

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah diuraikan di atas, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan karakteristik responden diperoleh bahwa lebih banyak responden didominasi oleh laki-laki, responden lebih banyak ada pada kelompok usia 29 - 39 tahun, responden lebih banyak didominasi oleh Wiraswasta, responden lebih banyak yang berpenghasilan Rp 3.000.000 – Rp 5.000.000, responden lebih banyak memiliki motor, responden lebih banyak melakukan perjalanan bekerja dan umumnya 71% responden sering menggunakan motor untuk melakukan perjalanan daripada angkutan umum yang hanya 15%.
2. Berdasarkan karakteristik jawaban responden diperoleh responden terhadap indikator variabel *Behavioral Belief* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Outcome Evaluation* tergolong pada kriteria sangat tinggi, terhadap indikator variabel *Normative Belief* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Motivation To Comply* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Control Belief* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Perceived Power* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Tangibles* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Reliability* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Responsiveness* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Assurances* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel *Emphaty* tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel Usia tergolong pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel Pendapatan tergolong

3. pada kriteria tinggi, terhadap indikator variabel Minat Menggunakan AU tergolong pada kriteria tinggi dan terhadap indikator variabel Minat Menggunakan AU tergolong pada kriteria cukup.
4. Berdasarkan hasil analisis Structural Equation Modeling (SEM) dengan menggunakan aplikasi SmartPLS diperoleh pengaruh Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi minat Masyarakat dan Hubungan Antara Minat Masyarakat Dengan *Theory Plan Behavior* Untuk Menggunakan Angkutan Umum Di Kota Salatiga. Dimana ada tidaknya pengaruh dilihat dari nilai t-statistik dan nilai *p-value*. Apabila memiliki nilai t- statistik $> 1,96$ dan nilai *p-value* $< 0,05$ maka terdapat pengaruh, dan apabila memiliki nilai t-statistik $< 1,96$ dan nilai *p-value* $> 0,05$ maka tidak terdapat pengaruh.
 - a. Terdapat pengaruh variabel *Behavioral Belief* terhadap Minat menggunakan AU dengan t-statistik sebesar 1,980 dan *p-value* sebesar 0,446.
 - b. Tidak Terdapat pengaruh variabel *Evaluation Outcome* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 1,274 dan *p-value* sebesar 0,203.
 - c. Tidak terdapat pengaruh variabel *Normative Belief* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 0,755 dan *p-value* sebesar 0,450.
 - d. Terdapat pengaruh variabel *Motivation To Comply* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,552 dan *p-value* sebesar 0,011.
 - e. Tidak terdapat pengaruh variabel *Control Belief* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 0,744 dan *p-value* sebesar 0,457.
 - f. Terdapat pengaruh variabel *Perceived Power* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,326 dan *p-value* sebesar 0,020.

- g. Tidak terdapat pengaruh variabel *Tangibles* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 0,414 dan *p-value* sebesar 0,679.
- h. Terdapat pengaruh variabel *Reliability* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 4,031 dan *p-value* sebesar 0,000.
- i. Terdapat pengaruh variabel *Responsiveness* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 3,632 dan *p-value* sebesar 0,000.
- j. Terdapat pengaruh variabel *Assurances* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,299 dan *p-value* sebesar 0,022.
- k. Terdapat pengaruh variabel *Emphaty* terhadap Minat menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,228 dan *p-value* sebesar 0,026.
- l. Tidak terdapat pengaruh variabel *Control Belief* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 0,655 dan *p-value* sebesar 0,350.
- m. Tidak terdapat pengaruh variabel *Perceived Power* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 1,370 dan *p-value* sebesar 0,171.
- n. Terdapat pengaruh variabel *Tangibles* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,748 dan *p-value* sebesar 0,006.
- o. Terdapat pengaruh variabel *Reliability* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 3,263 dan *p-value* sebesar 0,001.
- p. Terdapat pengaruh variabel *Responsiveness* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,203 dan *p-value* sebesar 0,028.

- q. Terdapat pengaruh variabel *Assurances* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 2,490 dan *p-value* sebesar 0,013.
- r. Tidak terdapat pengaruh variabel *Emphaty* terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 1,213 dan *p-value* sebesar 0,225.
- s. Terdapat pengaruh variabel Usia terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 3,504 dan *p-value* sebesar 0,000.
- t. Tidak terdapat pengaruh variabel pendapatan terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 1,271 dan *p-value* sebesar 0,204.
- u. Terdapat pengaruh variabel Minat Menggunakan AU terhadap perilaku menggunakan AU dengan nilai t-statistik sebesar 10,379 dan *p-value* sebesar 0,00.

6.2 Saran

1. Regulator perlu Meningkatkan sistem keamanan di dalam dan sekitar angkutan umum, seperti pemasangan kamera CCTV, petugas keamanan, dan pencahayaan yang baik di halte dan stasiun, Melakukan pelatihan berkala bagi pengemudi mengenai keselamatan berkendara, pengadaan petugas keamanan di titik-titik strategis dan melakukan patroli rutin untuk memastikan keamanan penumpang dan Menyediakan fasilitas yang nyaman seperti kursi yang empuk, pendingin udara, kebersihan yang terjaga, dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Menyediakan informasi real-time tentang jadwal dan rute angkutan umum melalui aplikasi atau papan informasi di halte.
2. Melibatkan keluarga dan teman dalam kampanye promosi angkutan umum. Menggunakan pendekatan storytelling di media

sosial di mana individu membagikan pengalaman positif mereka menggunakan angkutan umum bersama keluarga dan teman. Program "ajak teman" dengan insentif seperti diskon atau hadiah bisa memotivasi pengguna baru, Menggunakan tokoh masyarakat, selebritas lokal, atau influencer untuk mengkampanyekan penggunaan angkutan umum. Menyediakan konten di media sosial di mana tokoh-tokoh ini menunjukkan dan mempromosikan manfaat serta pengalaman positif menggunakan angkutan umum, Mengadakan kampanye yang menekankan dampak positif penggunaan angkutan umum terhadap lingkungan. Mengajak masyarakat untuk berkontribusi dalam mengurangi polusi dan kemacetan dengan menggunakan angkutan umum, serta memanfaatkan hari-hari tertentu seperti "Hari Bebas Kendaraan Pribadi". dan Mengadakan program penyuluhan di komunitas-komunitas tentang manfaat dan kemudahan menggunakan angkutan umum. Penyuluhan ini bisa dilakukan melalui seminar, workshop, atau acara komunitas yang melibatkan berbagai kelompok masyarakat.

3. pemerintah perlu Membangun sistem pengaduan yang mudah diakses dan responsif, seperti hotline, aplikasi mobile, atau platform online. Pastikan setiap pengaduan ditangani dengan cepat dan ada mekanisme umpan balik yang memberikan informasi kepada pengguna tentang status penyelesaian masalah mereka serta Mengumpulkan umpan balik dari pengguna secara berkala melalui survei, grup diskusi, atau platform online, dan menggunakan informasi tersebut untuk melakukan perbaikan layanan. Evaluasi berkala terhadap kinerja responsivitas juga penting untuk memastikan bahwa layanan tetap optimal.
4. Pemerintah perlu Menyediakan asuransi bagi penumpang yang mencakup kecelakaan dan kerugian selama menggunakan angkutan umum. Menginformasikan penumpang tentang adanya

perlindungan ini melalui berbagai saluran komunikasi.

5. Pemerintah perlu Mengadopsi teknologi modern seperti sistem tiket elektronik, pembayaran non-tunai, dan aplikasi mobile untuk informasi perjalanan real-time. Teknologi ini akan memudahkan penumpang dalam merencanakan perjalanan dan menggunakan layanan angkutan umum.
6. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan kepada peneliti agar lebih memperbanyak atau menambahkan variabel-variabel di luar dari variabel yang telah dibahas dalam penelitian ini.
7. Penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dan diharapkan lebih dikembangkan lagi untuk penelitian selanjutnya. Disarankan untuk lokasi penelitian lebih diperluas dan objek penelitian lebih dikhususkan kepada pelajar/anak sekolah.