

BAB 5

KESIMPULAN, DISKUSI DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan yang didapatkan dari penelitian ini untuk menjawab pertanyaan penelitian berdasarkan hasil dan analisis data yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Selain itu, pada bab ini juga dibahas mengenai diskusi dari hasil penelitian. Peneliti juga akan mengemukakan saran yang bisa diberikan berkaitan dengan penelitian ini, berupa saran metodologis dan juga saran praktis.

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisis terhadap hasil penelitian di bab 4 ditemukan bahwa determinan norma subjektif memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja. Determinan norma subjektif juga merupakan determinan yang memiliki kontribusi paling tinggi terhadap intensi. Selain itu disimpulkan beberapa hal lain yaitu:

1. Mayoritas responden menyatakan tidak akan menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja
2. Determinan sikap tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi pekerja di DKI Jakarta menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja.
3. Determinan *perceived behavioral control* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi pekerja di DKI Jakarta menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja
4. Tidak ada perbedaan gambaran intensi yang signifikan antara kelompok pekerja pengguna kendaraan pribadi dan non pengguna kendaraan pribadi (kendaraan umum) dalam menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja

5.2. Diskusi

Ditemukan bahwa fleksibilitas atau kemampuan seseorang untuk memanfaatkan transportasi tertentu, biaya dan waktu merupakan alasan mendasar kenapa seseorang memilih moda transportasi tertentu (Carr, 2008). Ketiga hal

tersebut merupakan hal – hal yang muncul pada saat dilakukan elisitasi *belief*. Sebagai contoh, *belief* yang merupakan perwakilan dari fleksibilitas adalah akses Transjakarta, *belief* yang merupakan perwakilan dari biaya adalah murah, dan *belief* yang merupakan perwakilan dari waktu adalah lamanya waktu menunggu. Akan tetapi, selain ketiga hal tersebut peneliti menemukan beberapa *belief* yang tidak tergolong kedalam ketiga hal diatas yaitu kenyamanan, dan gaya hidup. Hal ini penting karena ketiga hal yang dikemukakan oleh Carr (2008) diatas, sifatnya *tangible*, atau “nyata”, sedangkan kenyamanan serta hal lain yang tidak tergolongkan kedalam ketiga hal diatas adalah hal – hal yang sifatnya *intangible*, atau tidak “nyata” dan inilah yang merupakan yang menjadi ciri – ciri penelitian psikologi.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa norma subjektif memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta, hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Sunitiyoso yang menyatakan bahwa keputusan untuk bepergian menggunakan kendaraan pribadi ataupun kendaraan umum tidak hanya mempunyai dampak bagi diri sendiri, tetapi juga orang orang yang bepergian lainnya, lebih lanjut ia menyatakan bahwa seseorang memilih moda transportasi tertentu bisa dilakukan karena mengikuti perilaku orang lain. Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pengaruh orang lain yang signifikan bagi pengguna kendaraan pribadi dapat menjadi prediktor intensi menggunakan Transjakarta. Walaupun demikian norma subjektif sendiri hanya dapat memberikan kontribusi sebesar 45,7% pada intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan, 41,2% pada intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan, dan 53,7%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa masih banyak faktor lain yang mempengaruhi variabel intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja

Ada pengaruh yang signifikan antara PBC dan intensi menggunakan Transjakarta. Ini sesuai dengan pernyataan Trisbiantara dalam Kompas (16 Januari 2009), bahwa kenyamanan dan lamanya waktu menunggu merupakan sesuatu hal yang membuat seseorang enggan menggunakan Transjakarta. Kenyamanan dan

lamanya waktu menunggu menurut peneliti merupakan suatu hal yang tidak bisa dikontrol oleh pengguna Transjakarta. Transjakarta sebagai sarana transportasi umum dinikmati oleh banyak pihak, menurut peneliti semakin banyak pihak yang terlibat maka akan semakin sulit untuk dapat mengontrol apa yang akan terjadi. Walaupun demikian perlu diteliti lebih lanjut mengapa *belief* yang mewakili lamanya menunggu tidak cukup kuat untuk menjadi *salient belief*.

Sikap tidak signifikan mempengaruhi intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja, pada penelitian ini sikap diukur hanya dengan 3 pasang item (*belief* dan *belief power*), sedangkan menurut Ajzen (1975), sebaiknya digunakan 7 +/- 2 *belief* untuk mengukur determinan intensi. Ketiga pasang item tersebut didapat setelah dilakukan tahapan uji reliabilitas menggunakan *alpha cronbach*.

Berdasarkan hasil analisis ditemukan bahwa tidak ada perbedaan gambaran determinan intensi serta intensi itu sendiri yang signifikan antara pengguna kendaraan pribadi dan pengguna kendaraan umum. Hal ini mungkin disebabkan akibat keterbatasan peneliti untuk mencari responden yang cukup heterogen, peneliti menggunakan responden dari dua kantor kenalan peneliti, serta warga disekitar tempat tinggal peneliti. Hal ini bisa menyebabkan responden yang digunakan pada penelitian ini sifatnya sama (homogen), sehingga tidak diperoleh perbedaan yang signifikan antara kedua kelompok pengguna kendaraan tersebut. Selain itu kelemahan dalam penelitian ini adalah hanya melihat pada golongan pekerja, sedangkan diketahui bahwa pengguna Transjakarta bukan hanya pekerja saja.

Secara umum, peneliti melihat bahwa responden penelitian yang memiliki intensi untuk tidak menggunakan Transjakarta lebih banyak daripada yang memiliki intensi menggunakan Transjakarta. Sedangkan masih banyak responden yang bersikap netral (tidak menentukan pilihan) apakah ia akan menggunakan Transjakarta dalam waktu yang bervariasi selama 1 bulan kedepan. Menurut peneliti responden yang bersikap netral akan lebih mudah dipengaruhi daripada responden yang sudah memutuskan pilihan untuk tidak menggunakan Transjakarta.

Peneliti melihat kebanyakan responden wanita mengaku bahwa ia merupakan pengguna kendaraan umum, sedangkan lelaki mengakui bahwa ia pengguna kendaraan pribadi hal ini sesuai dengan yang Okoko (2007) bahwa wanita cenderung lebih mau menggunakan transportasi umum dibandingkan pria. Akan tetapi pada penelitian ini peneliti tidak mencari tahu secara spesifik mengapa wanita lebih mau menggunakan transportasi umum. Akan lebih baik, apabila penelitian selanjutnya mencari tahu alasan mengapa wanita lebih menyukai menggunakan kendaraan umum, dibandingkan pria.

Dari data penelitian didapatkan bahwa responden pengguna kendaraan pribadi memiliki lebih banyak kendaraan pribadi daripada yang dimiliki oleh pengguna kendaraan umum. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan Warpani, (1990) dan Okoko (2007) bahwa semakin banyak kendaraan yang dimiliki semakin mereka cenderung menggunakan kendaraan pribadi.

Peneliti melihat bahwa pengguna kendaraan umum lebih sering menggunakan koridor – koridor Transjakarta daripada pengguna kendaraan pribadi. hal ini mungkin disebabkan oleh kebiasaan (*habit*) mereka yang sudah terbiasa menggunakan kendaraan umum. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan Domarchi (2008) bahwa kebiasaan (*habit*) memiliki hubungan yang signifikan dengan intensi menggunakan suatu moda transportasi tertentu.

Koridor Transjakarta yang paling sering digunakan digunakan oleh responden adalah Koridor 1 (Blok M – Kota). Koridor ini juga merupakan koridor yang paling banyak pernah digunakan oleh responden penelitian. Hal ini disebabkan karena koridor ini merupakan koridor yang melewati pusat bisnis DKI Jakarta (herwan parwiyanto.staff.uns.ac.id/files/2009/05/herwpelayanan-trans-jakarta.doc). Selain itu pada penelitian ini diketahui bahwa koridor 8 merupakan koridor yang paling sedikit pernah digunakan oleh responden, hal ini mungkin disebabkan karena koridor 8 merupakan koridor terakhir yang baru diresmikan beberapa bulan yang lalu.

Selain itu karena pemilihan sampel yang menggunakan sistem random sampling. Penelitian ini kurang spesifik dapat menjelaskan hubungan antarabagai data responden yang sudah didapatkan. Peneliti hanya dapat membandingkan antara

kelompok pengguna kendaraan pribadi dan non pengguna kendaraan pribadi. Sedangkan masih banyak hal yang bisa diperbandingkan seperti pengguna koridor yang berbeda, usia, penghasilan.

5.3. Saran

Adapun saran yang bisa peneliti ajukan berdasarkan hasil penelitian dan diskusi di atas adalah sebagai berikut:

5.3.1. Saran Metodologis

Berkaitan dengan aspek metodologis penelitian, peneliti mencoba untuk mengajukan beberapa saran, yaitu:

1. Sebaiknya penelitian dilakukan dengan lebih banyak responden sehingga bisa merepresentasikan populasi secara keseluruhan. Selain itu sebaiknya sampling dilakukan dengan metode *cluster sampling*, yang per *cluster*-nya bisa dibagi berdasarkan wilayah atau koridor yang digunakan.
2. Penelitian yang menggunakan elisitasi *beliefs* sebaiknya melakukan *probing* untuk dapat melihat *belief* secara terperinci, sehingga dalam membuat alat ukur, tidak menimbulkan makna yang berbeda serta diharapkan dapat muncul belief yang mempengaruhi intensi.
3. Penelitian ini sebaiknya juga melihat faktor – faktor lain seperti jenis kelamin, kebiasaan menggunakan, kepemilikan kendaraan, atau faktor lain yang kira – kira dapat mempengaruhi intensi seseorang menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja.

3.3.2. Saran Praktis

Berkaitan dengan aspek praktis penelitian, peneliti mencoba untuk mengajukan beberapa saran berikut:

1. Penelitian ini menemukan bahwa norma subjektif berperan dalam mempengaruhi seseorang untuk menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja. Norma subjektif yang dimaksud disini adalah pengaruh dari keluarga dan teman. Peneliti

memberi saran kepada siapapun yang membaca penelitian ini, jika ingin menyelamatkan lingkungan, serta meningkatkan kualitas angkutan umum, maka ajaklah teman atau keluarga anda untuk mau menggunakan Transjakarta dengan berbagai kelebihan serta kekurangan bagi mereka

2. Penelitian ini menemukan bahwa PBC berperan dalam mempengaruhi seseorang. Peneliti menyarankan agar kontrol individu sebagai pengguna Transjakarta diperbesar pengaruhnya dengan memberikan jadwal pasti waktu kedatangan bus, kenyamanan lebih diperbaiki, seperti menyediakan bangku lebih banyak, membuat halte lebih sejuk, serta membatasi kapasitas penumpang yang akan diangkut oleh bus Transjakarta.
3. Penelitian ini menemukan bahwa perempuan lebih banyak menggunakan kendaraan umum daripada laki – laki. Oleh karena itu peneliti menyarankan agar wanita lebih diberi keuntungan saat menggunakan angkutan umum oleh para penyedia jasa transportasi umum.
4. Penelitian ini menemukan bahwa semakin banyak kendaraan pribadi yang dimiliki responden, maka mereka akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi milik mereka. Oleh karena itu untuk meningkatkan penggunaan Transjakarta serta mengurangi kemacetan, peneliti menyarankan agar jumlah kepemilikan mobil pribadi yang dimiliki oleh keluarga dibatasi.