kawasan Bintaro Jaya yang memiliki pengetahuan tentang moda mobilitas mikro Beam.

Proses pengambilan sampel dilakukan secara keseluruhan, tanpa mempersoalkan apakah responden pernah menggunakan moda mobilitas mikro beam atau belum.

Setelah data dikumpulkan, jumlah sampel yang terkumpul mencapai 100 data dengan presentase pengguna yang sudah menggunakan yaitu 71% dan yang belum menggunakan sebesar 29%.

4.1.2 Karakteristik Sosiodemografi Responden

Dalam menganalisis data responden, peneliti menerapkan metode sosiodemografi untuk memperoleh gambaran yang lebih jelas mengenai karakteristik responden. **11** Pada

sosiodemografi ini, peneliti menggunakan atribut jenis kelamin, usia, tempat tinggal, pendidikan terakhir, dan pekerjaan para responden yang diteliti. Dari hasil

ini diambil beberapa poin untuk analisis karakteristik sosiodemografi

responden terhadap penerimaan moda mobilitas mikro beam menggunakan bantuan

perangkat lunak SmartPLS. Data yang bisa 44 dipergunakan merupakan data

dengan minimal responden 10, jika data tersebut di bawah angka 10

responden maka pengujian tidak dapat dilakukan, sehingga indikator yang

diterima oleh SmartPLS yaitu jenis kelamin yang terdiri dari laki-laki

dan perempuan, usia yang terdiri dari 17 – 30 dan 31 – 40,

dan pendidikan terakhir yang terdiri dari SMA/SMK dan D4/S1. **6** Dengan tingkat

signifikansi sebesar 5%, suatu hipotesis dianggap signifikan jika nilai

t-statistic lebih besar dari t-table (1,960) dan nilai p-value kurang dari 0,05. Berikut ini adalah hasil uji karakteristik sosiodemografi responden terhadap hipotesis yang diperoleh dalam penelitian ini: 4.1.3 Karakteristik Perjalanan Dalam menganalisis data responden, peneliti memberikan pertanyaan mengenai karakteristik perjalanan untuk memperoleh ciri-ciri gambaran pola, kebiasaan, dan perilaku responden saat melakukan perjalanan. Pada karakteristik perjalanan ini, peneliti menggunakan dua aspek yaitu tujuan perjalanan dan frekuensi perjalanan menggunakan Beam. 4.2 Analisis Standar Pengelolaan Mobilitas Mikro Beam pada kawasan Bintaro Jaya Analisis standar layanan mobilitas mikro pada kawasan Bintaro Jaya bertujuan untuk mengetahui apakah layanan mobilitas mikro beam pada kawasan Bintaro Jaya sudah memenuhi standar pengelolaan layanan mobilitas mikro yang ada. Sehingga dilakukan analisis dengan membandingkan hasil observasi peneliti dengan pedoman pengelolaan mobilitas mikro “(Guidelines for Regulating Shared Micromobility Section 1 Guidelines for Regulating Shared Micromobility, 2019) yang diterbitkan oleh National Association of City Transportation Officials (NACTO) . Berikut hasil analisis yang dapat dijabarkan: 4.2.1 Pengawasan Operasi Kendaraan yang disediakan oleh Beam Mobility untuk kawasan Indonesia adalah Beam Rover, yang memiliki batas kecepatan maksimum 25 km/jam. Kendaraan ini dilengkapi dengan sistem pengereman, pencahayaan, dan pelindung kepala untuk keselamatan pengguna. Namun, Beam Rover tidak dilengkapi dengan kaca spion untuk pengemudi melihat ke belakang. 39 Kendaraan Beam dimonitor melalui fitur Internet of Things (IoT) yang terdapat pada Beam, yang memungkinkan operator untuk mendeteksi pergerakan dan kondisi kendaraan secara real-time . Pada aplikasi Beam, terdapat lima bahasa yang dapat dipilih sesuai dengan penyebaran mobilitas mikro Beam di seluruh dunia, yaitu Bahasa Indonesia, Korea, Thailand, Turki, dan Inggris. Beam dapat disewa dengan biaya sebesar Rp 3.000,00 untuk membuka kendaraan, dan tarif sebesar Rp 1.500,00 per menit akan dikenakan selama perjalanan. Sebelumnya, pengguna harus memiliki saldo minimal Rp 30.000,00 dalam aplikasi untuk dapat membuka Beam. Terdapat harga khusus yang

diberikan bagi pelanggan yang berlangganan layanan Beam Mobility . Pelanggan dapat memilih untuk berlangganan selama 1 minggu dengan harga Rp 30.000,00, yang mencakup waktu perjalanan hingga 150 menit. Sedangkan untuk berlangganan selama 1 bulan, pelanggan akan dikenakan biaya sebesar Rp 90.000,00, dengan waktu perjalanan yang dapat ditempuh hingga 400 menit. 4.2.2 Infrastruktur Pola parkir yang diterapkan oleh beam di kawasan Bintaro Jaya adalah opsi parkir di trotoar, di mana lokasi parkir diberi tanda di trotoar. Lokasi parkir yang disediakan oleh beam ini dapat dilihat atau diakses langsung melalui aplikasi beam. Untuk mengoptimalkan potensi penuh dari layanan mobilitas mikro bersama, kota perlu merancang ulang infrastrukturnya agar semua orang dapat menikmati jalur perjalanan yang aman dan nyaman. Pada kawasan Bintaro Jaya, sudah tersedia jalan khusus untuk mobilitas mikro. Hal ini dilakukan karena infrastruktur yang buruk dapat meningkatkan risiko cedera hingga kematian.

Beam terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Pada kasus Beam di kawasan Bintaro Jaya, layanan beam terhubung dengan Bus Trans Bintaro Jaya dan Stasiun Jurangmangu. 18 19 20 25 30 61 4.3 1 4 6 8 “Analisis Structural Equation Model Partial Least Square (SEMPLS) 18 19 20 25 30 61 Penelitian ini menganalisis penggunaan moda mobilitas mikro beam dengan pendekatan 1 4 6 8 “Technology Acceptance Model (TAM) 18 19 20 25 30 61 menggunakan perhitungan 1 4 6 8 “Structural Equation Model (SEM) 18 19 20 25 30 61 metode 1 4 6 8 “Partial Least Square (PLS) 18 19 20 25 30 61 . Model PLS akan memperkirakan hubungan antar variable penelitian seperti berikut. Tahap analisis PLS melibatkan beberapa langkah, termasuk pengujian outer model , inner model, dan uji hipotesis. Berikut merupakan uraian tahap proses analisis PLS. 4.2 6 49 3 “Uji Outer Model” Pengujian outer model atau pengujian model pengukurannya berfungsi untuk memahami hubungan antara variabel dan indikatornya . 73 Untuk melakukan uji outer model terdapat beberapa tahapan yaitu uji 11 “Convergent Validity , Discriminant Validity , Average Variance Extracted (AVE), dan uji reabilitas 73 . Adapun gambar di bawah ini merupakan output outer model dalam penelitian ini. 24 56

- 21 “Convergent Validity 24 56 Pengujian validitas konvergen dilakukan

dengan menganalisis nilai loading factor dari setiap indikator terhadap konstruk yang diukur.

Validitas konvergen dianggap terpenuhi jika nilai Outer loading masing-masing indikator melebihi angka 0,7 untuk menjamin keakuratan dan relevansi model pengukuran. Berdasarkan informasi data hasil perhitungan SmartPLS 4 pada tabel di atas, seluruh item pada variabel memiliki nilai loading factor lebih dari 0,7. Hal ini menunjukkan bahwa variabel dalam penelitian ini dinyatakan valid. Selain itu, setiap item variabel bebas dipahami oleh responden sesuai dengan maksud yang diinginkan oleh peneliti, sehingga memastikan konsistensi dalam interpretasi data. 2. “Discriminan

t Validity Uji validitas diskriminan dilakukan untuk memastikan perbedaan antar variabel laten, 48 (Nur et al., 2021) dengan model dianggap

valid jika HTMT < 0,90 dan nilai cross loading > 0,70. 9

Adapun dari hasil pengujian discriminant validity dapat diperoleh sebagai tabel di bawah

ini: Hasil uji validitas diskriminan menunjukkan bahwa semua konstruk HTMT

memiliki nilai di bawah 0,90 dan nilai cross loading di atas 0,70

sehingga model memenuhi kriteria validitas diskriminan. 9 48 77 3. “Average

Variance Extracted (AVE) 9 48 77 AVE digunakan untuk menilai validitas dalam

sebuah konstruk. 9 Validitas konvergen dianggap baik jika nilai AVE lebih dari 0,5.

Berikut hasil perhitungan AVE dapat diperoleh sebagai tabel di bawah

ini: Berdasarkan perhitungan SEMPLS di atas semua nilai AVE menunjukkan

hasil lebih besar atau > 0,5 sehingga data tersebut dapat dianggap

valid. 4. ”Uji Reliabilitas” a. “Composite Reliability “Composite Reliability (CR)

digunakan untuk menilai konsistensi internal dari satu set indikator

atau variabel laten dalam sebuah penelitian. Sebuah kelompok indikator

dinyatakan reliabel jika nilai CR-nya melebihi 0,70. 72 Pada penelitian ini, nilai

20 “ Composite Reliability 72 untuk semua variabel adalah sebagai

berikut: Berdasarkan tabel 4. 9, nilai “ Composite Reliability untuk setiap

variabel lebih dari 0,70. Ini mengindikasikan bahwa penelitian telah memenuhi standar

“ Composite Reliability yang diperlukan untuk memastikan konsistensi

internal variabel- variabel yang digunakan. b. “Cronbach Alpha” Uji

reliabilitas dilakukan dengan menggunakan “ Cronbach’s Alpha” , di ma

na nilai yang diharapkan harus melebihi 0,7 untuk setiap konstruk. **58** Hal ini menunjukkan bahwa indikator yang digunakan memiliki tingkat konsistensi internal yang memadai dalam mengukur konstruk tersebut. Nilai “Cronbach’s Alpha” pada Tabel 4. 10 menunjukkan bahwa konstruk “Persepsi Kemanfaatan Penggunaan (PU), Persepsi Kemudahan Penggunaan (PEU), Niat Perilaku untuk Menggunakan (BI), Penggunaan Aktual (ASU), dan Kesadaran Lingkungan (EA) dapat dikategorikan reliabel karena nilai “Cronbach’s Alpha” melebihi 0,70. **51** Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa semua indikator variabel yang digunakan dalam penelitian ini memiliki keandalan yang baik dan dapat dipercaya. Hal ini mengindikasikan bahwa jawaban responden dapat dianggap valid dan dapat diandalkan dalam konteks penelitian ini. 4.2 **35** 4 “Uji Inner Model” Pengujian model struktural atau inner model bertujuan untuk menganalisis dan memprediksi 50 hubungan kausal antara variabel-variabel yang telah dirancang dalam penelitian. Proses ini dilakukan dengan menggunakan teknik bootstrapping melalui perangkat lunak SmartPLS. Berikut adalah langkah-langkah perhitungan untuk uji inner model: 1. **7** “Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )” Untuk menggambarkan seberapa besar pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen, dapat dilihat melalui nilai R Square. Nilai tersebut dikategorikan sebagai berikut: 0,67 menunjukkan pengaruh yang kuat, 0,33 menunjukkan pengaruh yang sedang atau moderat, dan 0,19 menunjukkan pengaruh yang lemah. **26** Berikut adalah perhitungan nilai R Square : Berdasarkan hasil pengujian yang ditampilkan pada Tabel 4. 11, nilai  $R^2$  untuk variabel Niat Perilaku untuk Menggunakan adalah sebesar 0,369. Ini menunjukkan bahwa 36,9% variasi pada Niat Perilaku untuk Menggunakan dapat dijelaskan oleh variabel Persepsi Kemanfaatan Penggunaan, Persepsi Kemudahan Penggunaan, dan Kesadaran Lingkungan dengan tingkat prediksi yang moderat. Selanjutnya, nilai  $R^2$  untuk variabel Penggunaan Aktual sebesar 0,077, yang berarti 7,7% variasi pada Penggunaan Aktual dapat dijelaskan oleh variabel Niat Perilaku untuk Menggunakan dengan tingkat prediksi yang lemah. 2. “Uji Effect Size ( $F^2$ )” Pengujian F Square dilakukan untuk mengetahui apakah pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen tergolong kecil (0,02), sedang (0,15),

atau besar (0,35). Berdasarkan Tabel 4.12 Didapat nilai F square yang beragam. EA mempunyai pengaruh sedang terhadap BI yaitu sebesar 0,171. BI mempunyai pengaruh yang kecil terhadap ASU sebesar 0,094. PU memiliki pengaruh sedang terhadap BI sebesar 0,144. PEU mempunyai signifikansi yang rendah sebesar 0,007 terhadap BI. 3. “Uji Relevance Prediction Test Result ( $Q^2$ ) Untuk mengetahui kebaikan nilai observasi harus dilakukan uji predictive relevance dengan menggunakan prosedur blindfolding dan melihat nilai  $Q^2 > 0$ . Berikut perhitungan  $Q^2$  : Berdasarkan tabel 4. 13 diketahui bahwa seluruh nilai  $Q^2$  predict pada BI, dan ASU  $> 0$ , maka menunjukkan model mempunyai predictive relevance . 18 Untuk memvalidasi bahwa model PLS yang diajukan mempunyai kekuatan prediksi yang baik, maka dapat dilihat dari nilai RMSE dan MAE model PLS harus lebih rendah dari model regresi linear (LM). Dapat dilihat dari tabel berikut: Berdasarkan tabel 4. diketahui terdapat satu item pengukuran yaitu ASU 2 memiliki nilai PLS- SEM RMSE dan MAE lebih tinggi dari pada nilai LM. Sebagian besar indikator pengukuran lainnya mempunyai nilai RMSE dan MAE lebih rendah dibandingkan model LM yang menunjukkan model PLS-SEM pada penelitian ini dapat menangkap hubungan kompleks antar variabel. 52 4.2 26 50 5 Uji Hipotesis Setelah tahap pengujian sudah memenuhi syarat pengukuran, selanjutnya tahap pengujian hipotesis dengan bantuan bootstrapping pada SmartPLS versi 4. Path Coefficient adalah nilai yang merepresentasikan hubungan arah antara variabel laten. 48 71 Pengujian koefisien jalur bertujuan untuk menentukan apakah suatu hipotesis diterima atau ditolak. Hasil analisis data yang telah dilakukan digunakan untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini, dengan memperhatikan nilai T- Statistics dan P-Value sebagai dasar pengujian hipotesis. 6 Dengan tingkat signifikansi sebesar 5%, suatu hipotesis dianggap signifikan jika nilai t-statistic lebih besar dari t-table (1,960) dan nilai p-value kurang dari 0,05. 74 Berikut ini adalah hasil uji hipotesis yang diperoleh dalam penelitian ini: 1. Hipotesis 1 ( $H_1$ ) : Persepsi terhadap kemanfaatan penggunaan memiliki pengaruh signifikan terhadap niat perilaku untuk menggunakan moda mobilitas mikro beam. Hasil analisis menunjukkan hasil original sample 0,374 dan

nilai t-statistik yang menunjukkan  $2,942 > 1,96$  serta p-value  $0,003 < 0,05$ . 3 2.

Hipotesis 2 ( $H_2$ ) : Persepsi Kemudahan Penggunaan tidak berpengaruh terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan pada penerimaan moda mobilitas mikro beam.

Hasil analisis menunjukkan hasil original sample  $-0,077 <$  dan nilai t-statistik yang menunjukkan  $0,805 < 1,96$  serta p-value  $0,421 > 0,05$ .

3. Hipotesis 3 ( $H_3$ ) : Kesadaran terhadap lingkungan memiliki pengaruh signifikan terhadap niat perilaku untuk menggunakan moda mobilitas mikro beam. Hasil analisis menunjukkan hasil original sample  $0,385$  dan nilai t-statistik yang menunjukkan  $3,305 > 1,96$  serta p-value  $0,001 < 0,05$ .

4. Hipotesis 4 ( $H_4$ ) : Niat perilaku untuk menggunakan secara signifikan memengaruhi penggunaan aktual dalam penerimaan moda mobilitas mikro beam.

Hasil analisis menunjukkan hasil original sample  $0,294$  dan nilai t-statistik yang menunjukkan  $2,279 > 1,96$  serta p-value  $0,023 < 0,05$ , 4.4 “Diskusi

#### Hasil Analisis 4.2.6 “Diskusi Hasil Analisis Karakteristik Responden

Terhadap Penerimaan Moda Mobilitas Mikro Beam Hasil analisis karakteristik sosiodemografi terhadap penerimaan moda mobilitas mikro beam menunjukkan adanya perbedaan pengaruh berdasarkan jenis kelamin. Pada laki-laki, kesadaran lingkungan (EA) secara signifikan memengaruhi niat untuk menggunakan (BI), yang mengindikasikan bahwa laki-laki lebih dipengaruhi oleh faktor lingkungan dalam membentuk niat mereka. Sebaliknya, pada perempuan, “niat untuk menggunakan (BI) memiliki pengaruh signifikan terhadap “penggunaan aktual (ASU)”, yang menunjukkan bahwa perempuan cenderung merealisasikan niat mereka menjadi tindakan nyata. Namun demikian, variabel lain seperti “persepsi 54 kemudahan penggunaan (PEU) dan persepsi kebermanfaatan (PU) tidak memberikan pengaruh yang signifikan pada kedua kelompok gender. Dalam kategori usia (17-30 tahun dan 31-40 tahun), tidak ditemukan hubungan signifikan antara variabel-variabel yang dianalisis, yang menunjukkan bahwa penerimaan beam tidak secara substansial dipengaruhi oleh perbedaan usia. Hal serupa juga berlaku pada tingkat pendidikan (SMA/SMK dan D4/S1), di mana variabel-variabel seperti kesadaran lingkungan, niat, kemudahan, kebermanfaatan, dan penggunaan aktual tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap

penerimaan moda ini. Secara umum, penerimaan moda mobilitas mikro Beam lebih dipengaruhi oleh faktor psikologis, seperti kesadaran lingkungan dan niat untuk menggunakan, daripada faktor sosiodemografi seperti usia dan pendidikan. Oleh karena itu, untuk meningkatkan penerimaan moda ini, strategi yang lebih efektif sebaiknya difokuskan pada peningkatan kesadaran lingkungan serta penguatan niat perilaku melalui kampanye yang menonjolkan manfaat lingkungan dan pengalaman positif dari pengguna lain. 4.2.7

Diskusi Hasil Analisis Layanan Beam di Bintaro Jaya Dalam analisis implementasi layanan Beam di kawasan Bintaro Jaya berdasarkan pedoman oleh NACTO “(National Association of City Transportation Officials)”, terdapat “(Guidelines for Regulating Shared Micromobility Section 1 Guidelines for Regulating Shared Micromobility, 2019) beberapa aspek penting yang perlu diperhatikan.

Berikut adalah pembahasan detail mengenai perbandingan kesesuaian implementasi tersebut: 4.2.8 Diskusi Hasil Analisis Penerimaan Metode TAM 1. Pengaruh

dari Persepsi Kemanfaatan Penggunaan terhadap Niat Perilaku untuk

Menggunakan pada penerimaan moda mobilitas mikro Beam. 14 Pengaruh persepsi kebermanfaatan penggunaan terhadap niat perilaku dalam penelitian ini

menunjukkan bahwa hipotesis pertama yang diajukan dapat diterima atau H1 diterima. Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai hasil original sample 0,374 dan nilai t-statistik yang menunjukkan  $2,942 > 1,96$  serta p-value  $0,003 < 0,05$ .

Hasil analisis ini menunjukkan bahwa ketika pengguna merasa moda mobilitas mikro bersama bermanfaat untuk digunakan, maka semakin besar minat mereka untuk terus menggunakan moda transportasi tersebut. Dalam konteks penggunaan moda mobilitas mikro, manfaat yang dirasakan oleh pengguna yaitu peningkatan efisiensi dan produktifitas perjalanan mereka. Menurut, persepsi kebermanfaatan secara signifikan memengaruhi niat perilaku karena adanya keterkaitan antara persepsi pengguna terhadap manfaat yang diharapkan dari penggunaan suatu teknologi atau produk dengan keinginan mereka untuk menggunakannya. Ketika seseorang meyakini bahwa suatu teknologi atau produk dapat 56 (Saputra & Muhammad Sadat, 2024) memberikan manfaat yang berarti, mereka cenderung memiliki niat yang lebih kuat untuk



mengadopsinya. Persepsi kegunaan berperan sebagai pendorong motivasi individu untuk mengadopsi perilaku yang dapat meningkatkan efisiensi atau mempermudah tugas mereka. Oleh karena itu, semakin tinggi persepsi kegunaan, semakin besar kemungkinan individu memiliki niat untuk menggunakan teknologi atau produk tersebut. Hasil ini sejalan dengan teori model penerimaan (TAM) oleh , dan yang menyatakan bahwa persepsi kebermanfaatan merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi niat perilaku dalam menggunakan teknologi tersebut. Temuan ini memperkuat pemahaman bahwa pengguna cenderung lebih tertarik dan termotivasi untuk menggunakan aplikasi yang mereka anggap bermanfaat.

1 Selain itu penelitian dari , juga menyatakan bahwa persepsi kegunaan berpengaruh secara positif dan signifikan pada minat, juga dikuatkan oleh penelitian yang mengatakan persepsi kegunaan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap minat. 2. Pengaruh dari Persepsi Kemudahan Penggunaan terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan pada penerimaan moda mobilitas mikro Beam. Pengaruh persepsi kemudahan penggunaan terhadap niat perilaku dalam penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis kedua yang diajukan (Fred D. Davis, 1989) (Wibowo et al., 2017) (Dewi, 2023) (Setyawati, 2020) tidak dapat diterima atau H2 ditolak. Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai hasil original sample  $-0,077 <$  dan nilai t-statistik yang menunjukkan  $0,805 < 1,96$  serta p-value  $0,421 > 0,05$ . 21 22 28 37 Hasil analisis ini menunjukkan bahwa persepsi kemudahan penggunaan tidak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap niat perilaku untuk menggunakan moda mobilitas mikro beam. 10 44 Hasil ini sejalan dengan penelitian yang menyatakan persepsi kemudahan penggunaan tidak berpengaruh langsung secara signifikan kepada niat perilaku untuk menggunakan. 13 Hal ini membuktikan bahwa persepsi terhadap mudahnya penggunaan Beam tidak membuat orang-orang ingin menggunakan Beam. 3. Pengaruh dari Kesadaran Lingkungan terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan pada penerimaan moda mobilitas mikro Beam. 14 Pengaruh Kesadaran Lingkungan terhadap niat perilaku dalam penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis ketiga yang diajukan dapat diterima atau H3 diterima. Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai hasil original sample  $0,385$  dan nilai t-statistik yang

menunjukkan  $3,305 > 1,96$  serta  $p\text{-value } 0,001 < 0,05$ . Hasil analisis ini menunjukkan bahwa ketika pengguna merasa moda mobilitas mikro beam membantu mengurangi polusi udara di sekitar, maka semakin besar niat mereka untuk terus menggunakan moda transportasi tersebut. 58 (Wibowo et al., 2017) Hasil analisis ini sejalan dengan penelitian, dan yang menunjukkan hasil kepedulian terhadap lingkungan merupakan variabel yang mempunyai pengaruh paling besar terhadap niat perilaku untuk menggunakan. Hasil ini menunjukkan bahwa masyarakat menganggap Beam sebagai kendaraan ramah lingkungan dan penggunaannya sesuai dengan kepedulian mereka terhadap lingkungan. Bukti serupa ditemukan pada penelitian. Pengguna merasa moda mobilitas mikro bersama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap isu kesadaran lingkungan sehingga menimbulkan niat perilaku untuk menggunakan moda transportasi tersebut. 4. Pengaruh dari Niat Perilaku untuk Menggunakan terhadap Penggunaan Aktual pada penerimaan moda mobilitas mikro Beam.

**20** Pengaruh Niat Perilaku untuk Menggunakan terhadap Penggunaan Aktual dalam penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis keempat yang diajukan dapat diterima atau H4 diterima. Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai hasil original sample 0,294 dan nilai t-statistik yang menunjukkan 2,279  $> 1,96$  serta  $p\text{-value } 0,023 < 0,05$ . Hasil analisis ini menunjukkan bahwa ketika pengguna berniat untuk menggunakan moda mobilitas mikro bersama beam, maka semakin besar penggunaan aktual moda mobilitas mikro bersama beam tersebut. (Zakhem et al., 2024) (Pereira et al., 2022) (Kopplin et al., 2021) 60 “BAB V PENUTUP” 5.1 “Kesimpulan” “Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan analisis faktor yang mempengaruhi penerimaan moda mobilitas mikro beam, peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut: 1. Penerimaan moda mobilitas mikro Beam lebih dipengaruhi aspek psikologis, seperti kesadaran lingkungan pada laki-laki yang mendorong niat penggunaan, dan pada perempuan, niat tersebut memengaruhi penggunaan aktual. Sebaliknya, faktor sosiodemografi seperti usia, pendidikan, persepsi kemudahan, dan kebermanfaatan tidak signifikan memengaruhi penerimaan. 2. Layanan Beam di Bintaro Jaya telah memenuhi sebagian besar standar mobilitas mikro NACTO,

terutama dalam pengawasan operasi dan infrastruktur, meskipun masih perlu peningkatan, seperti penambahan spion untuk keselamatan. Implementasi ini juga unggul dengan integrasi transportasi publik yang melampaui rekomendasi dasar NACTO. 3. Berdasarkan TAM, penerimaan moda mobilitas mikro Beam dipengaruhi oleh persepsi kemanfaatan dan kesadaran lingkungan yang berdampak positif pada niat penggunaan, sementara niat tersebut mendorong penggunaan aktual.

22 68 Namun, persepsi kemudahan penggunaan tidak memiliki pengaruh positif terhadap niat untuk menggunakan beam. 55 80 5.2 "Saran" 2 7 "Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan analisis faktor yang mempengaruhi penerimaan moda mobilitas mikro beam, peneliti dapat memberikan saran sebagai berikut: 55 80 1.

Perlu adanya kolaborasi lebih lanjut antara Beam Mobility dengan pihak pengelola kawasan Bintaro Jaya untuk meningkatkan kualitas layanan mobilitas mikro beam.

13 2. Pada penelitian selanjutnya, variabel bebas atau independent lain, seperti tarif harga, cakupan area, dan jarak antar lokasi, dapat dimasukkan ke dalam model penelitian untuk memperdalam analisis mengenai faktor-faktor penerimaan moda mobilitas mikro Beam. 3. Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai acuan untuk dibandingkan dengan variabel lain atau sebagai referensi pada penelitian serupa di masa mendatang. 62



REPORT #24589331

## Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	<b>1.23%</b> e-journal.uniflor.ac.id <a href="https://e-journal.uniflor.ac.id/index.php/analisis/article/download/2502/1655/8...">https://e-journal.uniflor.ac.id/index.php/analisis/article/download/2502/1655/8...</a>	● ●
INTERNET SOURCE		
2.	<b>0.94%</b> e-journal.uajy.ac.id <a href="http://e-journal.uajy.ac.id/10922/3/2TF06476.pdf">http://e-journal.uajy.ac.id/10922/3/2TF06476.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
3.	<b>0.9%</b> repository.unhas.ac.id <a href="http://repository.unhas.ac.id/31058/2/A031191059_skripsi_13-07-2023%20bab%..">http://repository.unhas.ac.id/31058/2/A031191059_skripsi_13-07-2023%20bab%..</a>	●
INTERNET SOURCE		
4.	<b>0.87%</b> ejournal.uin-suska.ac.id <a href="https://ejournal.uin-suska.ac.id/index.php/sitekin/article/download/580/552">https://ejournal.uin-suska.ac.id/index.php/sitekin/article/download/580/552</a>	●
INTERNET SOURCE		
5.	<b>0.85%</b> journal.iainkudus.ac.id <a href="https://journal.iainkudus.ac.id/index.php/equilibrium/article/download/725/pdf">https://journal.iainkudus.ac.id/index.php/equilibrium/article/download/725/pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
6.	<b>0.62%</b> jurnal.stkipggritulungagung.ac.id <a href="https://jurnal.stkipggritulungagung.ac.id/index.php/jipi/article/viewFile/3469/15..">https://jurnal.stkipggritulungagung.ac.id/index.php/jipi/article/viewFile/3469/15..</a>	●
INTERNET SOURCE		
7.	<b>0.6%</b> namara-feb.unpak.ac.id <a href="https://namara-feb.unpak.ac.id/index.php/namara/article/download/160/133/1...">https://namara-feb.unpak.ac.id/index.php/namara/article/download/160/133/1...</a>	●
INTERNET SOURCE		
8.	<b>0.54%</b> repository.unpkediri.ac.id <a href="http://repository.unpkediri.ac.id/11121/6/RAMA_62401_19102010015_07120469...">http://repository.unpkediri.ac.id/11121/6/RAMA_62401_19102010015_07120469...</a>	●
INTERNET SOURCE		
9.	<b>0.54%</b> ejurnal.ung.ac.id <a href="https://ejurnal.ung.ac.id/index.php/diffusion/article/download/15459/4851">https://ejurnal.ung.ac.id/index.php/diffusion/article/download/15459/4851</a>	●



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
10. 0.54%	repository.unair.ac.id <a href="https://repository.unair.ac.id/55531/13/FEB.El.%20110-16%20Ram%20p-min.pdf">https://repository.unair.ac.id/55531/13/FEB.El.%20110-16%20Ram%20p-min.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
11. 0.53%	repository.univawalbros.ac.id <a href="http://repository.univawalbros.ac.id/99/1/SKRIPSI%20JIHAN%20SYAHADA.pdf">http://repository.univawalbros.ac.id/99/1/SKRIPSI%20JIHAN%20SYAHADA.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
12. 0.52%	dspace.uui.ac.id <a href="https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/16113/05.4%20bab%204.p..">https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/16113/05.4%20bab%204.p..</a>	●
INTERNET SOURCE		
13. 0.49%	j-ptiik.ub.ac.id <a href="https://j-ptiik.ub.ac.id/index.php/j-ptiik/article/download/13326/6023/95733">https://j-ptiik.ub.ac.id/index.php/j-ptiik/article/download/13326/6023/95733</a>	● ●
INTERNET SOURCE		
14. 0.46%	ejournal.warunayama.org <a href="https://ejournal.warunayama.org/index.php/musytarineraca/article/view/6906">https://ejournal.warunayama.org/index.php/musytarineraca/article/view/6906</a>	●
INTERNET SOURCE		
15. 0.43%	www.liputan6.com <a href="https://www.liputan6.com/otomotif/read/5225273/kendaraan-listrik-semakin-m..">https://www.liputan6.com/otomotif/read/5225273/kendaraan-listrik-semakin-m..</a>	●
INTERNET SOURCE		
16. 0.41%	eprints.ums.ac.id <a href="https://eprints.ums.ac.id/73246/5/04.%20Bab%202.pdf">https://eprints.ums.ac.id/73246/5/04.%20Bab%202.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
17. 0.41%	dspace.uui.ac.id <a href="https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/14963/05.%204%20bab%2..">https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/14963/05.%204%20bab%2..</a>	●
INTERNET SOURCE		
18. 0.4%	repository.unissula.ac.id <a href="http://repository.unissula.ac.id/34963/1/Magister%20Manajemen_20402200134...">http://repository.unissula.ac.id/34963/1/Magister%20Manajemen_20402200134...</a>	●
INTERNET SOURCE		
19. 0.39%	journal.al-matani.com <a href="https://journal.al-matani.com/index.php/invest/article/download/290/209/1830">https://journal.al-matani.com/index.php/invest/article/download/290/209/1830</a>	●
INTERNET SOURCE		
20. 0.38%	journals.unisba.ac.id <a href="https://journals.unisba.ac.id/index.php/JRIEB/article/download/3696/2027/3295..">https://journals.unisba.ac.id/index.php/JRIEB/article/download/3696/2027/3295..</a>	●



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
21.	0.37% repository.uir.ac.id <a href="https://repository.uir.ac.id/24109/1/7.%20Pengaruh%20Perceived%20Usefulnes..">https://repository.uir.ac.id/24109/1/7.%20Pengaruh%20Perceived%20Usefulnes..</a>	●
INTERNET SOURCE		
22.	0.37% jisai.mercubuana-yogya.ac.id <a href="https://jisai.mercubuana-yogya.ac.id/index.php/jisai/article/download/83/44/">https://jisai.mercubuana-yogya.ac.id/index.php/jisai/article/download/83/44/</a>	●
INTERNET SOURCE		
23.	0.34% repository.narotama.ac.id <a href="http://repository.narotama.ac.id/1379/5/BAB%20IV.pdf">http://repository.narotama.ac.id/1379/5/BAB%20IV.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
24.	0.33% ejournal-polnam.ac.id <a href="https://ejournal-polnam.ac.id/index.php/JurnalManeksi/article/view/1080/547">https://ejournal-polnam.ac.id/index.php/JurnalManeksi/article/view/1080/547</a>	●
INTERNET SOURCE		
25.	0.33% repository.stei.ac.id <a href="http://repository.stei.ac.id/5467/4/Bab%20III.pdf">http://repository.stei.ac.id/5467/4/Bab%20III.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
26.	0.33% repository.its.ac.id <a href="https://repository.its.ac.id/60187/1/09211650023010%20-%20Master_Thesis.pdf">https://repository.its.ac.id/60187/1/09211650023010%20-%20Master_Thesis.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
27.	0.32% dspace.uui.ac.id <a href="https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/272/05.1%20bab%201.pdf...">https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/272/05.1%20bab%201.pdf...</a>	●
INTERNET SOURCE		
28.	0.32% jurnal.unissula.ac.id <a href="https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/kimue/article/download/13097/4905">https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/kimue/article/download/13097/4905</a>	●
INTERNET SOURCE		
29.	0.3% repository.upi.edu <a href="http://repository.upi.edu/60959/2/S_MBS_1603855_Chapter3.pdf">http://repository.upi.edu/60959/2/S_MBS_1603855_Chapter3.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
30.	0.3% repository.upi.edu <a href="http://repository.upi.edu/121755/4/S_MRL_2006965_Chapter3.pdf">http://repository.upi.edu/121755/4/S_MRL_2006965_Chapter3.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
31.	0.29% www.jurnal.stie-aas.ac.id <a href="https://www.jurnal.stie-aas.ac.id/index.php/jap/article/download/12524/pdf">https://www.jurnal.stie-aas.ac.id/index.php/jap/article/download/12524/pdf</a>	●



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
32.	0.29% eresearch.stikom-bali.ac.id <a href="https://eresearch.stikom-bali.ac.id/admin/files/publikasi_files/b27e9f9c7560a7d..">https://eresearch.stikom-bali.ac.id/admin/files/publikasi_files/b27e9f9c7560a7d..</a>	●
INTERNET SOURCE		
33.	0.27% ahmadprayudi.blog.uma.ac.id <a href="http://ahmadprayudi.blog.uma.ac.id/2023/08/03/alat-analisis-penelitian-analisi...">http://ahmadprayudi.blog.uma.ac.id/2023/08/03/alat-analisis-penelitian-analisi...</a>	●
INTERNET SOURCE		
34.	0.26% media.neliti.com <a href="https://media.neliti.com/media/publications/472155-analisis-technology-accep...">https://media.neliti.com/media/publications/472155-analisis-technology-accep...</a>	●
INTERNET SOURCE		
35.	0.26% repository.fe.unj.ac.id <a href="http://repository.fe.unj.ac.id/11595/5/5.%20BAB%20III.pdf">http://repository.fe.unj.ac.id/11595/5/5.%20BAB%20III.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
36.	0.26% ojs.serambimekkah.ac.id <a href="https://ojs.serambimekkah.ac.id/jnkti/article/download/6529/pdf">https://ojs.serambimekkah.ac.id/jnkti/article/download/6529/pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
37.	0.24% media.neliti.com <a href="https://media.neliti.com/media/publications/132336-ID-analisis-pengaruh-perse..">https://media.neliti.com/media/publications/132336-ID-analisis-pengaruh-perse..</a>	●
INTERNET SOURCE		
38.	0.24% repository.stie-mce.ac.id <a href="http://repository.stie-mce.ac.id/1086/2/BAB%20II%20TINJAUAN%20PUSTAKA.p...">http://repository.stie-mce.ac.id/1086/2/BAB%20II%20TINJAUAN%20PUSTAKA.p...</a>	●
INTERNET SOURCE		
39.	0.24% ranahrumah.com <a href="https://ranahrumah.com/cara-mengendarai-sepeda-listrik-beam-e-moped-rama..">https://ranahrumah.com/cara-mengendarai-sepeda-listrik-beam-e-moped-rama..</a>	●
INTERNET SOURCE		
40.	0.23% www.anakciremai.com <a href="https://www.anakciremai.com/2016/03/makalah-ilmu-sosial-tentang-wanita-tu...">https://www.anakciremai.com/2016/03/makalah-ilmu-sosial-tentang-wanita-tu...</a>	●
INTERNET SOURCE		
41.	0.23% e-journal.uajy.ac.id <a href="http://e-journal.uajy.ac.id/25357/5/17%2050%2002766_4.pdf">http://e-journal.uajy.ac.id/25357/5/17%2050%2002766_4.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
42.	0.23% www.puskomedia.id <a href="https://www.puskomedia.id/blog/mengenal-mobilitas-cerdas-inovasi-dan-tren-...">https://www.puskomedia.id/blog/mengenal-mobilitas-cerdas-inovasi-dan-tren...</a>	●



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
43.	0.23% repository.its.ac.id <a href="https://repository.its.ac.id/76331/1/3114203012-Master_Thesis.pdf">https://repository.its.ac.id/76331/1/3114203012-Master_Thesis.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
44.	0.22% ppjp.ulm.ac.id <a href="https://ppjp.ulm.ac.id/journal/index.php/bisnispembangunan/article/download...">https://ppjp.ulm.ac.id/journal/index.php/bisnispembangunan/article/download...</a>	●
INTERNET SOURCE		
45.	0.22% eprints.ulbi.ac.id <a href="https://eprints.ulbi.ac.id//2002/4/Bab%203.pdf">https://eprints.ulbi.ac.id//2002/4/Bab%203.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
46.	0.21% dephub.go.id <a href="https://dephub.go.id/post/read/kendaraan-listrik-masa-depan-transportasi-ind...">https://dephub.go.id/post/read/kendaraan-listrik-masa-depan-transportasi-ind...</a>	●
INTERNET SOURCE		
47.	0.2% cikoneng-ciamis.desa.id <a href="https://cikoneng-ciamis.desa.id/transportasi-berkelanjutan-solusi-efektif-untuk...">https://cikoneng-ciamis.desa.id/transportasi-berkelanjutan-solusi-efektif-untuk...</a>	●
INTERNET SOURCE		
48.	0.2% repository.uin-suska.ac.id <a href="http://repository.uin-suska.ac.id/64904/1/file%20hasil%20penelitian%20%28ba...">http://repository.uin-suska.ac.id/64904/1/file%20hasil%20penelitian%20%28ba...</a>	●
INTERNET SOURCE		
49.	0.2% ejournal.undip.ac.id <a href="https://ejournal.undip.ac.id/index.php/jsinbis/article/download/55298/pdf">https://ejournal.undip.ac.id/index.php/jsinbis/article/download/55298/pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
50.	0.2% repository.lppm.unila.ac.id <a href="http://repository.lppm.unila.ac.id/50359/1/snabis.pdf">http://repository.lppm.unila.ac.id/50359/1/snabis.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
51.	0.19% accounting.binus.ac.id <a href="https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-composite-reliability-dal...">https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-composite-reliability-dal...</a>	●
INTERNET SOURCE		
52.	0.19% journal.umy.ac.id <a href="https://journal.umy.ac.id/index.php/st/article/download/7802/5717/34136">https://journal.umy.ac.id/index.php/st/article/download/7802/5717/34136</a>	●
INTERNET SOURCE		
53.	0.19% repository.umy.ac.id <a href="http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2639/modul%20pelati...">http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2639/modul%20pelati...</a>	●





REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
54.	0.19% repository.iainkudus.ac.id <a href="http://repository.iainkudus.ac.id/11198/7/7.%20BAB%20IV.pdf">http://repository.iainkudus.ac.id/11198/7/7.%20BAB%20IV.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
55.	0.19% repository.unja.ac.id <a href="https://repository.unja.ac.id/44064/8/SKRIPSI_F1E118040%20MiftaAmaliaSahar...">https://repository.unja.ac.id/44064/8/SKRIPSI_F1E118040%20MiftaAmaliaSahar...</a>	●
INTERNET SOURCE		
56.	0.18% owner.polgan.ac.id <a href="https://owner.polgan.ac.id/index.php/owner/article/download/1583/853/7932">https://owner.polgan.ac.id/index.php/owner/article/download/1583/853/7932</a>	●
INTERNET SOURCE		
57.	0.17% journal.ibs.ac.id <a href="https://journal.ibs.ac.id/index.php/jamie/article/download/434/396/1096">https://journal.ibs.ac.id/index.php/jamie/article/download/434/396/1096</a>	●
INTERNET SOURCE		
58.	0.17% repository.fe.unj.ac.id <a href="http://repository.fe.unj.ac.id/10389/7/BAB%20IV%20%2889%29.pdf">http://repository.fe.unj.ac.id/10389/7/BAB%20IV%20%2889%29.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
59.	0.17% media.neliti.com <a href="https://media.neliti.com/media/publications/496353-pengaruh-perceived-ease-...">https://media.neliti.com/media/publications/496353-pengaruh-perceived-ease-...</a>	●
INTERNET SOURCE		
60.	0.17% repository.unair.ac.id <a href="https://repository.unair.ac.id/101535/6/6.%20BAB%20IIIMETODOLOGI%20PENE...">https://repository.unair.ac.id/101535/6/6.%20BAB%20IIIMETODOLOGI%20PENE...</a>	●
INTERNET SOURCE		
61.	0.16% dspace.uc.ac.id <a href="https://dspace.uc.ac.id/bitstream/handle/123456789/2770/BAB%203.pdf?seque...">https://dspace.uc.ac.id/bitstream/handle/123456789/2770/BAB%203.pdf?seque...</a>	●
INTERNET SOURCE		
62.	0.16% repositori.stiamak.ac.id <a href="http://repositori.stiamak.ac.id/id/eprint/558/5/BAB%20III%20SKRIPSI_CHERRYL...">http://repositori.stiamak.ac.id/id/eprint/558/5/BAB%20III%20SKRIPSI_CHERRYL...</a>	●
INTERNET SOURCE		
63.	0.15% repository.untagsmg.ac.id <a href="https://repository.untagsmg.ac.id/766/1/Manajemen%20Perencanaan%20Trans...">https://repository.untagsmg.ac.id/766/1/Manajemen%20Perencanaan%20Trans...</a>	●
INTERNET SOURCE		
64.	0.15% repository.stie-mce.ac.id <a href="http://repository.stie-mce.ac.id/1025/4/BAB%20III.pdf">http://repository.stie-mce.ac.id/1025/4/BAB%20III.pdf</a>	●



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
65.	0.14% repository.stei.ac.id <a href="http://repository.stei.ac.id/8035/4/BAB%20III_removed%20%281%29.pdf">http://repository.stei.ac.id/8035/4/BAB%20III_removed%20%281%29.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
66.	0.13% psihlw117a4.wordpress.com <a href="https://psihlw117a4.wordpress.com/2014/10/10/sekilas-tentang-technology-acc..">https://psihlw117a4.wordpress.com/2014/10/10/sekilas-tentang-technology-acc..</a>	●
INTERNET SOURCE		
67.	0.13% journal.universitaspahlawan.ac.id <a href="https://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/cdj/article/download/2636...">https://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/cdj/article/download/2636...</a>	●
INTERNET SOURCE		
68.	0.13% etd.repository.ugm.ac.id <a href="https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/203115">https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/203115</a>	●
INTERNET SOURCE		
69.	0.13% www.gramedia.com <a href="https://www.gramedia.com/literasi/contoh-hipotesis-penelitian/?srsltid=AfmBO...">https://www.gramedia.com/literasi/contoh-hipotesis-penelitian/?srsltid=AfmBO...</a>	●
INTERNET SOURCE		
70.	0.12% repositori.uin-alauddin.ac.id <a href="http://repositori.uin-alauddin.ac.id/20358/1/Pengaruh%20Sosiodemografi%20d...">http://repositori.uin-alauddin.ac.id/20358/1/Pengaruh%20Sosiodemografi%20d...</a>	●
INTERNET SOURCE		
71.	0.12% repository.unpas.ac.id <a href="http://repository.unpas.ac.id/32845/6/BAB%20III.pdf">http://repository.unpas.ac.id/32845/6/BAB%20III.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
72.	0.11% dspace.uii.ac.id <a href="https://dspace.uii.ac.id/bitstream/handle/123456789/17997/05.4%20bab%204.p..">https://dspace.uii.ac.id/bitstream/handle/123456789/17997/05.4%20bab%204.p..</a>	●
INTERNET SOURCE		
73.	0.1% eprints.upj.ac.id <a href="https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/6074/11/BAB%20IV.pdf">https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/6074/11/BAB%20IV.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
74.	0.1% jurnal.uns.ac.id <a href="https://jurnal.uns.ac.id/wacana-publik/article/download/78254/42558">https://jurnal.uns.ac.id/wacana-publik/article/download/78254/42558</a>	●
INTERNET SOURCE		
75.	0.1% stiemuttaqien.ac.id <a href="https://stiemuttaqien.ac.id/ojs/index.php/OJS/article/download/1441/1043">https://stiemuttaqien.ac.id/ojs/index.php/OJS/article/download/1441/1043</a>	●



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE		
76.	<b>0.09%</b> repository.iainkudus.ac.id <a href="http://repository.iainkudus.ac.id/4740/5/5.%20BAB%20II.pdf">http://repository.iainkudus.ac.id/4740/5/5.%20BAB%20II.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
77.	<b>0.08%</b> www.statistikian.com <a href="https://www.statistikian.com/2021/04/tutorial-partial-least-square-dalam-pls-se..">https://www.statistikian.com/2021/04/tutorial-partial-least-square-dalam-pls-se..</a>	●
INTERNET SOURCE		
78.	<b>0.08%</b> repository.stei.ac.id <a href="http://repository.stei.ac.id/6507/4/BAB%203.pdf">http://repository.stei.ac.id/6507/4/BAB%203.pdf</a>	●
INTERNET SOURCE		
79.	<b>0.02%</b> researchcenter.umn.ac.id <a href="https://researchcenter.umn.ac.id/researches/726">https://researchcenter.umn.ac.id/researches/726</a>	●
INTERNET SOURCE		
80.	<b>0.01%</b> repository.upnjatim.ac.id <a href="https://repository.upnjatim.ac.id/10965/13/BAB%20V.pdf">https://repository.upnjatim.ac.id/10965/13/BAB%20V.pdf</a>	●

● QUOTES

INTERNET SOURCE		
1.	<b>0.48%</b> repository.stei.ac.id <a href="http://repository.stei.ac.id/5467/4/Bab%20III.pdf">http://repository.stei.ac.id/5467/4/Bab%20III.pdf</a>	
INTERNET SOURCE		
2.	<b>0.41%</b> repository.unja.ac.id <a href="https://repository.unja.ac.id/44064/8/SKRIPSI_F1E118040%20MiftaAmaliaSahar...">https://repository.unja.ac.id/44064/8/SKRIPSI_F1E118040%20MiftaAmaliaSahar...</a>	
INTERNET SOURCE		
3.	<b>0.38%</b> researchcenter.umn.ac.id <a href="https://researchcenter.umn.ac.id/researches/726">https://researchcenter.umn.ac.id/researches/726</a>	
INTERNET SOURCE		
4.	<b>0.32%</b> repository.upi.edu <a href="http://repository.upi.edu/121755/4/S_MRL_2006965_Chapter3.pdf">http://repository.upi.edu/121755/4/S_MRL_2006965_Chapter3.pdf</a>	
INTERNET SOURCE		
5.	<b>0.28%</b> ahmadprayudi.blog.uma.ac.id <a href="http://ahmadprayudi.blog.uma.ac.id/2023/08/03/alat-analisis-penelitian-analisi...">http://ahmadprayudi.blog.uma.ac.id/2023/08/03/alat-analisis-penelitian-analisi...</a>	



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE

6. **0.26%** journal.al-matani.com

<https://journal.al-matani.com/index.php/invest/article/download/290/209/1830>

INTERNET SOURCE

7. **0.22%** repository.upnjatim.ac.id

<https://repository.upnjatim.ac.id/10965/13/BAB%20V.pdf>

INTERNET SOURCE

8. **0.21%** dspace.uc.ac.id

<https://dspace.uc.ac.id/bitstream/handle/123456789/2770/BAB%203.pdf?seque...>

INTERNET SOURCE

9. **0.18%** media.neliti.com

<https://media.neliti.com/media/publications/496353-pengaruh-perceived-ease-...>

INTERNET SOURCE

10. **0.17%** repository.unpkediri.ac.id

[http://repository.unpkediri.ac.id/11121/6/RAMA\\_62401\\_19102010015\\_07120469...](http://repository.unpkediri.ac.id/11121/6/RAMA_62401_19102010015_07120469...)

INTERNET SOURCE

11. **0.13%** eprints.upj.ac.id

<https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/6074/11/BAB%20IV.pdf>

INTERNET SOURCE

12. **0.12%** repository.umy.ac.id

<http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2639/modul%20pelati...>

INTERNET SOURCE

13. **0.1%** journal.universitaspahlawan.ac.id

<https://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/cdj/article/download/2636...>

INTERNET SOURCE

14. **0.07%** dspace.uui.ac.id

<https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/16113/05.4%20bab%204.p..>

INTERNET SOURCE

15. **0.05%** journal.ibs.ac.id

<https://journal.ibs.ac.id/index.php/jamie/article/download/434/396/1096>

INTERNET SOURCE

16. **0.05%** eprints.ulbi.ac.id

<https://eprints.ulbi.ac.id//2002/4/Bab%203.pdf>



REPORT #24589331

INTERNET SOURCE

17. **0.04%** [psihlw117a4.wordpress.com](https://psihlw117a4.wordpress.com)

<https://psihlw117a4.wordpress.com/2014/10/10/sekilas-tentang-technology-acc..>

INTERNET SOURCE

18. **0.03%** [namara-feb.unpak.ac.id](https://namara-feb.unpak.ac.id)

<https://namara-feb.unpak.ac.id/index.php/namara/article/download/160/133/1...>

INTERNET SOURCE

19. **0.02%** [www.anakciremai.com](http://www.anakciremai.com)

<https://www.anakciremai.com/2016/03/makalah-ilmu-sosial-tentang-wanita-tu...>

INTERNET SOURCE

20. **0.02%** [dspace.uui.ac.id](https://dspace.uui.ac.id)

<https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/17997/05.4%20bab%204.p..>

INTERNET SOURCE

21. **0.02%** [owner.polgan.ac.id](https://owner.polgan.ac.id)

<https://owner.polgan.ac.id/index.php/owner/article/download/1583/853/7932>