

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan didapatkan kesimpulan secara spasial 75% pelajar yang bertempat tinggal di pinggiran kota kurang terhadap aksesibilitas moda BRT Trans Semarang. Penyediaan transportasi umum BRT yang tidak mumpuni dibuktikan dengan rendahnya nilai *load factor* BRT Trans Semarang yang hanya mencapai 54.39%. Secara ekonomi, biaya transportasi menggunakan sepeda motor lebih mahal jika dibandingkan dengan moda BRT Trans Semarang. Jadwal dan lokasi aktivitas setelah sekolah lah yang merupakan karakteristik pelajar sebagai aspek sosial demografi. Aspek sosial demografi akan membentuk pola perjalanan pelajar, kemudian membentuk perilaku perjalanan pelajar. Hal tersebut membuktikan bahwa aspek spasial dan ekonomi tidak memiliki pengaruh yang berarti terhadap perilaku perjalanan pelajar. Namun, kondisi sosial demografi lah yang mempengaruhi perilaku perjalanan pelajar.

Dalam penelitian ini perilaku perjalanan dibedakan berdasarkan hari, yaitu Hari Senin-Kamis dan Hari Jum'at. Berdasarkan hasil penelitian, perilaku perjalanan yakni frekuensi perjalanan, jarak perjalanan dan waktu perjalanan tidak memiliki perbedaan jika dilihat berdasarkan nilai distribusi frekuensi serta nilai akumulasi rata-rata. Nilai *Pearson Chi-square* tidak jauh berbeda dengan Hari Senin-Kamis. Jika dikaitkan dengan daerah pinggiran kota maka pernyataan yang dikatakan dengan Agrawal (2004) mengenai perbedaan antara *weekday* dengan *weekend* tidak relevan untuk kawasan pinggiran Kota Semarang. Adanya kesenjangan pendidikan antara pusat kota dengan pinggiran kota Semarang dibuktikan dengan tidak aktifnya pelajar pada organisasi sekolah yang diikuti dan les diluar sekolah. Adanya perubahan perilaku perjalanan disebabkan karena adanya perubahan pola perjalanan yang menyesuaikan jadwal dan lokasi kegiatan. Perubahan pola perjalanan ini berbeda antara satu pelajar dengan pelajar lainnya sehingga perilaku perjalanan berbeda-beda.

Pola perjalanan pelajar menuju sekolah memiliki pola yang sama setiap harinya sementara pola perjalanan setelah sekolah lebih kompleks karena berbagai aktivitas tambahan dilakukan setelah pulang sekolah. Sebanyak 84% pelajar tidak mengalami perubahan pola perjalanan. Dari 84% pelajar yang tidak mengalami perubahan pola perjalanan, 82% merupakan pelajar yang hanya memiliki pola *immediate return*, pada umumnya pelajar tersebut merupakan pelajar yang berada pada tahun pertama sehingga belum aktif sebagai pengurus organisasi. Beberapa pelajar yang hanya memiliki pola ini juga memiliki aktivitas lain setelah sekolah namun dilakukan di area rumah, aktivitas tersebut seperti membantu orang tua menjaga toko dan kursus privat. Sebanyak

1,5% pelajar hanya memiliki pola *stay and return*, pelajar ini merupakan pelajar tahun kedua yang hanya aktif dalam kegiatan ekstrakurikuler yang dilaksanakan di dalam sekolah serta organisasi dalam sekolah. Sementara 0,5% pelajar lainnya hanya memiliki pola *indirect return*, pelajar ini merupakan pelajar yang memiliki aktivitas setelah pulang sekolah diluar sekolah, pada umumnya pola ini dimiliki oleh pelajar pada tahun kedua dan ketiga.

Adanya kelalaian oleh berbagai pihak lalu membentuk budaya transportasi yang salah serta perilaku perjalanan yang ada menyebabkan ketergantungan sepeda motor di Kota Semarang tinggi, hal tersebut dibuktikan dengan proporsi sepeda motor mencapai 79,58% dari total kendaraan darat yang ada. Akumulasi kelalaian tersebut berasal dari pihak sekolah, pemerintah dan orang tua. Sudah dijelaskan pada UU No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan kendaraan motor yang dikemudikan. Namun masih banyak para pelajar SMA yang belum cukup umur dan tidak memiliki SIM, 97% sudah mengemudikan sepeda motor. Bentuk kelalaian lainnya adalah seperti penyediaan parkir sekolah yang menyesuaikan perkembangan permintaan, kurang terintegrasinya moda transportasi umum dan berjalan kaki. Kelalaian tersebut mendoktrin bahwa penggunaan sepeda motor merupakan solusi pergerakan, bukan sebagai masalah transportasi sehingga penggunaan sepeda motor khususnya bagi pelajar cenderung mendapat dukungan.

Tingginya tingkat ketergantungan sepeda motor serta rendahnya penerapan metode berkendara cerdas beresiko terhadap keselamatan berlalu lintas. Keselamatan berlalu lintas belum menjadi perhatian bagi pengguna sepeda motor, hal tersebut dibuktikan dengan persentase penyebab kecelakaan tertinggi disebabkan oleh faktor pengemudi, yakni mencapai 90%. Pengetahuan dan penerapan metode berkendara cerdas yang terdiri dari *safety riding* dan *eco riding* sebagai solusi untuk menekan angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan berlalu lintas belum banyak diketahui dan diterapkan oleh pelajar. 52% pelajar pernah melakukan pelanggaran lalu lintas, 61% pernah mengalami kecelakaan dan 28% pernah ditilang. Hampir seluruh pelajar pernah melakukan pelanggaran lalu lintas secara sengaja atau dengan kata lain meskipun pelajar tersebut mengetahui bahwa hal tersebut merupakan pelanggaran namun tetap dilakukan. Hal tersebut dilakukan karena pelajar merasa lelah akibat jadwal sekolah yang sudah padat serta aktivitas tambahan diluar sekolah sehingga pelajar menjadi lengah dan tidak tertib. Permasalahan tersebut menyebabkan pelajar baik yang sudah mengetahui maupun yang belum mengetahui mengenai metode berkendara cerdas mengabaikan penerapan berkendara cerdas ketika berkendara.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, maka dapat dirumuskan rekomendasi atau tindak lanjut dari penelitian yang telah dilakukan. Rekomendasi yang diberikan ini berupa saran atau masukan bagi *stakeholder* terkait yang dapat dijadikan sebagai acuan untuk memperbaiki perilaku perjalanan pengguna sepeda motor untuk tujuan belajar di pinggiran Kota Semarang. Rekomendasi tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika perlu menyediakan transportasi umum khusus yang melayani pelajar dengan dasar bukan untuk mencari keuntungan melainkan untuk memenuhi kebutuhan yang sesuai dengan pengguna sehingga transportasi tersebut mampu menjadi moda utama dalam pergerakan. Transportasi khusus tersebut dapat berupa *feeder* khusus pelajar yang terintegrasi dengan BRT yang sudah ada, transportasi khusus tersebut harus mampu menjangkau pusat-pusat permukiman, lokasi aktivitas utama (sekolah) dan lokasi aktivitas pendukung pelajar. Untuk mengurangi tingkat ketergantungan sepeda motor di kalangan pelajar.
- b. Pihak orang tua diharapkan melarang putra-putrinya untuk mengendarai sepeda motor ketika belum memiliki surat izin mengemudi (SIM). Seiring berkembangnya teknologi yang ada, untuk pihak orangtua yang tidak sempat mengantarkan putra-putrinya ke sekolah dapat menggunakan aplikasi yang ada seperti ojek online dengan pengawasan orangtua yang diharapkan dapat mengurangi angka ketergantungan sepeda motor serta kecelakaan.
- c. Jika rekomendasi diatas belum dapat memenuhi atau diterapkan, maka untuk pihak sekolah perlu menerapkan kebijakan parkir, dimana kendaraan yang diijinkan untuk masuk harus memenuhi standart kendaraan yang layak tidak dimodifikasi, hal ini untuk meminimalisir tingkat kecelakaan di kalangan pelajar. Sosialisasi terkait *Safety Riding* untuk sekolah di pinggiran Kota Semarang lebih sering dilakukan, agar pelajar paham akan keselamatan mereka dalam menempuh kegiatan belajar.