

BAB 5 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Dengan memperhatikan hasil dan pembahasan tentang analisis tipologi dan arahan pengembangan TOD, maka disimpulkan beberapa hal terkait penelitian ini, antara lain :

- Berdasarkan hasil analisis didapat 3 jenis tipologi TOD yang dapat dikembangkan pada kawasan transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan. Yang pertama adalah TOD Kota, TOD Sub Kota dan TOD Lingkungan.
- Terkait dengan prioritas pembenahan, 4 prinsip TOD (*diversity & destination, density, distance & design* serta *demand management*) menjadi penting dan menjadi dasar untuk pembenahannya. Bila dalam pembenahan dibagi dalam beberapa tahap, maka berdasarkan tingkat kepentingannya dari ke 4 prinsip TOD tersebut, yang paling penting sebagai awal untuk diwujudkan adalah prasyarat *diversity & destination*. Kemudian prasyarat *density* serta *distance & design*, selanjutnya bila ke 3 nya sudah selesai maka barulah untuk melakukan manajemen/ pengaturan terhadap prasyarat *demand managementnya*.
- Arahan pengembangan TOD Kota yaitu di kawasan transit ST. Jembatan Ampera, dengan prioritas utama pembenahan yaitu pada perwujudan prinsip *density*.
- Arahan pengembangan TOD Sub Kota yaitu dikawasan transit :
 - ❖ ST. RSUD Provinsi (Prioritas pembenahan = prinsip *distance & design*),
 - ❖ ST. Simpang Polda,
 - ❖ ST. Demang,
 - ❖ ST. Palembang Icon,
 - ❖ ST. Dishubkominfo,

- ❖ ST. Pasar Cinde (prioritas pembenahan = prinsip *demand management*),
 - ❖ ST. Polrestabes (prioritas pembenahan = prinsip *diversity & destination*),
 - ❖ ST. Jakabaring (prioritas pembenahan = prinsip *diversity & destination* dan *density*) dan
 - ❖ ST. OPI Mall (prioritas pembenahan = prinsip *density*).
- Arahannya pengembangan TOD Lingkungan yaitu di kawasan transit ST. Asrama Haji & ST. Telkom
 - Terdapat 3 strategis pengembangan kawasan transit dalam mewujudkan pengembangan TOD tersebut, antara lain : 1). *Redevelopment site* yakni dengan melakukan peremajaan serta penataan kembali terhadap bentuk kawasan dengan maksud untuk menambahkan fungsi baru dan fasilitasnya; 2). *Infill development site* yakni dengan melakukan pembangunan & pengembangan TOD dengan memanfaatkan ruang-ruang kosong dalam kawasan; 3). *New growth area* yakni pembangunan baru dengan konsep TOD pada kawasan yang relatif masih kosong.
 - Arahannya strategi pengembangan kawasan dengan *Infill development site* di 2 kawasan transit yaitu : ST. Asrama Haji dan ST. Telkom.
 - Arahannya strategi pengembangan kawasan dengan *redevelopment site & infill development site* di 8 kawasan transit yaitu ST. RSUD Provinsi, ST. Simpang Polda, ST. Demang, ST. Palembang Icon, ST. Dishubkominfo, ST. Pasar Cinde, ST. Jembatan Ampera dan ST. Polrestabes.
 - Arahannya strategi pengembangan kawasan dengan *new growth area* dilakukan di 2 kawasan transit yaitu ST. Jakabaring & ST. OPI Mall.
 - Beberapa prioritas pembenahan dan strategi tersebut, dapat diadopsi untuk tahap perencanaan, desain kawasan TOD yang akan dikembangkan dengan tetap memperhatikan hasil pencapaian nilai indeks total prinsip TOD dan kriteria teknis pengembangan TOD

sesuai dengan acuan normatif Permen ATR/BPN No. 16 tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD).

5.2 Rekomendasi

Memperhatikan hasil analisis dan kesimpulan penelitian, maka dapat dirumuskan rekomendasi penelitian antara lain :

5.2.1 Rekomendasi bagi Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan dan Kota Palembang :

- Penyesuaian terhadap rencana tata ruang yang lebih detail seperti RDTR yang kemudian tujuan, sasaran dan substansi utama dalam penyusunan dokumen tersebut untuk diselaraskan dengan isu dan kriteria teknis arahan pengembangan TOD dikawasan transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan.
- Penekanan terhadap konsep pengembangan tata ruang terhadap wilayah yang bersinggungan dengan kawasan transit LRT. Terkait perlunya harus mengandung unsur *mix used* fungsi kawasan sehingga menjadi kompak dan lebih diminati, intensifikasi pemanfaatan dan pembangunan kawasan dan bangunan serta pengembangan ruang-ruang yang lebih dominan untuk pemanfaatan pada pergerakan orang tanpa kendaraan bermotor dengan harapan dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi dan beralih ke angkutan umum serta pergerakan dengan berjalan kaki/ bersepeda.
- Dengan telah adanya layanan angkutan massal berbasis rel yaitu LRT di Kota Palembang Sumatera Selatan, maka bila seyogyanya dalam urutan pilihan daya dukung mobiltas masyarakat kota selain menggunakan kendaraan pribadi yaitu berjalan kaki/ bersepeda, angkutan umum *feeder* (angkot dan sejenisnya), BRT dan LRT maka pebenahan yang segera dibutuhkan antara lain : a). Peningkatan akses dan fasilitas untuk berjalan kaki/ bersepeda dalam kawasan TOD, b). Reformasi angkutan umum (kondisi kualitas nyaman &

aman serta kuantitas moda & jalur trayek layanan) dan c).
Penyediaan Jalur khusus BRT.

- Terkait dengan keberadaan angkutan Transmusi yang dianggap sebagai salah satu layanan bis bersifat tranit (BRT) maka untuk mengoptimalkannya perlu untuk melakukan pembuatan jalur khusus untuk layanan Transmusi. Dengan mempunyai jalur khusus akan mendorong efektifitas layanan serta efisiensi waktu dan dapat memenuhi standar ideal yang layak sebagai salah satu layanan BRT disuatu kota (ITDP,2016).

5.2.2 Rekomendasi Bagi Studi Penelitian Selanjutnya

- Analisis rute angkutan umum sebagai feeder pada layanan angkutan LRT di Kota Palembang.
- Perlunya studi lanjutan perencanaan, desain dan operasional untuk pengembangan kawasan TOD. Bila memungkinkan, prinsip dan variabel lain selain yang direkomendasikan dapat juga ikut dioptimalkan dilengkapi dengan skenario pengembangannya.
- Kajian pengembangan zona kedua (radius > 500m hingga 1500m) dalam mendukung perwujudan TOD dan zona inti TOD kawasan transit di Kota Palembang.