

BAB V PENUTUP

Pada bab ini, akan disampaikan hasil dari penelitian yang dapat disimpulkan setelah melakukan tahapan kajian dan analisis. Selain itu bab ini juga berisikan rekomendasi bagi *stakeholder* dimana hasil yang telah disusun berdasarkan permasalahan yang ada di lapangan, sehingga nantinya dapat memberi masukan untuk mendukung mobilitas masyarakat di kawasan Universitas Diponegoro ataupun Kota Semarang.

5.1 Kesimpulan

Kawasan Universitas Diponegoro yang berada di Kecamatan Tembalang merupakan kawasan yang menjadi representatif dari kawasan perkotaan. Kawasan ini memiliki tingkat mobilitas tinggi, tingkat mobilitas yang tinggi di kawasan tersebut dikarenakan banyaknya pergerakan yang dilakukan menuju kawasan tersebut dan adanya pusat-pusat aktivitas baru yang terletak di kawasan tersebut. Contoh tempat-tempat aktivitas yang ada antara lain perumahan, kos-kosan, pusat jajanan makanan (kuliner), pusat perbelanjaan, pendidikan dan lain-lain.

Dalam melakukan mobilitas tersebut, sebagian besar masyarakat di kawasan Universitas Diponegoro menggunakan moda transportasi pribadi dibandingkan dengan moda transportasi umum. Hal itu dikarenakan beberapa faktor diantaranya adalah adanya selisih yang cukup besar antara biaya menggunakan moda transportasi pribadi dengan moda transportasi umum, yaitu dengan rata-rata sebesar Rp 10.648 dimana menggunakan moda transportasi umum jauh lebih mahal selain itu faktor kenyamanan dan kehandalan juga mempengaruhi pemilihan moda tersebut (Nasruddin, 2014). Namun, penggunaan moda transportasi pribadi oleh masyarakat di kawasan tersebut akan berdampak terhadap aksesibilitas dan tingkat efisiensi jalan sehingga dapat menimbulkan kemacetan.

Salah satu upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan membuat soft infrastruktur model berbasis aplikasi android untuk mobilitas masyarakat agar lebih efektif dan efisien. Hal itu dimaksudkan untuk mengurangi penggunaan moda transportasi pribadi dengan konsep *sharing & pay* yaitu moda transportasi pribadi dijadikan moda transportasi umum dengan konsep *sharing* (berbagi) dan masyarakat yang menggunakannya diharuskan membayar dengan biaya yang telah ditentukan. Hal itu bertujuan untuk mereduksi volume pergerakan yang ada di kawasan Universitas Diponegoro.

Setelah dilakukan pengaplikasian model tersebut terhadap masyarakat di kawasan Universitas Diponegoro, dapat disimpulkan bahwa pergerakan mayoritas yang dilakukan oleh masyarakat di kawasan Universitas Diponegoro bertujuan untuk menuju tempat makan, menuju ke kampus, menuju minimarket (berbelanja) dan menuju ke kos-kosan. Sebelum adanya model tersebut, untuk memenuhi

mobilitas masyarakat menggunakan moda transportasi pribadi sebesar 74% dan moda transportasi umum sebesar 26%.

Namun setelah adanya aplikasi YOKA, terdapat perubahan penggunaan moda dalam pemenuhan mobilitas tersebut. Dimana 66% masyarakat menggunakan layanan YOKA untuk kebutuhan makan, 27% untuk antar jemput menggunakan sepeda motor, 4% untuk kegiatan berbelanja dan 3% antar jemput menggunakan mobil. Hal itu dikarenakan beberapa faktor diantaranya adalah faktor efisiensi waktu dan biaya. Mayoritas masyarakat menggunakan aplikasi YOKA pada saat jam-jam sibuk (*peak hour*), dimana masyarakat mengetahui saat jam-jam sibuk, kondisi jalan raya cenderung dipenuhi oleh kendaraan pribadi dan akan menimbulkan kemacetan. Hal itulah yang menjadi faktor utama masyarakat akhirnya menggunakan aplikasi YOKA. Selain itu faktor biaya juga menjadi salah satu faktor, dimana biaya yang dikeluarkan terbilang relatif murah karena masyarakat mengetahui dengan jelas biaya yang harus dikeluarkan dengan melihat jarak tempuh.

Namun setelah dilakukan analisis crosstab terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan moda transportasi masyarakat di kawasan Universitas Diponegoro, hanya faktor pendapatan yang mempunyai pengaruh atau keterkaitan dengan penggunaan moda transportasi di kawasan Universitas Diponegoro. Untuk faktor-faktor seperti aktivitas, jam pergerakan, jarak tempuh tidak mempengaruhi masyarakat dalam memilih moda transportasi untuk mobilitasnya. Faktanya memang kondisinya saat ini, masyarakat mempunyai banyak pertimbangan untuk memilih moda transportasi yang akan digunakan terutama dalam hal efektif dan efisiensi dalam hal biaya dan waktu. Sehingga masyarakat memilih moda yang menurutnya cepat dan relatif murah. Hal tersebut yang menjadi salah satu faktor masyarakat akhirnya menggunakan aplikasi YOKA dalam beberapa aktivitasnya.

5.2 Rekomendasi

Melalui pengaplikasian soft infrastruktur model berbasis aplikasi android yang telah diterapkan, penyusun memberikan rekomendasi bagi *stakeholder* dan khususnya untuk penelitian lebih lanjut. Adapun rekomendasi yang dapat diberikan antara lain.

a. Rekomendasi Kepada Instansi Terkait

- Sosialisasi pentingnya konsep *sharing* (berbagi) kendaraan untuk mengurangi volume kendaraan agar dapat mengurangi kemacetan.
- Sosialisasi mengenai dampak positif penggunaan *smartphone* terhadap mobilitas masyarakat.
- Pengoptimalan teknologi informasi terhadap pengembangan infrastruktur.
- Pembuatan soft infrastruktur yang terintegrasi dengan moda transportasi untuk mendukung mobilitas masyarakat.

b. Rekomendasi Kepada Masyarakat

- Pengoptimalan penggunaan *smartphone* untuk mendukung gaya hidup yang lebih efektif dan efisien.
- Menerapkan konsep *sharing* bagi pengguna kendaraan pribadi untuk mengurangi jumlah kendaraan yang ada di jalan.

c. Rekomendasi Penelitian Selanjutnya

Dalam penelitian pembuatan soft infrastruktur model ini, perlu adanya pengembangan dan pembaharuan. Adapun rekomendasi untuk penelitian selanjutnya adalah:

- Menambahkan variabel penelitian dan alat analisis yang digunakan untuk mendukung mobilitas masyarakat
- Mengevaluasi kinerja model-model soft infrastruktur yang ada di kawasan Universitas Diponegoro
- Lingkup wilayah dan lingkup studi yang diperluas untuk semakin merepresentasikan kondisi nyata di lapangan.