

BAB VI

PENUTUP

6.1. KESIMPULAN

Mengacu pada dua (2) hal, yang pertama latar belakang permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya yaitu tingginya pertumbuhan penduduk kota Depok khususnya dalam kurun waktu 5 tahun terakhir ini berimplikasi dengan semakin pesatnya tingkat pertumbuhan kendaraan, pembangunan berbagai infrastruktur kota dan lainnya. Namun dalam realisasinya, pembangunan-pembangunan tersebut tidak atau belum diimbangi dengan pembangunan jaringan jalan yang terintegrasi, justru sangat bergantung pada jaringan jalan yang sudah ada dan dapat dibilang terbatas itu. Dan yang kedua yaitu tujuan dari penelitian yang telah dilakukan, maka beberapa point penting yang penulis dapat simpulkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dari hasil survei volume lalu lintas diketahui bahwa pada ruas-ruas jalan raya akses pusat kota Depok yang disurvei, secara umum jam puncak pagi hari terjadi pada pk. 06.00 – 08.00, sedangkan jam puncak sore terjadi pada pk. 17.00 – 19.00
2. Berdasarkan hasil perhitungan kinerja jalan dengan KAJI dan juga pendekatan Model Korelasi Greenshield yang telah dilakukan, diketahui bahwa pada kondisi eksisting (tahun 2007), jalan raya Sawangan merupakan jalan dengan tingkat pelayanan terburuk dengan Q/C ratio yaitu 0.997 dan tingkat pelayanan (LOS) adalah F.
3. Dari data pertumbuhan kendaraan kota Depok 10 tahun terakhir, didapatkan persamaan regresi untuk pertumbuhan kendaraan kota Depok beberapa tahun kedepan dengan trend yang cenderung naik. Pada tahun rencana (tahun 2010) diprediksikan bahwa moda yang mengalami peningkatan terbesar adalah sepeda motor (sebesar 73 %), selanjutnya minibus (sebesar 52,75 %) dan sedan (sebesar 38,49 %).

4. Berdasarkan angka pertumbuhan kendaraan tersebut, diprediksikan bahwa pada tahun 2010, jalan raya Margonda tetap merupakan jalan dengan beban lalu lintas terbesar yaitu 11613 smp/jam.
5. Berdasarkan analisa penulis ada dua (2) permasalahan transportasi utama yang terjadi khususnya pada rua-ruas jalan raya akses pusat kota Depok. Yang pertama adalah tingginya angka pertumbuhan kendaraan kota Depok yang tidak atau belum diimbangi dengan peningkatan jaringan jalan yang ada. Kedua yaitu masalah jumlah angkutan umum yang sangat jauh lebih besar dibandingkan dengan jumlah permintaan terhadap jasa pelayanan angkutan umum itu sendiri, khususnya terlihat pada jalan raya Margonda dan jalan Tanah Baru.
6. Dari tujuh (7) ruas jalan raya akses pusat kota Depok yang dianalisis, penulis merekomendasikan bahwa jalan raya Akses UI dan jalan Tole Iskandar perlu mendapatkan prioritas untuk segera dilakukan tindakan peningkatan kapasitas jalan, mengingat sesuai prediksi kinerja pada tahun 2010 pada dua (2) ruas jalan ini walaupun terjadi penurunan nilai DS tetapi juga terjadi penurunan kecepatan aktual kendaraan sebesar 87 % dan 83 %. Hal tersebut berakibat terhadap peningkatan waktu tempuh sebesar 700 % pada jalan Akses UI dan 500 % pada jalan Tole Iskandar.

6.2. SARAN

Dari beberapa kesimpulan yang telah dipaparkan diatas, tentunya penulis mengharapkan agar pembaca dapat mengetahui gambaran terhadap kondisi kinerja jalan yang ada khususnya pada ruas-ruas jalan raya akses pusat kota Depok baik pada kondisi eksisting (tahun 2007) maupun prediksi kinerja jalan pada tahun rencana (tahun 2010) yang akan datang.

Beberapa tindakan peningkatan kapasitas yang ada pada skenario DO-SOMETHING yang dijelaskan pada bab sebelumnya hanyalah sedikit pemikiran dari penulis tentang bagaimana caranya memperbaiki atau setidaknya tidak menambah semakin buruknya kinerja jalan yang ada pada tahun 2010 yang akan datang. Dalam hal ini penulis hanya memikirkan dari sisi *supply* -nya saja. Untuk itu, penulis ingin sedikit memberikan saran yang tentunya terkait dengan cita-cita

untuk mewujudkan jaringan jalan kota depok yang lebih baik dan terintegrasi kedepannya, antara lain :

1. Mengingat pada tahun 2010 ke atas, struktur jaringan jalan yang ada di Kota Depok akan semakin kompleks maka penulis menyarankan untuk perlunya dilakukan studi-studi sejenis yang bisa lebih mengukur kinerja jalan-jalan yang ada secara sistem jaringan.
2. Perlunya dilakukan studi-studi yang lebih mendalam khususnya terhadap permintaan terhadap jasa pelayanan angkutan umum di kota Depok. Mengingat tidak terkendalinya jumlah pertumbuhan angkutan umum di kota Depok ini merupakan salah satu permasalahan transportasi utama yang dihadapi kota Depok, dan sejauh ini penulis belum mendapatkan solusi yang tepat.
3. Perlu dilakukannya rasionalisasi terhadap jumlah angkutan umum yang ada, tentunya setelah didapatkan hasil yang 'kuat dan akurat' dari studi sebelumnya. Sehingga diharapkan kinerja pelayanan angkutan umum juga akan semakin meningkat.
4. Di beberapa ruas jalan, selain jalan raya akses pusat kota Depok yang disurvei, perlu dilakukan standarisasi lebar jalan sesuai kelas fungsi jalannya masing-masing.