

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Trans Metro Pasundan (TMP) sebagai transportasi umum bersistem Bus Rapid Transit (BRT) dimaksudkan untuk melayani masyarakat sebagai penunjang pekerjaan maupun aktivitas lainnya. BRT yang terintegrasi dengan halte memudahkan mobilisasi lebih lancar dan tertib sehingga dapat mengurangi waktu tempuh dan meningkatkan kualitas pelayanan bus (Kusuma & Septarini, 2013). TMP merupakan transportasi yang melayani wilayah metropolitan Bandung Raya. Trayek yang ada menghubungkan beberapa wilayah Kabupaten/Kota yaitu Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Bandung, Kota Cimahi, dan Kabupaten Sumedang. Sebelum TMP beroperasi sudah ada Trans Metro Bandung (TMB) yang merupakan bus raya terpadu di Kota Bandung yang dioperasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Sementara TMP dioperasikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat melalui UPTD PPP LLAJ Wilayah II.

TMP pertama kali beroperasi pada tanggal 27 Desember 2021 sebagai transportasi publik di kawasan Bandung Raya. Sistem pembayaran TMP menggunakan metode nontunai dengan kartu uang elektronik, aplikasi dompet digital, dan aplikasi perbankan yang mendukung pembayaran dengan QRIS. Mulai tanggal 1 Juli 2023 sistem pembayaran hanya menggunakan kartu uang elektronik saja. Selain itu sistem pembatasan Agar penumpang dapat menikmati tarif integrasi, ketika transit atau berganti koridor tanpa harus membayar lagi. Tarif integrasi ini berlaku selama 90 menit. Program ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan minat warga menggunakan angkutan umum massal.

Isu penelitian ini adalah TMP sebagai angkutan umum yang masuk kategori BRT yang melayani masyarakat di Bandung Raya dan angkutan umum dengan sistem pembayaran nontunai. TMP merupakan satu-satunya angkutan umum yang menggunakan sistem pembayaran nontunai di Bandung Raya.

UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 158, mengamanatkan kepada Pemerintah untuk

menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Menyadari kebutuhan untuk meningkatkan layanan angkutan umum di Bandung Raya, Pemerintah Provinsi Jawa Barat telah mengembangkan Master Plan Mass Transit untuk Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung jaringan jalan Bus Rapid Transit (BRT). Masterplan tersebut merupakan strategi sistem transportasi terpadu sebagaimana tertuang dalam dokumen Urban Mobility Plan (UMP) dan didukung oleh Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Jawa Barat 2018-2023. Dimana pembangunan sistem transportasi massal di wilayah metropolitan khususnya di Bandung Raya dilakukan melalui pembangunan Light Rail Transit (LRT), Mass Rapid Transit (MRT), serta Bus Rapid Transit (BRT) di wilayah perkotaan.

Dalam kajian rasio pengguna kendaraan umum vs kendaraan pribadi dilihat dari pemilihan moda perjalanan yang menggunakan angkot 3,04% dan bus 0,33%. Dari angka rasio pengguna tersebut dapat dilihat bahwa pengguna angkutan umum sangat kecil, dan lebih kecil lagi yang menggunakan bus. Tantangan untuk mengalihkan pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum sangat berat, bahkan untuk mempertahankan angka pengguna bus 0,33% tidak mudah. Ada kemungkinan pengguna angkutan umum beralih ke kendaraan pribadi, bukan sebaliknya. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk memahami bagaimana pengguna TMP tetap menggunakan TMP pada masa mendatang.

Sistem pembayaran nontunai yang digunakan oleh TMP, pada dasarnya sudah familiar bagi masyarakat. Orang sudah terbiasa menggunakan sistem pembayaran nontunai pada masa COVID-19. Keberadaan TMP dan sistem pembayaran nontunai memiliki potensi *demand* untuk masa yang akan datang. Sesuai dengan isu penelitian, maka penelitian ini difokuskan pada penilaian penumpang tentang TMP sebagai angkutan umum dan sistem pembayaran nontunai.

Teori yang bisa digunakan untuk menganalisis penilaian atau sikap pada sesuatu adalah Theory of Planned Behavior (TPB) dan Technology Acceptance Model (TAM). Kedua teori ini berfokus pada perilaku manusia, tetapi dengan pendekatan yang berbeda. TPB lebih umum dan dapat diterapkan pada berbagai perilaku, sementara TAM lebih spesifik pada penerimaan teknologi. Keduanya memberikan wawasan penting tentang

faktor-faktor yang mempengaruhi niat dan perilaku individu. (Wicaksono dkk., 2022).

Ajzen (Ajzen, 2005) menekankan dua hal untuk mendapatkan respon tingkah laku yang ingin diteliti, pertama, yaitu kesesuaian (*compatibility*) dimana determinan-determinan dari intensi sekaligus intensi itu sendiri didefinisikan dalam elemen *target, action, context, dan time* yang sama. Berdasarkan TPB, attitude, subjective norms, dan perceived behavioral control, tidak selalu signifikan memengaruhi behavioral intention. Di antara ketiga faktor tersebut “attitude (sikap)” sering menjadi faktor utama yang memengaruhi niat, seperti penelitian di Calcut India tentang niat komuter untuk menggunakan transportasi umum (Devika dkk., 2020). Mengukur niat atau intensi untuk bertingkah laku dalam konteks dan waktu tertentu sama dengan mengukur perilaku itu sendiri (Ajzen & Fishbein, 1988).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan isu pada bagian latar belakang, maka penelitian ini dilakukan karena penting untuk memahami niat menggunakan TMP pada masa mendatang, dengan sikap sebagai faktor yang memengaruhinya. Karakteristik TMP sebagai bus dengan sistem pembayaran nontunai, menjadikan sikap yang perlu dipahami adalah tentang TMP sebagai angkutan umum dan sikap tentang sistem pembayaran nontunai. Oleh sebab itu, rumusan masalah pada penelitian adalah berikut:

1. Bagaimana niat pengguna untuk tetap menggunakan Trans Metro Pasundan?
2. Bagaimana sikap pengguna tentang Trans Metro Pasundan sebagai angkutan umum?
3. Bagaimana sikap pengguna tentang sistem pembayaran nontunai?
4. Bagaimana pengaruh sikap tentang Trans Metro Pasundan sebagai angkutan umum dan sikap tentang penggunaan nontunai sebagai sistem pembayaran pada niat untuk tetap menggunakan Trans Metro Pasundan?

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang dikemukakan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk memahami pengaruh sikap tentang TMP sebagai angkutan umum dan sikap tentang penggunaan nontunai sebagai sistem pembayaran pada niat untuk tetap menggunakan TMP. Kemudian sasaran yang

akan dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memahami niat pengguna untuk tetap menggunakan Trans Metro Pasundan.
2. Memahami sikap pengguna tentang Trans Metro Pasundan sebagai angkutan umum.
3. Memahami sikap pengguna tentang sistem pembayaran nontunai.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan masukan kepada pemerintah terkait *demand* masyarakat terhadap TMP dan juga dapat menjadi acuan untuk transportasi umum lainnya. Sebagai angkutan umum yang menggunakan sistem pembayaran nontunai di Bandung dan sekitarnya, TMP bisa menjadi model untuk sistem pembayaran angkutan umum lainnya.

1.5 Ruang Lingkup

Pada sub bab ini akan dijelaskan mengenai ruang lingkup studi penelitian yang terdiri dari ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Penelitian ini adalah tentang niat tetap menggunakan TMP. TMP adalah salah satu transportasi umum Di Bandung Raya yang sudah memiliki banyak rute, serta fasilitas memadai. Namun masyarakat Kota Bandung masih mengandalkan transportasi pribadi dalam kegiatan mereka. Terbukti dari rasio pengguna kendaraan pribadi dan kendaraan umum yang jomplang, yaitu pengguna kendaraan pribadi sebanyak 81,77%, sedangkan pengguna kendaraan umum hanya sebanyak 18,23%. Hal tersebut dikarenakan kurangnya informasi tentang Trans Metro Pasundan di lapangan, dibuktikan dengan hasil observasi dan kuesioner (Iqbal Tawakkal, Jiwa Utama dan I Gusti Agung Rangga 2023). TMP memiliki lima koridor yaitu koridor 1 Leuwipanjang - RSUD Otto Iskandar Dinata, koridor 2 Alun Alun Bandung - Kota Baru Parahyangan, koridor 3 Baleendah – BEC, koridor 4 Leuwipanjang - UNPAD Dipatiukur, koridor 5 UNPAD Dipatiukur – DNPAD Jatinangor.

Berdasarkan *Theory of Planned Behavior (TPB)*, niat adalah determinan proksimal dari perilaku dalam TPB. Semakin kuat niat seseorang untuk melakukan suatu perilaku, semakin besar kemungkinan perilaku tersebut akan dilakukan, asalkan ada kontrol yang memadai. Niat berperilaku ditentukan oleh tiga faktor: sikap terhadap perilaku, norma subjektif tentang perilaku, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Dalam formulasi teori saat ini, sikap yang mendukung dan norma subjektif yang mendukung memberikan motivasi untuk terlibat dalam perilaku tersebut, tetapi niat konkret untuk melakukannya hanya terbentuk ketika kontrol yang dirasakan atas perilaku tersebut cukup kuat (Ajzen, 2020).

Pada penelitian ini mengungkapkan pentingnya sikap dalam menentukan perilaku pemilihan moda. Sikap yang mendukung penggunaan kendaraan pribadi ternyata mempunyai pengaruh yang lebih kuat terhadap niat untuk menggunakan angkutan umum. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa peningkatan fasilitas angkutan umum saja tidak akan menghasilkan peningkatan pangsa moda angkutan umum. Norma subjektif dan persepsi kontrol perilaku tidak signifikan dalam menentukan niat untuk menggunakan angkutan umum. Niat untuk menggunakan angkutan umum mempunyai pengaruh positif signifikan terhadap perilaku pemilihan moda angkutan umum, sedangkan pengaruh persepsi kontrol perilaku tidak signifikan. Hasil dari pemodelan persamaan struktural dapat berguna ke mengembangkan canggih mode pilihan Model menggunakan terpendam variabel. Meskipun sosial Faktor atau pribadi informasi adalah bukan dipelajari di ini penelitian, itu adalah menyarankan bahwa dia adalah dipertimbangkan di dalam itu masa depan bekerja (Devika, 2019).

Sikap terhadap perilaku didefinisikan sebagai evaluasi positif atau negatif seseorang terhadap perilaku tertentu. Sikap ini dibentuk oleh keyakinan perilaku, yaitu persepsi individu tentang kemungkinan hasil tertentu yang akan muncul dari perilaku tersebut dan evaluasi individu terhadap hasil tersebut. Dengan kata lain, sikap mencerminkan seberapa besar seseorang percaya bahwa melakukan suatu perilaku akan menghasilkan hasil yang diinginkan atau tidak diinginkan (Ajzen, 2020).

Berdasarkan rumusan masalah, maka sikap yang dianalisis pengaruhnya pada niat dalam penelitian ini adalah sikap tentang TMP sebagai angkutan umum, dan sikap tentang sistem pembayaran nontunai. Sikap tentang TMP adalah diukur dengan enam pernyataan. Pernyataan-pernyataan ini dimaksudkan untuk ukuran sikap positif penumpang terhadap angkutan umum, yaitu apakah ia menganggap TMP lebih terjangkau, lebih praktis, ide yang bagus, mengurangi permasalahan lalu lintas, sesuai dengan gaya hidup dan menyenangkan menggunakan TMP dan ingin menggunakan TMP lagi. Sedangkan sikap tentang sistem pembayaran nontunai adalah diukur lima pernyataan. Pernyataan-pernyataan ini dimaksudkan untuk ukuran sikap positif penumpang terhadap sistem pembayaran nontunai, yaitu apakah ia menganggap pembayaran nontunai ide yang bagus, sesuai dengan gaya hidup, merasa lebih senang, lebih aman, dan suka menggunakan sistem pembayaran nontunai.

Sistem pembayaran nontunai atau bisa disebut uang elektronik adalah sistem pembayaran yang didukung oleh teknologi digital yaitu, menggunakan teknologi *Near Field Communication (NFC)* yang bertujuan untuk lebih mempercepat proses pembayaran, lebih aman, dan pastinya lebih praktis tanpa harus mengeluarkan uang di atas bus, dan menunggu uang kembalian, sistem ini juga bertujuan untuk dapat menekan praktik korupsi, sehingga mampu meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam proses pelayanan (Tobing dkk., 2019) Pembayaran menggunakan e-money di TMP diwajibkan menggunakan nontunai yaitu berupa kartu E-Money Mandiri, TapCash BNI, Brizzi BRI, Flazz BCA ataupun QRIS e-wallet (Gopay, ShopeePay, OVO, DANA, dan lain-lain).

Untuk memahami tentang niat tetap menggunakan TMP, maka yang menjadi responden adalah yang sudah pernah menggunakan TMP. Responden tidak dibatasi berdasarkan jenis kelamin, usia, pendapatan, atau karakteristik sosio-ekonomi dan sosio-demografi lainnya.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Bandung Raya adalah salah satu kawasan metropolitan yang meliputi Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, dan Kabupaten Bandung Barat. yang ada di Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Kawasan Metropolitan Bandung Raya memiliki total luas area sekitar 3497,5 km² dan mencakup 5 wilayah administrasi kabupaten/kota dan populasi penduduk sebesar 8.790.308 jiwa Tabel 1.1. Peta administrasi Bandung Raya dapat dilihat pada Gambar 1.1.

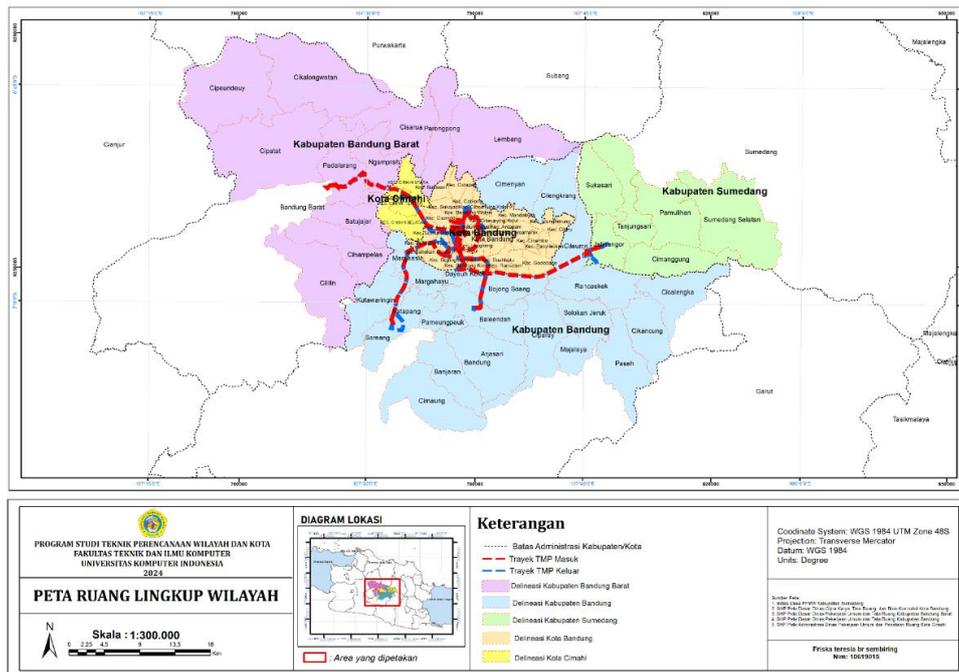
Tabel 1. 1 Posisi Geografis, Luas Wilayah dan Ibu Kota/Kabupaten Bandung Raya

No	Nama	Ibu Kota	Luas Wilayah (km ²)	Keterangan
1	Kota Bandung (30 kecamatan)	Bandung	167,31	Pusat
2	Kota Cimahi (3 kecamatan)	Cimahi	40,20	Terletak di sebelah barat Kota Bandung
3	Kabupaten Bandung (23 kecamatan)	Soreang	1759,68	Terletak di sebelah utara, timur dan selatan Kota Bandung serta di sebelah selatan Kota Cimahi
4	Kabupaten Bandung Barat (kecamatan 11)	Ngamprah	1305,77	Terletak di sebelah barat Kota Cimahi serta di sebelah utara Kota Bandung
5	Kabupaten Sumedang (kecamatan 6)	Sumedang Utara	224,53	Terletak di sebelah timur Kabupaten Bandung, tidak berbatasan langsung dengan Kota Bandung

Sumber: Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Sumedang dalam Angka 2020.

1.6 Metodologi

Metodologi yang akan diuraikan pada penelitian ini adalah menentukan variabel penelitian, penentuan jumlah sampel kuesioner, metode pengumpulan data dan metode analisis data.



Sumber: Modifikasi dari SHP Peta Dasar Provinsi Jawa Barat 2024

Gambar 1. 1 Peta Ruang Lingkup Wilayah

1.6.1 Variabel Penelitian

Variabel yang dianalisis pada penelitian ini adalah sikap tentang TMP dan pengguna nontunai sebagai sistem pembayaran pada niat untuk tetap menggunakan TMP. Variabel laten bisa disebut juga dengan istilah unobserved variable, konstruk, atau konstruk latin yaitu variabel yang tidak dapat diukur secara langsung kecuali diukur dengan satu atau lebih variabel manifest. Ketiga variabel dan indikatornya dapat dilihat pada Tabel 1.2.

Tabel 1. 2 Variabel Penelitian

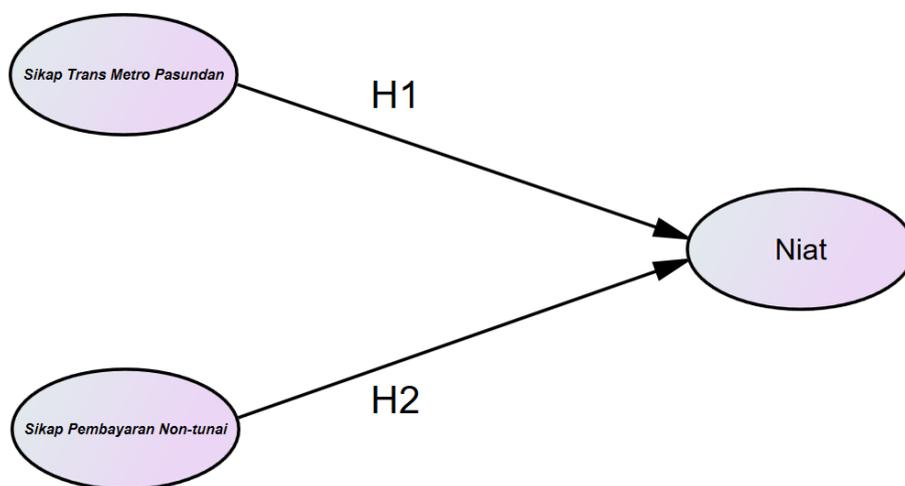
No	Variable	Refrensi
1	Sikap Trans Metro Pasundan	Anton Nugroho, Mukhamad Najib, Megawati Simanjuntak (2018)
		Young Woo Kim, Cherin Lim & Yong Gu Ji (2022)
2	Sikap Pembayaran Nontunai	Young Woo Kim, Cherin Lim & Yong Gu Ji (2022)
		Annis Paramita Dilla (2014)
		Anton Nugroho, Mukhamad Najib, Megawati Simanjuntak (2018)
3	Niat	Muhammad Reiza Indrawana; Daniel Livingstoneb; Rano Kartonoc; Arta Moro Sundjaja. (2021)
		Rafique, H., Almagrabi, A. O., Shamim, A., Anwar, F., & Bashir, A. K. (2020).

No	Variable	Refrensi
		Annis Paramita Dilla (2014)
		Niu, Z., Hu, X., Qi, S., Yang, H., Wang, S., & An, S. (2021)

Sumber: Kajian Literatur 2024

1.6.2 Model Konseptual

Mengingat terdapat sasaran penelitian yang menguji tentang pengaruh, maka model konseptual untuk penelitian ini disajikan pada Gambar 1.2.



Sumber: Kajian 2024

Gambar 1. 2 Model Konseptual

Dalam penelitian ini, ada 2 (dua) hipotesis yang akan diuji yaitu:

H1: Sikap Trans Metro Pasundan berpengaruh positif terhadap niat

H2: Sikap Pembayaran nontunai berpengaruh positif terhadap niat

1.6.3 Indikator Penelitian

Mengingat semua variabel adalah variabel laten maka dirumuskan indikator setiap variabel berdasarkan kajian pustaka. Jumlah indikator pada setiap variabel dapat dilihat pada Tabel 1.3.

Tabel 1. 3 Indikator Penelitian

No	Variabel	Indikator	Item	Instrumen Pertanyaan	Keterangan
1	Sikap Trans Metro Pasundan (STMP)	Lebih terjangkau	STMP1	Bus Trans Metro Pasundan diperuntukkan bagi semua kalangan masyarakat.	Anton Nugroho, Mukhamad Najib, Megawati Simanjuntak (2018)
		Lebih praktis	STMP2	Dengan menggunakan Bus Trans Metro Pasundan, saya dapat menghemat waktu dan uang.	
		Gaya hidup/tren	STMP3	Saya merasa menggunakan Bus Trans Metro Pasundan sejalan dengan gaya hidup saya.	
		Mengurangi permasalahan lalu lintas	STMP4	Dengan bepergian menggunakan Bus Trans Metro Pasundan saya membantu mengurangi permasalahan yang timbul dari lalu lintas (dengan kata lain, kemacetan lalu lintas, kebisingan, polusi, dll.)	
		Ide yang bagus	STMP5	Menggunakan Bus Trans Metro Pasundan adalah ide bagus.	Young Woo Kim, Cherin Lim & Yong Gu Ji (2022)
		Ide yang menyenangkan	STMP6	Menggunakan Bus Trans Metro Pasundan adalah ide yang menyenangkan.	
2	Sikap Pembayaran Nontunai (SPNT)	Ide yang bagus	SPNT1	Saya merasa pembayaran menggunakan <i>e-money</i> merupakan ide yang bagus.	Young Woo Kim, Cherin Lim & Yong Gu Ji (2022)
		Merasa lebih senang	SPNT2	Saya merasa lebih senang melakukan pembayaran menggunakan <i>e-money</i> dibanding melakukan pembayaran secara tunai.	Annis Paramita Dilla (2014)
		Lebih aman	SPNT3	Saya merasa lebih aman menggunakan <i>e-money</i> .	Anton Nugroho, Mukhamad Najib, Megawati Simanjuntak (2018)
		Gaya hidup/tren	SPNT4	Saya menggunakan <i>e-money</i> karena mengikuti tren/gaya hidup.	
		Suka menggunakan	SPMP5	Saya suka menggunakan aplikasi <i>e-money</i> untuk bertransaksi.	Muhammad Reiza Indrawana; Daniel Livingstoneb; Rano Kartonoc; Arta Moro Sundjaja. (2021)
3	Niat (N)	Akan selalu menggunakan	N1	Saya akan selalu menggunakan Bus Trans Metro Pasundan.	Rafique, H., Almagrabi, A. O., Shamim, A., Anwar, F., &
		Berniat terus	N2	Saya berniat menggunakan	

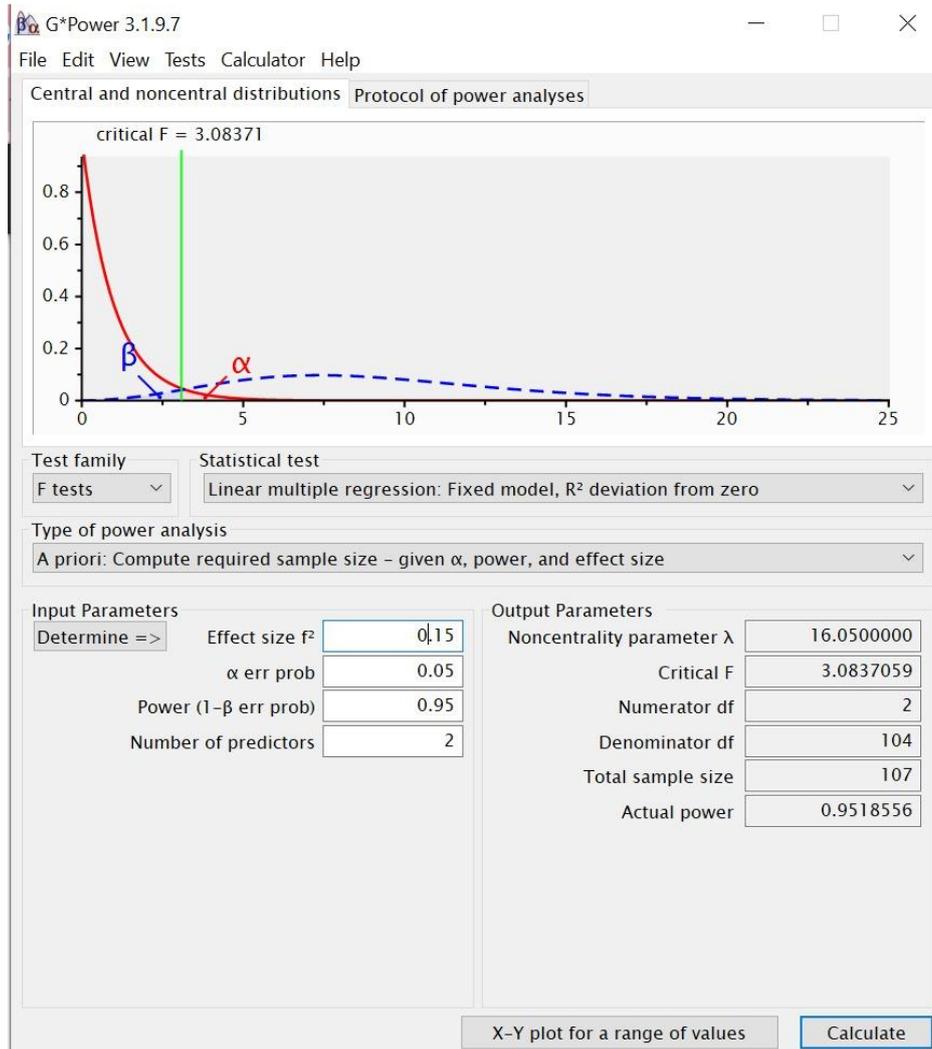
No	Variabel	Indikator	Item	Instrumen Pertanyaan	Keterangan
		menggunakan		Bus Trans Metro Pasundan secara rutin untuk bepergian.	Bashir, A. K. (2020).
		Berencana untuk terus menggunakan	N3	Saya berencana untuk terus menggunakan Bus Trans Metro Pasundan di masa yang akan datang.	
		Bermaksud menggunakannya lagi	N4	Saya bermaksud menggunakan Bus Trans Metro Pasundan dalam waktu dekat.	Annis Paramita Dilla (2014)
		Merekomendasikan kepada orang lain	N5	Saya akan merekomendasikan Bus Trans Metro Pasundan kepada orang lain.	Niu, Z., Hu, X., Qi, S., Yang, H., Wang, S., & An, S. (2021)

Sumber: Kajian Literatur 2024

1.6.4 Penentuan Jumlah Sampel

Penentuan jumlah sampel pada penelitian ini menggunakan *Convenience Sampling* merupakan Sampel dengan pertimbangan kemudahan merupakan teknik penentuan sampel berdasarkan kemudahan saja. Seseorang diambil sebagai sampel karena kebetulan orang tersebut ada di tempat atau kebetulan mengenal orang tersebut. Secara kebetulan, atau siapa saja yang kebetulan bertemu dengan peneliti yang dianggap cocok dengan karakteristik sampel yang akan ditentukan sampel (Yuni Septiani¹, Edo Arribe dan Risnal Diansyah 2020).

G*Power adalah perangkat lunak statistik yang digunakan untuk melakukan analisis daya (power analysis) dalam desain penelitian. Analisis daya adalah metode yang digunakan untuk menentukan seberapa besar kemampuan sebuah penelitian untuk mendeteksi efek yang ada atau signifikan dalam sampel yang digunakan. Dengan menggunakan G*Power, peneliti dapat menghitung ukuran sampel yang dibutuhkan untuk mencapai tingkat daya yang diinginkan dalam penelitian mereka. G*Power menyediakan berbagai jenis analisis daya untuk berbagai metode statistik yang umum digunakan, seperti uji-t, analisis varians (ANOVA), regresi linier, analisis regresi logistik, uji chi-kuadrat, dan masih banyak lagi. Dalam analisis daya, beberapa faktor yang diperhitungkan meliputi tingkat signifikansi, ukuran efek yang diharapkan, tingkat daya yang diinginkan, dan jumlah kelompok atau variabel yang terlibat (Dea Try Ismayanti 2020).



Sumber: Analisis 2024

Gambar 1.3 Penentuan Jumlah Sampel dengan G*Power

Berdasarkan Gambar 1.3 diatas didapatkangg jumlah sampel dengan G*Power, dengan jumlah prediktor 2, maka jumlah sampel minimal 107 responden, untuk mendapatkan hasil yang lebih valid jumlah responden tersebut tidak dibatasi hanya 107. Dari survey penyebaran kuesioner ini, diperoleh jumlah responden sebanyak 206 responden.

1.6.5 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data harus dilakukan dengan cara yang sistematis dan valid, supaya hasil dan kesimpulan penelitian tidak akan diragukan kebenarannya. Pengumpulan data

dari penelitian ini adalah kuesioner. Penulis dalam melakukan skala pengukuran yaitu diukur menggunakan skala likert. Menurut Sugiyono (2016) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial. Pernyataan yang ada dalam kuesioner berdasarkan pada indikator penelitian dan pengukuran menggunakan skala likert 1-5 dan skala terkecil 1 artinya responden merasa sangat tidak setuju terhadap pernyataan dan skala terbesar 5 artinya responden merasa sangat setuju terhadap pernyataan.

Kuesioner pada penelitian ini berbentuk formulir *online* dengan menggunakan aplikasi *google form* yang disebar baik secara daring dan secara langsung. Penyebaran kuesioner dimulai dari tanggal 3 Februari 2024 sampai 14 Februari 2024, penyebaran dilakukan melalui media social Whastapp, Instagram dan survey secara langsung dengan membagikan link serta flyer yang berisi QR code sehingga kuesioner dapat diakses, kuesioner pada penelitian ini dapat dilihat pada Lampiran B.

1.6.6 Metode Analisis Data

Setelah data yang diperlukan berhasil didapatkan berdasarkan hasil kuesioner yang telah di sebar, maka berikutnya adalah melakukan analisis data. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif dan Structural equation modelling. Metode analisis kuantitatif dalam penelitian ini adalah menggunakan statistik deskriptif dan *Structural Equation Model (SEM)*. Dalam menganalisis pengaruh antar variabel menggunakan software *Analysis of Moment Structur (AMOS) 22*. Adapun metode analisis data berdasarkan tujuan penelitian dapat di lihat pada Tabel 1.4.

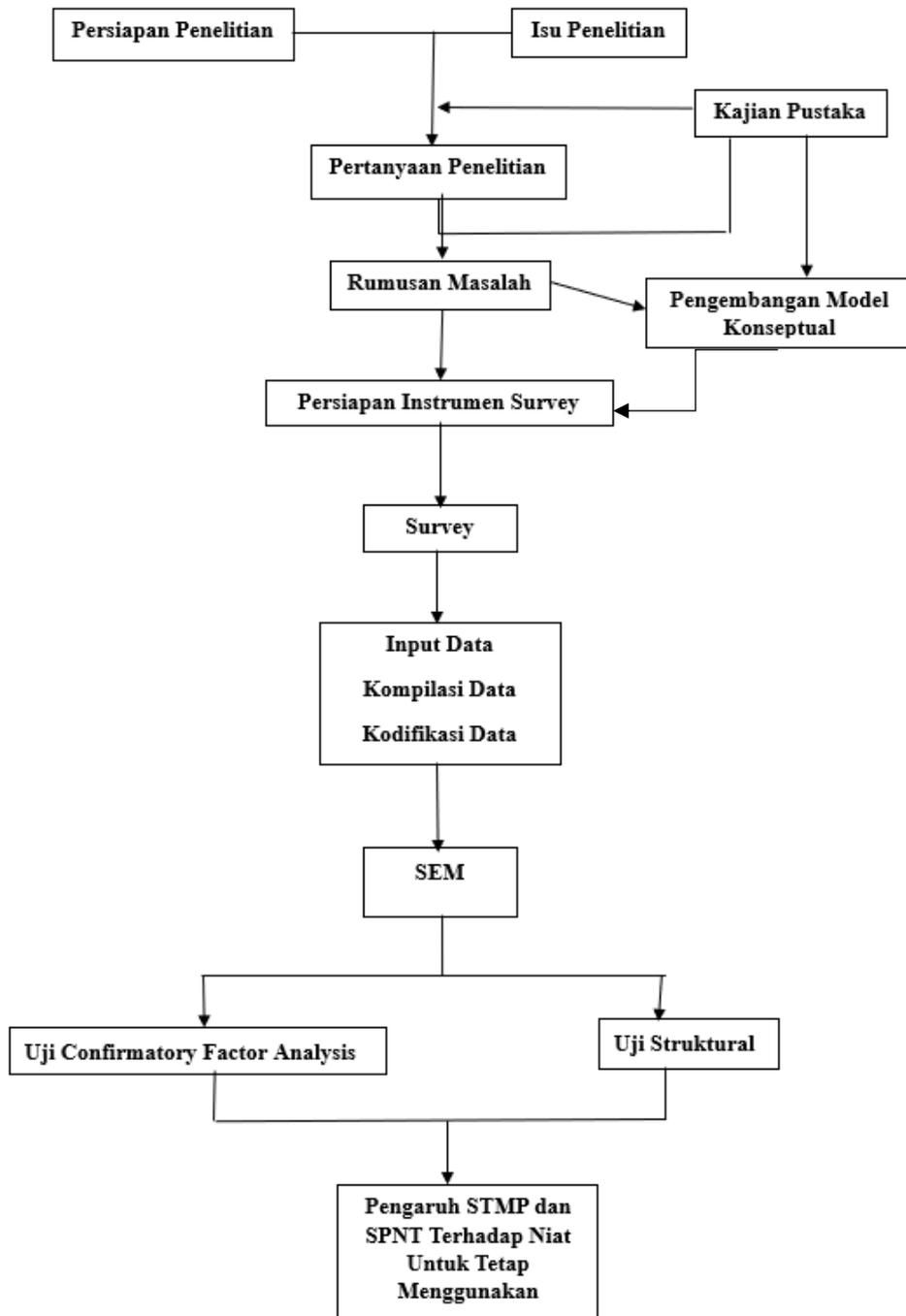
Tabel 1. 4 Metode Analisis Data

No	Sasaran Penelitian	Metode Analisis Data
1	Memahami niat pengaruh untuk tetap Menggunakan Trans Metro Pasundan	Statistik Deskriptif
2	Memahami sikap penggunaan tentang Trans Metro Pasundan	
3	Memahami sikap penggunaan tentang sistem pembayaran nontunai	
4	Memahami pengaruh sikap tentang Trans Metro Pasundan dan penggunaan nontunai sebagai sistem pembayaran pada Niat untuk tetap menggunakan Trans Metro Pasundan	<i>Structural equation modelling</i>

Sumber: Hasil Kajian, 2024

1.7 Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian adalah sebuah representasi visual dari proses penelitian yang digunakan untuk menggambarkan langkah-langkah yang akan diikuti dalam sebuah penelitian.



Gambar 1. 4 Bagan Alir Penelitian

1.8 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan suatu gambaran secara garis besar Laporan Skripsi ini maka akan dijelaskan mengenai sistematika penulisan pada Laporan Skripsi yang terbagi menjadi 5 bab sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab 1 ini menguraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian yang meliputi ruang lingkup materi, metodologi penelitian yang akan digunakan, dan sistematika penulisan penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab II ini membahas mengenai beberapa kajian teoritis mengenai penelitian serta studi terdahulu yang diharapkan dapat menjadi dasar dalam penyusunan dan pelaksanaan penulisan penelitian ini.

BAB III GAMBARAN UMUM GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI, TRANS METRO PASUNDAN DAN KARAKTERISTRIK RESPONDEN

Bab III ini membahas mengenai gambaran umum dari Bandung Raya, Tans Metro Pasundan, dan karakteristik responden.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN ANALISIS PENGARUH SIKAP TENTANG BUS TRANS METRO PASUNDAN (TMP) DAN SISTEM PEMBAYARAN NONTUNAI PADA NIAT UNTUK TETAP MENGGUNAKAN TRANS METRO PASUNDAN (TMP)

Bab IV ini berisi mengenai sikap Trans Metro Pasundan dan sistem pembayaran Non Tunai penggunaan transportasi umum, serta intention penggunaan TMP di masa yang akan datang. Kemudian analisis mengenai pengaruh sikap TMP dan sistem pembayaran nontunai pada intention menggunakan TMP dengan *Structural equation modeling*, serta pengolahan data, analisis data dan pembahasan mengenai penelitian yang dibuat.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada V bab ini berisikan mengenai kesimpulan dari hasil penelitian ini dan saran terkait hasil analisis.