BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Untuk konstruk Niat respon rata-ratanya 3,99 dari skala 1 sampai 5. Dari 5 indikator yang dimiliki Niat, Niat tertinggi respon rata-ratanya adalah indikator N5 sebesar 4,29 dengan pernyataan “Merekomendasikan Bus Trans Metro Pasundan kepada orang lain”. Respon indikator yang berada di atas rata-rata variabel Niat (N) adalah indikator N4 dalam pernyataan “Saya bermaksud menggunakan Bus Trans Metro Pasundan dalam waktu dekat” dan respon indikator yang berada di bawah rata-rata variabel N3 dengan pernyataan “Saya berencana untuk terus menggunakan Bus Trans Metro Pasundan di masa yang akan datang”, N2 dengan pernyataan “Saya berniat menggunakan Bus Trans Metro Pasundan secara rutin untuk bepergian”, N1 dengan pernyataan “Saya akan selalu menggunakan Bus Trans Metro Pasundan”.

Berdasarkan hasil analisis ditemukan respon rata-rata untuk setiap konstruk. Untuk konstruk Sikap Trans Metro Pasundan untuk menggunakan Trans Metro Pasundan, yang memiliki 6 indikator, rata-rata respon adalah 4,17 dengan skala respon 1 sampai 5. Di antara keenam indikator tersebut, yang paling tinggi rata-rata responnya adalah indikator ketiga (STMP5) yaitu sebesar 4,32, dengan pernyataan (Menggunakan Bus Trans Metro Pasundan adalah ide yang bagus). Respon indikator yang berada di atas rata-rata variabel Sikap Trans Metro Pasundan (STMP) adalah indikator STMP6 dengan pernyataan “Menggunakan Bus Trans Metro Pasundan adalah ide yang menyenangkan”, STMP1 dengan pernyataan “Bus Trans Metro Pasundan diperuntukkan bagi semua kalangan masyarakat” dan respon indikator yang berada di bawah rata-rata variabel Sikap Trans Metro Pasundan (STMP) adalah indikator STMP4 dengan pernyataan “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.)”, STMP2 dengan pernyataan “Dengan menggunakan Bus Trans Metro Pasundan, saya dapat menghemat waktu dan uang” dan STMP3

dengan pernyataan “Saya merasa menggunakan Bus Trans Metro Pasundan sejalan dengan gaya hidup saya”.

Untuk konstruk Sikap Pembayaran Nontunai tentang penggunaan nontunai, yang memiliki lima indikator, rata-rata responnya adalah 4,24 dengan skala 1 sampai 5. Hasil respon rata-rata paling tinggi adalah indikator kelima (SPNT1 dan SPNT3) yaitu sebesar 4,29 dengan pernyataan SPNT1 “Merasa pembayaran menggunakan e-money merupakan ide yang bagus” dan SPNT3 “Merasa lebih aman menggunakan e-money”. Respon indikator yang berada di atas rata-rata variabel Sikap Pembayaran Nontunai (STMP) adalah indikator STMP5 dengan pernyataan “Saya suka menggunakan aplikasi e-money untuk bertransaksi”, STMP2 dengan pernyataan “Saya merasa lebih senang melakukan pembayaran menggunakan *e-money* dibanding melakukan pembayaran secara tunai” dan respon indikator yang berada di bawah rata-rata variabel Sikap Pembayaran Nontunai (STMP) adalah indikator STMP4 dengan pernyataan “Saya menggunakan *e-money* karena mengikuti tren/gaya hidup”.

Berdasarkan hasil uji confirmatory factor analysis, seluruh indikator yang dinyatakan valid secara konvergen karena nilai factor loading semua indikator pada standardized regression weight $>0,70$. Namun pada saat dilakukan pengujian validitas diskriminan, didapatkan hasil bahwa nilai pearson correlation pada variabel STMP1 sehingga dilakukan uji diskriminan lagi dengan menghapus indikator STMP1 (Bus Trans Metro Pasundan diperuntukkan bagi semua kalangan masyarakat) karena nilai standardized regression weights indikator tersebut yang paling rendah, setelah dilakukan modifikasi tersebut maka seluruh variabel dalam penelitian dinyatakan valid secara diskriminan.

Sebelum dilakukan uji struktural, diketahui bahwa nilai *goodness of fit* pada uji confirmatory factor analysis tidak memenuhi batas ketentuan. Sehingga dilakukan eliminasi indikator yang nilai *error* lebih besar dari indikator yang lain untuk mendapatkan nilai *Goodness of Fit Index* yang memenuhi (fit). Maka dilakukanlah 6 kali eliminasi untuk mendapatkan nilai *Goodness of Fit Index* yang memenuhi (fit). Ada pun indikator yang tersisa setelah dilakukan eliminasi yaitu STMP5 (Menggunakan Bus Trans Metro Pasundan adalah ide bagus), STMP6

(Menggunakan Bus Trans Metro Pasundan adalah ide yang menyenangkan), SPNT1(Saya merasa pembayaran menggunakan e-money merupakan ide yang bagus), SPNT3(Saya merasa lebih aman menggunakan e-money), SPNT5(Saya suka menggunakan aplikasi e-money untuk bertransaksi), N1(Saya akan selalu menggunakan Bus Trans Metro Pasundan), N2(Saya berniat menggunakan Bus Trans Metro Pasundan secara rutin untuk bepergian), N3(Saya berencana untuk terus menggunakan Bus Trans Metro Pasundan di masa yang akan datang) dan N4(Saya bermaksud menggunakan Bus Trans Metro Pasundan dalam waktu dekat). Nilai Chi Square 35,754 jauh lebih kecil dari sebelum dilakukan eliminasi. Nilai Probability didapatkan 0,058 dengan setandar $>0,05$ maka dinyatakan sudah memenuhi (*Good fit*). Nilai RMSEA 0,049 dengan setandar $<0,08$ maka dinyatakan sudah memenuhi (*Good fit*). Nilai GFI 0,961 dengan setandar $>0,90$ maka dinyatakan sudah memenuhi (*Good fit*). Nilai AGFI 0,927 dengan setandar $>0,90$ maka dinyatakan sudah memenuhi (*Good fit*). Nilai TLI 0,982 dengan setandar $>0,90$ maka dinyatakan sudah memenuhi (*Good fit*).

Maka dilakukan lah uji struktural karena nilai nilai *Goodness of Fit Index* yang memenuhi (fit). Dari hasil uji struktural, pengaruh STMP (Sikap tentang TMP) secara signifikan berpengaruh pada N (Niat untuk Tetap Menggunakan TMP) karena nilai probabilitasnya 0,01 yang berarti lebih kecil dari 0,05 ($\alpha = 5\%$). Namun, SPNT (Sikap tentang Sistem Pembayaran Nontunai) tidak signifikan pada $\alpha = 5\%$, karena nilai P sebesar 0,09. SPNT signifikan berpengaruh pada N, jika nilai $\alpha = 10\%$. Untuk nilai koefisien jalur pengaruh STMP pada N sebesar 0,485 dan SPNT pada N sebesar 0,209. Ini berarti bahwa STMP lebih besar pengaruhnya pada N dibandingkan dengan SPNT. Jika dilihat dari nilai squared multiple correlation, secara bersama-sama STMP dan SPNT memengaruhi N sebesar 0,43, yang artinya pengaruh kedua variabel bebas tersebut termasuk kategori sedang. Berarti terdapat hubungan yang signifikan antara Sikap Trans Metro Pasundan terhadap niat dan Sikap Pembayaran nontunai terhadap niat. Indikator antara Sikap Trans Metro Pasundan dan Sikap Pembayaran nontunai tidak identik (dilihat dari uji diskriminan) maka indikator tersebut bisa bersama dalam satu model. Diperlukan adanya penelitian lanjutan dengan cakupan yang lebih luas terkait variabel untuk mendapatkan nilai yang lebih baik lagi.

5.2 Saran

Dalam penelitian ini nilai pengaruh sikap tentang Trans Metro Pasundan dan Sistem Pembayaran Nontunai pada Niat untuk tetap menggunakan Trans Metro Pasundan dan sisanya dipengaruhi oleh variabel yang tidak diteliti dalam penelitian ini sehingga disarankan adanya penelitian lanjutan dengan cakupan yang lebih luas terkait variabel subjective norm dan perceived behavioral control dalam Theory of Planned Behavior (TPB) dan perceived usefulness dan perceived ease of use dalam Technology Acceptance Model (TAM) yang memengaruhi niat (intention). Selain itu untuk mendapatkan hasil yang lebih baik dibutuhkan penelitian dengan jumlah sampel yang lebih banyak. Menganalisis perbedaan perilaku berdasarkan karakteristik sosio demografi dan sosio ekonomi di Bandung Raya, oleh sebab itu disarankan untuk adanya penelitian lanjutan yang dapat berfokus terhadap pemetaan pergerakan.