

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut :

1. Perkembangan Kota Cimahi tersebar di wilayah Kota Cimahi yaitu di Kecamatan Cimahi Utara, Kecamatan Cimahi Tengah dan Kecamatan Cimahi Utara, persebaran perkembangan kota ini disebabkan oleh karakteristik dari setiap Kecamatan seperti Kecamatan Cimahi Utara sebagai daerah konservasi, Kecamatan Cimahi Tengah sebagai daerah kawasan pusat bisnis dan pusat kota dan Kecamatan Cimahi Selatan yang merupakan daerah perindustrian dan perdagangan.
2. Perbedaan karakteristik dari setiap kecamatan di Kota Cimahi mengakibatkan perbedaan jumlah kepadatan penduduk beserta fasilitas pendukung didalamnya yang mengakibatkan perbedaan tingkat mobilitas penduduk Kota Cimahi itu sendiri. Selain itu, tingkat pelanggaran lalu lintas pengemudi kendaraan umum maupun penduduk Kota Cimahi baik sebagai pengguna kendaraan umum maupun pengemudi kendaraan pribadi turut memberikan pengaruh terhadap terjadinya kemacetan lalu lintas.
3. Selain faktor penduduk, faktor lain seperti faktor penggunaan lahan, faktor sosial ekonomi, maupun faktor fasilitas kota seperti perumahan, kesehatan, pendidikan, perdagangan (pasar), sarana dan prasarana transportasi, memberikan pengaruh terhadap tingkat kemacetan di Kota Cimahi.

4. Tingkat penyebaran fasilitas Kota Cimahi paling besar terdapat di Kecamatan Cimahi Tengah baik itu untuk fasilitas pendidikan, kesehatan maupun untuk penggunaan lahan kawasan terbangun. Hal ini menyebabkan mobilitas penduduk baik itu penduduk Kota Cimahi maupun penduduk luar Kota Cimahi ke Kecamatan Cimahi Tengah lebih banyak daripada ke Kecamatan Cimahi Selatan dan Kecamatan Cimahi Utara, hal ini menyebabkan potensi terjadinya kemacetan lalu lintas di Kota Cimahi lebih banyak terdapat di ruas jalan yang berada di wilayah Kecamatan Cimahi Tengah.
5. Berdasarkan kondisi jaringan jalan, maka pola jaringan jalan di Kota Cimahi berpusat pada jalan arteri primer Kota Cimahi yaitu Jalan Raya Cimahi, kondisi ini memberikan kontribusi yang besar terhadap terjadinya kemacetan lalu lintas di Kota Cimahi, karena hal ini berarti selain dipakai oleh penduduk Kota Cimahi Jalan Raya Cimahi ini juga dipakai oleh penduduk luar wilayah Kota Cimahi karena jalan ini merupakan jalan yang menghubungkan Kota Cimahi dengan wilayah lainnya.
6. Tingkat kemacetan di tiga lokasi penelitian yaitu : Tingkat kemacetan dari Jalan Kebon kopi adalah tingkat kemacetan sedang (B) dengan nilai V/C 0,85, ditandai volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitasnya. Arus tidak stabil dan sering berhenti. Tingkat kemacetan dari Jalan Raya Cimahi (Jl.Gatsu – Jl. Pesantren) adalah tingkat kemacetan tinggi (C) dengan nilai V/C 1,03, ditandai arus dipaksakan atau terjadi kemacetan, atau kecepatannya sangat rendah, dengan antrean kendaraan panjang dan hambatannya sangat banyak. Tingkat kemacetan dari Jalan Cihanjuang adalah tingkat kemacetan

sedang (B) dengan nilai V/C 0,96, ditandai volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitasnya. Arus tidak stabil dan sering berhenti.

7. Pengaruh unsur geografis yang berpengaruh pada perkembangan Kota terhadap kemacetan di Kota Cimahi, yaitu : Nilai koefisien korelasi luas kawasan perumahan, jumlah industri, kondisi rambu - rambu lalu lintas, kondisi trotoar dengan tingkat kemacetan lalu lintas masing – masing adalah - 0,86, -0,5, -0,49, 0. Hal ini menunjukkan hubungan luas kawasan perumahan, jumlah industri, kondisi rambu - rambu lalu lintas, kondisi trotoar dengan tingkat kemacetan di Kota Cimahi sangat rendah. Nilai koefisien korelasi kondisi marka jalan, dan kondisi zebra cross dengan tingkat kemacetan lalu lintas adalah 0,28. Hal ini menunjukkan hubungan kondisi marka jalan, dan kondisi zebra cross dengan tingkat kemacetan di Kota Cimahi rendah. Nilai koefisien korelasi antara penggunaan lahan, kepadatan penduduk, luas kawasan pasar dengan tingkat kemacetan lalu lintas adalah 0,5. Hal ini menunjukkan hubungan antara penggunaan lahan, kepadatan penduduk, luas kawasan pasar dengan tingkat kemacetan di Kota Cimahi sedang. Nilai koefisien korelasi kondisi lampu lalu lintas, jumlah fasilitas pendidikan, jumlah fasilitas kesehatan, kondisi jalan, jumlah kendaraan, dengan tingkat kemacetan lalu lintas masing – masing adalah 0,81, 0,86, 0,99, 0,99, 0,99. Hal ini menunjukkan hubungan jumlah fasilitas kesehatan, kondisi jalan, jumlah kendaraan dengan tingkat kemacetan di Kota Cimahi sangat kuat.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis mengemukakan beberapa rekomendasi sebagai berikut :

1. Bagi pemerintah Kota Cimahi, dalam upaya program pembangunan yang akan / sedang dilaksanakan khususnya dalam pengembangan jaringan transportasi dan wilayah perlu mempertimbangkan pemerataan fasilitas kota, selain itu pembenahan terhadap sarana dan prasarana transportasi baik itu secara kuantitas maupun kualitas perlu ditingkatkan. Dalam pembenahan ini pemerintah Kota Cimahi perlu bekerja sama dengan wilayah lain terutama yang berbatasan langsung dengan Kota Cimahi. Hal ini dikarenakan jaringan jalan di Kota Cimahi selain dipergunakan penduduk Kota Cimahi, juga dipergunakan oleh penduduk wilayah lain, baik sebagai pengguna kendaraan umum, pengemudi kendaraan pribadi maupun pengemudi kendaraan umum.
2. Bagi masyarakat Kota Cimahi , perlu adanya pemahaman dan kesadaran berlalu lintas dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Cimahi.
3. Bagi pengajar Geografi, khususnya tingkat SMU dan pendidikan tinggi diharapkan penelitian ini dapat dijadikan sumber pengayaan kegiatan pembelajaran Geografi terutama materi yang berkaitan dengan konsep perwilayahan (kelas XII) dan untuk perguruan tinggi materi perencanaan wilayah dan transportasi kota.
4. Bagi peneliti selanjutnya perlu diadakan kembali penelitian semacam ini baik yang akan dilakukan di Kota Cimahi maupun di wilayah lain.