

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Penelitian tentang Perilaku Perjalanan Pengguna Sepeda Motor untuk Tujuan Bekerja di Pusat Kota (Studi Kasus: Koridor Segitiga Emas) telah menjelaskan hubungan karakteristik sosial-demografi, ekonomi dan keruangan terhadap perilaku perjalanan komuter. Kepemilikan kendaraan pribadi menjadi bukti penentu perilaku perjalanan pekerja, dimana Koridor Segitiga Emas yang telah dilayani oleh 5 koridor Trans Semarang tidak membuat pekerja menggunakannya, meskipun memiliki perjalanan dengan jenis tautan sederhana (70%). Hal tersebut menunjukkan bahwa preferensi pekerja dalam memilih moda tidak dapat bergeser hanya karena ketersediaan layanan transportasi umum, namun perlu ditunjang dengan jangkauan dan layanan yang baik. Kompleksitas penggunaan transportasi umum tidak sebanding dengan kemudahan menggunakan sepeda motor untuk memaksimalkan utilitas dalam berkegiatan. Oleh karena itu, perbaikan layanan transportasi umum dan penataan ruang perlu disinkronisasi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Pemahaman yang baik terhadap pola perjalanan bermanfaat untuk pengembangan kebijakan transportasi. Frekuensi perjalanan yang dilakukan pekerja merupakan penentu pola perjalanan yang terbentuk, baik tautan berjenis simpel atau kompleks. Pekerja yang melakukan perjalanan komuter dengan jenis tautan simpel merupakan *potensial demand* untuk menggunakan Trans Semarang. Berdasarkan hasil penelitian, pekerja yang sudah menikah dengan *dual-earner* dalam rumah tangga, memiliki 1-2 anak di bawah 17 tahun dan memiliki rumah tangga ukuran kecil merupakan pekerja yang berpeluang untuk melakukan perjalanan kompleks. Selain itu, pekerja dengan jenis kelamin perempuan dan memiliki durasi bekerja >8 jam juga lebih berpeluang untuk melakukan perjalanan kompleks daripada perjalanan simpel. Dengan demikian, pekerja yang masih lajang dan belum memiliki anak atau sudah tidak memiliki anak usia sekolah merupakan *potensial demand* (49,5%) yang perlu dijangkau lebih untuk dapat beralih moda ke angkutan umum dan meninggalkan penggunaan sepeda motor.

Pada dasarnya, pekerja yang melakukan perjalanan kompleks disebabkan karena ia perlu berpartisipasi pada kegiatan non-bekerja saat perjalanan komuter. Pekerja yang sudah menikah dan memiliki anak usia sekolah memanfaatkan perjalanan komuter di pagi hari untuk sembari mengantar anak ke sekolah. Partisipasi terhadap kegiatan non-bekerja pada perjalanan komuter tersebut membentuk tautan perjalan dengan notasi H-X-W-H. Selain itu, pekerja dengan tingkat pendapatan yang rendah cenderung memiliki durasi bekerja yang melebihi waktu normal (>8 jam). Pekerja tersebut perlu melakukan pekerjaan lebih untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Jam pulang bekerja

yang tidak tentu dan cenderung mendekati malam hari tidak sesuai dengan jam operasional Trans Semarang yang berakhir pada pukul 18.00, begitu juga dengan ketersediaan transportasi pengumpan sebagai pengangkut dari halte BRT ke rumah. Kondisi ekonomi dan layanan BRT mempengaruhi pekerja untuk menggunakan sepeda motor dalam rangka efisiensi biaya. Selain itu, fleksibilitas sepeda motor dapat lebih dimaksimalkan untuk berpartisipasi di kegiatan non-bekerja saat perjalanan pulang, seperti berbelanja, menjemput/mengantar dan makan malam. Bentuk tautan perjalanan tersebut diwakili dengan notasi H-W-X-H.

Lokasi tempat tinggal sebagai hasil keputusan jangka panjang turut mempengaruhi perjalanan komuter yang dilakukan sehari-hari (keputusan jangka pendek) oleh pekerja. Lokasi tempat tinggal yang mendekati ke pusat kota seharusnya dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi karena layanan angkutan umum yang relatif lebih lengkap. Jika pekerja melakukan perjalanan sederhana, hal tersebut pun seharusnya mendorong pekerja untuk dapat memanfaatkan transportasi umum. Namun, hal tersebut belum berlaku bagi pekerja yang memiliki tempat kerja di pusat Kota Semarang. Meskipun melakukan tautan perjalanan sederhana dan bertempat tinggal di pusat kota (25%), umumnya pekerja menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini juga terjadi pada pekerja yang bertempat tinggal di sub-pusat dan pinggiran Kota Semarang (45%). Pekerja akan mengawali dan mengakhiri perjalanannya di rumah, maka jarak rumah terhadap tempat aktivitas utamanya menjadi suatu hal yang penting untuk diintegrasikan dan dilayani dengan transportasi umum yang baik. Apabila perjalanan komuter tidak terfasilitasi oleh transportasi umum yang baik, maka wajar apabila pekerja mencari solusi alternatif, yaitu dengan menggunakan sepeda motor untuk memenuhi kebutuhan perjalanannya.

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi yang diusulkan oleh peneliti sebagai kebijakan untuk menyelesaikan atau mengurangi permasalahan berdasarkan hasil penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Trans Semarang sebagai satu-satunya transportasi massal di Kota Semarang dan diharapkan dapat diandalkan oleh masyarakat, perlu menjangkau daya tarik pekerja yang berstatus belum menikah dan pekerja yang belum memiliki anak atau sudah tidak memiliki anak usia sekolah untuk beralih moda dari sepeda motor. Hal tersebut dapat dilakukan dengan pemberian insentif bagi pekerja yang demikian.
- b. BLU Trans Semarang perlu menyediakan layanan bus di luar jam operasional normal yang diharapkan dapat dimanfaatkan oleh pekerja yang memiliki jam pulang kerja malam hari. Selain itu, dengan mengintegrasikan halte BRT dengan layanan gedung parkir berbasis *park and ride*, maka masalah ketersediaan feeder dapat diminimalkan, baik untuk pra-perjalanan utama maupun pasca-perjalanan utama.

- c. Lokasi tempat tinggal merupakan keputusan jangka panjang, sehingga bila ingin mewujudkan efektifitas dan efisiensi perjalanan serta mengurangi kemacetan, maka lokasi tempat tinggal perlu didekatkan dengan tempat kerja. Penyediaan permukiman terjangkau yang mendekati pusat-pusat tempat kerja perlu dipikirkan oleh Pemerintah Kota Semarang.
- d. Keberadaan anak usia sekolah dalam keluarga mempengaruhi tautan perjalanan pekerja, sebab keputusan perjalanan anak ke sekolah menjadi tanggungjawab orang tua. Pemerintah perlu mengintervensi pemilihan sekolah yang mendekatkan anak ke lokasi tempat tinggalnya untuk mengurangi peluang kegiatan antar-jemput anak oleh orang tua. Selain itu, penyediaan transportasi khusus bagi anak sekolah juga diperlukan.

5.3 Rekomendasi Studi Lanjut

Berdasarkan kelebihan dan kekurangan penelitian yang dilakukan, berikut ini merupakan studi lanjut yang dapat dilakukan untuk melengkapi atau melanjutkan studi Perilaku Perjalanan Pengguna Sepeda Motor untuk Tujuan Bekerja.

- a. Potensi dan hambatan pekerja pengguna sepeda motor yang memiliki tautan perjalanan simpel untuk beralih moda.
- b. Penentuan lokasi terbaik untuk membangun hunian vertikal terjangkau yang terintegrasi oleh layanan Trans Semarang.
- c. Pembangunan gedung parkir berbasis *park and ride* yang terintegrasi dengan layanan Trans Semarang sebagai strategi jangka menengah mengatasi permasalahan feeder pada pra-perjalanan utama dan pasca-perjalanan utama.
- d. Kebijakan rayonisasi dan penyediaan bus sekolah untuk mengurangi frekuensi perjalanan antar-jemput anak sekolah.