

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil identifikasi karakteristik sosial-demografi dan ekonomi, sebagian besar responden pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di kawasan subpusat Kota Semarang merupakan penduduk di usia muda, yaitu berusia 25 tahun ke bawah dengan tingkat pendapatan antara Rp 1.125.000,00 – Rp 2.125.000,00 atau dapat disebut golongan menengah ke bawah. Adapun jenis pekerjaan responden sebagai pegawai pada aktivitas perdagangan menggambarkan besaran tingkat pendapatan tersebut. Lokasi pemenuhan kebutuhan dalam penelitian ini, yaitu tempat bekerja yang bertempat di Kecamatan Banyumanik telah menjangkau pekerja, baik dalam Kecamatan Banyumanik, kecamatan lain di subpusat Kota Semarang, bahkan dari kawasan pusat Kota Semarang maupun luar Kota Semarang. Dalam penelitian ini terlihat bahwa perluasan spasial kota mengakibatkan peningkatan jarak tempuh dari tempat tinggal responden ke lokasi tempat kerja sehingga responden menjadi tergantung terhadap sepeda motor. Namun demikian, hasil identifikasi karakteristik spasial responden juga menunjukkan banyaknya responden yang tinggal di sekitar lokasi tempat kerja namun tetap bergantung kepada sepeda motor terlihat dari banyaknya jumlah kepemilikan sepeda motor yaitu sebanyak 2 unit pada satu rumah tangga yang berisikan tiga sampai empat orang.

Pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di kawasan subpusat Kota Semarang cenderung memiliki frekuensi perjalanan yang sedikit, jarak tempuh yang sedikit, waktu tempuh yang singkat, dan biaya perjalanan yang rendah. Sebanyak 70% responden pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di Kawasan Subpusat Kota Semarang hanya melakukan perjalanan berangkat dan pulang kerja dalam satu hari. Fakta ini sesuai dengan pendapat Levinson bahwa rendahnya tingkat pendapatan responden menunjukkan rendahnya jumlah perjalanan secara keseluruhan. Adapun karakteristik responden yang melakukan pergerakan kompleks adalah responden pada usia muda dan responden yang memiliki status sebagai ibu rumah tangga. Aktivitas di luar bekerja yang menjadi alasan munculnya pergerakan dalam penelitian ini adalah aktivitas pemenuhan kebutuhan hidup (pekerjaan lain atau kuliah) dan aktivitas perawatan (belanja dan menjemput anak).

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, aspek frekuensi perjalanan merupakan aspek perilaku perjalanan yang paling banyak dipengaruhi oleh aspek sosial-demografi, ekonomi, dan spasial sedangkan aspek jarak tempuh, durasi perjalanan, dan biaya perjalanan lebih dipengaruhi secara langsung oleh aspek spasial. Variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di subpusat Kota Semarang adalah jarak tempat tinggal dengan lokasi kerja di mana lokasi

kerja dalam penelitian ini merupakan lokasi pemenuhan aktivitas. Berdasarkan temuan tersebut, dapat dipahami bahwa faktor lokasi dan aktivitas adalah dua hal utama yang mempengaruhi perilaku perjalanan pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di subpusat Kota Semarang. Berdasarkan dua dari empat aspek perilaku perjalanan yang diteliti, yaitu frekuensi perjalanan dan jarak tempuh perjalanan, seharusnya pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di kawasan subpusat Kota Semarang dapat menggunakan layanan angkutan umum sebagai moda pergerakan hariannya, namun berdasarkan hasil temuan di lapangan masih banyak responden pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di kawasan subpusat Kota Semarang yang belum pernah menggunakan layanan angkutan umum.

5.2. Keterbatasan Penelitian

Peneliti memiliki keterbatasan dalam melakukan penelitian, yaitu dalam pengumpulan data, kuesioner hanya disebar pada lokasi tempat kerja dengan skala kecil sedangkan pada wilayah studi terdapat beberapa tempat kerja dengan skala yang lebih besar.

5.3. Rekomendasi

Berikut merupakan beberapa rekomendasi yang dapat dijadikan bahan pertimbangan baik bagi pemerintah dalam mengambil kebijakan transportasi maupun masyarakat dalam mengambil keputusan terkait perjalanan pemenuhan aktivitas harian:

- a. Tingginya akses jalan serta tersedianya layanan angkutan umum yang melewati lokasi tempat bekerja seharusnya dapat melayani permintaan pergerakan untuk pekerja, namun pekerja di kawasan subpusat Kota Semarang masih mengandalkan sepeda motor sebagai moda transportasi yang lebih cepat dan fleksibel. Oleh karena itu, pemerintah perlu melakukan intervensi berupa restrukturisasi rute layanan angkutan umum yang sesuai dengan pola permintaan perjalanan dan memberikan subsidi kepada angkutan umum sehingga dapat melakukan pengaturan jadwal operasional angkot demi meminimalisir waktu tunggu sehingga kebutuhan pergerakan pekerja yang lebih cepat dapat terakomodasi oleh layanan angkutan umum.
- b. Pergerakan pekerja pengguna sepeda motor di kawasan subpusat Kota Semarang merupakan pergerakan yang cenderung sederhana dan jarak tempuh yang singkat di mana kebutuhan pekerja pengguna sepeda motor dapat dipenuhi pada jarak yang terjangkau. Hal ini menunjukkan bahwa struktur Kota Semarang memiliki bentuk polisentris atau memiliki banyak pusat sehingga dapat mengurangi pergerakan dengan jarak tempuh yang panjang. Kebutuhan perjalanan yang singkat dapat difasilitasi dengan menciptakan desain yang aman dan nyaman untuk berjalan kaki sehingga dapat mengurangi banyaknya pergerakan *motorized* yang dapat mengakibatkan kemacetan.

- c. Pergerakan pekerja yang memiliki peran sebagai orangtua dalam rumah tangga dipengaruhi oleh pergerakan anak sehingga pergerakan antar-jemput menjadi pergerakan yang harus dilakukan oleh orang tua. Penyediaan transportasi khusus anak sekolah oleh pemerintah dapat dilakukan untuk mengurangi pergerakan antar-jemput oleh orang tua.

5.4. Rekomendasi Studi Lanjutan

Terkait dengan hasil analisis yang telah dilakukan, terdapat beberapa hal yang dapat dikaji terkait dengan penelitian yang sudah dilakukan, yaitu:

- a. Kajian restrukturasi rute layanan angkutan umum berdasarkan pola permintaan perjalanan di Kecamatan Banyumanik
- b. Perbedaan karakteristik perilaku perjalanan pengguna sepeda motor untuk tujuan bekerja di kawasan pusat, subpusat, dan pinggiran Kota Semarang
- c. Penilaian tingkat kesadaran masyarakat akan transportasi umum perkotaan dalam mewujudkan transportasi berkelanjutan
- d. Evaluasi kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan persepsi pengguna di Kota Semarang.