

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Penelitian terkait Pola Spasial Penggunaan Kendaraan Pribadi di Kelurahan Pedurungan Tengah, Kecamatan Pedurungan telah menjelaskan pola pergerakan dan bentuk kluster spasial penggunaan kendaraan pribadi terhadap penggunaan lahan. Pola pergerakan menunjukkan bangkitan dan tarikan pergerakan berdasarkan karakteristik sosial ekonomi rumah tangga Kelurahan Pedurungan Tengah. Kluster spasial menunjukkan bentuk karakteristik dari konsentrasi penggunaan kendaraan pribadi terhadap penggunaan lahan Kelurahan Pedurungan Tengah. Penggunaan lahan di Kelurahan Pedurungan Tengah didominasi sebagai kawasan permukiman yang dibedakan menjadi dua yaitu permukiman terencana (*planned settlement*) dan permukiman tidak terencana (*unplanned settlement*).

Pemahaman yang baik terhadap karakteristik pergerakan dan kluster spasial penggunaan kendaraan pribadi bermanfaat untuk pengembangan kebijakan transportasi. Tujuan perjalanan rumah tangga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi terbentuknya pola pergerakan. Pergerakan yang dilakukan oleh rumah tangga di Kelurahan Pedurungan Tengah didominasi untuk pergerakan menuju pusat Kota Semarang. Pusat Kota Semarang merupakan wilayah yang berada pada radius 0-7,9 KM dari titik Lapangan Simping Lima. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, penggunaan kendaraan pribadi di Kelurahan Pedurungan Tengah dikelompokkan menjadi dua yaitu penggunaan mobil dan motor, dan penggunaan motor saja. Pergerakan rumah tangga menuju pusat Kota Semarang terdapat sebanyak 87% menggunakan mobil dan motor dan 90% menggunakan motor saja. Penggunaan lahan di pusat Kota Semarang didominasi sebagai kawasan perkantoran, pendidikan, dan perdagangan dan jasa.

Berdasarkan kluster spasial, penggunaan kendaraan pribadi di Kelurahan Pedurungan membentuk sebuah pola kluster penggunaan kendaraan. Jenis kluster penggunaan mobil dan motor di Kelurahan Pedurungan bersifat *high cluster* merupakan rumah tangga yang tinggal di wilayah permukiman dengan tipe perumahan (*planned settlement*). Hal ini didukung dengan tingkat pendapatan yang tinggi (> Rp. 3.000.000,00), tingkat pendidikan yang sangat baik (lulusan strata-1), memiliki luas rumah yang besar (>108 m<sup>2</sup>), serta hunian yang dimiliki sudah memiliki garasi. Berbeda halnya dengan kasus penggunaan motor, jenis kluster yang terbentuk bersifat *random cluster*. Pengguna motor tertinggi di Kelurahan Pedurungan merupakan rumah tangga yang tinggal di permukiman dengan tipe perkampungan (*unplanned settlement*). Hal tersebut dikarenakan pengguna motor di Kelurahan Pedurungan Tengah merupakan rumah tangga dengan penghasilan

yang cukup (< Rp. 3.000.000,00), tingkat pendidikan yang cukup baik (lulusan SMA), memiliki luas rumah yang sederhana (60 m<sup>2</sup>), serta tempat tinggal yang dihuni didominasi hunian tidak memiliki garasi.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa studi pola spasial penggunaan kendaraan pribadi di Kelurahan Pedurungan Tengah adalah membentuk sebuah kluster pengguna kendaraan. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, luas hunian, kepemilikan garasi, jumlah anggota keluarga, dan faktor sosial ekonomi lainnya. Selain itu, penggunaan kendaraan pribadi berperan penting dalam mempengaruhi keputusan perjalanan rumah tangga. Kelurahan Pedurungan Tengah telah dilayani oleh transportasi umum tidak membuat rumah tangga menggunakannya untuk melaksanakan aktivitas baik aktivitas bekerja, aktivitas sekolah, aktivitas belanja, dan aktivitas lainnya. Hal tersebut menunjukkan bahwa preferensi rumah tangga dalam memilih moda tidak dapat bergeser hanya karena ketersediaan transportasi umum, namun perlu ditunjang dengan jangkauan dan layanan yang baik. Kompleksitas penggunaan transportasi umum tidak sebanding dengan kemudahan menggunakan kendaraan pribadi dalam melaksanakan aktivitas pergerakan. Oleh karena itu, perbaikan layanan transportasi umum dan penataan ruang perlu disinkronisasi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

## **5.2 Rekomendasi**

Berikut adalah rekomendasi yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam konteks distribusi dan pola spasial penggunaan kendaraan pribadi antara lain.

### **5.5.1 Rekomendasi kepada Pemerintah**

Berdasarkan arah pola pergerakan dan aliran pergerakan maka akan terjadi bangkitan besar menuju ke pusat Kota Semarang, dimana pergerakan tersebut mengarah menuju kawasan perkantoran maupun perdagangan dan jasa. Dengan bangkitan yang besar dan arah aliran yang sama maka dimungkinkan akan terjadi kemacetan di sejumlah titik di pinggiran Kota Semarang, seperti di Jl. Woltermonginsidi dan Jl. Soekarno Hatta. Oleh karena itu, rekomendasi yang dapat diberikan adalah upaya untuk meminimalisasi bangkitan pergerakan yang mengarah ke pusat kota yakni:

1. Merencanakan kegiatan atau aktivitas perkantoran ataupun perdagangan dan jasa di sekitar kawasan Kecamatan Pedurungan. Hal ini digunakan sebagai pemerataan kesempatan kerja agar dapat mengurangi volume pergerakan kendaraan pribadi yang bergerak ke pusat Kota Semarang.

2. Penelitian ini juga dapat berkontribusi pada kebijakan pemerintah dalam pengendalian penggunaan kendaraan pribadi melalui penerapan tarif parkir yang tinggi pada kawasan pusat kota, peningkatan biaya kepemilikan kendaraan pribadi, peningkatan pajak bahan bakar, dan peningkatan pajak kendaraan bermotor.
3. Perubahan struktur transportasi menggunakan transportasi umum dengan memanfaatkan Trans Semarang sebagai salah satunya transportasi massal di Kota Semarang.
4. Menetapkan kebijakan mengenai pengharusan untuk berjalan kaki untuk pergerakan jarak dekat. Hal ini bertujuan untuk mengurangi emisi CO<sup>2</sup> yang dikeluarkan oleh kendaraan pribadi.

### 5.5.2 Rekomendasi untuk Studi Selanjutnya

Dalam penelitian pola spasial penggunaan kendaraan pribadi, tentunya masih memiliki banyak kekurangan dalam penulisannya. Namun peneliti memiliki harapan besar agar hasilnya dapat dimengerti ataupun digunakan sebagai gambaran mengenai penggunaan kendaraan pribadi di Kota Semarang pada umumnya. Berikut dibawah ini ada beberapa hal yang dapat ditambahkan pada studi lanjutan:

1. Perlu dilakukan analisis mendalam tentang karakteristik sosial ekonomi dari penggunaan kendaraan pribadi menggunakan analisis faktor. Hal ini dikarenakan untuk lebih mengetahui faktor-faktor yang paling mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi.
2. Perlu dilakukan studi lanjut mengenai variabel lain yang mempengaruhi pergerakan rumah tangga seperti biaya transportasi dan ketersediaan moda transportasi umum.
3. Perlu studi lanjut mengenai atribut tambahan pada analisis hot *spot* seperti ratio penggunaan kendaraan pribadi terhadap kepemilikan garasi dan besar luas hunian. Hal ini bertujuan untuk mengetahui apabila menggunakan atribut tersebut membentuk kluster pengguna kendaraan atau tidak.