

BAB 5

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan pembahasan yang telah dijelaskan pada penelitian ini serta data yang telah didapatkan dan analisis yang dilakukan berikut ini merupakan kesimpulan dan rekomendasi terhadap integrasi transportasi publik pada Kawasan TOD Rawa Buntu.

5.1 Kesimpulan

1. Dari hasil identifikasi multi moda transportasi pada Kawasan TOD Rawa Buntu terdapat pengguna transportasi jaringan jalan berjenis sepeda motor yang mendominasi sebanyak 81 pengguna sepeda motor dan paling sedikit pengguna sepeda sebanyak 2 pengguna. Dengan penggunaan titik jemput terbanyak pada titik jemput bernomor 5 (lima) yang berlokasi di depan pintu masuk selatan Stasiun Rawa Buntu dengan jumlah penggunaan sebanyak 89 orang dari 200 sementara penggunaan titik jemput paling sedikit yaitu pada titik jemput/halte yang bernomor 2 yang berlokasi di Jalur keluar Jalan Akses Timur Stasiun di seberang SPBU sebanyak 4 orang. Serta faktor penggunaan jenis titik jemput pada titik simpul transit tersebut disebabkan karena lebih dekatnya lokasi titik jemput dengan pintu masuk stasiun.
2. Analisis jenis akses pada Kawasan TOD Rawa Buntu didominasi oleh penggunaan jenis akses area parkir sebanyak 118 pengguna dari 200 pengguna jenis akses serta penggunaan jenis akses paling sedikit yaitu pada jenis akses jalur pedestrian sebanyak 11 pengguna dari 200 pengguna jenis dengan hasil kesimpulan kondisi jenis akses yaitu “Bagus” sebesar 60% dari 200 pengguna jenis akses menurut keadaannya.
3. Berdasarkan hasil analisis jenis penggunaan transportasi lanjutan pada titik jemput didominasi oleh penggunaan transportasi lanjutan berjenis sepeda motor dengan jumlah 81 orang dari 200 orang pada titik jemput bernomor 5 (lima) yang berlokasi di depan pintu masuk selatan Stasiun Rawa sementara penggunaan transportasi lanjutan paling sedikit yaitu pada jenis transportasi lanjutan taksi/ojek online sebanyak 4 orang dari 200 orang. Dengan hasil kesimpulan penggunaan transportasi pribadi sebanyak 175 orang dari 200 orang pengguna dan penggunaan transportasi publik sebanyak 25 orang dari 200 orang pengguna yang dapat diartikan

bahwa hanya terdapat 12,5% penggunaan transportasi lanjutan publik dan penggunaan transportasi lanjutan pribadi sebesar 87,5% atau (7x) tujuh kali lebih banyak digunakan pada titik jemput Stasiun Rawa Buntu dalam Kawasan TOD Rawa Buntu

4. Dari hasil analisis perpindahan pengguna Stasiun Rawa Buntu menuju transportasi lanjutan pada titik jemput terdapat beberapa permasalahan seperti kurangnya atap penutup untuk jalur pedestrian dan jembatan penyebrangan pada titik jemput bernomor 3 (tiga) yang berlokasi di depan SPBU Rawa Buntu, titik jemput bernomor 4 (empat) yang berlokasi di Halte Rawa Buntu 2 yang memiliki tangga, dan titik jemput bernomor 6 (enam) yang berlokasi di Halte Rawa Buntu 1 karena masih adanya pengguna jalur pedestrian pada titik simpul Kawasan TOD Rawa Buntu tersebut. Lalu tidak tersedianya jalur penyebrangan untuk titik jemput bernomor 1 (satu) yang berlokasi di sebelah lajur kiri (timur) dekat exit Tol Jakarta-Serpong arah tujuan Jl. Ciater Bar./Muncul/Jl. Tekno/Viktor dan titik jemput bernomor 2 (dua) yang berlokasi di depan jalan keluar Jl. Akses Timur Stasiun untuk para pengguna yang menuju atau berasal dari arah pintu masuk selatan maupun utara Stasiun Rawa Buntu yang menuju atau berasal dari 2 titik jemput tersebut.

5.2 Rekomendasi

1. Perlunya penanganan ulang dan pengaturan sirkulasi terhadap jalur keluar masuk titik jemput yang sering digunakan seperti pada titik jemput nomor 5 karena banyaknya pengguna titik jemput tersebut menyebabkan kepadatan aksesibilitas pada titik tersebut.
2. Dari data operasional transportasi lanjutan pada Kawasan TOD Rawa Buntu yang telah diolah seperti pada angkutan jalan Angkot B04 jurusan (BSD – Cikokol), Angkot D21 jurusan (BSD – Viktor), Angkot D16 jurusan (BSD – Muncul), dan BisAgraMas Jurusan (BSD – Senayan) membutuhkan armada tambahan pada jam-jam operasional yang tidak tersedia sebelumnya, penambahan tersebut yaitu sebanyak 10 armada pada Angkot B04 jurusan (BSD – Cikokol), 5 (lima) armada pada Angkot D16 jurusan (BSD – Muncul), 2 (dua) armada pada Angkot D21 jurusan (BSD – Viktor), dan 1 (satu) armada pada Bis AgraMas jurusan (BSD – Senayan) di tiap jam operasional angkutan jalan pada saat melewati Kawasan TOD Rawa Buntu seperti pada **Tabel 5.1**. Hal tersebut dapat mewujudkan keterpaduan atau

keterintegrasian operasional antar transportasi lanjutan jenis jaringan jalan dengan jaringan rel seperti KRL

Tabel 5.1 Usulan Penambahan Armada di Tiap transportasi Lanjutan Pada Kawasan TOD Rawa Buntu

Periode Jam		Angkot B04	Angkot D16	Angkot D21	Bis AgraMas	KRL
		Jumlah (unit)	Jumlah (unit)	Jumlah (unit)	Jumlah (unit)	Jumlah
5:00	6:00	10	7	2	1	3
6:00	7:00	11	5	3	1	5
7:00	8:00	13	6	2	1	6
8:00	9:00	12	6	2	1	6
9:00	10:00	14	7	2	1	6
10:00	11:00	10	4	1	1	5
11:00	12:00	9	3	2	1	5
12:00	13:00	8	5	1	1	4
13:00	14:00	7	4	2	1	3
14:00	15:00	5	3	2	1	4
15:00	16:00	8	3	2	1	4
16:00	17:00	9	5	2	1	5
17:00	18:00	10	7	2	1	6
18:00	19:00	12	6	2	1	6
19:00	20:00	10	5	2	1	6
20:00	21:00	10	5	2	1	5
21:00	22:00	10	5	2	1	5
22:00	23:00	10	5	2	1	4
23:00	0:00	10	5	2	1	4

3. Dari hasil analisis perpindahan pengguna Stasiun Rawa Buntu di titik jemput dengan transportasi lanjutan pada Kawasan TOD Rawa Buntu perlu adanya tinjauan ulang terhadap operasional transportasi publik dan penanganan terhadap titik jemput dan jenis akses yang telah disediakan pemerintah agar minat dan keinginan para masyarakat yang menggunakan transportasi publik dan akses pada Kawasan TOD Rawa Buntu dapat meningkat dan membuat berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi pada Kawasan TOD Rawa Buntu tersebut.
4. Dengan adanya beberapa kekurangan pada jalur perpindahan yang dapat dilewati dan diakses para pengguna Stasiun Rawa Buntu pada simpul transit Kawasan TOD Rawa

Buntu ini dapat dilakukan pembangunan dan penyediaan jalur penyebrangan antar bagian stasiun atau jalur peron pada Stasiun Rawa Buntu antara titik jemput bernomor 4 (empat) yang berlokasi di Halte Rawa Buntu 2 yang memiliki tangga dan titik jemput bernomor 6 (enam) yang berlokasi di Halte Rawa Buntu 1, dengan hal tersebut jalur penyebrangan dan antar jemput transportasi lanjutan beroda 4 (empat) atau lebih yang digunakan para pengguna titik transit Kawasan TOD Rawa Buntu lebih mudah mengakses antar 2 jurusan peron Stasiun Rawa Buntu dan dapat langsung terhubung dengan transportasi publik lanjutan yang menuju dan berasal dari Stasiun Rawa Buntu. Sementara untuk jalur lintasan pada kendaraan roda 2 (dua), sepeda, dan pejalan kaki dapat difokuskan sirkulasi pergerakannya pada jalan yang termasuk dalam area pelayanan stasiun seperti Jalan Akses Stasiun hingga Jalan Akses Timur Stasiun.



Gambar 5.1 Usulan Pembangunan dan Pengembangan Titik *Drop-off* dan *Pick-off* Antara Titik Jemput Nomor 4 dan 6