

BAB V PENUTUP

Penelitian terkait tingkat aksesibilitas halte BRT bertujuan untuk mengetahui apakah ketersediaan layanan BRT sejak 2012 di Kecamatan Banyumanik sudah dapat dijangkau oleh masyarakat dengan baik atau tidak sehingga dapat dikatakan sebagai sistem transportasi berkelanjutan, melalui penilaian masyarakat itu sendiri baik pengguna maupun bukan pengguna. Selanjutnya juga penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Kota Semarang dalam penyusunan perencanaan sistem dan moda transportasi selanjutnya agar mempertimbangkan faktor-faktor dalam aksesibilitas yang dianggap masih kurang oleh masyarakat. Bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Selain itu juga berisi rekomendasi bagi pemerintah yang dapat dilakukan guna menindaklanjuti hasil penelitian ini. Dengan begitu sistem transportasi dapat menjadi lebih baik dan berkelanjutan di Kota Semarang.

5.1 Kesimpulan

Sesuai dengan sasaran dan tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini terkait tingkat aksesibilitas halte BRT maka dihasilkan kesimpulan bahwa aksesibilitas tidak hanya sekedar aksesibilitas dari moda transportasi namun juga aksesibilitas terhadap halte BRT yang merupakan titik layanan BRT itu sendiri. *Bus Rapid Transit* sebagai sistem transportasi yang tertutup tentu memiliki rute yang pasti. Maksud dari sistem transportasi tertutup ialah sistem transportasi yang tidak bisa menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Oleh karena itu sistem transportasi BRT memiliki titik-titik tertentu untuk penumpang naik dan turun atau sering disebut dengan halte. Sistem transportasi yang baik tentu memiliki akses yang baik pula terhadap halte BRT sebagai titik layanan BRT pada rute yang tersedia. Dengan begitu dapat dikatakan sistem transportasi memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi. Tingkat aksesibilitas dikatakan tinggi ketika layanan transportasi dapat dicapai atau didapatkan dengan mudah oleh pengguna. Sebaliknya tingkat aksesibilitas dikatakan rendah ketika layanan transportasi tidak dapat dicapai atau didapatkan dengan mudah oleh pengguna.

Tingkat aksesibilitas halte BRT pada penelitian ini didapatkan dari penilaian masyarakat berusia produktif yang merupakan pengguna dan bukan pengguna di Kecamatan Banyumanik. Penilaian dilakukan dengan cara masyarakat menilai kondisi faktor-faktor pembentuk aksesibilitas terhadap halte BRT yang tersedia di Kecamatan Banyumanik. Masyarakat yang menilai terdiri dari pengguna dan bukan pengguna memiliki persamaan dan perbedaan karakteristik berdasarkan

kondisi demografi dan sosial ekonomi seperti usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, status penggunaan BRT, dan frekuensi penggunaan BRT. Berikut adalah penjelasan dari karakteristik masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna:

1. Berdasarkan kelompok usia, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna memiliki karakteristik yang sama yaitu didominasi oleh kelompok usia ≤ 25 tahun, $25 - 50$ tahun, dan ≥ 51 tahun;
2. Berdasarkan jenis kelamin, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna memiliki karakteristik yang sama yaitu didominasi oleh perempuan dan laki-laki lebih sedikit;
3. Berdasarkan tingkat pendidikan, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna memiliki perbedaan dan persamaan karakteristik. Perbedaan yang dimaksud ialah pengguna lebih banyak yang merupakan lulusan SMA/Setara SMA baru kemudian lulusan Universitas/Sekolah Tinggi/Setara Universitas atau Sekolah Tinggi sedangkan bukan pengguna lebih banyak yang merupakan lulusan Universitas/Sekolah Tinggi/Setara Universitas atau Sekolah Tinggi baru kemudian lulusan SMA/Setara SMA. Di sisi lain terdapat persamaan karakteristik yang dimiliki masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna yaitu jumlah lulusan SMP/Setara SMP dan lulusan SD/Setara SD yang sedikit dengan urutan yang sama;
4. Berdasarkan jenis pekerjaan, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna memiliki persamaan dan perbedaan karakteristik. Persamaan karakteristik yang dimiliki ialah sama-sama didominasi oleh masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna dengan jenis pekerjaan sebagai pegawai/karyawan kemudian pelajar/mahasiswa sedangkan perbedaan karakteristik yang dimiliki ialah pada pengguna lebih sedikit yang bekerja sebagai wiraswasta sedangkan pada bukan pengguna lebih sedikit yang bekerja di bidang lain-lain;
5. Berdasarkan tingkat pendapatan, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna memiliki perbedaan karakteristik yang terlihat jelas. Pada pengguna didominasi oleh orang yang berpenghasilan pada Tingkat II (Rp. 1.150.000,00 – Rp. 2.300.000,00). Kemudian persentase antar tingkatan pendapatan memiliki ketimpangan yang cukup jauh. Selain itu juga tidak terdapat pengguna yang masuk ke dalam tingkat pendapatan tingkat V (\geq Rp. 4.600.000,00). Hal yang berbeda pada bukan pengguna yang didominasi oleh orang yang berpenghasilan pada tingkat I (\leq Rp. 1.150.000,00). Kemudian persentase antar tingkat pendapatan hampir sama rata sekitar 20%. Selain itu banyak juga bukan pengguna yang masuk ke dalam kategori tingkat pendapatan tingkat V (\geq Rp. 4.600.000,00);
6. Berdasarkan kepemilikan kendaraan, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna memiliki karakteristik yang berbeda. Baik pengguna dan bukan pengguna sebenarnya sama-sama terdapat orang-orang yang memiliki dan tidak memiliki kendaraan pribadi. Akan tetapi

perbedaan yang ada ialah pada pengguna lebih banyak yang tidak memiliki sedangkan pada bukan pengguna lebih banyak yang memiliki;

7. Berdasarkan status penggunaan BRT, masyarakat sebagai pengguna dan bukan memiliki karakteristik yang berbeda. Perbedaan ini terletak pada seluruh pengguna yang pernah menggunakan BRT sedangkan pada bukan pengguna masih terdapat yang belum pernah menggunakan BRT; dan
8. Berdasarkan frekuensi penggunaan BRT, masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna jelas memiliki perbedaan. Pada pengguna lebih sering menggunakan BRT dengan frekuensi 2 -5 kali dalam seminggu dan lebih dari 6 kali dalam seminggu sedangkan pada bukan pengguna lebih banyak yang menggunakan BRT dengan frekuensi kurang dari 1 kali dalam seminggu.

Dengan karakteristik yang dimiliki oleh masyarakat sebagai pengguna dan bukan pengguna maka penilaian aksesibilitas terhadap halte BRT juga akan beragam dan tentunya obyektif.

Aksesibilitas yang dinilai meliputi empat aspek yaitu jangkauan jaringan, kondisi cuaca, kualitas berjalan, dan lingkungan berjalan yang diturunkan menjadi 15 faktor. Penilaian dilakukan di tujuh kelurahan berdasarkan ketersediaan dan jangkauan dari halte BRT sebagai titik naik dan turunnya penumpang. Hasil penilaian menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas penggunaan BRT di Kecamatan Banyumanik masuk ke dalam kelas aksesibilitas Tingkat VI dengan skor 92,14 dari rentang 15 – 150. Dapat dikatakan bahwa tingkat aksesibilitas di Kecamatan Banyumanik ialah cukup tinggi atau cukup baik. Jika dilihat per kelurahan maka tingkat aksesibilitas terbagi menjadi tiga kelas yaitu Tingkat V, Tingkat VI, dan Tingkat VII. Kelurahan yang masuk pada Tingkat V ialah Kelurahan Sron dol Wetan dan Kelurahan Banyumanik. Kelurahan yang masuk pada Tingkat VI ialah Kelurahan Sumurboto, Kelurahan Sron dol Kulon, Kelurahan Pudukpayung, dan Kelurahan Ngesrep. Kelurahan yang masuk pada Tingkat VII ialah Kelurahan Tinjomoyo.

Skor yang dihasilkan oleh Kecamatan Banyumanik secara keseluruhan memang tidak buruk, namun jika dilihat per kelurahan masih ada kelurahan yang masuk dalam kelas tingkat aksesibilitas yang cukup rendah yang artinya mendapat skor buruk yaitu ≤ 85 . Kemudian skor yang dihasilkan oleh Kecamatan Banyumanik meskipun terbilang cukup tinggi tetapi jika dilihat kondisi dari setiap faktor masih cukup banyak yang perlu diperbaiki dan juga nilai yang dihasilkan juga masih belum sempurna karena angka yang dihasilkan sangat tipis dengan batas bawah kelas aksesibilitas di bawahnya yaitu Tingkat V. Artinya tingkat aksesibilitas di Kecamatan Banyumanik tidak buruk namun juga tidak dapat dikatakan baik, hanya dapat dikatakan cukup baik dan harus dilakukan perbaikan.

Hasil penilaian dapat dilihat dengan dua cara yaitu secara per aspek dan per faktor. Jika dilihat berdasarkan aspek aksesibilitas terhadap halte BRT maka hasil skor dari setiap faktor dikelompokkan terlebih dahulu dan hasilnya diurutkan dari skor terendah ke tertinggi. Berikut

adalah hasil penilaian dilihat secara per aspek dari terendah ke tertinggi: Aspek dengan rata-rata skor terendah ialah kondisi cuaca sebesar 5,825 dengan faktor terendahnya adalah berjalan kaki menuju halte BRT dalam cuaca hujan; Lingkungan berjalan sebesar 5,928 dengan faktor terendahnya adalah kondisi lalu lintas menuju halte BRT dari banyaknya hambatan samping (sepeda motor, mobil, dan pedagang kaki lima di pingir jalan); jangkauan jaringan sebesar 5,95 dengan faktor terendahnya adalah kemudahan menjangkau halte BRT dengan berjalan kaki dari hunian; dan Kualitas berjalan sebesar 6,602 dengan faktor terendahnya adalah kenyamanan berjalan kaki menuju halte BRT dengan kondisi lalu lintas yang ramai. Jika dilihat secara per faktor maka akan ada perbedaan. Faktor-faktor pembentuk aksesibilitas terhadap halte BRT juga dikategorikan menjadi dua kondisi yaitu sedang dan baik. Kategori sedang (skor 3 – 6) artinya kondisi cenderung agak buruk sedangkan kategori baik (skor \geq 6) artinya kondisi baik. Berikut ialah hasil penilaian masyarakat baik pengguna dan bukan pengguna terkait faktor aksesibilitas terhadap halte BRT yang memiliki skor terendah dan perlu diperbaiki:

1. (F) Kenyamanan berjalan kaki menuju halte BRT dengan kondisi lalu lintas yang ramai (Skor: 5,50);
2. (C) Kemudahan menjangkau halte BRT dengan berjalan kaki dari hunian (Skor: 5,55);
3. (E) Berjalan kaki menuju halte BRT dalam cuaca hujan (Skor: 5,62);
4. (K) Pemandangan sepanjang jalan menuju halte BRT (Skor: 5,76);
5. (O) Kondisi lalu lintas menuju halte BRT dari banyaknya hambatan samping (sepeda motor, mobil, dan pedagang kaki lima di pingir jalan) (Skor: 5,73);
6. (A) Jarak halte BRT dari hunian (Skor: 5,79);
7. (L) Kondisi keberadaan persimpangan dan lampu merah sepanjang jalan menuju halte BRT (Skor: 5,98);
8. (M) Keterdapatannya papan nama jalan sebagai petunjuk arah menuju halte BRT (Skor: 5,98).

Jelas terlihat perbedaan urutan antara diurutkan berdasarkan per aspek dan per faktor. Perbedaan hanya terletak pada urutan faktor yang terendah karena yang berdasarkan aspek melihat dari nilai rata-rata per aspek terlebih dahulu. Sebenarnya faktor yang dimaksud tetap saja sama karena memang faktor itu lah yang dianggap buruk oleh masyarakat. Poin-poin tersebut ialah hal yang dikeluhkan secara tidak langsung oleh responden terhadap aksesibilitas penggunaan layanan BRT.

Selain memiliki faktor-faktor dengan skor rendah, aksesibilitas halte BRT juga memiliki kondisi yang cukup baik di beberapa faktor seperti berikut ini:

1. (D) Berjalan kaki menuju halte BRT dalam cuaca panas (Skor: 6,03);
2. (N) Kondisi pepohonan yang membuat teduh saat berjalan kaki sepanjang jalan menuju halte BRT (Skor: 6,19);
3. (J) Keamanan dari kecelakaan lalu lintas saat berjalan kaki menuju halte BRT (Skor: 6,48);

4. (B) Kemudahan menemukan halte BRT dari hunian (Skor: 6,51);
5. (G) Kebersihan jalan menuju halte BRT terhadap genangan dan sampah (Skor: 6,80);
6. (I) Keamanan dari kejahatan saat berjalan kaki menuju halte BRT (Skor: 6,88);
7. (H) Kebersihan halte BRT (Skor: 7,35).

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan yang dijabarkan maka perlu tindak lanjut dari Pemerintah Kota Semarang terkait penggunaan layanan BRT dalam hal aksesibilitas halte BRT. Kembali pada tujuan utama dari dibuatnya layanan BRT di Kota Semarang khususnya Kecamatan Banyumanik yaitu, menjadikan BRT sebagai moda transportasi utama dan pilihan pertama bagi masyarakat sebagai pengguna dalam beraktivitas. Pada kesimpulan terdapat adanya faktor-faktor aksesibilitas yang dianggap memiliki kondisi kurang baik di lapangan yang menunjukkan perlu adanya perbaikan. Hal ini dilakukan demi keberlangsungan sistem transportasi yang berkelanjutan di Kecamatan Banyumanik dan Kota Semarang secara keseluruhan.

Hasil penelitian diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak khususnya Pemerintah Kota Semarang, sebagai dasar dan/atau masukan untuk melakukan perbaikan baik dalam bentuk kajian aksesibilitas lebih lanjut maupun dalam penyusunan perencanaan sistem BRT selanjutnya. Berdasarkan kesimpulan, adanya faktor-faktor yang dinilai kurang baik di lapangan sebenarnya tidak jauh dari kemudahan dan kenyamanan menjangkau halte BRT dengan berjalan kaki. Oleh karena itu, pemerintah perlu mempertimbangkan hal-hal tersebut saat menyusun perencanaan untuk perbaikan sistem BRT.

Tindakan yang dapat dilakukan oleh Pemerintah ialah melakukan perbaikan pada faktor aksesibilitas halte BRT yang memiliki kondisi cenderung buruk. Berdasarkan kondisi faktor yang sedang (cenderung buruk) di Kecamatan Banyumanik, maka usulan tindakan yang perlu dilakukan ialah:

1. Pengadaan batasan fisik antara jalan untuk kendaraan bermotor dengan jalur pejalan kaki bisa dalam bentuk pagar ataupun tanaman rumput yang tinggi sehingga kendaraan bermotor tidak bisa masuk ke area pejalan kaki dan pedagang kaki lima juga tidak bisa menggunakan jalur pejalan kaki dengan sembarangan dengan begitu masyarakat menjadi lebih nyaman saat berjalan kaki menuju halte BRT bahkan disaat hujan;
2. Pengadaan *zebra cross* atau jembatan penyebrangan di perempatan jalan yang tentunya memiliki kondisi yang sangat ramai sehingga masyarakat tidak merasa terganggu dan merasa lebih nyaman berjalan kaki menuju halte;
3. Penambahan titik halte BRT dan rute BRT sehingga memperkecil jarak yang harus ditempuh oleh masyarakat. Jika tidak memungkinkan untuk menambah rute BRT agar menjangkau kawasan hunian secara keseluruhan, maka perlu memberikan fasilitas yang memudahkan

masyarakat dalam menjangkau halte BRT seperti adanya *park and ride* yang diperuntukkan hunian dengan lokasi cukup jauh dari halte BRT atau bisa juga pengadaan transportasi publik yang muatannya lebih kecil yang menghubungkan masyarakat dari hunian terjauh ke halte BRT yang ada di wilayah tersebut seperti contoh *angkot*;

4. Perbaikan jalur pejalan kaki agar tidak terdapat genangan air yang membuat masyarakat tidak nyaman saat berjalan kaki menuju halte BRT saat hujan. Selain itu bisa memperbaiki jalur pejalan kaki dengan alas yang tidak licin sehingga aman untuk masyarakat berjalan kaki menuju halte BRT saat hujan;
5. Pengadaan papan nama jalan sebagai penunjuk arah untuk memudahkan masyarakat mengetahui letak dari halte BRT terdekat;
6. Pengadaan tanaman atau pepohonan di sepanjang jalan menuju halte BRT untuk memberikan kepuasan pengelihatannya dibandingkan dengan memperlihatkan kondisi jalan yang ramai sehingga rasa lelah masyarakat berjalan kaki menuju halte BRT cukup diimbangi dengan kondisi pemandangan sekitar yang indah atau bisa juga membangun jalur pejalan kaki dengan desain yang menarik dengan adanya gambar-gambar ataupun kombinasi warna.

Upaya yang diusulkan semata-mata hanya untuk memperbaiki kondisi dari faktor aksesibilitas halte BRT yang dianggap buruk.

Selain adanya faktor-faktor yang perlu diperhatikan untuk peningkatan aksesibilitas, terdapat juga faktor-faktor yang perlu dipertahankan dan juga ditingkatkan. Faktor-faktor tersebut meliputi kebersihan dan keamanan menjangkau halte BRT. Untuk kebersihan jalan menuju halte BRT dan kebersihan halte BRT itu sendiri perlu disediakan banyak tempat sampah di setiap 500 Meter atau 1 Km serta perlu adanya tulisan peringatan untuk membuang sampah pada tempatnya sehingga kebersihan tetap terjaga tidak hanya mengandalkan petugas kebersihan tapi juga dari masyarakat itu sendiri. Untuk keamanan perlu adanya fasilitas seperti jembatan penyebrangan jalan serta tulisan peringatan bagi masyarakat untuk tidak menyebrang di bukan tempatnya. Oleh karena dilakukannya perbaikan terhadap aksesibilitas penggunaan BRT maka tingkat aksesibilitas penggunaan BRT juga akan meningkat. Setelah tingkat aksesibilitas penggunaan BRT meningkat akan diikuti dengan minat masyarakat yang tinggi dalam menggunakan BRT sebagai moda transportasi utama. Sehingga menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan serta tujuan dari dibuatnya layanan BRT dapat tercapai.