

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan terdapat beberapa Kesimpulan sebagai berikut:

1. Taman Abhirama dan Taman Apkasi memiliki kondisi vegetasi yang berbeda dari segi jumlah. Taman abhirama memiliki 160 vegetasi, sedangkan Taman Apkasi hanya memiliki 70 vegetasi. Hal tersebut berbanding lurus dengan daya serap CO₂ dari RTH. Taman Abhirama memiliki daya serap CO₂ yang lebih besar yaitu sebesar 0,90 kg/jam dengan persen penyerapan 1,33% dari emisi CO₂ sektor kendaraan bermotor. Taman Apkasi memiliki daya serap CO₂ lebih kecil yaitu sebesar 0,39 kg/jam dengan persen penyerapan 0,50% emisi CO₂ sektor kendaraan bermotor yang melewati taman tersebut.
2. Dampak simulasi penanaman pohon di kedua taman mendapatkan hasil bahwa terjadi peningkatan daya serap CO₂ dengan beberapa skenario yang dilakukan. Untuk skenario 1, daya serap CO₂ pada 2035 pada Taman Abhirama menjadi 1,76% lalu pada Taman Apkasi menjadi 0,59%. Untuk skenario 2, daya serap CO₂ pada 2035 pada Taman Abhirama menjadi 1,84% lalu pada Taman Apkasi menjadi 1,13%. Untuk skenario 3, daya serap CO₂ pada 2035 pada Taman Abhirama menjadi 1,78% lalu pada Taman Apkasi menjadi 0,87%.
3. Analisis spasial (NDVI) yang dilakukan memberikan hasil bahwa Taman Apkasi memiliki luas area yang lebih besar yaitu 9.570 m² dengan luas area vegetasi rendah sebesar 1800 m², sedangkan Taman Abhirama memiliki luas area lebih kecil yaitu 5.254 m² dengan luas area vegetasi rendah sebesar 576 m². Didapatkan hasil bahwa Taman Apkasi memiliki potensi penanaman pohon baru sejumlah 140 pohon dan Taman Abhirama memiliki potensi penanaman pohon baru sejumlah 24 pohon.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang ada, Adapun saran-saran yang dapat dilakukan antara lain:

1. Dalam menghitung daya serap CO₂ pada ruang ruang terbuka hijau tidak hanya dari jenis pohon, tetapi menghitung luas area hijau seperti semak, rumput, dan perdu.
2. Mengembangkan dan memperluas layanan transportasi publik (bus kota, angkot modern) dengan jadwal teratur, sehingga masyarakat lebih memilih angkutan umum dibanding kendaraan pribadi.
3. Membangun *green corridor* di sepanjang jalan utama dengan pohon rindang yang mampu menyerap polusi dan mereduksi efek pulau panas perkotaan (*urban heat island*).
4. Memasang *green wall* dan *green roof* pada bangunan publik untuk menambah penyerapan karbon di area yang minim lahan.