

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Penggunaan angkutan pribadi yang tinggi di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang menyebabkan angkutan umum (angkot) menjadi kurang dilirik oleh masyarakat. Hal ini semakin didukung oleh kondisi sistem transportasi berupa pelayanan angkutan umum (angkot) yang belum bisa memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat. Penggunaan angkutan umum yang sepi penumpang juga disebabkan oleh skala pelayanan angkutan umum (angkot) yang belum mampu melayani seluruh Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang. Apabila kondisi ini terus berlanjut, dikhawatirkan jumlah angkutan pribadi terus meningkat dan tidak terkendali sehingga berakibat pada vakumnya angkutan umum (angkot) beroperasi. Kondisi ini tentu saja akan langsung maupun tidak langsung menimbulkan permasalahan pada penyediaan transportasi di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang. Sesuai dengan permasalahan tersebut, maka dilakukanlah penelitian yang berjudul “Penilaian Ketertarikan Masyarakat terhadap Angkutan Umum (Angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang dengan Pendekatan *Structural Equation Modeling* (SEM).

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji ketertarikan masyarakat terhadap angkutan umum berupa angkot di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang sehingga hasil dari penelitian ini bisa dijadikan sebagai salah satu acuan dalam peningkatan ketertarikan masyarakat terhadap angkutan umum di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang sesuai dengan faktor yang paling mempengaruhi ketertarikan tersebut. Metode yang digunakan untuk menjawab penelitian ini adalah analisis *Structural Equation Modeling* (SEM). Penggunaan analisis ini untuk mengkonfirmasi hipotesis berupa hubungan antara variabel laten pada ketertarikan masyarakat terhadap angkutan umum (angkot). Variabel laten tersebut ada tiga yaitu faktor karakteristik sistem transportasi, faktor karakteristik perjalanan, dan faktor karakteristik pelaku perjalanan. Karena variabel tersebut bersifat abstrak dan tidak diukur secara langsung, maka sesuai dengan konsep SEM variabel laten tersebut diwakili dengan variabel *observed*. Variabel *observed* ini adalah variabel terukur yang digunakan sebagai perwakilan variabel laten di lapangan. Variabel ini nantinya diterjemahkan ke dalam bentuk pertanyaan di lembar kuesioner. Kemudian hasil data dari variabel *observed* inilah yang dijadikan acuan pada saat analisis menggunakan SEM.

Berikut ini adalah variabel *observed* temuan yang diperoleh dan diprediksi berpengaruh terhadap ketertarikan masyarakat dalam penggunaan angkutan umum (angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang;

1. Ketersediaan sarana pemberhentian (*shelter*) angkutan umum (angkot) yang diwakili dengan pernyataan “Apakah karena tidak adanya sarana pemberhentian (*shelter*), anda

- tidak tertarik untuk menggunakan angkutan umum (angkot)?”. Dari hasil survey di lapangan, 63% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,15.
2. Lokasi tempat pemberhentian angkutan umum (angkot) yang diwakilkan dengan pernyataan “Apakah lokasi pemberhentian angkot yang jauh dari rumah, menyebabkan anda tidak tertarik menggunakan angkutan umum (angkot)?”. Sebanyak 71% masyarakat menyatakan setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,23.
 3. Ketepatan waktu angkutan umum (angkot), diwakili oleh pernyataan “Jadwal dan waktu keberangkatan yang tidak bisa diprediksi menyebabkan anda malas menggunakan angkutan umum (angkot)?”. Dari 200 responden yang menjawab, 83% setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,193.
 4. Waktu tunggu angkutan umum (angkot), diwakilkan dengan pernyataan “Jika anda sedang menunggu angkot, maukah anda menunggu lebih dari 15 menit?”. Sebanyak 93% responden setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,093.
 5. Integrasi angkutan umum (angkot), diwakilkan dengan pernyataan “apakah karena rute angkutan umum yang tidak terhubung dengan angkutan umum lainnya (terintegrasi) menyebabkan anda tidak tertarik lagi menggunakan angkutan umum?”. Dari hasil survey, terdapat 70% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,373.
 6. Kebutuhan perjalanan, diwakilkan dengan pernyataan mengenai “Apakah karena angkutan umum yang tidak bisa memenuhi kebutuhan perjalanan anda, menyebabkan anda malas menggunakan angkutan umum?”. Sebanyak 79% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,209.
 7. Keamanan dan nyaman pada angkutan umum (angkot), variabel ini diwakilkan dengan pernyataan “Apakah karena kurangnya keamanan dari tindak kriminal dan rendahnya kenyamanan ketika menggunakan angkutan umum menyebabkan anda malas menggunakan angkutan umum?”. Sebanyak 57 masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,392.
 8. Akses pada pelayanan rute angkutan umum (angkot), diwakilkan dengan pernyataan “apakah karena akses menuju angkutan umum susah, menyebabkan anda tidak tertarik

menggunakan angkutan umum?”. Dari 200 responden yang menjawab, 65% menjawab setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,335.

9. Kapasitas angkutan umum (angkot), diwakilkan dengan pernyataan “Apakah karena kapasitas angkutan umum yang sering berdesakan menyebabkan anda kurang tertarik menggunakan angkutan umum (angkot)?”. Sekitar 65% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,442.
10. Kebersihan sarana angkutan umum (angkot), diwakilkan dengan pernyataan “Apakah karena kebersihan sarana angkutan umum (angkot) yang kurang menyebabkan anda tidak tertarik menggunakan angkutan umum?”. Sekitar 68% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,430.
11. Tingkat kepercayaan dan kekhawatiran dalam menggunakan angkutan umum (angkot), diwakilkan dengan pernyataan “Apakah karena angkutan umum (angkot) baik pengemudi maupun kondisi sarananya yang kurang berkenan di hati anda, menyebabkan anda tidak tertarik menggunakan angkutan umum?”. Sebanyak 55% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Sistem Transportasi adalah sebesar 0,333.
12. Intensitas sarana angkutan umum (angkot) pada *weekend* , diwakili dengan pernyataan “Apakah karena intensitas sarana angkutan umum (angkot) yang jarang di akhir minggu menyebabkan anda tidak tertarik menggunakan angkutan umum?”. Dari 200 responden yang menjawab, 76% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Karakteristik Perjalanan adalah sebesar 0,24.
13. Rute perjalanan angkutan umum, diwakili dengan pernyataan “Jika jarak rumah anda dengan rute angkutan umum bisa ditempuh dengan berjalan kaki (sekitar 400 meter), apakah anda mau berjalan kaki menuju rute tersebut untuk naik angkutan umum?”. Sebanyak 50% masyarakat setuju untuk mau berjalan kaki menuju rute tersebut. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Karakteristik Perjalanan adalah sebesar 0,556.
14. Kepemilikan kendaraan pribadi dan kebiasaan menggunakannya, diwakili dengan pernyataan “Kalau diberi dua pilihan, antara menggunakan angkot dan angkutan pribadi, apakah Anda lebih memilih kendaraan pribadi dalam bepergian?”. dari 200 responden yang menjawab, 69% setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan

SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Karakteristik Pelaku Perjalanan adalah sebesar 0,426.

15. Lokasi aktivitas pelaku perjalanan, diwakilkan dengan pernyataan “Lokasi aktivitas seperti tempat bekerja anda yang jauh dari tempat tinggal, menyebabkan anda tidak tertarik menggunakan angkutan umum (angkot) menuju kesana?”. Sekitar 58% masyarakat setuju dengan pernyataan ini. Setelah dianalisis menggunakan SEM, kontribusi variabel ini terhadap variabel Karakteristik Pelaku Perjalanan adalah 0,248.

Berdasarkan variabel *observed* yang dipaparkan di atas, poin 1-11 termasuk kepada hipotesis faktor karakteristik sistem transportasi, poin 12-13 termasuk kepada hipotesis faktor karakteristik perjalanan, poin 14-15 termasuk kepada hipotesis faktor karakteristik pelaku perjalanan. Setelah dianalisis *Structural Equation Modeling* (SEM), hasil menunjukkan bahwa hipotesis mengenai faktor karakteristik sistem transportasi dan faktor karakteristik pelaku perjalanan berpengaruh terhadap ketertarikan masyarakat dalam penggunaan angkutan umum dan terbukti terjadi di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang. Rincian mengenai pengaruh faktor tersebut terhadap ketertarikan masyarakat dalam penggunaan angkutan umum tersebut yaitu : 0,35 pengaruh faktor karakteristik sistem transportasi dan 3,53 pengaruh faktor pelaku perjalanan. Dari kedua nilai yang diperoleh, maka faktor karakteristik pelaku perjalanan menjadi faktor yang paling berpengaruh dibandingkan faktor karakteristik sistem transportasi. Sedangkan faktor ketiga yaitu faktor karakteristik perjalanan tidak berpengaruh karena menunjukkan hasil negatif sebesar -3,07.

Sesuai dengan analisis ini maka dapat disimpulkan bahwa ketertarikan masyarakat terhadap angkutan umum (angkot) paling dipengaruhi oleh pelaku perjalanan itu sendiri dengan variabel di lapangan yang paling mendukung adalah kepemilikan kendaraan. Dalam hal ini, pelaku perjalanan di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang adalah masyarakat usia produktif 15-64 tahun terutama penduduk usia 15-24 tahun. Penduduk di usia 15-24 tahun ini adalah tergolong pelajar dan mahasiswa. Oleh karena itu, dibutuhkan usaha dari berbagai pihak yang memfokuskan perbaikan dalam berbagai hal terutama penanganan masalah pada aspek kepemilikan kendaraan pribadi. Harapannya minat masyarakat terhadap angkutan umum (angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang dapat meningkat.

5.2 Saran

Berikut ini adalah saran yang dapat peneliti berikan melalui penelitian ini:

a. Pemerintah Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi masukan untuk kebijakan yang akan diambil oleh Pemerintah di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang (Pemerintah Kecamatan Banyumanik dan Pemerintah Kecamatan Tembalang) terutama dalam upaya peningkatan minat masyarakat terhadap angkutan umum (angkot). Karena hal yang paling berpengaruh dalam ketertarikan masyarakat di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang adalah pelaku perjalanan itu sendiri, diharapkan pemerintah lebih fokus menangani permasalahan atau mengambil kebijakan yang menjerumus langsung kepada pelaku perjalanan tersebut yaitu masyarakat. Berdasarkan hasil analisis, pelaku perjalanan yang paling sering terjadi di lapangan adalah masalah kepemilikan kendaraan pribadi.

Saran untuk pemerintah agar pemerintah mendata para pendatang seperti mahasiswa yang berasal dari luar daerah dengan cara mewajibkan melapor ke pihak pemerintah ketika berdomisili di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang dan akan menggunakan kendaraan pribadi atau tidak, sehingga datanya jelas dan mempermudah *stakeholder* dalam melakukan perbaikan baik terkait angkutan umum (angkot) maupun pihak kampus yang akan mengeluarkan kebijakan terkait peraturan mahasiswa. Sedangkan untuk variabel berpengaruh lainnya seperti sistem transportasi, lebih baik difokuskan kepada variabel kapasitas kendaraan karena variabel ini yang dianggap paling berpengaruh terhadap sistem transportasi. Tindakan yang bisa dilakukan pemerintah adalah dengan menambah armada angkutan umum (angkot) atau memberikan peraturan kepada pihak angkutan umum (angkot) supaya membatasi penumpang sesuai dengan kapasitas dan tidak melebihi kapasitas angkutan umum (angkot). Dengan adanya saran ini, diharapkan mampu untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan umum (angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang.

b. Pihak Kampus Universitas Diponegoro

Kampus Universitas Diponegoro yang merupakan kampus terbesar di Kota Semarang dan paling berpengaruh dalam perkembangan Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang, sebaiknya mengeluarkan kebijakan terkait pengaturan transportasi. Hal ini disebabkan karena mahasiswa memiliki aktivitas yang banyak dan tentu saja dalam melakukan aktivitas tersebut membutuhkan kendaraan. Berdasarkan analisis yang dilakukan bahwa sebagian masyarakat terutama mahasiswa tidak tertarik menggunakan angkutan umum (angkot) dalam melakukan aktivitas. Hal ini tentu saja berakibat kepada masalah transportasi seperti vakumnya angkutan

umum (angkot) maupun yang paling parah adalah kemacetan. Oleh karena itu, diharapkan pihak kampus memberikan kebijakan terkait pelaku perjalanan sebagai variabel yang paling berpengaruh terhadap ketertarikan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum (angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang. Poin penting dari pelaku perjalanan ini adalah penggunaan angkutan pribadi dan masalah lokasi aktivitas pelaku perjalanan.

- Terkait penggunaan angkutan pribadi dan angkutan umum (angkot), pihak kampus bisa memberikan kebijakan berupa pembatasan penggunaan angkutan pribadi ke kampus dengan menerapkan sistem plat ganjil genap. Penerapan ini bisa dilakukan dengan bergantian setiap harinya. Kebijakan ini secara langsung maupun tidak langsung akan mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi maupun penggunaan angkutan umum (angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang.
- Terkait lokasi aktivitas pelaku perjalanan di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang, pihak Universitas Diponegoro bisa mengarahkan pembangunan rusunawa baru yang terjangkau dengan angkutan umum (angkot) atau bisa dengan bekerja sama dengan pihak terkait angkutan umum (angkot) untuk menambah rute menuju rusunawa yang sudah berlokasi jauh dari jangkauan angkutan umum (angkot).

c. Masyarakat

Masyarakat di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang yang sebagian besar berusia 15-24 tahun adalah golongan pelajar dan mahasiswa, diharapkan lebih peduli dan lebih berperan aktif dalam mendukung kebijakan yang dikeluarkan oleh *stakeholder* terkait transportasi. Tindakan nyata yang bisa dilakukan oleh pelajar atau mahasiswa selaku pelaku perjalanan ini adalah tidak menggunakan kendaraan pribadi jika lokasi yang ditempuh masih bisa dijangkau oleh angkutan umum (angkot) atau berjalan kaki.

d. Peneliti selanjutnya

Karena keterbatasan waktu dan biaya, peneliti hanya bisa mengumpulkan sampel sejumlah 200 responden. Saran untuk peneliti selanjutnya supaya lebih memperbanyak jumlah sampel agar hasil penelitian semakin dalam dan mungkin saja hasil yang diperoleh akan berbeda.