

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dari penelitian bab sebelumnya dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari ketiga ruas jalan yang diteliti, diketahui bahwa rata-rata tingkat kemacetan dan pelayanan jalannya cukup tinggi.
 - a) Di jalan Setiabudhi tepatnya di persimpangan Gerlong Hilir kondisi kemacetan dari arah Utara - Selatan tingkat kemacetan sama dengan arah Selatan - Utara tergolong rendah arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat ditolerir. Nilai V/C dari arah Utara - Selatan dan Selatan - Utara yaitu 0,7 dengan tingkat pelayanan jalan D, ditandai dengan arus tidak stabil, dimana hampir-hampir semua pengemudi dibatasi kecepatannya, arus tidak stabil dan sering berhenti. Sedangkan untuk tingkat kemacetan dan pelayanan jalan untuk dua arah sangat tinggi dimana arus dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar. Nilai V/C yaitu 1,4 dengan tingkat pelayanan F dimana arus yang dipaksakan akan terjadi kemacetan, atau kecepatan sangat rendah, antrean kendaraan panjang dan banyaknya hambatan.
 - b) Volume kendaraan di jalan Setiabudhi (Sentrasari) dari arah Utara - Selatan lebih kecil dibandingkan dari arah Selatan - Utara. Untuk arah Utara -

Selatan nilai V/C yaitu 0,61 dengan tingkat pelayanan C dimana zona ini arus stabil pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatannya. Untuk arah Selatan - Utara nilai V/C yaitu 0,76 dengan tingkat kemacetan rendah dan tingkat pelayanan D dimana arus tidak stabil, hampir semua pengemudi dibatasi kecepatannya, arus tidak stabil dan sering berhenti. Sedangkan untuk tingkat kemacetan dan pelayanan jalan untuk dua arah sangat tinggi dengan tingkat pelayanan F, nilai V/C yaitu 1,4 dengan arus yang dipaksakan akan terjadi kemacetan, atau kecepatan sangat rendah, antrean kendaraan panjang dan banyaknya hambatan.

c) Di jalan Setiabudhi (Cipaganti) dari arah Utara - Selatan sama dengan arah Selatan - Utara dengan nilai V/C yaitu 0,62 dengan tingkat pelayanan C dimana zona ini arus stabil pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatannya. Sedangkan untuk tingkat kemacetan dan pelayanan jalan untuk dua arah sangat tinggi dengan tingkat pelayanan jalan F, nilai V/C yaitu 1,2 dengan arus yang dipaksakan akan terjadi kemacetan, atau kecepatan sangat rendah, antrean kendaraan panjang dan banyaknya hambatan.

2. Menurut perhitungan dengan menggunakan *Product Moment* korelasi antara keberadaan *factory outlet* (X) dan kemacetan lalu lintas (Y) terdapat korelasi sebesar 0,746, artinya terdapat hubungan yang kuat antara keberadaan *factory outlet* terhadap kemacetan lalu lintas serta memberikan kontribusi terhadap kemacetan lalu lintas sebesar 55,65% dan sisanya 44,34% ditentukan oleh variabel lain..

3. Menurut perhitungan dengan menggunakan *Product Moment* korelasi antara keberadaan *food court* (X) dan kemacetan lalu lintas (Y) terdapat korelasi sebesar 0,840, artinya terdapat hubungan yang sangat kuat atau tinggi sekali antara keberadaan *food court* terhadap kemacetan lalu lintas serta memberikan kontribusi terhadap kemacetan lalu lintas sebesar 70,56% dan sisanya 29,44% ditentukan oleh variabel lain.
4. Pembangunan *factory outlet* dan *food court* di jalan Dr. Setiabudhi menimbulkan beberapa permasalahan dalam penataan ruang, diantaranya dampak baik (positif) maupun negatif. Dampak yang bersifat positif diantaranya; a) pemasukan yang besar bagi PDA (Pendapatan Asli Daerah) Kota Bandung, b) peningkatan nilai pendapatan terhadap pengusaha *factory outlet* dan *food court* dan c) pengurangan tenaga kerja dapat mengurangi tingkat pengangguran. Sedangkan dampak yang bersifat negatif bagi lingkungan diantaranya; a) menimbulkan alih fungsi lahan, b) menimbulkan kemacetan lalu lintas karena kendaraan yang parkir di badan jalan diakibatkan kurangnya lahan parkir, c) gangguan berupa kebisingan dan polusi udara, d) pemborosan waktu dan bahan bakar, e) keberadaan para pedagang kaki lima (PKL) yang mengurangi keindahan, kenyamanan dan mengganggu kelancaran pengguna jalan, f) keluar masuknya kendaraan yang menyebabkan terganggunya kelancaran lalu lintas, g) pengunjung yang berasal dari luar Kota Bandung yang menggunakan kendaraan pribadi atau pun bus pariwisata memampatkan volume kendaraan sehingga menimbulkan kemacetan.

5. Kondisi jalan yang rusak disebagian tempat, seperti di depan SPBU yang berada dekat apartemen Setiabudhi banyak yang rusak. Permukaan jalan yang kasar dan berlubang membuat para pengguna jalan berhati-hati pada saat berkendara. Bagi pengguna sepeda motor maupun sepeda kondisi ini sangat mengkhawatirkan, karena dapat menimbulkan kecelakaan. Kondisi marka jalan dan *zebra cross* sudah cukup baik hanya saja ada di beberapa titik jalan yang harus diperjelas agar para pengguna jalan dapat nyaman saat menggunakannya.

B. REKOMENDASI

Setelah melihat dan memperhatikan permasalahan yang ada dalam proses penelitian yang mengkaji hubungan keberadaan *factory outlet* dan *food court* dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung, maka penulis memberikan masukan sebagai berikut;

1. Diharapkan Pemerintah Kota Bandung perlu menetapkan secara tegas peruntukkan kawasan *factory outlet* dan *food court* sehingga tidak menimbulkan permasalahan, demikian juga untuk kegiatan-kegiatan sejenis yang mengalami penetrasi (kawasan yang tidak sesuai dengan peruntukannya)
2. Perlu adanya kontrol dari Pemerintah untuk perkembangan kegiatan komersial di jalan Setiabudhi khususnya *factory outlet* dan *food court*. Berupa pengarahan lokasi dan pembatasan jumlah unit toko pada kawasan tertentu untuk meminimalisi biaya sosial dan dampak negatif yang timbul.
3. Perbaiki beberapa jalan, marka jalan, trotoar dan *zebra cross* yang kondisinya sudah rusak di beberapa tempat agar kenyamanan para pengguna jalan tidak

terganggu. Karena jalan ini terdapat banyak pejalan kaki yang menyeberang, maka perlu dilakukan penambahan terhadap *zebra cross* di beberapa titik, sehingga para penyeberang akan disiplin pada saat menyeberang.

4. Penertiban pedagang kaki lima (PKL) yang ada di trotoar-trotoar jalan karena kondisi ini sangat mengganggu kenyamanan para pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya.
5. Sebagai salah satu tujuan wisata belanja dan kuliner di Kota Bandung yang potensial, pengusaha *factory outlet* dan *food court* perlu menjaga keunikan (daya tarik) kegiatan ini.
6. Para pengusaha *factory outlet* dan *food court* lebih memperhatikan peruntukan kawasan apakah sesuai dengan rencana Pemerintah agar tidak menimbulkan penetrasi kawasan, serta dampak yang ditimbulkan lainnya.

