

BAB V

KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Keberadaan sekolah-sekolah yang berpusat pada satu kawasan pendidikan, menimbulkan bangkitan perjalanan, yang mana sangat berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas, khususnya tingkat pelayanan dan kinerja ruas-ruas jalan di sekitar lokasi tersebut. Bangkitan perjalanan siswa dan guru di kawasan pendidikan adalah sebesar 11.900 orang perhari. Dengan tarikan perjalanan tertinggi pada pukul 06.30 - 07.30 (*peak hour*) yaitu sebesar 11.591 orang, atau dengan kata lain total tarikan perjalanan selama satu hari adalah 4,58 smp/100 m² LLT dengan tarikan perjalanan yang terbesar terjadi pada pukul 06.30 – 07.30 WIB yaitu sebesar 1709,07 smp atau 4,43 smp/100 m² LLT atau sekitar 96,61 % dari total perjalanan selama satu hari. Sedangkan untuk distribusi total perjalanan di Zona Pendidikan adalah 19.558 perjalanan, dengan perhitungan 11.900 (60,84%) perjalanan merupakan perjalanan siswa dan guru dan 7.658 (39,16%) perjalanan dengan tujuan dan maksud perjalanan lainnya.

Bangkitan perjalanan tersebut menimbulkan pembebanan pada ruas-ruas jalan dan simpang, khususnya pada ruas di sekitar kawasan pendidikan. Tingginya pembebanan pada ruas jalan tersebut menimbulkan implikasi permasalahan berupa penurunan kinerja lalu lintas, berupa :

- a) Pergerakan lalu lintas yang tinggi, baik dari kawasan pendidikan sendiri, maupun disebabkan oleh bangkitan di sekitar kawasan pendidikan.
- b) Tingginya jumlah pejalan kaki sedang fasilitas trotoar sangat kecil dan digunakan oleh pedagang kaki lima sehingga badan jalan digunakan sebagai sarana pejalan kaki, faktor ini menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan.

- c) Faktor lainnya adalah kurang disiplin pejalan kaki dalam memanfaatkan tempat penyebrangan, sehingga terjadi penyebrangan di sembarang tempat.
- d) MPU sembarangan tempat untuk menunggu dan menurun naikkan penumpang. Faktor menyebabkan adanya tundaan (delay) sehingga menghambat pejalan yang berakibat rendahnya kecepatan kendaraan.
- e) Adanya lintasan trayek MPU yang bersinggungan. Semua jurusan yang melintasi Jl. RE. Martadinata tersebut bersifat comuter (berputar) tanpa dilengkapi Sub terminal, sehingga terjadi pengeteman pada persimpangan untuk menunggu penumpang.

Untuk kondisi eksisting, ruas jalan di sekitar kawasan pendidikan yang sudah menunjukkan unjuk kerja yang buruk adalah Jl. RE. Martadinata. Diantaranya ditandai dengan tingkat pelayanan V/C Ratio yang sudah berada di atas 0,8, dengan link yang paling tinggi pada link Jl. RE. Martadinata (4) arah timur ke barat dengan V/C Ratio 0,88. Selanjutnya link Jl. RE. Martadinata (1) arah barat ke timur dan link Jl. RE. Martadinata (2) arah barat ke timur dengan V/C Ratio 0,85. Untuk kecepatan rata-rata peak hour sudah menunjukkan nilai di bawah 10 km/jam, yaitu dengan link yang paling bermasalah adalah link Jl. RE. Martadinata (1) arah barat ke timur dengan kecepatan rata-rata 6,67 km/jam. Selanjutnya link Jl. RE. Martadinata (2) arah timur ke barat dengan kecepatan rata-rata 9,47 km/jam dan link Jl. RE. Martadinata (4) arah timur ke barat dengan kecepatan rata-rata 9,76 km/jam. Kondisi-kondisi tersebut didukung oleh tingginya volume lalu lintas dan keterbatasan kapasitas jalan, serta pengaruh gesekan samping yang tinggi.

Tingginya bangkitan perjalanan di sekitar kawasan pendidikan tersebut, juga berdampak terhadap semakin terbatasnya kemampuan fasilitas lalu lintas yang tersedia, seperti :

- a) Tingginya frekuensi pejalan kaki yang menyusuri menyebabkan sebagian besar trotoar yang ada sekarang sudah tidak representatif terhadap penggunaan oleh pejalan kaki yang ada. Begitu pula untuk pejalan kaki yang menyeberang, fungsi zebra cross sudah tidak representatif untuk kondisi penyeberang jalan yang ada.
 - b) Bangkitan perjalanan juga menyebabkan terbatasnya ketersediaan Satuan Ruang Parkir (SRP). Sebagian besar sekolah-sekolah yang berada di Kawasan Pendidikan tersebut tidak memiliki lahan parkir. Untuk parkir kendaraan terpaksa menggunakan badan jalan. Kondisi tersebut sangat berpotensi dalam menurunkan kapasitas jalan ataupun meningkatkan hambatan samping pada ruas jalan.
2. Rendahnya aksesibilitas perjalanan dan Aksesibilitas Sekolah pada sekolah-sekolah yang berada Kawasan pendidikan disebabkan oleh kondisi letak sekolah yang berada pada pusat kota yang berhimpitan langsung dengan zona Central Business District (CBD) kota. Kawasan pendidikan yang berhimpitan dengan kawasan perdagangan dan perkantoran tersebut, juga mendapatkan pembebanan dari zona di sekitarnya, disebabkan pola jaringan jalan yang menjadi satu pada akses utama pergerakan.

Secara letak, kawasan pendidikan tersebut berhimpitan dengan Zona I yang mempunyai bangkitan 57.120 perjalanan dan Zona II dengan bangkitan 32.262 perjalanan. Jumlah tersebut merupakan jumlah bangkitan perjalanan terbesar dan juga merupakan pusat bangkitan perjalanan dari total perjalanan di Kota Sukabumi. Kondisi demikian menimbulkan konsekuensi logis terhadap penurunan aksesibilitas perjalanan yang ada, khususnya pada pergerakan perjalanan pada wilayah-wilayah tertentu yang dari dan ke kawasan pendidikan.

Dari tinjauan aksesibilitas jarak perjalanan, Wilayah Kelurahan Cikundul, Jaya Mekar, Sudajaya Hilir dan Jaya Raksa memiliki aksesibilitas jarak perjalanan yang terburuk. Dimana diketahui bahwa perbandingan perjalanan yang ditempuh dengan jarak yang sebenarnya lebih dari tiga kali lipat, dengan jumlah tarikan perjalanan kawasan pendidikan dari zona tersebut sebesar 130 perjalanan siswa dan guru. Sedangkan untuk jarak perjalanan terbesar adalah Zona 22, yaitu Wilayah zona eksternal Kabupaten Sukabumi, dengan jarak perjalanan 9,93 km untuk jarak sebenarnya dan 8,4 km untuk jarak lurus.

Dari tinjauan aksesibilitas waktu perjalanan, rata-rata waktu tempuh perjalanan dari tiap zona terjadi inefisiensi waktu. Hal ini bisa dilihat perbandingan waktu tempuh perjalanan dibandingkan waktu tempuh standar Kota Sukabumi dengan rata-rata perbandingan di atas nilai 2 kali. Terlebih lagi pada Zona I dan Zona II, dimana diketahui kedua wilayah zona tersebut merupakan zona dengan bangkitan perjalanan tinggi, sehingga berdampak rendahnya nilai kecepatan ruas jalan yang menghubungkan zona tersebut.

Dari tinjauan aksesibilitas biaya perjalanan, Untuk biaya perjalanan per zona yang terbesar adalah Zona 22 sebesar Rp. 2.108,34. Hal ini tentunya dipengaruhi oleh jarak tempuh perjalanan yang besar dari zona eksternal menuju pusat kota. Untuk total biaya perjalanan per zona dengan pembebanan jumlah perjalanan yang terbesar adalah Zona 18 sebesar Rp. 1.163.619,76. Hal ini dipengaruhi oleh jarak tempuh perjalanan yang cukup besar dari zona eksternal menuju pusat kota dan juga dipengaruhi jumlah distribusi perjalanan yang tinggi dari zona eksternal tersebut. Zona eksternal atau zona luar lebih memiliki kecenderungan biaya perjalanan yang tinggi. Hal ini disebabkan oleh jarak tempuh perjalanan yang besar dari zona eksternal menuju pusat kota. Berdasarkan standar biaya angkutan umum untuk pelajar sebesar Rp.500,- untuk satu kali pergantian moda, maka

jumlah biaya perjalanan rata-rata lebih dari satu kali pergantian moda. Besarnya jumlah biaya perjalanan tersebut, menunjukkan inefisiensi dalam suatu asal tujuan perjalanan.

3. Rendahnya kinerja pelayanan transportasi dari dan ke kawasan pendidikan, berdampak terhadap Aksesibilitas Sekolah dan efektifitas pembelajaran. Dari beberapa indikator dapat di ketahui :

- a. Aksesibilitas Sekolah

- 1) Jarak tempuh perjalanan siswa menuju ke sekolah berada di rata-rata semua pergerakan dari tiap zona. Hal tersebut didukung kondisi jarak tempat tinggal yang berada di sekitar pusat kota dan di luar kota. Bahkan adanya jarak tempuh perjalanan di atas 16 km dengan prosentase 19,38%. Jarak tersebut merupakan gambaran bahwa lokasi tempat tinggal yang jauh dari lokasi sekolah.
- 2) Dari waktu tempuh perjalanan dengan kendaraan pribadi yang ditempuh menuju ke sekolah adalah 21-30 menit, dengan prosentase 38,48 %. Waktu tempuh 21-30 menit untuk menuju sekolah sudah menunjukkan rendahnya Aksesibilitas Sekolah ditambah lagi pembebanan perjalanan yang dilakukan tersebut mencapai presentase 38,48 % dari total perjalanan. Rendahnya Aksesibilitas Sekolah juga ditunjukkan oleh adanya cukup tingginya waktu tempuh perjalanan di atas 30 menit dengan prosentase 23,31 %. Waktu tersebut dapat dipengaruhi jarak tempuh perjalanan yang besar ataupun adanya tundaan atau hambatan dalam asal tujuan perjalanan.
- 3) Dari waktu tempuh perjalanan dengan kendaraan umum yang ditempuh menuju ke sekolah adalah 21-30 menit, dengan prosentase 42,70 %. Rendahnya Aksesibilitas Sekolah juga ditunjukkan oleh adanya adanya waktu tempuh perjalanan di atas 30 menit dengan prosentase 28,65%.

- 4) Dari biaya perjalanan yang paling banyak dikeluarkan untuk menuju ke sekolah adalah Rp.2.000 - Rp.2.900, dengan prosentase 37,36 %, disusul kemudian biaya perjalanan Rp.3.000 - Rp.3.900, dengan prosentase 26,97 %. Biaya perjalanan antara Rp. 2.000 sampai dengan Rp. 4.000 untuk menuju sekolah merupakan bentuk pengeluaran yang tinggi dalam suatu pelayanan transportasi. Dari persepsi tingkat beban biaya perjalanan yang dikeluarkan juga dirasa memberatkan beban keluarga, dengan prosentase 46,07 %.
- 5) Dari tinjauan kemudahan mendapatkan moda menunjukkan kondisi yang kurang baik. Hal ini ditandai dengan indikator tingkat perpindahan moda yang paling banyak ditempuh untuk menuju ke sekolah adalah 3 kali perpindahan dengan prosentase 36,80 %. Dari tinjauan persepsi juga diketahui tingkat kemudahan untuk mendapatkan pelayanan angkutan adalah Cukup Mudah dengan prosentase 30,62 %. Namun berbanding sedikit dengan persepsi tingkat pelayanan yang menilai sulit yaitu 30,06%. Kondisi tersebut jika dibandingkan dengan kondisi tingginya frekuensi pelayanan angkutan umum dan ketersediaan armada, akan terjadi perbedaan yang mendasar. Seharusnya dengan frekuensi yang tinggi dan jumlah armada yang besar, tentunya akan mudah dalam memperoleh pelayanan angkutan. Namun di lapangan ditemukan adanya faktor lain yang mempengaruhi, yaitu adanya kondisi pengemudi angkutan umum yang lebih memprioritaskan penumpang umum biasa dari pada pelajar. Sehingga pelajar sendiri merasa sulit untuk mendapatkan pelayanan angkutan.
- 6) Dari tinjauan kelancaran / kemudahan transportasi, sekarang ini dominan dinilai bahwa tingkat kelancaran lalu lintas berada pada interval Kurang lancar, macet dan sangat macet. Sedangkan presentase untuk persepsi sangat lancar berada pada nilai 0 (nol) dan untuk kondisi lancar hanya 7,58%. Bahkan untuk persepsi kondisi

kelancaran lalu lintas yang dinilai sangat macet diperoleh presentase 15,79%. Hal ini merupakan salah satu penilaian dari indikator bahwa masih rendahnya Aksesibilitas Sekolah dari sudut pelayanan transportasi. Sementara untuk kondisi pengaturan trayek angkutan umum pada saat ini belum dapat secara optimal menopang pelayanan transportasi yang baik khususnya dalam lingkup pelayanan aktifitas pembelajaran. Dengan prosentase 47,37 %, menilai bahwa untuk kondisi sekarang pengaturan trayek angkutan umum kurang menunjang pelayanan transportasi yang baik khususnya dalam lingkup pelayanan aktifitas pembelajaran. Maka dari hal ini perlu menjadi pemikiran dalam bentuk suatu kebijakan dalam menata kembali pola transportasi khususnya dalam pelayanan angkutan umum.

b. Efektifitas Pembelajaran

- 1) Dari kondisi kinerja angkutan dan lalu lintas terhadap pembelajaran, diketahui bahwa kondisi lalu lintas saat ini sudah sangat padat dibandingkan dua tahun yang lalu. Sebagai dampak dari kondisi tersebut siswa dan guru harus berangkat dari rumah ke sekolah harus lebih awal untuk menghindari kemacetan dan keterlambatan masuk sekolah dibandingkan dua tahun lalu. Sehingga siswa tidak sempat belajar pada pagi hari ini sebelum berangkat ke sekolah akibat kondisi lalu lintas saat ini yang selalu macet ketika di perjalanan menuju sekolah.
- 2) Dari kondisi biaya transportasi terhadap pembelajaran, dirasa bahwa biaya transportasi yang dikeluarkan setiap pergi dan pulang ke sekolah, dirasakan memberatkan biaya hidup keluarga. Biaya transportasi yang dikeluarkan setiap hari juga berakibat berkurangnya biaya pembelian buku pelajaran dan alat-alat sekolah. Kondisi ini jelas merupakan hambatan terhadap efektifitas pembelajaran di sekolah.

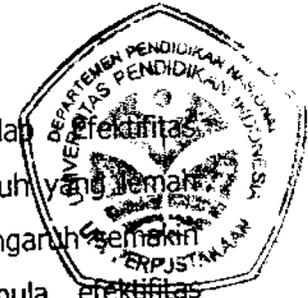
- 3) Dari kondisi waktu tempuh transportasi terhadap pembelajaran, dirasa bahwa kondisi lalu lintas saat ini mengakibatkan terlambat datang ke rumah dibandingkan dua tahun yang lalu. Akibat terlambat datang ke rumah pulang dari sekolah disebabkan kondisi lalu lintas saat ini, mengganggu waktu untuk belajar rumah. Problema yang disebabkan permasalahan lalu lintas ini, merupakan salah satu hambatan terhadap efektifitas pembelajaran di sekolah.
- 4) Dari kondisi prasarana pendukung pembelajaran, dirasa perlu segera dilakukan penertiban trayek angkutan kota untuk mengurangi tingkat kemacetan. Hal ini cenderung dirasakan bahwasannya pola penataan dan kuantitas angkutan kota yang ada sekarang ini sudah tidak representatif lagi dalam pelayanan umum angkutan dan juga telah berdampak terhadap pembebanan lalu lintas, sehingga menyebabkan munculnya kemacetan lalu lintas.
Hal lain pentingnya adalah bahwa melihat kondisi lalu lintas dan perkembangan pertumbuhan bangunan / ekonomi di sekitar sekolah sebaiknya lokasi sekolah segera dipindahkan ke lokasi yang mendekati pemukiman penduduk. Hal ini cenderung dirasakan bahwasannya kondisi kemacetan lalu lintas di pusat kota sekarang ini sangat menghambat pergerakan transportasi khususnya dalam lingkup pendidikan. Prasarana lalu lintas dari dan ke kawasan pendidikan yang berada di pusat kota sudah tidak dapat menopang aksesibilitas sekolah yang ada. Ditambah lagi keberadaan pusat perdagangan yang berhimpitan dengan kawasan pendidikan, menambah hambatan dalam mewujudkan prasarana pendidikan yang optimal. Untuk itu dirasa perlu segera dilakukan relokasi sekolah pada lokasi yang lebih representatif dengan pemukiman dan pergerakan penduduk.

4. Indikator Rasio Waktu tempuh dan Biaya yang dikeluarkan yang merupakan indikator Aksesibilitas Transportasi, memberikan dampak yang kuat terhadap Aksesibilitas Sekolah (Rasio jarak = -0,35 dan biaya -0,42). Kondisi ini merupakan bentuk hubungan negatif yang dapat diartikan bahwa faktor potensi rasio waktu dan biaya mempengaruhi sekali terhadap variabel Aksesibilitas Sekolah. Dengan semakin tingginya potensi rasio waktu dan biaya, maka memberikan kontribusi akan semakin menurunnya aksesibilitas dalam proses pembelajaran.

Efektifitas pembelajaran secara negatif dipengaruhi oleh kepadatan ruas jalan (-0,21). Semakin besar kepadatan ruas jalan, akan berpengaruh terhadap menurunnya kondisi Aksesibilitas Sekolah. Tingginya kepadatan ruas jalan berakibat menurunnya kinerja lalu lintas. Sehingga efektifitas dan efisiensi dalam proses perjalanan dari dan ke sekolah menjadi terganggu.

Luas gedung atau dalam tinjauan bangkitan perjalanan dikenal dengan istilah Luas Lantai terbangun, memberikan dampak yang kuat (Efektifitas Pembelajaran = 0,30). Ini diartikan bahwa faktor potensi luas gedung mempengaruhi sekali terhadap variabel Efektifitas Pembelajaran. Dengan luas gedung sekolah yang besar, memberikan kontribusi lebih terhadap bertambahnya efektifitas dalam proses pembelajaran, dibandingkan dengan ruang kelas yang lebih kecil.

Faktor lain yang mempengaruhi efektifitas pembelajaran secara negatif adalah kepadatan ruas jalan (-0,25). Semakin besar kepadatan ruas jalan, akan berpengaruh terhadap menurunnya kondisi Efektifitas Pembelajaran. Tingginya kepadatan ruas jalan berakibat menurunnya kinerja lalu lintas. Sehingga efektifitas dan efisiensi dalam proses perjalanan dari dan ke sekolah menjadi terganggu.



Untuk pengaruh antara Aksesibilitas Sekolah terhadap Keefektifitas Pembelajaran secara secara langsung menunjukkan pengaruh yang lemah (0,06). Namun hubungan positif tersebut menimbulkan pengaruh yang semakin tingginya Aksesibilitas Sekolah akan semakin tinggi pula efektifitas pembelajaran. Keefektifan Pembelajaran perlu didukung oleh kondisi Aksesibilitas Transportasi dan Aksesibilitas Sekolah yang baik.

5. Pada tahun rencana 2007, aksesibilitas transportasi dan pembelajaran mengalami kondisi yang sangat buruk apabila tidak dilakukan relokasi sekolah serta upaya manajemen dan rekayasa lalu lintas. Berdasarkan analisis perencanaan kedepan, total bangkitan perjalanan di Kota Sukabumi pada tahun 2007 mencapai 1.845.747. Untuk Zona pendidikan sendiri terjadi bangkitan sebesar 32.154. Kondisi pembebanan ini juga akan tinggi, jika melihat perkembangan bangkitan pada zona di sekitar kawasan pendidikan yang akan berdampak pada pembebanan ruas jalan di sekitar kawasan pendidikan.

Untuk kinerja ruas jalan sudah berada pada kondisi kritis pada tahun perencanaan tersebut (2007). Beberapa ruas jalan semakin menunjukkan penurunan unjuk kerja. Untuk Jl. RE. Martadinata sudah menunjukkan tingkat pelayanan V/C Ratio mencapai 1,10 - 1,23 dengan kecepatan rata-rata 5,40 - 8,45 km/jam. Ruas-ruas jalan yang pada kondisi eksisting belum terlalu bermasalah, namun pada tahun 2007 diperkirakan akan mengalami penurunan unjuk kerja, diantaranya adalah Jl. Ir. Juanda dengan V/C Ratio 0,89 - 1,04 dan kecepatan rata-rata 11,58 - 12,30, Jl. Surya kencana dengan V/C Ratio mencapai 1,01, Jl. Siliwangi dengan V/C Ratio mencapai 1,00, Jl. Perintis Kemerdekaan dengan V/C Ratio mencapai 0,93, Jl. Zaenal Zakse dengan V/C Ratio mencapai 1,02 dan Jl. Gudang dengan V/C Ratio mencapai 0,83.

Kondisi demikian tentunya akan sangat mempengaruhi aksesibilitas perjalanan, baik dari tinjauan waktu dan biaya perjalanan yang tentunya akan sangat terjadi inefisiensi. Ruas jalan dan simpang sudah tidak mampu lagi menahan pembebanan dari bangkitan perjalanan yang ada, baik dari kawasan pendidikan maupun zona lain di sekitar kawasan tersebut, yang lebih didominasi pergerakan zona luar dan perbatasan yang menuju maupun melintasi pusat kota.

B. IMPLIKASI

Dari kondisi yang ada, maka dapat diambil implikasi sebagai berikut :

1. Pengkajian ulang kebijakan tata ruang kawasan pendidikan.
2. Pengkajian ulang kebijakan manajemen transportasi dan trayek angkutan umum.
3. Pembuatan rencana rekayasa lalu lintas.
4. Kajian ulang kebijakan masuk dan pulang sekolah di kawasan pendidikan.

C. SARAN

Dari berbagai macam permasalahan yang muncul dan berdasarkan hasil analisis, maka dapat diajukan saran sebagai rekomendasi upaya perbaikan permasalahan yang terjadi sekarang. Upaya-upaya yang dapan dilakukan adalah :

1. Kondisi Eksisting (Tahun 2004) / Jangka Pendek
 - a. Peningkatan kapasitas jalan
 - b. Pengaturan penertiban terhadap penggunaan lebar efektif jalan.
 - c. Agar tiap sekolah menyediakan lahan parkir khusus dengan ukuran minimal 375 m² (sebagaimana hasil analisis). Sehingga tidak lagi dipergunakan badan jalan sebagai areal parkir, yang jelas berpengaruh dalam menimbulkan hambatan bagi lalu lintas.

- d. Upaya manajemen simpang yang dapat dilakukan dalam hal ini adalah :
- 1) Pembatasan *crossing* kendaraan dengan pembuatan median pembatas dan diperkuat dengan rambu petunjuk maupun larangan;
 - 2) Pembuatan batas lajur dan jalur kendaraan, khususnya untuk moda jenis MPU. Pembuatan median ini dapat berupa median parapet yang bersifat portabel;
 - 3) Pembuatan daerah *Yellow Box* pada simpang, yang ditandai dengan marka pada jalan.
- e. Dalam penanganan permasalahan bangkitan perjalanan di Kawasan Pendidikan, dapat dilakukan upaya-upaya sebagai berikut:
- 1) Manajemen waktu masuk
Pemberlakuan manajemen waktu, akan sangat signifikan sekali dalam hal memecah konsentrasi peak hour khususnya pada saat peak pagi. Sehingga tingginya bangkitan perjalanan pada saat pagi hari dapat terbagi pada waktu yang relatif dengan kondisi arus lalu lintas yang masih dapat terakomodasi. Terkait selanjutnya dalam memperbaiki kondisi unjuk kerja ruas jalan maupun persimpangan.
 - 2) Pemberlakuan rekomendasi analisis dampak lalu lintas
Analisis sejauh mana bangkitan dan dampak terhadap terbangunnya suatu bangunan atau kawasan baru. Misalkan dari hasil analisis diketahui bahwa dengan adanya terbangun bangunan atau kawasan baru akan lebih banyak menimbulkan dampak negatif, maka dapat menjadi rekomendasi dalam membatalkan dikeluarkannya Izin Mendirikan Bangunan.
 - 3) Penanganan permasalahan angkutan umum khusus pendidikan
Untuk menunjang aksesibilitas transportasi dan pembelajaran, sudah seharusnya disediakan sarana penunjang berupa angkutan umum khusus pelajar, yang mampu melayani tingkat permintaan perjalanan bagi pelajar.

f. Permasalahan disiplin pengguna jalan

Pada dasarnya bentuk pemecahan masalah seperti ini lebih menekankan kepada masalah disiplin individu dan peningkatan pengawasan dari pihak yang berwenang. Dalam penerapan penegakan aturan oleh aparat di lapangan, perlu terlebih dahulu didukung oleh ketetapan tugas pokok dan fungsi dari masing-masing pihak aparat terkait. Sehingga dalam keorganisasian ini dapat terjalin pelaksanaan tugas yang lebih bertanggung jawab dengan hasil yang lebih maksimal.

2. Kondisi Tahun Rencana (Tahun 2007) / Jangka Panjang

a) Peningkatan kapasitas jalan

Untuk meningkatkan kapasitas jalan-jalan yang mempunyai tingkat pelayanan rendah pada kondisi jangka panjang, alternatif tahap akhir yang bisa dilakukan dengan melakukan pelebaran jalan. Bentuk penanganan yang bersifat rekayasa lalu lintas ini pada prinsipnya merupakan upaya akhir dalam suatu proses pemecahan permasalahan kapasitas jalan.

b) Penanganan permasalahan persimpangan

Untuk simpang Jl. RE. Martadinata – Jl. Ir. H. Juanda merupakan simpang dengan kondisi yang paling bermasalah. Untuk jangka panjang pada simpang ini dapat diberlakukan pengendalian dengan menggunakan isyarat lampu lalu lintas.

c) Penanganan permasalahan bangkitan perjalanan Kawasan Pendidikan.

Mengarahkan penyebaran lokasi sekolah kepada kawasan pemukiman di daerah pengembangan, dengan menggantikan fungsi kawasan pendidikan sekarang kepada fungsi lainnya. Upaya ini akan sangat signifikan sekali dalam upaya memperbaiki permasalahan lalu lintas dalam kota.

d) Penanganan permasalahan angkutan umum

Dalam penanganan permasalahan angkutan umum di Kota Sukabumi sebagai pandangan secara umum, perlu ditinjau kembali mengenai penataan jaringan trayek di Kota Sukabumi yang pada saat ini banyak mengalami ketidakteraturan. Langkah yang dapat diambil adalah perlunya penataan trayek oleh pemerintah daerah setempat yang diatur sesuai dengan tingkat permintaan dari masing-masing daerah atau lokasi. Sehingga untuk permasalahan khususnya pada ruas jalan di sekitar Kawasan Pendidikan secara khusus dan ruas jalan di Kota Sukabumi secara umum dapat mengurangi dari beban arus lalu lintas yang ada.

