

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Terminal Amlapura merupakan terminal yang masuk pada wilayah administrasi Kecamatan Amlapura. Pada kawasan ini terdapat penggunaan lahan yang beragam hal ini dapat dilihat pada peta penggunaan lahan yang terdapat pada Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kabupaten Karangasem. Penggunaan lahan pada kawasan ini terdiri dari, perkantoran, perdagangan dan jasa, perumahan, peruntukan khusus. Dalam rencana jangka panjang, pengembangan kawasan Terminal Amlapura akan menjadi kawasan yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal, ditambah lagi pengembangan juga akan menyesuaikan, dimana Terminal Amlapura akan dikembangkan menjadi kawasan *Transit Oriented Development* (TOD).

1. Berdasarkan kondisi eksisting kawasan Terminal Amlapura di Kabupaten Karangasem dapat diketahui karakteristik kawasan Terminal Amlapura *Transit Oriented Development* (TOD), sehingga perlunya dilakukan arahan perencanaan kawasan Terminal Amlapura agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) menggunakan 4 indikator dan 12 variabel untuk mengetahui kesesuaian kawasan Terminal Amlapura berdasarkan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD), yaitu Frekuensi Angkutan Umum di Kabupaten Karangasem rata-rata 2 kend/jam, Kepadatan Penggunaan Lahan (*Density*) di wilayah penelitian adalah 28 unit/ha, Penggunaan Lahan Campuran (*Diversity*) untuk luas *Residential* sebesar 91,66% dan non-*Residential* sebesar 8,33% dan Pejalan Kaki (*Design*) dalam lokasi penelitian sebesar 9.085 meter dan dibagi dengan panjang jalan eksisting pada lokasi penelitian sebesar 19.324 meter, sehingga hasil yang didapat adalah 48%. Indikator dan variabel yang sudah di tetapkan kemudian diidentifikasi untuk mengetahui karakteristik kawasan Terminal Amlapura berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD).

2. Berdasarkan analisis kesesuaian antara kriteria konsep kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) dengan kondisi eksisting kawasan Terminal Amlapura dapat diketahui hasil kesesuaian karakteristik kawasan transit yaitu Frekuensi Angkutan Umum di Kabupaten Karangasem rata-rata 2 kend/jam yang belum memenuhi kriteria yaitu 12 kend/jam , Kepadatan Penggunaan Lahan (*Density*) di wilayah penelitian adalah 28 unit/ha sudah memenuhi kriteria yaitu 20-75 unit/ha, Penggunaan Lahan Campuran (*Diversity*) untuk luas *Residential* sebesar 91,66% sudah memenuhi kriteria yaitu 30% dan non-*Residential* sebesar 8,33% belum memenuhi kriteria yaitu 70% dan Pejalan Kaki (*Design*) dalam lokasi penelitian sebesar 9.085 meter dan dibagi dengan panjang jalan eksisting pada lokasi penelitian sebesar 19.324 meter, sehingga hasil yang didapat adalah 48% belum memenuhi kriteria yaitu 100%, sehingga perlunya dilakukan arahan pengembangan kawasan Terminal Amlapura agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).
3. Adapun pengembangan yang harus dilakukan adalah Arahan Pengembangan Aspek Angkutan Umum, *Density*, *Diversity*, dan *Design*.
 - A. Arahan pengembangan Angkutan Umum

Arahan pengembangan angkutan umum dengan melakukan peningkatan frekuensi yang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* yaitu 12 kend per trayek / jam dengan menggunakan metode logit biner dalam memproyeksikan demand angkutan umum agar frekuensi angkutan umum pada kondisi eksisting yaitu 2 kend/jam yang masih belum memenuhi kriteria *Transit Oriented Development* yaitu 12 kend per trayek / jam. Hasil proyeksi demand yang digunakan yaitu skenario yang memiliki perpindahan dari motor ke angkutan umum yaitu 30% atau 3780 kendaraan motor yang berpindah ke angkutan umum dan perpindahan mobil ke angkutan umum yaitu 5% atau 630 kendaraan motor yang berpindah ke angkutan umum sehinggan frekuensi 12 kend per trayek / jam dapat terpenuhi.

- B. Arahan pengembangan Apek Density
- 1) Arahan pengembangan kepadatan bangunan dilakukan pada blok 2 dan 3
 - 2) Arahan pengembangan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) sudah sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).
 - 3) Arahan Pengembangan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dilakukan pada blok 1 sampai dengan blok 5.
- C. Arahan Pengembangan Aspek Diversity Dalam arahan pengembangan aspek diversity ada 2 variabel yang harus diperhatikan agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu penggunaan lahan *residential* dan penggunaan lahan non *residential*.
- 1) Arahan pengembangan penggunaan lahan non *residential* dengan melakukan peningkatan presentase penggunaan lahan non *residential* dengan cara mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% *residential* dan 70% non-*residential*. Serta melakukan pengurangan penggunaan lahan *residential* dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non *residential* menjadi dominan atau sesuai dengan kriteria yang sudah ditetapkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang ada.
 - 2) Arahan pengembangan penggunaan lahan *residential* dengan melakukan peningkatan presentase penggunaan lahan *residential* dengan cara mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% *residential* dan 70% non-*residential*. Serta melakukan pengurangan penggunaan lahan non *residential* dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi satu fungsi yaitu tempat tinggal sehingga presentase penggunaan lahan *residential* bisa sesuai dengan kriteria yang sudah ditetapkan pada konsep *Transit Oriented Development*

(TOD) yang ada.

D. Arahan Pengembangan Aspek Design Dalam arahan pengembangan aspek design ada 6 variabel yang harus diperhatikan agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Konektivitas Jalur Pedestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Keberadaan jalur sepeda.

- 1) Arahan Pengembangan keberadaan jalur pedestrian yaitu dengan cara melakukan pemenuhan keberadaan jalur pedestrian dengan presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan agar sesuai dengan Kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan. Dalam proses pemenuhan ini perlu dilakukan pembuatan jalur pedestrian pada ruas-ruas jalan pada masing-masing blok. pada blok 1 di sepanjang Jl. Bhayangkara, Jl.Ksatrian
- 2) Arahan Pengembangan Kondisi Jalur Pedestrian yaitu dengan cara melakukan pemenuhan kriteria kondisi jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat *bollard* dan *paving tactile* (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan). Adapun arahan yang akan dilakukan pada blok 2 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan peneduh pada jalur pejalan kaki di blok ini agar memenuhi unsur (Kenyamanan) dan menambahkan *bollard* dan *paving tactile* agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 3 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan *bollard* dan *paving tactile* agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 4 dan 5 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan *bollard* dan *paving tactile* agar

memenuhi unsur (Kemudahan).

- 3) Arahan pengembangan Jalur penyeberangan yaitu dengan cara melakukan penambahan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan, dikarenakan pada wilayah penelitian sudah terdapat jalur penyeberangan. Adapun penambahan rambu-rambu dilakukan pada wilayah semua wilayah blok.
 - 4) Arahan pengembangan jalur sepeda yaitu dengan cara melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama. Adapun penambahan jalur sepeda ini dilakukan pada setiap ruas jalan yang ada di wilayah blok.
4. Berdasarkan kinerja jaringan antara kriteria konsep kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) dengan kondisi eksisting kawasan Terminal Amlapura dapat diketahui hasil perbandingan peningkatan kinerja jaringan jalan setelah dilakukannya penataan lalu lintas yaitu tundaan rata-rata dari 40,97 menjadi 21,79 detik, kecepatan perjalanan dari 25,41 menjadi 30,68 km/jam. Total jarak perjalanan dari 8907,26 menjadi 8245,59 kend-km dan total waktu perjalanan dari 350,56 menjadi 268,75 kend-jam.

6.2. Saran

Berdasarkan dari berbagai hal yang telah dilakukan dalam penelitian ini, yaitu dari tahap awal berupa observasi, survei lapangan, tahap analisis untuk mengetahui perencanaan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Terminal Amlapura dan sampai pada tahap akhir yaitu menghasilkan arahan pengembangan yang harus dilakukan untuk memenuhi kriteria konsep *Transit Oriented Development* (TOD). maka rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan pertimbangan untuk Pemerintah Kabupaten Karangasem dan Dinas Perhubungan dalam melakukan pengembangan Terminal Amlapura dengan menggunakan atau mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD).
2. Melakukan arahan pengembangan dan peningkatan pada aspek Kepadatan Penggunaan Lahan (*Density*), Penggunaan Lahan Campuran (*Diversity*) dan Ramah Terhadap Pejalan Kaki (*Design*) agar dalam proses perencanaan kawasan Terminal Amlapura dengan menggunakan atau mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dapat sesuai.
3. Perlunya studi lebih lanjut untuk mengetahui dan merencanakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Terminal Amlapura
4. Perlunya studi lebih lanjut untuk pengembangan kawasan Terminal Amlapura dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).