

BAB V

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Simpulan

Bab penutup berisi Kesimpulan hasil penelitian dengan berjudul “Pemetaan Titik Lokasi Potensial Pengembangan *Transit Oriented Development* melalui Metode *Spatial Analysis* di Kawasan Jalan Raya Puncak Cianjur – Bogor” telah menjawab rumusan masalah penelitian yang disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Identifikasi tingkat kerawanan kemacetan di Jalan Raya Puncak Cianjur - Bogor

Dari Total 10 titik yang tersebar di sepanjang Jalan Puncak Cianjur – Bogor, mendapatkan 8 titik yang dianggap menjadi simpul transportasi penyebab kemacetan di Jalan Puncak. Titik ini di antaranya 3 berasal dari Kabupaten Cianjur, 2 berasal dari Kabupaten Bogor, dan 3 lainnya berada tepat di jalur jalan Puncak yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Cianjur dan Bogor. Berdasarkan data volume kendaraan dan kelas aktivitas manusia yang didapatkan dari hasil pengukuran dan analisa di lapangan, disimpulkan bahwa 5 titik merupakan titik yang memiliki angka volume kendaraan dan juga aktivitas manusia yang tinggi, 1 titik memiliki angka volume dan aktivitas manusia yang sedang, dan 2 lainnya memiliki angka volume dan aktivitas manusia yang rendah. Adapun hal yang diidentifikasi lebih lanjut, yaitu terkait kerawanan kemacetan di antara 8 titik tersebut, dirincikan sebagai berikut:

A. Tingkat Kerawanan Kemacetan Tinggi

Tingkat kerawanan kemacetan tinggi berasal dari tingkat volume kendaraan dan aktivitas manusia yang juga tinggi dari total rata-rata yang dimiliki setiap jalan. Titik kawasan dengan tingkat kerawanan kemacetan ini banyak berada pada wilayah Kabupaten Bogor, yang terdiri dari JB1/ Jl. Pasar Ciawi, JB2/ Jl. Pasar Cisarua, dan JB3/ Jl. Megamendung-Ciawi. Sedangkan pada kabupaten Cianjur kerawanan kemacetan tinggi berada pada JC3/ Jl. Tugu Lampu Gentur dan JC6/ Jl. Pasar Cipanas. Jika dilihat dari kondisi eksistingnya kelima titik ini merupakan kawasan yang memiliki pergerakan manusia

yang cukup tinggi, dibuktikan dengan 3 di antaranya merupakan kawasan pasar, dan untuk 2 lainnya yaitu JB3 dan JC3 merupakan pertigaan yang menghubungkan langsung Jalan Puncak dengan Kabupaten Cianjur dan Bogor. Sehingga pada kawasan inilah simpul transportasi perlu dibenahi lebih lanjut. Sehingga semua titik ini diutamakan untuk dianalisis lebih lanjut kesesuaian prinsip TOD nya.

B. Tingkat Kerawanan Kemacetan Sedang

Hasil total rata-rata volume kendaraan dan aktivitas manusia menunjukkan bahwa JC5/ Jl. Puncak Pass merupakan kawasan yang memiliki tingkat kerawanan kemacetan sedang. Hal ini dibuktikan dengan kondisi eksisting yang memperlihatkan bahwa pada kawasan Jl. Puncak Pass ini tidak memiliki pergerakan manusia yang cukup padat dibandingkan titik lainnya. Kemacetan yang sering terjadi di kawasan ini bukan berasal dari aktivitas manusia di kawasan itu sendiri, melainkan disebabkan karena titik kawasan di sebelumnya. Jalan puncak yang hanya memiliki satu jalur saja berpotensi jika titik kawasan di jalan sebelumnya mengalami hambatan, maka akan memanjang hingga ke atas dan mengakibatkan kemacetan total. Sehingga untuk analisa kesesuaian TOD, kawasan ini belum menjadi kawasan yang diutamakan untuk dianalisis lebih lanjut.

C. Tingkat Kerawanan Kemacetan Rendah

Titik kawasan yang masuk dalam kategori tingkat kerawanan kemacetan rendah berasal dari volume kendaraan yang rendah dan tingkat aktivitas manusia yang tinggi. Meskipun kedua variabel tersebut memiliki tingkatan yang berbeda, pada kondisi ini kemungkinan kemacetan yang terjadi hanya pada jam tertentu saja. Kemacetan disini pun tentu berbeda dengan kemacetan pada kerawanan yang tinggi, biasanya kemacetan tidak terjadi dalam waktu yang sangat lama. Titik JC1/ Jl. Tugu Pramuka dan JC3/ Jl. Tugu Pandan Wangi merupakan titik yang masuk dalam kategori kerawanan kemacetan rendah. Meskipun memiliki volume kendaraan yang rendah, kedua kawasan ini memiliki pergerakan manusia yang cukup padat. Sehingga perlu dianalisis

lebih lanjut apakah kawasan ini memiliki tingkat kesesuaian yang tinggi atau rendah terhadap prinsip TOD.

2) Menganalisis Tingkat Kesesuaian Prinsip TOD

Jumlah titik yang dihasilkan dari rumusan masalah 1 kemudian dianalisis kembali menggunakan prinsip TOD. Didapatkan tingkat kesesuaian yang cukup memenuhi standar dari prinsip pembauran, memadatkan, angkutan umum, dan beralih. Sementara itu, terdapat 2 prinsip yang memiliki tingkat kesesuaian sangat rendah yakni berjalan kaki dan bersepeda. Tingkat kesesuaian TOD untuk 4 prinsip sudah sesuai dengan dihasilkannya poin lebih dari 50% per blok di setiap kawasan.

3) Menganalisis Lokasi Potensial Pengembangan TOD

Hasil tingkat kesesuaian seluruh prinsip di 7 kawasan yang tersebar di sepanjang jalan Raya Puncak Cianjur – Bogor menghasilkan 6 blok yang cukup berpotensi dijadikan pengembangan proyek TOD selanjutnya. Blok tersebut di antaranya terdapat pada blok 2 dan 4 pada kawasan Jl. Tugu Pramuka, blok 3 dan 4 pada kawasan Jl. Pasar Cisarua, blok 2 pada kawasan Jl. Megamendung – Ciawi, dan blok 2 pada kawasan Jl. Pasar Ciawi. Keenam blok ini juga memiliki arahan pengembangan utama yang berbeda – beda disesuaikan dengan skor paling rendah yang dicapai di blok nya. Sehingga nantinya setiap blok dapat mencapai 56 poin dan masuk dalam standar TOD *Bronze* atau Perunggu.

Seluruh titik kawasan dapat berfungsi sebagai kantong parkir utama (*park and ride*). Keberadaan kantong parkir ini dapat membuat pengunjung memarkir kendaraan pribadi mereka sebelum melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi umum yang lebih efisien dan terintegrasi. Melalui penerapan sistem ini, kemacetan dapat ditangani dan berdampak lebih positif terhadap ekonomi masyarakat di sekitar daerah wisata Jalan Raya Puncak. Namun, perencanaan ini dapat dilakukan secara maksimal dengan melakukan pembangunan lebih lanjut terhadap fasilitas-fasilitas yang masih kurang sesuai standar TOD per blok nya.

5.2 Rekomendasi

Adapun beberapa rekomendasi yang diharapkan dapat ditingkatkan di penelitian selanjutnya ialah sebagai berikut :

- 1) Penerapan konsep TOD yang lebih lengkap yakni 8D beserta beberapa metrik yang penting di dalamnya.
- 2) Perhitungan yang dapat membandingkan tingkat pelayanan jalan dengan prinsip TOD yang bertujuan untuk dapat lebih memperdalam analisis.
- 3) Penelitian yang dikembangkan menjadi perencanaan untuk wilayah selanjutnya yang bertujuan agar dapat lebih bermanfaat.