

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Buruh/karyawan/pegawai merupakan mayoritas pekerjaan utama penduduk pada wilayah Bregasalang dengan terdapatnya sejumlah 29% masyarakat dengan mata pencaharian tersebut berdasarkan data BPS. Pada kategori pekerjaan buruh/karyawan/pegawai tersebut memiliki pendapatan diantara Rp1.800.000 – Rp 2.400.000 juta tiap bulan sedangkan pendapatan terendah yaitu Rp 600.000 – Rp 1.200.000. Lebih lanjut, BPS (2019) menyatakan bahwa penduduk Jawa Tengah mengalokasikan 69,42% pendapatannya pada biaya transportasi dan hunian, dengan nilai berturut-turut sebesar 25% dan 44,42%. Apabila dibandingkan dengan biaya optimal hunian dan transportasi, biaya tersebut dinilai telah melebihi nilai sewajarnya, yaitu 45% yang terdiri dari 30% alokasi biaya hunian dan 15% alokasi biaya transportasi. Adapun untuk meminimalisir pengalokasian pendapatan pada transportasi dapat dilakukan melalui pemenuhan angkutan umum massal yang dapat mengakomodir kebutuhan masyarakat setelah dan sesudah perjalanan. Sehingga, tujuan pengurangan biaya perjalanan dapat tercapai.

Penelitian ini menghasilkan 4 koridor potensial beserta dengan urutan prioritasnya diantaranya yaitu Koridor III (Terminal Tegal – Jl.Sudirman (Tegal)– Jl. AR Hakim (Tegal) – Jl. Sultan Agung (Tegal) – Jl. Perbatasan Tegal Slawi – Jl. Ahmad Yani (Slawi) – Jl. Jendral Sudirman – Jl. Gatot Subroto – Jl. Prupuk – Terminal Bumiayu.), Koridor IV (Jl Pemuda - Jl Ketanggungan – Jl Jendral Sudirman – Jl Renggas Pendawa – Jl Menteri Supeno – Terminal Dukuhsalam). koridor I Pemalang – Tegal timur , Koridor II Tegal Timur- Losari , Koridor III Tegal Timur – Bumijawa, Koridor IV Kersana – Slawi, Koridor 1 (Terminal Pemalang - Jl Brigjen Katamso – Jl Urip Sumoharjo – Jl Moch Yamin – Jl Letjend Suprpto – Jl MT Haryono – Jl Yos Sudarso – Jl Martoloyo – Terminal Tegal) , dan prioritas terakhir Koridor II (Termina Tegal – Jl Gajah Mada – Jl Mayjend Sutoyo – Jl Kol Sugiono – Jl Jend Sudirman- Jl Diponegoro – Jl Pemuda – Terminal Losari).

Penentuan prioritas pembangun angkutan umum massal dipengaruhi oleh faktor Potensi *Demand*, Kepadatan Pupulasi, Hunian Terjangkau Berdasarkan besaran bobotnya, diketahui

bahwa variabel potensi demand dan kepadatan populasi memiliki besaran bobot terbesar, yaitu 42% dan 37%. Hal tersebut mengindikasikan bahwa variabel potensi *demand* dan kepadatan populasi pengaruh signifikan dalam penentuan prioritas pembangunan koridor. Penentuan prioritas pembangunan koridor angkutan umum massal berbasis jalan juga memperhatikan faktor lokasi hunian terjangkau yang akan dihuni oleh masyarakat MBR pada kawasan Bregasmalang. Hal ini dikarenakan mayoritas mata pencaharian penduduk kawasan Bregasmalang sebagai buruh. Pengaruh yang besar pada kedua faktor tersebut untuk penentuan prioritas pembangunan relevan dengan tujuan mengakomodir kebutuhan masyarakat setelah dan sesudah perjalanan sehingga tujuan pengurangan biaya perjalanan dapat tercapai.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan Penentuan Koridor Potensial dan Prioritas Pembangunan Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan di Kawasan Bregasmalang, maka dihasilkan juga rekomendasi sebagai berikut:

- a) Sebagaimana hasil penelitian yang telah dilakukan, jika nantinya akan di implementasikan faktor tata guna lahan menjadi pertimbangan untuk menentukan penyediaan angkutan massal berbasis jalan dikarenakan berdasarkan hasil koridor potensial didapatkan koridor-koridor yang memiliki tata guna lahan berkarakteristik perkotaan.
- b) Terkait rencana pembangunan angkutan umum massal berbasis jalan, pemerintah diharapkan dapat mengkaji ulang terkait ruas-ruas jalan yang dilewati nantinya. Agar tidak terkonsentrasi pada ruas-jalan tertentu saja.
- c) Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Daerah pada masing-masing Kabupaten dapat melakukan kerjasama dalam mewujudkan sarana dan prasarana dalam pembangunan pendukung angkutan umum massal berbasis jalan sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas yang baik.
- d) Pemerintah Daerah pada kawasan Bregasmalang dapat mempertimbangkan trayek-trayek angkutan umum yang sudah ada dengan koridor dan rute angkutan massal berbasis jalan yang akan direncanakan, melalui restrukturisasi trayek guna meminimalisir tumpang tindih satu sama lain.
- e) Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Daerah perlu melibatkan masyarakat khususnya buruh dalam pengambilan keputusan guna menciptakan perencanaan transportasi yang tepat guna dan tepat sasaran.