

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis ditemukan respon rata-rata untuk setiap konstruk. Untuk konstruk *perceived behavioral control* untuk menggunakan transportasi umum, yang memiliki enam indikator, rata-rata respon adalah 5,31 dengan skala respon 1 sampai 7. Di antara keenam indikator tersebut, yang paling tinggi rata-rata responnya adalah indikator ketiga (PBC3) yaitu sebesar 6,13, dengan pernyataan “kebebasan dalam memilih moda transportasi umum sangatlah penting”.

Untuk konstruk *habit* tentang penggunaan transportasi umum, yang memiliki enam indikator, rata-rata responnya adalah 3,43 dengan skala 1 sampai 5. Hasil respon rata-rata paling tinggi adalah indikator kelima (HB5) yaitu sebesar 4,05 dengan pernyataan “menggunakan transportasi umum untuk perjalanan adalah sesuatu yang sudah lama dilakukan”.

Untuk konstruk *intention* respon rata-ratanya 5,49 dari skala 1 sampai 7. Dari 5 indikator yang dimiliki intention, indikator tertinggi respon rata-ratanya adalah indikator kelima (Intention5) sebesar 5,70 dengan pernyataan “berencana menggunakan BRT dibandingkan dengan moda transportasi lainnya untuk berpergian di masa mendatang”.

Berdasarkan hasil *confirmatory factor analysis*, *perceived behavioral control* dan *habit*, tidak bisa diuji bersama untuk pengaruhnya pada intention penggunaan BRT, karena tidak lolos uji validitas diskriminan. Selain itu, tidak semua indikator konstruk *perceived behavioral control* dapat diterima. Hanya indikator PBC1 (“Lebih memilih angkutan umum daripada moda transportasi lainnya”) dan PBC6 (“Jika waktu perjalanan terbatas cenderung akan memilih menggunakan transportasi umum”). Sementara, indikator konstruk *habit* dan *intention* lolos untuk diuji pada analisis struktural. Dari kedua model struktural yang diuji, ditemukan pengaruh *habit* pada *intention* untuk menggunakan BRT (38,6%) lebih besar dibandingkan pengaruh *perceived behavioral control* pada *intention* (35,9%). Ini berarti bahwa ada faktor lain yang memengaruhi *intention*.

5.2 Saran

Mengingat pengaruh *perceived behavioral control* dan *habit* pada *intention* penggunaan BRT di bawah 40%, maka perlu diuji faktor lainnya, seperti variabel lain pada *the theory of planned behavior* (TPB), yaitu *attitude* dan *subjective norms*. Bisa juga dipertimbangkan faktor lainnya, seperti pemahaman tentang manfaat menggunakan transportasi umum.

Selain itu, karena layanan BRT akan mencakup wilayah Bandung Raya, perlu juga meneliti tentang *intention* penggunaan BRT bagi masyarakat selain yang tinggal di Kota Bandung. Juga perlu meneliti tentang hubungannya dengan karakteristik perjalanan, seperti maksud perjalanan (untuk bekerja atau untuk yang lainnya) dan dengan karakteristik sosio-demografi maupun sosio-ekonomi.