

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bagian ini akan memaparkan hasil penelitian secara keseluruhan. Rekomendasi turut dipaparkan untuk sebagai arahan penyelesaian permasalahan. Pada akhir bab ini akan memaparkan kelemahan dalam penelitian dan arahan studi lanjutan mengenai penelitian ini.

#### **5.1 Kesimpulan**

Dalam penelitian ini peneliti dapat mengambil mengetahui bahwa adanya potensi pengembangan kawasan perdagangan dan jasa pendukung di Kelurahan Kampung Pondok. Hal ini terlihat bahwa pola ruang yang dimiliki Kelurahan Kampung Pondok mengarah pada pengembangan aktivitas perdagangan dan jasa untuk masyarakat Kota Padang. Kondisi ini didukung dengan banyaknya jumlah bangunan perdagangan dan jasa dan beragamnya jenis kegiatan komersial di koridor jalan utama Kelurahan Kampung Pondok. Selain itu, nilai historis yang dimiliki Kelurahan Kampung Pondok juga menjadi nilai-nilai yang tidak dapat terpisahkan dari pengembangan Kelurahan Kampung Pondok sebagai kawasan cikal bakal perdagangan dan jasa di Kota Padang.

Tingginya aktivitas yang dihasilkan guna lahan Kelurahan Kampung Pondok memberikan dampak kepada pelayanan jalan di koridor jalan utama Kelurahan Kampung Pondok. Kinerja jalan di Kelurahan Kampung Pondok pada saat ini berada pada kondisi buruk. Hal ini terlihat pada tingkat pelayanan jalan yang umumnya berada pada tingkat D, E, dan F. Volume yang melewati ruas jalan umumnya sudah mendekati kapasitasnya. Selain itu beberapa ruas memiliki kecepatan pelayanan yang rendah walaupun kapasitasnya baik. umumnya jalan-jalan di ruas-ruas jalan Kelurahan Kampung Pondok memiliki kondisi arus tidak stabil dengan volume lalu lintas tinggi dengan kecepatan di bawah 16 Km/jam pada jalan arteri dan kolektor; dan di bawah 15 Km/jam pada jalan lokal dan lingkungan dengan kepadatan lalu lintas sedang dan fluktuatif.

Dari karakteristik yang telah didapatkan oleh peneliti, pengaruh aktivitas guna lahan perdagangan dan jasa tidak memberikan pengaruh kepada kinerja jalan Kelurahan Kampung Pondok. Kinerja jalan Kelurahan Kampung Pondok hanya dipengaruhi kuat oleh pengaturan lalu lintas 2 arah dan bangunan pergudangan. Sehingga dalam penanganannya perlu mempertimbangkan dua hal tersebut untuk mendapatkan kondisi yang lebih baik. Kemudian beberapa koridor memiliki arahan pengembangan yang kuat pada kegiatan perdagangan dan jasa. Namun terdapat beberapa ruas memiliki arah pengembangan koridor pemukiman yang menjadikan koridor ini tidak sesuai dikembangkan untuk kegiatan perdagangan dan jasa maupun kegiatan pendukung kegiatan perdagangan dan jasa.

Dampak aktivitas guna lahan terhadap kinerja jalan dapat terlihat dari masing-masing komponen lalu lintas dan guna lahan. Tingginya aktivitas yang ada pada Kelurahan Kampung Pondok memberikan dampak penurunan kecepatan arus bebas yang signifikan jika dibandingkan dengan kecepatan arus bebas rencana. Kemudian dampak lainnya terlihat dari penurunan kapasitas jalan yang menyebabkan volume kendaraan yang melewati ruas jalan mengalami pemadatan yang tinggi akibat kondisi yang mencapai kondisi kapasitasnya. Pergerakan yang tidak efektif ini akan memberikan penurunan performa pelayanan kawasan sebagai kawasan perdagangan dan jasa.

Didasarkan pada pemetaan potensi dan permasalahan koridor-koridor di Kelurahan Kampung Pondok, dilakukan penanganan guna lahan dan kinerja jalan untuk dapat mengembangkan dan menjaga pelayanan kawasan Kelurahan Kampung Pondok sebagai kawasan perdagangan dan jasa Kota Padang. Penanganan yang dilakukan dengan kebijakan dan penanganan fisik. Penanganan berupa kebijakan berupa insentif dan disinsentif pembangunan serta pengaturan jam aktivitas kendaraan tertentu. Sedangkan penanganan berupa penanganan fisik berupa penyediaan trotoar dan pengaturan parkir.

## **5.2 Rekomendasi**

Dari hasil penurunan konsep manajemen kawasan yang didasari pada keterhubungan guna lahan dan kinerja jalan di Kelurahan Kampung Pondok, didapatkan beberapa rekomendasi penanganan sebagai berikut:

1. Kelurahan Kampung Pondok perlu melakukan pemusatan perdagangan dan jasa pada Jalan Hiligo, Pondok, dan Niaga Segmen 2. Pengembangan kegiatan perdagangan dan jasa pada koridor lain perlu di inisiasi agar dapat mendukung arahan pola ruang Kecamatan Padang Barat sebagai Pusat Pelayanan Kota. Dengan potensi yang ada, perlu dilakukannya kajian perancangan dan penataan kawasan yang lebih detail untuk mendukung kegiatan utama kawasan dan menjaga nilai-nilai sejarah yang dimiliki kawasan agar tidak dibiaskan oleh tren perdagangan dan jasa modern. Dalam pelaksanaannya dapat dilakukan dengan cara pemberian insentif dan disinsentif terhadap pengembangan aktivitas guna lahan yang telah ada maupun yang akan tumbuh di kawasan ini.
2. Memperkuat aturan peraturan zonasi perkotaan pada kawasan ini yang meliputi pengaturan sempadan jalan, sempadan bangunan, koefisien dasar, dan intensitas bangunan. Dengan demikian akan ada ruang transisi pergerakan antara jalan dengan guna lahan yang memperkecil dampak samping dari kedua aktivitas tersebut.
3. Perlunya penyediaan lahan parkir komunal untuk memperkecil intensitas interaksi kendaraan parkir dengan jalan yang mengganggu pergerakan kendaraan. Penanganan lain dapat berupa pengaturan posisi parkir yang perlu di perketat dan di awasi oleh Dinas Perhubungan untuk menjaga kinerja jalan yang ditetapkan.
4. Penyediaan trotoar yang baik akan memberi preferensi masyarakat untuk dapat berjalan kaki untuk mengunjungi pertokoan-pertokoan. Kondisi ini juga akan memberi dampak pada peningkatan keamanan pejalan kaki dan kendaraan yang berlalu lintas akibat pemisahan aktivitas pergerakan.
5. Pengoptimalan titik-titik historis sebagai ikon kawasan guna memberi identitas yang kuat terhadap nilai sejarah yang telah terjadi di kawasan Kelurahan Kampung Pondok ini. Pengoptimalan ini dapat dilakukan dengan pemberian papan informasi, penataan penampakan bangunan, dan penyediaan ruang terbuka sebagai titik temu masyarakat yang bermukim di Kelurahan Kampung Pondok.

### 5.3 Keterbatasan Studi

Keterbatasan studi dalam penelitian dipaparkan guna menjadi referensi perbaikan dalam penelitian lanjutan atau menggunakan teknis penelitian ini untuk penelitian di wilayah lainnya.

1. Arah kebijakan penataan kawasan studi yang lebih rinci dan kuat yang seharusnya tercantum dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTR) tidak dimiliki oleh Pemerintah Kota Padang. Penggunaan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) masih tetap dapat digunakan namun terdapat bias wilayah akibat ruang lingkup wilayah yang jauh lebih luas.
2. Klasifikasi guna lahan yang dilakukan untuk mengidentifikasi guna bangunan yang diturunkan dari penelitian rujukan dinilai masih kurang spesifik. Sehingga beberapa fungsi bangunan tidak dapat di klasifikasikan ke dalam guna lahan seperti contoh bangunan tua.
3. Tidak dilakukan perhitungan kepadatan bangunan diakibatkan data penggunaan lahan yang tidak dimiliki oleh dinas terkait serta keterbatasan pengamat dalam menghitung luas persil bangunan aktual untuk mendapatkan besaran kepadatan area.
4. Pelaksanaan *Moving Car Observation* dilaksanakan hanya dengan 1 kendaraan. Sehingga pada ruas jalan dua arah dilakukan di lain waktu dan terdapat perbedaan kondisi jalan pada saat pengamatan.
5. Penghitungan waktu pengamatan perlu dilakukan pada saat observasi berlangsung. Hal ini akan memberikan keakuratan dalam menentukan waktu tempuh dibanding menggunakan aplikasi dalam menentukan waktu tempuh. Waktu tempuh yang dihitung berdasarkan video akan memiliki perbedaan waktu nyata akibat kualitas video.
6. Penggunaan analisis r-Pearson dinilai kurang sesuai akibat data yang dikumpulkan merupakan data interval/rasio yang tidak terdistribusi normal. Melakukan normalisasi data akan menimbulkan bias interpretasi hasil analisis.