

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari seluruh hasil yang telah didapatkan, diketahui pada penelitian ini diperlukan empat identifikasi dan dua analisis, yaitu identifikasi sistem kegiatan, identifikasi sistem jaringan, identifikasi sistem pergerakan dan identifikasi kependudukan, analisis interaksi sistem kegiatan dengan sistem jaringan dan rencana lokasi tempat perhentian. Pada analisis sistem kegiatan, diketahui bahwa penggunaan lahan dan rencana pola ruang berupa lahan terbangun memiliki aktivitas, aktivitas tersebut mencerminkan kebutuhan akan perjalanan. Pada identifikasi sistem jaringan meliputi jaringan jalan, transportasi dan angkutan umum. Jaringan jalan yang ada pada Kota Semarang adalah jaringan jalan arteri primer hingga lokal. Sistem sarana transportasi yang ada di Kota Semarang meliputi bandara, pelabuhan, terminal tipe a hingga tipe c. Sistem angkutan umum di Kota Semarang adalah BRT Trans Semarang. Identifikasi kependudukan diketahui pada tahun sensus 2020, Kecamatan Pedurungan menempati posisi pertama dengan jumlah penduduk tertinggi, sedangkan Kecamatan Tugu memiliki jumlah penduduk terendah.

Pada analisis interaksi sistem kegiatan dengan sistem jaringan, didapatkan hasil bahwa dalam analisis aksesibilitas, terdapat beberapa daerah yang belum terjangkau oleh BRT Trans Semarang, salah satunya adalah di Kecamatan Banyumanik. Berdasarkan aksesibilitas, terdapat beberapa kecamatan yang masih terdapat area kosong pelayanan, seperti Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Ngaliyan dan Kecamatan Genuk. Analisis tarikan bangkitan yang telah dilakukan didapat pergerakan masyarakat yang diwakili oleh 100 responden. Pergerakan terbesar berada di Kecamatan Banyumanik dengan 10 pergerakan berasal darinya dan 29 pergerakan menunjnya. Justifikasi lain dalam pemilihan wilayah perencanaan ini, yaitu proyeksi penduduk. Berdasarkan proyeksi penduduk Kecamatan Banyumanik memiliki jumlah penduduk terbanyak keempat pada tahun 2043 dengan 161.352 jiwa. Dengan ketiga alasan ini dan pertimbangan lain seperti bencana gerakan tanah dan banjir, dipilihlah Kecamatan Banyumanik, khususnya pada Jalan Empu Sendok Raya.

Penentuan tempat perhentian pada Jalan Empu Sendok Raya mempunyai faktor pendukung dan pembatas. Faktor pendukung seperti keberadaan sarana pendidikan, sarana kesehatan, sarana perdagangan dan jasa maupun permukiman. Sedangkan, untuk faktor pembatas seperti keberadaan dari adanya persimpangan yang dikhawatirkan akan

meningkatkan beban jalan apabila terdapat tempat perhentian maupun halte di sekitarnya. Analisis buffer dan *overlay (merge)* dilakukan pada software ArcGIS untuk mengetahui area terbaik. Hasilnya, terdapat 5 rencana lokasi tempat perhentian *feeder*, yaitu Tempat 1 (SMP 26), Tempat 2 (Bethesda), Tempat 3, Tempat 4 (*Sky Armor*), dan Tempat 5 (Kotakita). Diharapkan dengan adanya penambahan ini, dapat mendukung dan mendorong aktivitas pergerakan di Kota Semarang, khususnya Kecamatan Banyumanik. Harapannya, dengan rencana tersebut dapat meningkatkan aksesibilitas dan jangkauan BRT Trans Semarang.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis yang telah didapatkan terkait rencana lokasi tempat perhentian BRT Trans Semarang, terdapat beberapa rekomendasi dalam pengembangan rencana ini, antara lain:

1. Menurut Tamin (2000) perencanaan transportasi tidak akan sempurna bila tidak ada koordinasi dengan para sistem kelembagaan. Maka dari itu perlu adanya sistem kelembagaan seperti kerjasama antara Dinas Perhubungan, Bappeda, BLU UPTD Trans Semarang dalam menerapkan kebijakan transportasi khususnya pada BRT Trans Semarang.
2. Sebagai bentuk perbaikan kualitas dari segi pelayanan maupun fasilitas, BLU UPTD Trans Semarang sebaiknya memperbaiki fasilitas baik pada halte, tempat pemberhentian atau bus. Perbaikan fasilitas pada halte dapat berupa penambahan tempat duduk agar pengguna nyaman ketika menunggu dan penambahan kipas angin. Pada tempat pemberhentian dapat dilakukan penambahan pohon agar lebih teduh sehingga, pengguna merasa nyaman. Pada bus, perlu dilakukan pengecekan armada agar meminimalisir terjadinya mogok atau pendingin ruangan yang tidak berfungsi. Penambahan armada BRT Trans Semarang agar pengguna tidak perlu menunggu lama dan penambahan jam pelayanan serta penambahan rute baru BRT Trans Semarang dengan melewati semua jalan dengan hirarki kelas jalan berupa jalan arteri dan kolektor agar dengan mudah dicapai oleh semua kalangan yang ingin menggunakan BRT Trans Semarang.
3. Pada penelitian selanjutnya, diperlukan penambahan variabel berupa kepadatan penduduk agar hasil penelitian lebih komprehensif.