

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Tingkat perjalanan yang dihasilkan tiap aktivitas memiliki parameter yang berbeda sesuai dengan jenis kegiatannya. Perhitungan tingkat perjalanan menunjukkan kemampuan tiap aktivitas dalam membangkitkan dan menarik perjalanan. Aktivitas perdagangan dan jasa yang paling berkontribusi terhadap volume lalu lintas merupakan tempat makan, baik pada segmen 1, segmen 2, segmen 3, maupun koridor. Khususnya pada segmen 1 dan koridor, tempat makan berkontribusi lebih dari sepertiga pada volume lalu lintas di segmen satu dan hampir sepertiga dari total volume yang ada di koridor. Hal ini dikarenakan jumlah tempat makan yang berada pada koridor merupakan yang paling banyak diantara aktivitas yang lainnya.

Aktivitas lain yang juga yang berkontribusi lebih dari 10% pada volume lalu lintas yaitu toko swalayan dan binatu. Dari hal tersebut diketahui jenis aktivitas yang memiliki tingkat perjalanan yang tinggi adalah jenis aktivitas yang melayani kebutuhan sehari-hari mahasiswa seperti tempat makan, toko swalayan, café, binatu, dan tempat *print/fotocopy*. Penggunaan lahan yang heterogen (*mixed used*) akan menghasilkan tingkat perjalanan yang lebih tinggi dibanding penggunaan lahan yang homogen. Koridor Ngesrep Timur V – simpang tiga K.H. Sirojudin memiliki penggunaan lahan yang heterogen yang masing-masing segmen pasti memiliki setidaknya 10 jenis aktivitas yang berbeda, seperti tempat makan, toko pakaian, salon, toko swalayan, café, binatu, toko seluler, toko sepatu, *fotocopy/print*.

Volume lalu lintas pada koridor yang ditimbulkan oleh tingkat perjalanan aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan pendidikan tinggi berkaitan erat dengan jarak segmen/koridor dengan kampus, kepadatan bangunan di sisi koridor, dan jenis penggunaan lahan yang heterogen. Perubahan fungsi bangunan pada kawasan pendidikan tinggi ini belum ditangani pemerintah secara tegas. Hal ini terlihat dari aktivitas banyaknya perdagangan dan jasa pada segmen 3 yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa namun tidak memiliki lahan parkir.

Tingkat pelayanan jalan pada segmen 1 masih dapat dikendalikan karena berada pada tingkat B, sementara tingkat pelayanan jalan pada segmen 2 sudah berada pada tingkat D yang arus lalu lintasnya sudah mulai tidak stabil. Terakhir tingkat pelayanan jalan pada segmen 3, berada pada tingkat E yang sudah seleyaknya mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kota Semarang, khususnya aktivitas perdagangan dan jasa pada segmen 3 yang tidak memiliki lahan parkir. Hal ini tentu menyebabkan konflik lalu lintas seperti kemacetan pada jam puncak. Pemerintah tidak dapat terus-menerus

menggunakan perbaikan fisik seperti pelebaran jalan, dikarenakan keterbatasan lahan yang tersedia. Perlu dilakukan evaluasi terhadap perizinan membuka usaha perdagangan dan jasa serta pengawasan ketat secara berkala pada setiap jenis aktivitas perdagangan dan jasa.

Tingkat perjalanan tiap aktivitas pada sisi akses utama menuju kampus dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam mendirikan aktivitas perdagangan atau jasa baru pada sisi koridor maupun segmen. Aktivitas perdagangan dan jasa dengan intensitas penggunaan lahan yang tinggi akan menambah volume lalu lintas dan akan berdampak pada kemacetan jika tidak dapat dikendalikan dengan baik.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan dan disimpulkan, maka penelitian ini akan memberikan rekomendasi yang ditujukan bagi pemerintah dan juga penelitian lebih lanjut.

5.2.1 Rekomendasi kepada Pemerintah

Pengawasan pada pengendalian pemanfaatan ruang pada Koridor Ngesrep Timur V - Simpang Tiga K.H. Sirojudin masih belum dilakukan secara ketat. Terlihat dari kurangnya perhatian pemerintah terhadap aktivitas perdagangan dan jasa yang tidak memiliki lahan parkir. Pelebaran jalan tidak dapat dilakukan lagi pada koridor ini karena tidak terdapat lagi lahan untuk melakukan pelebaran jalan. Disamping itu pelebaran jalan merupakan penyelesaian teknis jangka pendek, sehingga perlu adanya peraturan pemerintah yang dilaksanakan secara tegas untuk peninjauan kembali terhadap kegiatan perdagangan dan jasa yang telah diberikan izin. Persentase kontribusi aktivitas perdagangan dan jasa terhadap volume lalu lintas dapat digunakan sebagai salah satu pertimbangan dalam memberikan perijinan perubahan fungsi bangunan dan pengendalian pemanfaatan ruang yang fungsi bangunannya berubah, sehingga terjadinya penambahan beban jalan berlebih akibat tingkat perjalanan aktivitas perdagangan dan jasa dapat diminimalkan.

5.2.2 Rekomendasi Studi lanjut

1. Penelitian *trip rate* dan *traffic counting* dilakukan pada saat kegiatan kampus masih libur, sehingga memungkinkan adanya penambahan jumlah tingkat perjalanan pada masing-masing jenis aktivitas dan penambahan jumlah volume lalu lintas apabila penelitian dilakukan pada saat kegiatan kampus sedang berjalan. Peningkatan jumlah trip rate juga dapat menyebabkan variabel bebas yang berpengaruh juga berbeda, sehingga dapat dilakukan studi lanjut untuk mengetahui perbedaannya.
2. Penelitian ini dilakukan hanya pada kegiatan perdagangan dan jasa yang berada pada koridor tanpa memperhatikan aktivitas yang berada di akses-akses jalan yang melewati koridor ini,

sehingga dapat dilakukan studi lanjutan untuk melihat kontribusi pada daerah yang berada di sekitarnya.

3. Penelitian dilakukan pada kawasan pendidikan tinggi di Kecamatan Banyumanik dan Tembalang, hal ini dapat menjadi acuan untuk melakukan studi lanjut pada kawasan pendidikan tinggi yang berada di daerah yang berbeda. Khususnya penelitian ini dapat menjadi acuan pada Perguruan Tinggi yang termasuk dalam 10 besar Perguruan Terbaik di Indonesia. Hal ini terjadi karena semakin dikenal suatu perguruan tinggi, maka semakin banyak pula peminatnya yang berasal dari luar daerah. Secara tidak langsung, jumlah mahasiswa dari luar daerah perguruan tinggi tersebut akan berusaha untuk melakukan studi pada perguruan tinggi itu, sehingga terjadilah penambahan jumlah penduduk yang sifatnya sementara. Penambahan jumlah penduduk ini pun menyebabkan permintaan akan perdagangan dan jasa juga bertambah, sehingga terjadilah perubahan fungsi bangunan yang dapat menyebabkan konflik lalu lintas.
4. Dapat dilakukan studi lanjutan dengan melihat studi terdahulu untuk melihat fase perubahan fungsi bangunan yang terjadi pada kawasan pendidikan tinggi.

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI