BAB V
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada subbab ini berisi kesimpulan dari penerapan *pedestrian mall* di Jalan Imam Bonjol. Selain itu, serta juga beberapa rekomendasi yang perlu dilakukan untuk menerapkan *pedestrian mall* di Jalan Imam Bonjol.

5.1 Kesimpulan

Terdapat lima kriteria utama yang dianalisis yaitu, jalan, sirkulasi/lalu-lintas kendaraan, fasilitas pejalan (trotoar), fasilitas parkir, angkutan umum dan tempat perhentian angkutan umum.

5.1.1 Dampak Negatif Untuk Jalan Disekitar Setelah Penerapan Konsep *Pedestrian Mall*

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dampak negatif yang terjadi terlihat pada ruas-ruas jalan yang berada disekitar penerapan *pedestrian mall* yaitu pada Jalan Pembangunan dan Jalan Sultan Abdurahman. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel V.1.**

Tabel V.1

Dampak Negatif Untuk Jalan Disekitar Setelah Penerapan Konsep *Pedestrian Mall*

<table>
<tr><th rowspan="3">Kriteria</th><th colspan="3">Dampak Negatif untuk Jalan di Sekitar</th></tr>
<tr><th colspan="3">Konsep</th></tr>
<tr><th>Full pedestrian mall</th><th>Transit pedestrian mall</th><th>Semi pedestrian mall</th></tr>
<tr><td>Jalan</td>
<td>Tingkat pelayanan jalan menurun
<table>
<tr><th rowspan="2">Jalan</th><th colspan="2">Sebelum</th><th colspan="2">Setelah</th></tr>
<tr><th>VCR</th><th>LOS</th><th>VCR</th><th>LOS</th></tr>
<tr><td>Pembangunan</td><td>0,51</td><td>B</td><td>0,92</td><td>E</td></tr>
<tr><td>Sultan Abdurahman</td><td>0,88</td><td>D</td><td>1,7</td><td>F</td></tr>
</table></td>
<td>Tingkat pelayanan jalan menurun
<table>
<tr><th rowspan="2">Jalan</th><th colspan="2">Sebelum</th><th colspan="2">Setelah</th></tr>
<tr><th>VCR</th><th>LOS</th><th>VCR</th><th>LOS</th></tr>
<tr><td>Pembangunan</td><td>0,51</td><td>B</td><td>0,92</td><td>E</td></tr>
<tr><td>Sultan Abdurahman</td><td>0,88</td><td>D</td><td>1,7</td><td>F</td></tr>
</table></td>
<td>Tingkat pelayanan jalan menurun
<table>
<tr><th rowspan="2">Jalan</th><th colspan="2">Sebelum</th><th colspan="2">Setelah</th></tr>
<tr><th>VCR</th><th>LOS</th><th>VCR</th><th>LOS</th></tr>
<tr><td>Pembangunan</td><td>0,51</td><td>B</td><td>0,51</td><td>C</td></tr>
<tr><td>Sultan Abdurahman</td><td>0,88</td><td>D</td><td>1,3</td><td>F</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Fasilitas Pejalan (trotoar)</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Fasilitas Parkir</td><td colspan="3">Kurangnya fasilitas parkir off-street dengan perhitungan standar 30m^2/petak sebanyak 635 petak</td></tr>
<tr><td>Angkutan Umum</td><td>Trayek angkutan yang melewati Jl. Imam Bonjol mengalami perubahan rute, dialihkan ke jalan disekitarnya.</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Tempat Perhentian Angkutan Umum</td><td colspan="3">Tidak terdapat dampak negatif</td></tr>
</table>

Sumber: Hasil Analisis 2011

5.1.2 Indikasi Program Untuk Jalan Imam Bonjol

Setelah penerapan alternatif *pedestrian mall* Jalan Imam Bonjol membutuhkan suatu rencana untuk menunjang penerapan konsep *pedestrian mall*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel V.2.**

Tabel V.2

Indikasi Program Untuk Jalan Imam Bonjol

Kriteria	Indikasi Program		
	Konsep		
	Full pedestrian mall	***Transit pedestrian mall***	***Semi pedestrian mall***
Jalan	-	-	-
Fasilitas Pejalan (trotoar)	• Membutuhkan pelebaran trotoar menjadi 5 meter karena jalan sepenuhnya tertutup untuk kendaraan bermotor. • Penataan/relokasi PKL.	• Membutuhkan pelebaran trotoar menjadi 3,5 meter mengingat angkutan umum diperbolehkan melawati lokasi ini. • Penataan/relokasi PKL.	• Membutuhkan pelebaran trotoar menjadi 2,5 meter mengingat kendaraan pribadi dan angkutan umum diperbolehkan melawati lokasi ini. • Penataan/relokasi PKL.
Fasilitas Parkir	-		
Angkutan Umum	Manajemen lalu lintas untuk angkutan umum karena jalan sepenuhnya tertutup untuk kendaraan bermotor.	Tidak terdapat indikasi program dikarenakan angkutan umum diperbolehkan melalui jalan.	
Tempat Perhentian Angkutan Umum	Membutuhkan penataan ulang/renovasi pada tempat perhentian angkutan umum/halte ini yang bertujuan agar penggunananya lebih nyaman.		

Sumber: Hasil Analisis 2011

5.1.3 Indikasi Program Untuk Meminimasi Dampak Negatif Pada Jalan Disekitar

Berdasarkan hasil analisis menimbulkan dampak negatif bagi ruas jalan di sekitar penerapan *pedestrian mall* untuk itu diperlukan program-program atau rencana untuk meminimasi dampak negatif dari penerapan *pedestrian mall*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel V.3.**

Tabel V.3

Indikasi Program Untuk Meminimasi Dampak Negatif Pada Jalan Disekitar

Kriteria	Indikasi Program		
	Konsep		
	Full pedestrian mall	***Transit pedestrian mall***	***Semi pedestrian mall***
Jalan	• Membutuhkan pelebaran jalan agar dapat manampung limpahan dari Jalan Imam Bonjol. • Manajemen lalu lintas untuk kawasan		
Fasilitas Pejalan	-	Membutuhkan fasilitas tambahan untuk pejalan yaitu fasilitas penyebrangan mengingat masih ada kendaraan yang melalui jalan.	
Fasilitas Parkir	Membutuhkan fasilitas parkir *off-street* tambahan apabila dilihat dengan menggunakan standar $30m^2$/petak maka kebutuhan parkir adalah 2810 petak mengalami kekurangan sebesar 890 petak		
Angkutan Umum	Manajemen lalu lintas untuk angkutan umum karena jalan sepenuhnya tertutup untuk kendaraan bermotor.	Tidak terdapat indikasi program dikarenakan angkutan umum diperbolehkan melalui jalan.	
Tempat Perhentian Angkutan Umum	Membutuhkan penataan ulang/renovasi pada tempat perhentian angkutan umum/halte ini yang bertujuan agar penggunananya lebih nyaman.		

Sumber: Hasil Analisis 2011

5.2 Rekomendasi

Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam studi indikasi program penerapan pedestrian mall di Jalan Imam Bonjol, yaitu:

A. Keterbatasan dalam pengambilan data

1. Standar-standar yang digunakan dalam studi ini, seperti standar parkir, standar tingkat pelayanan jalan, dan standar tingkat prlayanan trotoar, bukan merupakan standar yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Batam. Hal ini dikarenaka belum terdapatnya standar-standar khusus untuk Kota Batam.
2. Dalam perhitungan kapasitas parikir *off-street*, jumlah petak parkir dihitung berdasarkan garis petak parkir yang sudah tergambar pada lokasi parkir, dan berdasarkan data dari pengurus gedung parkir, tanpa memperhitungkan adanya parkir ganda/bertumpuk.

B. Keterbatasan dalam analisis

1. Dalam studi ini, volume kendaraan dan pejalan setelah penerapan *full pedestrian mall dan transit pedestrian mall* diprediksi akan meningkat sebesar 50% volume kendaraan dari Jalan Imam Bonjol dan untuk penerapan *semi pedestrian mall* akan meningkat sebesar 25% volume kendaraan dari Jalan Imam Bonjol. Angka tersebut digunakan karena tidak terdapat persentase spesifik kenaikan volume kendaraan ataupun volume pejalan setelah penerapann *pedestrian mall*. Untuk peningkatan volume kendaraan yang akan menuju Jalan Imam Bonjol akan mengalami peningkatan 10%. Persentasi ini didapat dari hasil studi yang dilakukan Ananda (2005), dan merupakan rata-rata dari peningkatan aktivitas setelah penerapan *pedestrian mall* secara umum dari berbagai studi kasus penerapan *pedestrian mall* di negara lain.
2. Analisis parkir pada studi ini hanya mempertimbangkan peningkatan kebutuhan parkir berdasarkan luas komersial saja, sedangkan pertambahan kebutuhan parkir akibat kegiatan non-komersial seperti perkantoran tidak diperhitungkan.

Beberapa usulan yang disarankan untuk penelitian/studi lebih lanjut adalah:

1. Melakukan studi implikasi penerapan *pedestrian mall* dengan mempertimbangkan aspek teknis dan perlu dilakukan studi lanjutan dengan aspek-aspek lainnya seperti aspek social/politik, ekonomi, dan lingkungan sebagai fokus penelitian.
2. Studi mengenai besarnya tarikan pergerakan akibat adanya penerapan *pedestrian mall* terhadap volume kendaraan dan volume pejalan.
3. Studi mengenai standar parkir untuk berbagai jenis kegiatan di Kota Batam, mengingat belum terdapatnya standar khusus parkir di Kota Batam.