

Perspektif Masyarakat Kampus Dalam Mendukung Pengembangan Sistem Transportasi Ramah Lingkungan (Transportasi Hijau) di Kampus UIN Alauddin Makassar

Iyan Awaluddin

Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, Indonesia

E-mail: iyanawaluddin@uin-alauddin.ac.id

ABSTRAK

Implementasi sebuah kebijakan baik itu ditingkat nasional, provinsi bahkan sampai wilayah kawasan seperti kawasan kampus perlu untuk mendengarkan masukan dan tanggapan masyarakatnya dalam hal ini masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar. Begitupula kebijakan atau rencana program perwujudan sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di dalam kampus yang telah digagas sebelumnya bersama para pimpinan dalam hal ini Rektor UIN Alauddin Makassar dianggap sangat perlu untuk mendengar dan mempertimbangkan tanggapan atau persepsi masyarakat tentang rencana tersebut sebagai bentuk partisipasi masyarakat kampus dalam membangun kampus UIN Alauddin Makassar.

Dengan merujuk pada indikator UI GreenMetric 2021, maka penilaian persepsi masyarakat dan penentuan skala prioritas program sistem transportasi ramah lingkungan di dalam kampus UIN Alauddin dilakukan dengan metode pendekatan analisis berupa kombinasi pendekatan kualitatif dan kuantitatif bagi penilaian persepsi masyarakat dan dalam menentukan prioritas pengembangannya, menggunakan data berupa data primer dan data sekunder yang diperoleh dari arsip data UIN Alauddin Makassar dan sumber pustaka lainnya.

Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa secara umum, perspektif masyarakat kampus dalam pengembangan konsep sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di Kawasan Kampus 2 UIN Alauddin Makassar direspon baik dan disetujui oleh masyarakat kampus, bahkan jika dilihat lebih rinci terdapat beberapa program yang justru direspon sangat baik atau sangat disetujui oleh masyarakat kampus yang sekaligus menjadi program prioritas utama

Kata Kunci: *persepsi masyarakat; ramah lingkungan; transportasi hijau*

A. PENDAHULUAN

Sektor transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam menunjang perkembangan aktifitas dalam peradaban kehidupan manusia, peranan tersebut ditunjukkan dengan fungsi yang dihasilkan sektor transportasi dari berbagai aspek, fungsi/guna yang diciptakan tersebut berupa guna tempat atau *place utility* yang berkaitan dengan proses pemindahan barang dan manusia yang dapat mempengaruhi nilai suatu produk serta guna waktu atau *time utility* sebagai

fungsinya dalam memperpendek jarak dan waktu tempuh (Adisasmita, 2011). Namun demikian, dibalik peran dan manfaat transportasi yang begitu besar bagi kehidupan manusia serta pembangunan dalam berbagai aspek, sistem transportasi yang ada saat ini juga telah menghadirkan dampak negatif yang cukup besar terhadap lingkungan.

Begitupun dengan permasalahan penting yang dihadapi oleh pembangunan kota dan kawasan selain dari masalah sosial dan ekonomi yaitu masalah lingkungan. bahkan permasalahan lingkungan tidak hanya dimiliki oleh kota-kota besar di Indonesia tetapi bahkan menjadi isu global yang sampai saat ini menjadi salah satu perhatian dunia. pemanasan global yang terjadi beberapa tahun terakhir berimplikasi pada perubahan iklim yang memaksa perubahan sendi-sendi kehidupan diberbagai sektor termasuk memaksa penduduk kota untuk peduli terhadap lingkungan. Sektor ekonomi, sosial dan terutama lingkungan merupakan kunci keberlanjutan kehidupan, keseimbangan antar ketiga aspek tersebut diharapkan dapat terwujud dengan baik agar generasi mendatang dapat ikut memanfaatkan dan menikmati sumber daya yang ada seperti saat ini untuk memenuhi kebutuhan di masa yang akan datang (Mukaromah, 2020).

Isu dan permasalahan lingkungan dari sektor transportasi juga telah dikemukakan oleh Widiyanto (2009) bahwa salah satu penyumbang polusi udara yang merupakan penyebab pemanasan global adalah aktifitas transportasi, penambahan kendaraan bermotor dari tahun ketahun menjadi pemicu peningkatan kerusakan lingkungan tersebut. Isu tentang dampak lingkungan akibat transportasi ialah isu yang sudah timbul semenjak ditemuinya alat transportasi bermotor yang memakai materi bakar fosil, yang bersumber pada informasi lingkungan yang ada menampilkan sektor transportasi sangat berkontribusi sekitar 23% dari emisi gas CO (*carbon monoxide/green house*) dan tumbuh sangat cepat dari pemanfaatan energi di berbagai sektor.

Sistem transportasi perkotaan yang cenderung lebih mengutamakan pemakaian kendaraan individu atau pribadi mengkomsumsi tenaga yang besar, mengusik keadaan kesehatan warga, serta tingkat pelayanan yang terus menurun walaupun jumlah investasi meningkat secara terus menerus, dampak kerugian yang diakibatkan oleh kemacetan terhadap lalu lintas di Kota Jakarta menampilkan dampak ekonomi yang terjadi karena kemacetan bisa mencapai sebesar Rp. 1,25 juta per kapita pertahun yang beberapa besar dampak minus itu terdesak dipikul oleh pihak yang justru umumnya tidak memiliki akses kepada konsumsi alat transportasi tersebut (Widiyanto, 2009).

Oleh karena itu, peran aktif berbagai pihak dalam penanggulangan dan pemulihan kerusakan lingkungan sangat dibutuhkan, termasuk didalamnya para civitas akademika di berbagai perguruan tinggi harus menjadi garda terdepan dalam melakukan hal tersebut. Merealisasikan hal tersebut, di beberapa perguruan tinggi di Indonesia telah menerapkan konsep *Green Campus* sebagai bagian dari upaya penciptaan kampus yang ramah terhadap lingkungan, termasuk di Kampus Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar yang sebelumnya telah menggagas UIN Alauddin sebagai kampus hijau (*Green Campus*) yang merupakan bentuk implementatif dari salah satu Panca Cita Rektor dibidang non akademik yaitu menciptakan UIN Alauddin sebagai kampus yang asri.

Selain peran aktif lembaga, peran aktif masyarakat juga sangat diperlukan guna mendukung upaya penciptaan inovasi dibidang transportasi, terutama peran aktif masyarakat kampus dalam hal ini para civitas akademika di Kampus UIN Alauddin Makassar dituntut untuk mengambil peran dalam merumuskan ide atau inovasi sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di dalam Kampus UIN Alauddin Makassar dalam upaya menciptakan *Green Campus* atau kampus yang berkelanjutan. Beberapa ide mengenai konsep sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di dalam Kampus UIN Alauddin Makassar telah dirumuskan dalam penelitian sebelumnya, sehingga untuk sampai pada tahap implementasi dipandang sangat penting untuk mendapatkan perspektif masyarakat kampus baik berupa pandangan dan pendapat yang dapat memberikan masukan yang bersifat membangun terhadap konsep sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di dalam Kampus UIN Alauddin Makassar sebelum diimplementasikan.

B. METODE PENELITIAN

Fokus masalah mengenai perspektif masyarakat kampus dalam pengembangan konsep sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di Kawasan kampus II UIN Alauddin Makassar dapat diketahui dengan menggunakan pendekatan analisis deskriptif kuantitatif sebagaimana dijelaskan berikut ini:

a. Analisis Deskriptif/Kualitatif

Metode analisa deskriptif/kualitatif merupakan metode yang bersifat deskriptif yang sesuai dengan tujuan riset dengan menggambarkan ataupun menguraikan dengan cara nyata situasi yang terjadi di lokasi riset dan menginventarisir atau mengetahui pandangan/perspektif masyarakat kampus tentang rencana pengembangan sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di Kawasan kampus II UIN Alauddin Makassar.

b. Analisis Kuantitatif

Metode Analisa ini dilakukan dengan memakai angka-angka statistik agar mempertajam/memperjelas deskripsi dari data yang diolah dan dianalisa, dengan menggunakan analisis pembobotan atau distribusi frekuensi bertujuan untuk mengetahui nilai masing-masing variabel penilaian berdasarkan perspektif masyarakat (yang dihimpun dari hasil sebaran kuisisioner) untuk selanjutnya dianalisis guna mendapatkan gambaran tentang perspektif masyarakat kampus mengenai variabel penelitian (konsep yang telah disusun sebelumnya) dengan mengukur tiap kriteria dengan menggunakan skala likert pada tabel 1.

Tabel 1. Nilai Bobot dalam Penilaian Variable/Indikator

No.	Indeks Kualitatif	Bobot kuantitatif
1.	Sangat baik/sangat setuju	5
2.	Baik/setuju	4
3.	Sedang/cukup setuju	3
4.	Kurang Baik/kurang setuju	2
5.	Buruk/tidak setuju	1

Keterangan:

- Sangat baik (5) : Jika Variabel/indikator yang dinilai dianggap sangat baik (sangat disetujui) dan/atau sangat didukung oleh responden untuk diimplementasikan.
- Baik (4) : Jika Variabel/indikator yang dinilai dianggap baik (disetujui) dan/atau didukung oleh responden untuk diimplementasikan.
- Sedang (3) : Jika Variabel/indikator yang dinilai dianggap cukup baik (cukup disetujui) dan/atau cukup didukung oleh responden untuk diimplementasikan.
- Kurang baik (2) : Jika Variabel/indikator yang dinilai dianggap kurang baik (kurang disetujui/kurang sesuai) dan/atau kurang didukung oleh responden untuk diimplementasikan..
- Buruk (1) : Jika Variabel/indikator yang dinilai dianggap sangat buruk (sangat tidak disetujui) dan/atau sangat tidak didukung oleh responden untuk diimplementasikan.

Dengan menggunakan skala penilaian tersebut, maka akan dihasilkan nilai masing-masing variabel dengan proses perkalian antara bobot/skor dan frekuensi jawaban responden yang kemudian selanjutnya akan disimpulkan dengan menggunakan kategori sebagai berikut:

$$\text{Interval kategori} = \frac{\text{Skor tertinggi} - \text{Skor terendah}}{\text{Jumlah kelas interval}}$$

Dimana :

$$\text{Nilai tertinggi} = \text{skor tertinggi} \times \sum \text{responden}$$

$$\text{Nilai terendah} = \text{skor terendah} \times \sum \text{responden}$$

Berdasarkan hasil dari perhitungan menggunakan rumus tersebut, maka diperoleh kriteria hasil penilaian sebagai berikut:

Tabel 2. Kriteria Hasil Penilaian

No.	Tingkat kualitatif	Bobot kuantitatif
1.	Sangat baik / sangat setuju	1601 - 2.000
2.	Baik / setuju	1201 - 1600
3.	Cukup baik / cukup setuju	801 - 1200
4.	Kurang baik / tidak setuju	400 - 800

Tabel 3. Variabel dan Indikator Penilaian Transportasi Ramah lingkungan (Transportasi hijau)

No.	Variabel	Indikator/Parameter Penilaian
1.	Layanan <i>shuttle</i> kampus	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan 1 unit Bus Listrik penumpang • Penyediaan unit Mobil Listrik penumpang • Penyiapan rute pelayanan dan penempatan halte
2.	Kebijakan dan ketersediaan moda kendaraan bebas emisi di dalam kampus	<ul style="list-style-type: none"> • Penerbitan Instruksi Rektor/Keputusan Rektor tentang Transportasi Ramah Lingkungan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar • Penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan jalur/lajur khusus sepeda • Penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus
3.	Program transport yang didesain agar kurangi zona parkir di dalam kampus sepanjang 3 tahun terakhir	<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan TOD/pusat parkir sebagai tempat tranfer antar moda kendaraan emisi ke kendaraan bebas emisi • Pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap • Pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas
4.	Jumlah inisiatif transport untuk kurangi alat transportasi individu (kendaraan pribadi) di kampus	<ul style="list-style-type: none"> • Menerapkan program inisiatif untuk mengurangi kendaraan pribadi berupa “Nebeng Ka” berupa program aksi 2 in 1
5.	Ketersediaan jalur pejalan kaki di kampus	<ul style="list-style-type: none"> • Redesain dan pengembangan pedestrian yg nyaman, aman dan artistik/fotogenik dengan fasilitas yg ramah bagi disabilitas dan terkoneksi antar fakultas/bangunan

Sumber : diolah dari indikator UI *Green Matric 2020 dan Awaluddin (2020)*

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerapan sebuah kebijakan tidak hanya memperhatikan kualitas kebijakan dalam hal ini konsepsi kebijakan yang akan diterapkan tersebut, tetapi yang tidak kalah pentingnya adalah tanggapan atau persepsi calon pengguna atau subjek dari kebijakan tersebut agar kebijakan yang dijalankan dapat optimal sesuai dengan yang diharapkan.

Seperti hanya dalam upaya untuk mewujudkan kampus yang ramah terhadap lingkungan atau *green campus* di UIN Alauddin Makassar, salah satunya melalui penciptaan sistem transportasi hijau atau sistem transportasi ramah lingkungan di Kampus 2 UIN Alauddin Makassar, maka sebelum tahap implementasi kebijakan

tersebut dianggap sangat perlu untuk mengetahui tanggapan dari masyarakat kampus yang akan bertindak sebagai objek bahkan subjek dalam kebijakan tersebut. Penilaian persepsi tersebut dibagi dalam beberapa kategori agar bisa mendapatkan pandangan menyeluruh dan detail terhadap konsep pengembangan transportasi ramah lingkungan tersebut baik dari aspek kebijakan maupun aspek fisik dari sistem tersebut.

1. Penyediaan Layanan *shuttle* kampus

Layanan *shuttle* kampus yang diharapkan akan menjadi layanan moda transportasi yang melayani secara *point to point*, baik berupa moda Bus kampus ataupun moda transportasi lainnya seperti mobil listrik yang kecenderungannya bersifat angkutan massal dan bukan angkutan pribadi atau perorangan dengan tujuan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor untuk penggunaan di dalam kampus 2 UIN Alauddin Makassar dan mengurangi tingkat emisi kendaraan bermotor (polusi) di dalam kampus 2 UIN Alauddin Makassar.

Tabel 4. Penilaian tanggapan responden mengenai penyediaan layanan *shuttle* kampus di dalam kampus 2 UIN Alauddin Makassar

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	198	990
2	Setuju	4	162	648
3	Cukup setuju	3	22	66
4	Kurang setuju	2	12	24
5	Tidak setuju	1	6	6
Jumlah			400	1734

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 4 didapatkan nilai/total skor untuk variabel penyediaan layanan *shuttle* kampus di dalam kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 1734 atau dapat dinyatakan bahwa rencana kebijakan untuk menyediakan layanan *shuttle* kampus di dalam kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap sangat baik atau sangat disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

2. Kebijakan dan ketersediaan moda kendaraan bebas emisi di dalam kampus

Pada dasarnya, variabel kebijakan dan ketersediaan moda kendaraan bebas emisi di dalam kampus diharapkan agar tersedianya Instruksi Rektor/Keputusan Rektor tentang transportasi ramah lingkungan dalam kampus terutama di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dan tersedianya moda kendaraan bebas emisi yang akan berfungsi sebagai moda penunjang dan terintegrasi dengan layanan *shuttle* kampus, namun dengan pertimbangan prioritas kebijakan dan pendanaan maka khusus untuk rumusan rencana program hanya difokuskan pada 3 (tiga) program yaitu penerbitan Instruksi Rektor/Keputusan Rektor tentang Transportasi Ramah Lingkungan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar, penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan

jalur/lajur khusus sepeda dan penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus.

a) *Penerbitan Instruksi Rektor/Keputusan Rektor tentang Transportasi Ramah Lingkungan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar*

Penerbitan Instruksi Rektor atau Keputusan Rektor tentang Transportasi Ramah Lingkungan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar merupakan bagian dari rencana kebijakan dalam pengembangan sistem transportasi hijau atau transportasi ramah lingkungan yang sangat penting karena akan menjadi dasar hukum dalam menjalankan sistem tersebut.

Tabel 5. Penilaian tanggapan responden mengenai penerbitan instruksi rektor atau keputusan rektor tentang transportasi ramah lingkungan

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	142	710
2	Setuju	4	202	808
3	Cukup setuju	3	50	150
4	Kurang setuju	2	2	4
5	Tidak setuju	1	4	4
Jumlah			400	1676

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 5 didapatkan nilai/total skor untuk variabel penerbitan instruksi rektor atau keputusan rektor tentang transportasi ramah lingkungan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 1676 atau dapat dinyatakan bahwa rencana penerbitan instruksi rektor atau keputusan rektor tentang transportasi ramah lingkungan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap sangat baik atau sangat disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

b) *Penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan jalur/lajur khusus sepeda*

Penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan jalur/lajur khusus sepeda merupakan bagian dari rencana kebijakan dalam pengembangan sistem transportasi hijau atau transportasi ramah lingkungan yang penting karena akan menjadi alternatif moda non emisi yang dapat digunakan warga kampus selain berjalan kaki.

Tabel 6. Penilaian tanggapan responden mengenai penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan jalur/lajur khusus sepeda

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	120	600
2	Setuju	4	180	720
3	Cukup setuju	3	76	228

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
4	Kurang setuju	2	20	40
5	Tidak setuju	1	4	4
Jumlah			400	1592

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 6 didapatkan nilai/total skor untuk variabel penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan jalur/lajur khusus sepeda di kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 1592 atau dapat dinyatakan bahwa rencana penyediaan sepeda dan fasilitas parkirnya termasuk didalamnya penyediaan jalur/lajur khusus sepeda di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap baik atau disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

c) *Penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus*

Penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus merupakan bagian dari rencana kebijakan dalam pengembangan sistem transportasi hijau atau transportasi ramah lingkungan dan akan menjadi *pilot project* atau percontohan untuk pemanfaatan moda bebas emisi di dalam kampus 2 UIN Alauddin Makassar.

Tabel 7. Penilaian tanggapan responden mengenai penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	88	440
2	Setuju	4	146	584
3	Cukup setuju	3	98	294
4	Kurang setuju	2	52	104
5	Tidak setuju	1	16	16
Jumlah			400	1438

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 7 didapatkan nilai/total skor untuk variabel penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus di kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 1438 atau dapat dinyatakan bahwa rencana penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap baik atau disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

3. Program transportasi yang didesain agar kurangi zona parkir di dalam kampus

a) Pembuatan TOD/pusat parkir

Pembuatan TOD/pusat parkir sebagai tempat tranfer antar moda kendaraan emisi ke kendaraan bebas emisi merupakan bagian dari rencana kebijakan dalam pengembangan sistem transportasi hijau atau transportasi ramah lingkungan yang diharapkan mampu mendorong pengurangan kendaraan bermotor yang beroperasi didalam kampus, selain itu juga diharapkan akan meningkatkan ketertiban dan keamanan kendaraan di kampus 2 UIN Alauddin Makassar karena pemusatan parkir hanya di 3 (tiga) titik utama.

Tabel 8. Penilaian tanggapan responden mengenai penyediaan TOD/pusat parkir

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	100	500
2	Setuju	4	152	608
3	Cukup setuju	3	82	246
4	Kurang setuju	2	56	112
5	Tidak setuju	1	10	10
Jumlah			400	1476

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 8 didapatkan nilai/total skor untuk variabel penyediaan motor listrik yang dikhususkan untuk operasional petugas keamanan kampus di kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 1476 atau dapat dinyatakan bahwa rencana penyediaan Pembuatan TOD/pusat parkir sebagai tempat tranfer antar moda kendaraan emisi ke kendaraan bebas emisi di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap baik atau disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

b) Pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap

Pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap pada dasarnya merupakan upaya/kebijakan yang bersifat tidak populer dimana sebagian besar kebijakan cenderung lebih menekankan pada pemenuhan satuan ruang parkir (memperbanyak ruang parkir), tetapi dalam perspektif transportasi hijau atau sistem transportasi ramah lingkungan maka upaya ini merupakan salah satu cara yang harus ditempuh untuk mendukung pengurangan kendaraan bermotor yang beroperasi didalam di kampus 2 UIN Alauddin Makassar.

Tabel 9. Penilaian tanggapan responden mengenai pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	56	280
2	Setuju	4	140	560
3	Cukup setuju	3	78	234
4	Kurang setuju	2	76	152
5	Tidak setuju	1	50	50
Jumlah			400	1276

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 9 didapatkan nilai/total skor untuk variabel pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap di kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 1276 atau dapat dinyatakan bahwa rencana penyediaan pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap baik atau disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

- c) *Pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas*

Sama halnya dengan pembatasan ruang parkir di area fakultas secara bertahap, pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas juga pada dasarnya merupakan upaya/kebijakan yang bersifat tidak populer terutama pada area kampus dimana sebagian besar kebijakan cenderung lebih menekankan pada pemenuhan satuan ruang parkir secara gratis, tetapi dalam perspektif transportasi hijau atau sistem transportasi ramah lingkungan maka upaya ini merupakan salah satu cara yang harus ditempuh untuk mendukung pengurangan kendaraan bermotor yang beroperasi didalam di kampus 2 UIN Alauddin Makassar.

Tabel 10. Penilaian tanggapan responden mengenai pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	30	150
2	Setuju	4	58	232
3	Cukup setuju	3	36	108
4	Kurang setuju	2	72	144
5	Tidak setuju	1	204	204
Jumlah			400	838

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 10 didapatkan nilai/total skor untuk variabel pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas di kampus 2 UIN Alauddin Makassar adalah sebesar 838 atau dapat dinyatakan bahwa rencana pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas di kampus 2 UIN Alauddin Makassar dianggap cukup baik dan cukup disetujui tetapi cenderung tidak disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

4. Jumlah inisiatif transport untuk kurangi alat transportasi individu (kendaraan pribadi) di kampus

Inisiatif atau program dibidang transportasi untuk mengurangi alat transportasi individu (kendaraan pribadi) di kampus merupakan program yang dirancang khusus untuk mengurangi (efisiensi) jumlah/volume kendaran yang masuk dengan beberapa ketentuan/kebijakan yang dapat diimplemtasikan dalam jangka pendek. Implementasi kebijakan ini yaitu program inisiatif untuk mengurangi kendaraan pribadi berupa “Nebeng Ka” berupa program aksi *2 in 1* yg dapat dilaksanakan seminggu sekali atau dapat juga rutin setiap hari (d disesuaikan dengan kondisi) yaitu kebijakan kampus yang mengharuskan setiap kendaraan yang masuk ke dalam kampus ditumpangi minimal 2 orang dalam satu kendaraan dengan menitik beratkan pada efisiensi penggunaan kendaraan bermotor.

Tabel 11. Penilaian tanggapan responden mengenai Inisiatif atau program dibidang transportasi untuk mengurangi alat transportasi individu (kendaraan pribadi)

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	42	210
2	Setuju	4	130	520
3	Cukup setuju	3	86	258
4	Kurang setuju	2	102	204
5	Tidak setuju	1	40	40
Jumlah			400	1232

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 11 didapatkan nilai/total skor untuk variabel inisiatif atau program dibidang transportasi untuk mengurangi alat transportasi individu (kendaraan pribadi) berupa program aksi *2 in 1* adalah sebesar 1232 atau dapat dinyatakan bahwa rencana inisiatif atau program dibidang transportasi untuk mengurangi alat transportasi individu (kendaraan pribadi) berupa program aksi *2 in 1* dianggap baik atau disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

5. Ketersediaan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus

Penyediaan dan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus merupakan melakukan redesain dan pengembangan terhadap pedestrian yang ada saat ini dengan lebar minimal 3 meter agar dapat menampung volume pejalan kaki pada saat pemberlakuan pembatasan kendaraan bermotor didalam kampus (sebagaimana arahan/program yang telah dibahas sebelumnya). Implementasi kebijakan ini bertujuan untuk menyediakan pedestrian yg nyaman, aman dan artistik/fotogenik dengan fasilitas yg ramah bagi disabilitas dan terkoneksi antar fakultas/bangunan yang diharapkan dapat menambah nilai estetika kampus 2 UIN Alauddin Makassar, selain itu redesain dan pengembangan ini dilakukan untuk mendorong minat warga kampus untuk berjalan kaki.

Tabel 4.12. Tanggapan responden mengenai penyediaan dan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus

No	Kriteria	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sangat setuju	136	34
2	Setuju	192	48
3	Cukup setuju	44	11
4	Kurang setuju	24	6
5	Tidak setuju	4	1
Jumlah		400	100

Sumber: Hasil survei tahun 2022

Selain mendapatkan informasi mengenai persepsi masyarakat tentang respon terhadap penyediaan dan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus 2 UIN Alauddin Makassar, penelitian ini juga melakukan penilaian tentang kondisi jalur pejalan kaki (pedestrian) yang telah ada saat ini (kondisi eksisting) dan dari data tersebut, maka diketahui bahwa pendapat responden tentang kondisi pedestrian saat ini menyatakan sudah baik dengan jumlah responden sekitar 36% atau 144 orang responden menyatakan baik, menyatakan cukup baik sekitar 24,5% atau 98 orang responden, yang menyatakan sangat baik hanya sekitar 14,5% atau 58 orang responden, yang menyatakan kurang baik juga cukup tinggi sekitar 17,5% atau sekitar 70 orang responden dan yang menyatakan kondisinya masih buruk sekitar 7,5% atau sekitar 30 orang responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 13.

Tabel 13. Persepsi responden mengenai kondisi jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus 2 UIN Alauddin Makassar

No	Kriteria	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sangat baik	58	14.5
2	Baik	144	36
3	Cukup baik	98	24.5
4	Kurang baik	70	17.5

No	Kriteria	Frekuensi	Persentase (%)
5	Buruk	30	7.5
Jumlah		400	100

Sumber: Hasil survei tahun 2022

Berdasarkan data tersebut, maka analisa tentang persepsi masyarakat kampus mengenai penyediaan dan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus dapat dilihat pada tabel 14.

Tabel 14. Penilaian tanggapan responden mengenai penyediaan dan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus

No	Kriteria	Bobot	Frekuensi	Skor
1	Sangat setuju	5	136	680
2	Setuju	4	192	768
3	Cukup setuju	3	44	132
4	Kurang setuju	2	24	48
5	Tidak setuju	1	4	4
Jumlah			400	1632

Sumber: Hasil analisis tahun 2022

Berdasarkan hasil penilaian pada tabel 14 didapatkan nilai/total skor untuk variabel penyediaan dan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di kampus adalah sebesar 1632 atau dapat dinyatakan bahwa rencana program redesain dan pengembangan terhadap pedesterial yang ada saat ini dengan lebar minimal 3 meter agar dapat menampung volume pejalan kaki dianggap sangat baik atau sangat disetujui oleh masyarakat kampus UIN Alauddin Makassar.

D. KESIMPULAN

Secara umum, perspektif masyarakat kampus dalam pengembangan konsep sistem transportasi ramah lingkungan (transportasi hijau) di Kawasan Kampus 2 UIN Alauddin Makassar direspon baik dan disetujui oleh masyarakat kampus, bahkan jika dilihat lebih rinci terdapat beberapa program yang justru direspon sangat baik atau sangat disetujui oleh masyarakat kampus diantaranya rencana penyediaan layanan shuttle kampus yang melayani rute mobilitas internal kampus, Penerbitan Instruksi Rektor/Keputusan Rektor tentang Transportasi Ramah Lingkungan dan redesain dan pengembangan pedestrian yang nyaman, aman dan artistik/fotogenik dengan fasilitas yang ramah bagi disabilitas. Sedangkan khusus rencana pemberlakuan tarif (parkir berbayar) untuk kendaraan roda 4 dan/atau roda 2 yang parkir di area fakultas cenderung mendapat respon yang cukup baik bahkan cenderung kurang disetujui oleh masyarakat kampus Kampus 2 UIN Alauddin Makassar.

E. DAFTAR PUSTAKA

- Integrated Laboratory and Research Center (ILRC). 2020. *UI GreenMetric World University Rankings 2020*. JLTA Journal Kiyoo, 10(1), pp. 1–41.
- Jinca, M.Y. 2002. *Perencanaan Transportasi*. LPM UNHAS. Makassar
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota: Teori dan Konsep Dasar*. Penerbit Tarsito, Bandung.
- Morlok, E.K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Mukaromah, H. 2020. *Strategi Menuju Kampus Berkelanjutan, Jurnal Penataan Ruang*, 15(1), pp. 1–6.
- Sumaatmadja, Nursid. 1988. *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Alumni, Bandung.
- Surur, Fadhil. 2020. *Pemodelan kampus ramah lingkungan dengan pendekatan UI Greenmetric di UIN Alauddin Makassar*. LP2M UIN Alauddin, Makassar.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung
- Tarigan, Drs. Robinson, M.R.P. 2006. *Perencanaan dan Pembangunan Wilayah*. Edisi Revisi. PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Tumewu, Willy. 1997. *Arah Pengembangan Transportasi di Indonesia*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. Vol. 8, No. 3/Juli 1997 : 11-18. Bandung.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit ITB, Bandung.
- Widiantono, D. J. 2009. *Green Transport: Upaya Mewujudkan Transportasi yang Ramah Lingkungan*. dalam buletin Tata Ruang. Mei-Juni. hlm. Available at: https://www.academia.edu/download/36649441/Topik_Lain_Green_Transport_edited_1.160509.pdf.