

## **BAB V PENUTUP**

Bab ini merupakan bab penutup yang berisikan mengenai kesimpulan dari seluruh isi laporan pada bab sebelumnya mengenai *Attitude Behavior Toward*, *Subjective Norm*, *Perceived Behavior Control* dan *Intention* atau niat menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi baru.

### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis yang dilakukan didapat beberapa kesimpulan mengenai penelitian ini, yaitu:

#### **1. *Attitude Behavior Toward***

Pada penelitian ini data yang di dapatkan dari hasil survey dan pengolahan data, mayoritas responden memilih skala 4 dari 7 skala penilaian baik atau buruknya penggunaan angkutan umum di masa adaptasi baru. *Attitude* memiliki Nilai signifikansi *Attitude* (X1)  $0,001 < 0,005$  maka H1 di terima yang artinya adanya pengaruh positif *Attitude* (X1) terhadap *Intention* (Y) serta nilai koefisien regresi sebesar 0,231. Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi sikap atau respon positif terhadap penggunaan angkutan umum pada masa adaptasi baru maka akan semakin tinggi niat menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi kebiasaan baru.

#### **2. *Subjective Norm***

Pada penelitian ini data yang didapatkan dari hasil survey dan pengolahan data, mayoritas responden memilih skala 3 dari lima skala tentang penilaian pengaruh lingkungan atau orang sekitar dalam menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi baru. *Subjective Norm* memiliki nilai signifikansi *Subjective Norm* (X2)  $0,000 < 0,005$  maka, H2 di terima yang artinya adanya pengaruh *Subjective Norm* (X2) terhadap *Intention* (Y) serta nilai koefisien regresi sebesar 0,442. Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi dukungan dan pengaruh lingkungan atau orang sekitar terhadap penggunaan angkutan umum pada masa adaptasi baru maka akan semakin tinggi niat menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi kebiasaan baru.

### 3. *Perceived Behavior Control*

Pada penelitian ini data yang didapatkan dari hasil survey dan pengolahan data, mayoritas responden memilih skala 5 dari 6 skala penilaian setuju atau tidak setuju tentang kontrol perilaku yang penting dalam menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi baru. *Perceived Behavior Control* memiliki nilai signifikansi *Perceived Behavior Control* (X3)  $0,002 < 0,005$  maka, H3 di terima yang artinya adanya pengaruh *Perceived Behavior Control* (X3) terhadap *Intention* (Y) serta nilai koefisien regresi sebesar 0,169. Dapat disimpulkan bahwa semakin baik kontrol perilaku terhadap penggunaan angkutan umum pada masa adaptasi baru maka akan semakin tinggi niat untuk menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi kebiasaan baru.

### 4. *Intention*

Pada penelitian ini data yang didapatkan dari hasil survey dan pengolahan data, mayoritas responden memilih skala 3 dari 6 skala penilaian setuju atau tidak setuju untuk menggunakan angkutan umum pada masa adaptasi baru. Niat menggunakan transportasi umum juga dipengaruhi oleh sikap terhadap angkutan umum, pengaruh lingkungan atau orang sekitar dan kontrol perilaku. Hal ini dibuktikan dengan diketahui nilai signifikansi uji simultan yang di dapatkan sebesar  $0,000 < 0,005$  yang artinya H4 diterima maka, adanya pengaruh dari *Attitude* (X1), *Subjective Norm* (X2), *Perceived Behavior Control* (X3) terhadap *Intention* (Y).

## 5.2. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan dan kesimpulan yang di peroleh maka disarankan untuk peneliti selanjutnya menggunakan data sosio demografi dan sosio ekonomi sebagai penelitian selanjutnya.