

BAB 5

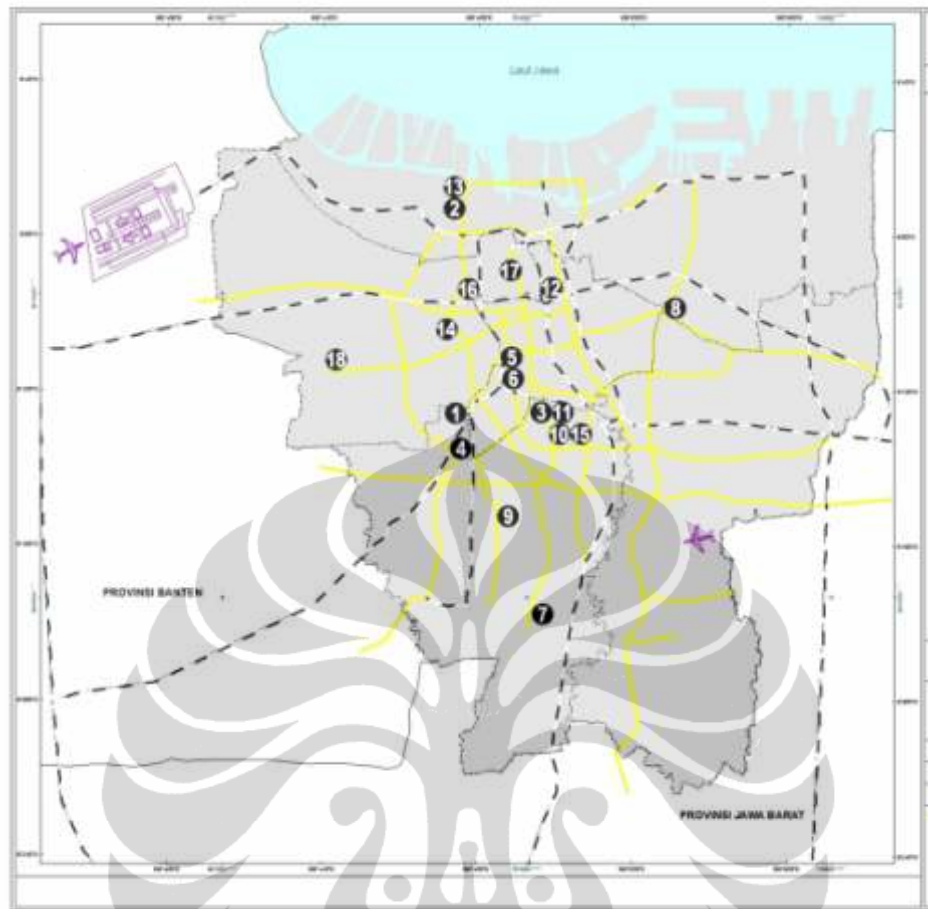
KESIMPULAN dan SARAN

5.1 Kesimpulan Penelitian

Dari hasil penelitian didapat, bahwa:

- a. Penghuni kawasan multifungsi memiliki tingkat ketergantungan pada mobil pribadi pada kategori sedang-tinggi, mengacu pada indikator frekuensi penggunaan (proporsi penggunaan kendaraan pribadi atas perjalanan, 50 sampai 75%) dan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi (lebih dari 450 per 1000 jiwa). Dengan demikian, hasil penelitian ini menolak hipotesa: penghuni kawasan multifungsi (*mixed-use*) memiliki tingkat ketergantungan pada mobil pribadi yang rendah.
- b. Kedekatan lokasi tempat tinggal dan tempat kerja belum mengurangi ketergantungan tersebut. Semua responden lebih memilih mobil pribadi yang dimilikinya (bahkan ada yang lebih dari satu unit per keluarga) untuk perjalanannya. Alasan utama adalah karena tuntutan pekerjaan, selain prestisius dan kondisi angkutan publik yang tidak nyaman.
- c. Responden masih akan tetap memilih mobil pribadi yang dipersepsikan lebih aman dan nyaman dibandingkan moda transportasi umum, sekalipun kelak akan ada moda transportasi umum yang lebih baik dan melintasi tempat bekerjanya.
- d. Jaringan transportasi massal yang dibangun di dalam kawasan multifungsi Rasuna Epicentrum, meski direncanakan akan terkoneksi dengan jaringan transportasi kota, diyakini belum akan mendorong penghuni kawasan ini menggunakan moda transportasi publik untuk perjalanan bekerja atau lainnya di luar kawasan.

- e. Studi kasus ini dapat digunakan untuk mengeneralisasi populasi yang lebih luas, sebagai dasar argumentasi kritik kebijakan (yang akan ditetapkan). (Dunn, 2003). Oleh karena itu, dapat dikatakan pengembangan kawasan multifungsi di tengah kota yang dekat dengan pusat bisnis belum mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi, sehingga kebijakan yang akan dituangkan pemerintah DKI Jakarta pada RTRW 2010-2030 yang akan mengedepankan pembangunan kawasan multifungsi dan superblok dinyatakan belum cukup untuk mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi.
- f. Belum berkurangnya ketergantungan pada mobil pribadi dari penghuni kawasan multifungsi di tengah kota, bukan berarti pembangunan kawasan serupa tidak baik. Tetapi hal itu lebih disebabkan oleh tidak terintegrasinya dengan jaringan transportasi publik serta penilaian akan kualitas dan tingkat pelayanan angkutan umum yang tidak baik.
- g. Berdasarkan peta pertampalan antara peta rencana prasarana angkutan massal pada Rancangan RTRW Jakarta 2010-2030 dan lokasi pembangunan proyek multifungsi/superblok yang dikembangkan sejumlah pengembang swasta saat ini, terlihat tidak semuanya terhubung dengan jaringan angkutan massal. Hal ini karena sejumlah proyek multifungsi tersebut tidak berada dalam pusat-pusat kegiatan yang ditetapkan oleh pemerintah. Contohnya, Kebagusan City yang berada di Jl Baung, Kebagusan, yang berlokasi 200 m dari tepi jalan Simatupang, Jakarta Selatan. Begitu juga dengan Kota Kasablanka di Jl Kasablanka, Jakarta Selatan, Ciputra World dan Kuningan City di jalan DR Satrio yang sudah dicanangkan menjadi Satrio *shopping belt*. Di ruas-ruas tersebut sama sekali tidak ada, baik saat ini maupun dalam rencana mendatang, pembangunan jaringan angkutan massal. Adapun pada area penelitian, meski saat ini sudah tersedia prasarana angkutan umum, namun pada rencana belum terlihat ada penentuan jenis dan kapasitas angkutan umum, serta interkoneksinya.



Sumber: Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010, diolah

Keterangan:

1 Bellezza	7 Kebagusan City	13 Pluit Junction
2 CBD Pluit	8 Kelapa Gading Sq	14 Podomoro City
3 Ciputra World	9 Kemang Village	15 Rasuna Epicentrum
4 Gandaria City	10 Kota Kasablanka	16 Season City
5 Grand Indonesia	11 Kuningan City	17 Starcity
6 Jakarta City Ctr	12 Mega Glodok	18 St Moritz

Gambar 5.1 Peta Pertampalan Rencana Prasarana Angkutan Massal dengan Pembangunan Kawasan Multifungsi

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian, maka direkomendasikan:

- a. Dengan komposisi penggunaan lahan untuk permukiman sebesar 67% yang sangat tinggi dibandingkan rata-rata komposisi kota-kota lain di dunia, adalah sebuah keharusan untuk Jakarta membangun perumahan secara vertikal dan mengembangkan lebih banyak kawasan multifungsi.
- b. Terkait dengan pengembangan berkonsep multifungsi, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta disarankan untuk mengkaji ulang penentuan pusat-pusat kegiatan dan kawasan strategis yang akan dituangkan pada RTRW 2010-2030. Sebab, banyak pembangunan kawasan multifungsi dan superblok yang banyak dikembangkan oleh pihak swasta tidak berada di dalam pusat-pusat kegiatan atau kawasan strategis yang telah ditentukan.
- c. Pemerintah Propinsi DKI Jakarta harus memprioritaskan pembangunan sistem transportasi massal yang terintegrasi dengan pusat-pusat kegiatan, termasuk kawasan multifungsi yang dibangun oleh pengembang swasta, dengan mempertimbangkan permintaan potensial dari pusat-pusat kegiatan tersebut, termasuk mengantisipasi perkembangannya.

Sebagai gambaran pada kawasan multifungsi Rasuna Epicentrum saja saat ini sudah terdapat lebih dari 2 ribu kepala keluarga. Sesuai hasil penelitian, bahwa dengan frekuensi terbanyak (31%) ada 4 anggota keluarga dengan 1 anak usia sekolah (frekuensi tertinggi 33%) maka ada dari setiap keluarga akan tercipta 3 permintaan potensial perjalanan. Yaitu perjalanan bekerja dari dua orang dewasa dan perjalanan sekolah dari satu orang anak usia sekolah.

- d. Pemerintah DKI Jakarta harus segera melanjutkan pembangunan *monorail* yang pernah diusulkan dan akan dikembangkan oleh PT Jakarta Monorail, mengingat rutenya direncanakan akan melintasi Jl HR Rasuna Said, lokasi kawasan multifungsi Rasuna Epicentrum.

- e. Pusat-pusat kegiatan yang akan ditetapkan oleh Pemerintah DKI Jakarta dalam RTRW Jakarta 2010-2030 yang dikembangkan dengan konsep *transit oriented development* (TOD) harus lebih terjangkau, baik dari segi harga maupun aksesibilitas. Hal ini untuk mendorong masuknya kembali masyarakat daerah pinggiran untuk tinggal di dalam kota sehingga lebih dekat dengan tempat kerja. Dengan demikian, yang berkurang tidak saja arus lalu lintas di dalam kota, juga arus ulang alik di jalan-jalan yang mengarah ke daerah pinggir kota.

5.3 Kelemahan dan Saran Penelitian

Penelitian ini lebih bersifat awal di mana tidak menganalisa variabel laten dari sebuah faktor yang bisa memperdalam hubungan antar faktor yang saling mempengaruhi. Mengacu pada pendapat Jean-Paul Rodrigue, tentang indikator yang paling relevan, penelitian ini hanya menganalisa faktor tingkat kepemilikan mobil saja terhadap jumlah perjalanan per kapita dengan mobil pribadi. Hal ini mengingat keterbatasan waktu dan biaya.

Adapun untuk menganalisa faktor lain, terkait tentang selera dan kualitas, dibutuhkan metode penelitian yang lebih komprehensif, yang antara lain menggunakan *structural equation model*. Yaitu permodelan yang memungkinkan menganalisa hubungan antar faktor dengan mempertimbangkan keterkaitan antar variabel-variabel laten dari faktor tersebut. Untuk itu, disarankan penelitian ini dilanjutkan dengan menggunakan metode tersebut di atas dengan cakupan area penelitian yang lebih luas.