

Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Darat Kabupaten Brebes

Land Transportation Network Development Strategy of Brebes Regency

Saeful Amin¹, Wahidin², Muhammad Taufiq³, Imron⁴, Yulia Feriska⁵

^{1,2,3,4,5}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhadi Setiabudi, Brebes, Indonesia
e-mail: *¹saefulamin@gmail.com, ²wahidinnaures@gmail.com, ³muhammadtaufiq905@gmail.com,
⁴imcvv111@gmail.com, ⁵yuliaferiska1@gmail.com

Abstract

In line with the development of the Brebes Regency urban area, it is deemed necessary to maximize the use of the available road network so that it can be used optimally in supporting regional development. This study aims to (1) explain the condition of the road network in the urban area of Brebes Regency which has a potential area of natural resources, (2) find a strategy to develop a land transportation network to support the distribution of production in urban areas in the Regency of Brebes. This research was carried out in three sub-districts that were included in the urban area of the regency of Brebes, namely the Ketanggungan District, the prohibition district and the Bulakamba sub-district. The data is analyzed using Location Quotient (LQ) method to find out the region prospects, and methods of SWOT Analysis to determine the strategy for developing urban road networks in the Regency of Brebes. The results of the analysis and discussion show that transportation infrastructure in Brebes Regency, especially in urban areas, the Ketanggungan District road network has a total road length of 43.22 km with good road conditions of 20.15 km, medium length of 11.44 km, lightly damaged 4.5 km and damaged 7.13 km. Based on the results of the LQ analysis of the potential urban area matrix according to the types of food crops, plantations and livestock in the Ketanggungan District, there are 14 types of potential area sub-sectors among the other two sub-districts. Based on the results of the SWOT analysis the development of urban road networks Brebes Regency is in a strategy of strength and opportunity (SO).

Keywords: Location Quotient (LQ), SWOT, Road Network, transportatin

Abstrak

Sejalan dengan pengembangan kawasan perkotaan Kabupaten Brebes, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah. Penelitian ini bertujuan menjelaskan kondisi jaringan jalan dikawasan perkotaan Kabupaten Brebes yang memiliki kawasan potensi sumber daya alam, menemukan strategi pengembangan jaringan transportasi darat untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan perkotaan Kabupaten brebes. Penelitian ini dilakukan pada Tiga Kecamatan yang masuk wilayah perkotaan Kabupaten brebes yaitu Kecamatan ketanggungan, Kecamatan Larangan dan kecamatan Bulakamba. Data dianalisis dengan menggunakan Metode Location Quotient (LQ) untuk mengetahui pontesi wilayah, dan Metode Analisis SWOT untuk menentukan strategi pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Brebes. Hasil analisis dan pembahasan menunjukkan bahwa prasarana transportasi di Kabupaten brebes khususnya wilayah perkotaan jaringan jalan Kecamatan ketanggungan memiliki panjang total jalan 43,22 km dengan kondisi jalan baik sepanjang 20,15 km, sedang sepanjang 11,44 km, rusak ringan 4,5 km dan rusak berat 7,13 km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman pangan, perkebunan dan ternak Kecamatan ketanggungan memiliki 14 jenis sub sektor potensi kawasan terbanyak diantara dua kecamatan lain. Berdasarkan hasil analisis SWOT pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten brebes berada pada strategi kekuatan dan peluang (SO).

Kata Kunci: Location Quotient (LQ), SWOT, jaringan jalan, transportasi

PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang Pembangunan [1]. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia, membentuk jaringan prasarana dan pelayanan [2]. Transportasi khususnya prasarana jaringan jalan merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan. Hal ini berarti bahwa kelemahan sektor transportasi akan menghambat laju pertumbuhan sektor lainnya [3]. Pengembangan prasarana jaringan jalan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kesenjangan antar wilayah. Peningkatan pertumbuhan ekonomi secara langsung berpengaruh terhadap taraf hidup Masyarakat [4]. Dengan adanya peningkatan pertumbuhan ekonomi, pasti akan diikuti oleh pengembangan wilayah yang memungkinkan adanya pendayagunaan sumber daya alam secara optimal [5]. Prasarana jaringan jalan sangat berperan penting dalam menjaga keseimbangan distribusi barang dan jasa [6]. Selain itu juga dapat menekan pengeluaran biaya-biaya transportasi dan produksi dari lokasi-lokasi potensi sumber daya alam ke lokasi-lokasi industri sampai ke konsumen hasil-hasil industri [7].

Prasarana jaringan merujuk pada sistem fisik yang dibangun dan digunakan untuk menghubungkan berbagai lokasi, individu, atau entitas [8], [9]. Ini mencakup segala sesuatu mulai dari jaringan jalan raya, rel kereta api, dan jaringan pipa untuk transportasi, hingga jaringan telekomunikasi, listrik, dan air untuk penyediaan layanan dasar [10]. Prasarana jaringan adalah pondasi dari berbagai aspek kehidupan kita, memungkinkan mobilitas, komunikasi, dan pasokan energi serta sumber daya lainnya [11], [12]. Sebagai contoh, jaringan jalan raya yang luas dan terintegrasi memfasilitasi transportasi darat, sedangkan jaringan telekomunikasi yang canggih menghubungkan orang di seluruh dunia [13], [14]. Kualitas, keandalan, dan keberlanjutan prasarana jaringan berperan kunci dalam pertumbuhan ekonomi dan kualitas hidup masyarakat, dan oleh karena itu, investasi dan pemeliharaan yang baik dalam prasarana jaringan sangat penting untuk memastikan kelangsungan operasional dan perkembangan masyarakat serta perekonomian yang berkelanjutan [15], [16].

Transportasi darat adalah sistem pergerakan barang dan orang yang terjadi di daratan, seperti jalan raya, rel kereta api, dan jalur pipa bawah tanah [17]. Ini adalah salah satu mode transportasi yang paling umum digunakan di seluruh dunia dan sering menjadi tulang punggung sistem transportasi dalam suatu negara atau wilayah [18]. Transportasi darat memiliki peran penting dalam menghubungkan komunitas, memfasilitasi perdagangan, dan mendukung pertumbuhan ekonomi [19]. Meskipun memiliki manfaat besar, tantangan seperti kemacetan lalu lintas, polusi, dan perlunya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan terus menjadi perhatian dalam pengembangan sistem transportasi darat yang lebih efisien dan ramah lingkungan [20].

Transportasi darat melibatkan penggunaan jalan raya untuk kendaraan seperti mobil, truk, sepeda motor, dan sepeda [21]. Jalan raya adalah jaringan jalan yang terdiri dari berbagai jenis, termasuk jalan tol, jalan raya utama, jalan kota, dan jalan pedesaan [22]. Jalan raya memungkinkan pergerakan kendaraan dari satu lokasi ke lokasi lain dengan fleksibilitas yang tinggi [23]. Di kota-kota besar, transportasi darat sering melibatkan sistem transportasi umum seperti bus, trem, dan kereta bawah tanah [24]. Ini adalah cara yang efisien untuk mengangkut banyak orang di dalam kota dan daerah sekitarnya. Transportasi darat diatur oleh berbagai aturan dan peraturan untuk memastikan keselamatan pengguna jalan [25]. Ini termasuk pembatasan kecepatan, peraturan lalu lintas, dan persyaratan kendaraan yang aman [26].

Transportasi darat merujuk pada pergerakan orang dan barang melalui sistem transportasi yang terjadi di daratan, termasuk jalan raya, rel kereta api, dan jalur pipa. Ini adalah salah satu mode transportasi paling umum dan penting di seluruh dunia [27]. Kendaraan darat seperti mobil, bus, truk, dan kereta api digunakan untuk menghubungkan berbagai lokasi, mulai dari perjalanan sehari-hari hingga pengiriman barang melintasi negara atau benua [28]. Transportasi darat memiliki beberapa keunggulan, seperti fleksibilitas dalam mencapai tujuan, kemampuan untuk mengangkut berbagai jenis barang, dan aksesibilitas yang baik ke hampir semua daerah.

Namun, ini juga dihadapkan pada tantangan seperti kemacetan lalu lintas, dampak lingkungan, dan masalah keselamatan [29]. Oleh karena itu, pengembangan dan pengelolaan infrastruktur transportasi darat yang efisien, bersama dengan peningkatan teknologi dan keberlanjutan, penting untuk menjaga sistem transportasi darat berjalan dengan baik dalam upaya mencapai mobilitas yang lebih baik dan transportasi yang lebih berkelanjutan [30].

Kabupaten Brebes memiliki potensi sumber daya alam yang cukup banyak terutama pada beberapa jenis tanaman pertanian maupun tanaman perkebunan [31]. Sejalan dengan pengembangan kawasan perkotaan Kabupaten Brebes, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah [32]. Pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Brebes khususnya dikawasan perkotaan diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas pergerakan yang berorientasi pada distribusi hasil-hasil pertanian yang ada serta bertujuan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat pada sektor pertanian dan perkebunan [33].

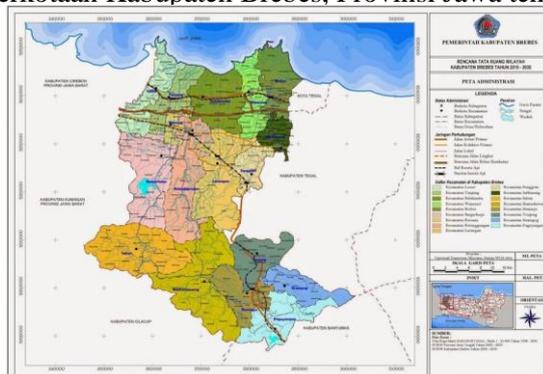
Kondisi jalan yang sebahagian besar mengalami kerusakan mengakibatkan waktu tempuh serta tingkat pelayanan jalan rendah sehingga biaya transportasi menjadi meningkat hal ini menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan terutama dalam hal pemborosan biaya, waktu, bahan bakar, rendahnya tingkat kenyamanan serta rendahnya kinerja ruas jalan itu sendiri [34]. Permasalahan transportasi tersebut dapat terpecahkan bilamana infrastruktur transportasi dibangun dan dipelihara secara terpadu sehingga memberikan manfaat dan dampak yang luas bagi masyarakat [35].

Keterbatasan anggaran pembangunan dan mahalnya pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan serta penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi secara efektif, sesuai kebutuhan yang berdasar pada realitas pola aktivitas, pola bangkitan-tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi wilayah [36].

Transportasi secara efektif adalah upaya untuk menggerakkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara yang paling efisien dan optimal [37]. Hal ini melibatkan penggunaan sumber daya seperti waktu, energi, dan infrastruktur dengan sebaik-baiknya untuk meminimalkan biaya dan dampak lingkungan [38]. Efektivitas transportasi dapat dicapai melalui berbagai metode, termasuk perencanaan rute yang efisien, penggunaan kendaraan yang ramah lingkungan, manajemen lalu lintas yang baik, dan penggunaan teknologi canggih seperti sistem transportasi pintar [39]. Dalam konteks sosial dan ekonomi, transportasi efektif dapat meningkatkan mobilitas masyarakat, mengurangi kemacetan, meningkatkan aksesibilitas, dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan [40].

METODE PENELITIAN

Waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari sampai Maret, penelitian ini dilakukan di wilayah Perkotaan Kabupaten Brebes, Provinsi Jawa tengah.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer dapat diperoleh dari hasil peninjauan langsung dilapangan dan melalui wawancara melalui peninjauan langsung kondisi fisik jalan Perkotaan Kab. Brebes dan dokumentasi jaringan jalan yang dikembangkan. Selain itu dari data hasil kuesioner/wawancara dari para stakeholder yang dianggap memahami persoalan serta dokumentasi kegiatan. Data sekunder yang diperoleh dengan menggunakan studi kepustakaan yang berkaitan dengan rumusan permasalahan. Data ini dapat diperoleh dari berbagai sumber instansi yang terkait dalam mendukung penelitian seperti:

- Data kondisi sistem transportasi, meliputi kondisi jaringan jalan, jumlah dan jenis kendaraan dan sebagainya. Data ini dapat diperoleh pada Dinas Pekerjaan Umum.
- Data hasil Petanian dan perkebunan, data ini diperoleh pada kantor Dinas Pertanian, kantor BPS, kantor Kecamatan dan instansi-instansi yang terkait lainnya.
- Data penduduk, sosial dan ekonomi, data tersebut dapat diperoleh pada kantor BPS, Bappeda, Kantor Kecamatan dan instansi-instansi terkait lainnya serta data-data lain yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

Untuk dapat menemukan permasalahan dalam penelitian ini yang memfokuskan pada potensi kawasan serta jaringan jalan yang melayani pergerakan orang dan barang yang bertujuan guna menunjang kawasan perkotaan Kabupaten Brebes. Untuk dapat menemukan permasalahan dalam penelitian ini yang memfokuskan pada potensi kawasan serta jaringan jalan yang melayani pergerakan orang dan barang yang bertujuan guna menunjang kawasan perkotaan Kabupaten Brebes, olehnya itu dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :

Identifikasi potensi wilayah merupakan identifikasi yang dilakukan untuk melihat potensi sumber daya alam yang dapat dikembangkan dan merupakan kekayaan alam yang dikandung oleh suatu daerah serta dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan daerah. Metode analisis untuk melihat potensi wilayah adalah pendekatan teori basis ekonomi atau sering disebut SLQ (*Sample Location Quotien*).

Rumus perhitungan:

$$LQ = \frac{si}{st}$$

Keterangan:

LQ = Location Quotient

si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kecamatan st Jumlah produksi jenis Komuditas j pada tingkat kecamatan

st = Produksi jenis komoditas j pada tingkat kecamatan

Atau

si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kabupaten st Jumlah produksi jenis Komuditas j pada tingkat kabupaten

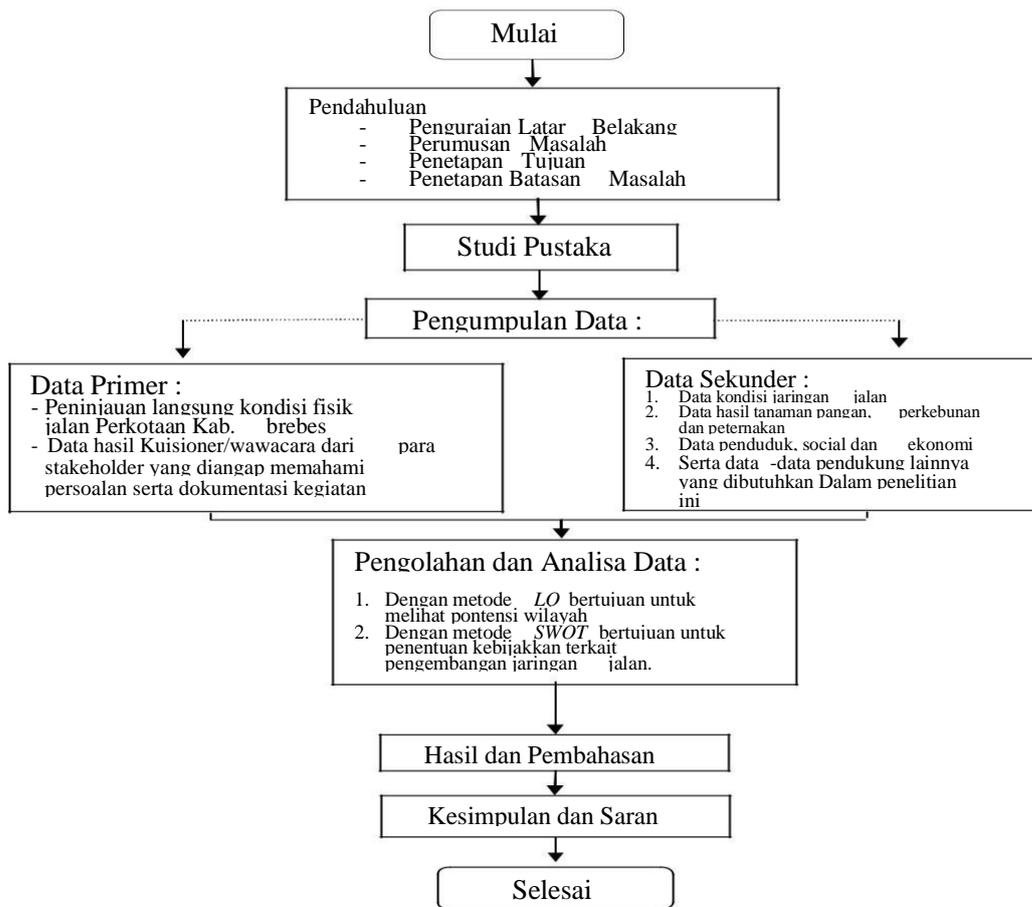
st = Produksi jenis komoditas j pada tingkat kabupaten

Hasil indikasi angka-angka LQ tersebut adalah :

- Jika LQ sektor $i > 1$, artinya sektor i merupakan sektor basis bagi perekonomian di Kawasan Perkotaan Kabupaten Brebes.
- Jika LQ sektor $i < 1$, artinya sektor i bukan merupakan sektor basis bagi perekonomian di Kawasan Perkotaan Kabupaten Brebes.
- Jika LQ sektor $i = 1$, artinya semua sektor yang ada di Kawasan Perkotaan Kabupaten Brebes bukan sektor basis.

Metode analisis ini digunakan untuk memberikan gambaran potensi sumber daya alam wilayah yang dapat dikembangkan dalam kawasan Perkotaan Kabupaten Brebes.

Alu penelitian sebagai berikut:



Gambar 2. Bagan Alur Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kabupaten brebes memiliki luas wilayah daratan ± 1.902,37 km². Kabupaten Brebes terdiri dari 17 Kecamatan yaitu Salem, Bantarkawung, Bumiayu, Paguyangan, Sirampog, Tonjong, Larangan, Ketanggungan, Banjarharjo, Losari, Kersana, Bulakamba, Wanasari, Songgom, Jatibarang, Brebes. Adapun luas wilayah masing-masing Kecamatan yang berada pada lingkaran Adapun luas wilayah masing-masing Kecamatan yang berada pada lingkaran perkotaan Kabupaten Brebes dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 1. Luas Kecamatan yang terdapat dalam Lingkaran Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten Brebes

Kecamatan	Subdistrict	(km ²)	Luas Area (square.km)	Total Persentase Percentage
(1)			(2)	(3)
1 Salem			152.09	9.15
2 Bantarkawung			205.00	12.33
3 Bumiayu			73.69	4.43
4 Paguyangan			104.94	6.31
5 Sirampog			67.03	4.03
6 Tonjong			81.26	4.89
7 Larangan			164.68	9.9
8 Ketanggungan			149.07	8.96
9 Banjarharjo			140.26	8.43

(Saeful Amin, Wahidin, Muhammad Taufiq, Imron, Yulia Feriska)
 Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Darat Kabupaten Brebes

10 Losari	89.43	5.38
11 Tanjung	67.74	4.07
12 Kersana	25.23	1.52
13 Bulakamba	102.93	6.19
14 Wanasari	74.44	4.48
15 Songgom	49.03	2.95
16 Jatibarang	35.18	2.12
17 Brebes	80.96	4.87
Kabupaten Brebes	1 662.96	100

Sumber: Data yang diolah

Dari tabel di atas terlihat bahwa kecamatan yang terluas sampai pada yang terkecil berturut-turut yang berada dalam lingkaran jaringan jalan perkotaan Kabupaten Brebes yaitu Kecamatan Bantarkawung dengan luas wilayah 205,00 Km² dengan presentase 12,33%, Kecamatan Larangan dengan luas wilayah 164,68 Km², dengan presentase 9,9 %, Kecamatan Salem dengan luas wilayah 152,09 Km², dengan presentase 9,15 %, sedangkan Kecamatan yang luas wilayahnya kecil yaitu Kecamatan Songgom dengan luas 49,03 Km² dengan presentase 2,95 %, Kecamatan Jatibarang dengan luas 35,18 Km² dengan presentase 2,12 %, Kecamatan Kersana dengan luas 25,23 Km² dengan presentase 1,52 %, dari total luas wilayah perkotaan Kabupaten Brebes yaitu 1.662,96 Km².

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Brebes tahun 2011-2031 tentang rencana pengembangan jaringan jalan yang ada di Kabupaten Brebes yang masuk dalam wilayah perkotaan sebagai objek penelitian. Jaringan jalan kolektor primer tiga yang menghubungkan secara berdaya guna antar ibu kota Kabupaten sepanjang 35,50 km yaitu ruas jalan tegal-brebes. Jaringan jalan kolektor primer empat yang menghubungkan antara ibu kota Kabupaten dan ibu kota kecamatan yaitu ruas jalan Desa jatibarang-brebes dengan panjang 6,39 km.

Jaringan jalan lokal primer yang menghubungkan pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan yaitu ruas jalan kaligangsa-randusanga dengan panjang 8,30 km. Panjang jalan menurut statusnya Kabupaten Brebes pada tahun 2015 adalah 333,13 Km. Berdasarkan jenis permukaannya, jalan dapat dibedakan menjadi jalan diaspal dan jalan tidak diaspal.

Sedangkan berdasarkan kondisinya jalan dapat dibedakan menjadi kondisi baik, rusak ringan, dan rusak berat. Pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Brebes sebagai gambaran bahwa Kabupaten Brebes terkenal dengan potensi pertanian dan perkebunan yang banyak, maka pemerintah berinisiatif untuk mengembangkan jaringan jalan lingkaran perkotaan yang tadinya jalan lingkaran perkotaan hanya terdapat satu jalur dua lajur, sekarang dikembangkan menjadi dua jalur empat lajur. Adapun peta jaringan jalan yang dikembangkan dapat dilihat pada gambar peta. dibawah ini serta nama ruas masing-masing jalan yang dikembangkan.

Tabel 2. Nama Ruas Jalan dan Panjang Ruas Jalan yang dikembangkan
Lingkaran Perkotaan Kabupaten Brebes

No.	Nama Ruas Jalan	Pangkal Ruas	Akhir Ruas	Kecamatan	Panjang Ruas
1	Sitanggal - Larangan	Pamulihan	Jemasih	Larangan	6,5 km
2	Bulakamba - Banjaratma	Bulakamba	Banjaratma	Bulakamba	2,5 km
3	Ketanggungan - Baros	Ketanggungan	Baros	Ketanggungan	4 km
Jumlah Panjang Ruas					13 km

Sumber: Data yang diolah

Pada tabel tersebut memberikan gambaran bahwa jaringan jalan lingkaran perkotaan di Kabupaten Brebes memiliki panjang total 35,09 km, dengan kondisi jalan beraspal dan kerikil. Kondisi pengembangan jaringan jalan lingkaran perkotaan Kabupaten Brebes yang terdapat di tiga Kecamatan yaitu Kecamatan bulakamba, Kecamatan larangan, Kecamatan

ketanggungan Sebagai objek penelitian adapun gambar kondisi jalannya seperti pada gambar di bawah ini:



Gambar 3. Ruas Jalan Banjaratma – Bulakamba, Kec. Bulakamba



Gambar 4. Ruas Jalan Sitanggal – Larangan, Kec. Larangan



Gambar 5. Ruas Jalan Ketanggungan – Baros, Kec. Ketanggungan

Tabel 3. Panjang dan Jenis Perkerasan Jaringan Jalan pada tiga Kecamatan yang masuk dalam wilayah perkotaan Kabupaten Brebes

No.	Kecamatan	Total Panjang	Jenis Perkerasan		
			Aspal	Beton	Tanah
1	Larangan - Sitanggal Bulakamba	6,5 km	2,5 km	4 km	-
2	Banjaratma Ketanggungan	2,5 km	0,5 km	2 km	-
3	Baros	4 km	1 km	3 km	-
Jumlah		13 km	4 km	9 km	-

Sumber: Data yang diolah

(Saeful Amin, Wahidin, Muhammad Taufiq, Imron, Yulia Feriska)
Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Darat Kabupaten Brebes

Pada tabel panjang dan jenis perkerasan jaringan jalan wilayah yang terdapat pada empat Kecamatan memberikan gambaran bahwa jaringan jalan masih sangat terbatas bila dibandingkan dengan luas wilayah yang berada pada lingkaran perkotaan Kabupaten Brebes dan tentunya memerlukan investasi yang cukup besar dalam pembangunannya. Disamping itu juga terlihat bahwa kondisi jalan yang belum diaspal masih cukup besar, hal tersebut akan berdampak kepada rendahnya aksesibilitas dan mobilitas baik pergerakan orang maupun barang. Juga masih terdapat beberapa pengaruh-pengaruh yang ditimbulkannya, seperti ketidakstabilan harga, tidak terdistribusinya produktifitas hasil produksi dan sebagainya.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kondisi jaringan jalan di kawasan perkotaan Kabupaten Brebes yang memiliki kawasan potensi Sumber Daya Alam terutama di Kecamatan ketanggungan Memiliki panjang total jalan 43,22 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 20,15 Km, sedang sepanjang 11,44 Km, Rusak ringan 4,5 Km dan rusak berat 7,13 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan ketanggungan memiliki 14 jenis Sub Sektor potensi kawasan terbanyak diantara tiga kecamatan lain. Kecamatan bulakamba Memiliki panjang total jalan 24,34 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 10,28 Km, sedang sepanjang 8,56 Km, Rusak ringan 3 Km dan rusak berat 2,5 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan bulakamba memiliki 11 jenis Sub Sektor potensi kawasan. Kecamatan larangan Memiliki panjang total jalan 19,29 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 15 Km, sedang sepanjang 1,29 Km, Rusak ringan 3 Km dan rusak berat 0 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan larangan hanya memiliki 7 jenis Sub Sektor potensi kawasan. Dari hasil analisis SWOT strategi pengembangan jaringan transportasi darat Kabupaten Brebes didapatkan strategi kekuatan dan peluang (SO). Adapun strateginya adalah tersedianya prasarana jalan dan sarana pemasaran hasil produksi pertanian, perkebunan dan peternakan, optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah, dan sinkronisasi kebijakan sector transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian.

SARAN

Adapun saran-saran yang terkait dengan studi pengembangan jaringan jalan Perkotaan Kabupaten Brebes. Diperlukan keseriusan Pemerintah Kabupaten Brebes dalam mengoptimalkan pengembangan jaringan jalan di wilayah Perkotaan Kabupaten Brebes guna menunjang distribusi hasil produksi pertanian dan perkebunan kelokasi pemasaran. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan untuk menganalisis potensi sumber daya alam Kabupaten Brebes secara keseluruhan terkait kondisi jalan dalam hal penentuan kebijakan strategi pengembangan jaringan transportasi darat. Guna menunjang keberhasilan pengembangan jaringan transportasi darat Kabupaten Brebes diperlukan komitmen yang kuat dari pihak yang terkait dalam hal kebijakan, serta perencanaan yang matang dalam bidang transportasi mulai dari perencanaan umum, pengelolaan dan pengendalian prasarana dan sarana transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] M. GilangAlfarizi, Wahidin, and M. Yunus, "Analisis Perbandingan RAB Metode SNI dan BOW Jalan Rigid Desa Banjarharjo," *Infratech Build. J.*, pp. 61–66, 2020.
- [2] W. Diantoro, "Studi Mengenai Persepsi Masyarakat terhadap Kegiatan Pembangunan Jalan Desa di Banjarlor Kabupaten Brebes," *Tesis Univ. Islam Sultan Agung Semarang*, 2020, [Online]. Available: <https://eje.bioscientifica.com/view/journals/eje/171/6/727.xml>
- [3] D. Irawan, A. L. Nurdin, A. Khamid, and Y. Feriska, "Model Analisis Pelaksanaan Proyek dengan Metode Critical Path Method (CPM) dan Metode Crashing (Study Kasus pada Pelaksanaan Pekerjaan Peningkatan Jalan Kebandingan – Gembongdadi , Kecamatan Kramat , Kabupaten Tegal) Project Implementation Analysis Mo," *Infratech*

- Build. J.*, vol. 1, no. 2, pp. 96–102, 2020.
- [4] Wahidin, “Analisis Laju Sedimentasi dan Konservasi di Hulu Waduk Malahayu,” *Infratech Build. J.*, pp. 29–35, 2020.
- [5] A. Hamid and A. Sodikin, “Identifikasi Kerusakan Jalan pada Jalan Larangan Pamulihan Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, pp. 21–28, 2020.
- [6] A. Hamid and H. Wildan, “Perencanaan Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) Untuk Peningkatan Ruas Jalan Brebes –Jatibarang Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 1, pp. 1–10, 2020.
- [7] W. Sulistiyo, Wahidin, and Imron, “Pelaksanaan Pembangunan Rumah Layak Huni di Desa Cikuya,” *Infratech Build. J.*, pp. 68–73, 2020.
- [8] I. Nabawi, Y. Feriska, and W. Diantoro, “Analisis Dampak Kerusakan Jalan terhadap Pengguna Jalan dan Lingkungan di Ruas Jalan Pebatan - Rengaspendawa Brebes Impact Analysis of Road Damage on Road Users and the Environment on Jalan Pebatan - Rengaspendawa Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 28–34, 2021.
- [9] U. Udin, A. Khamid, M. Taufiq, and D. D. Apriliano, “Optimasi Debit Air Saluran Irigasi pada Bendung Sungapan Kecamatan Pemalang Kabupaten Pemalang Studi Kasus Saluran Induk Simangu 844 , 74 Ha Optimization of Water Discharge of Irrigation Canals at Sungapan Weir , Pemalang District , Pemalang Regency Case ,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 42–48, 2021.
- [10] M. G. Alfarizi and Wahidin, “Analisis Tingkat Kerusakan Jalan Akibat Volume Kendaraan pada Perkerasan Rigid di Ruas Jalan Pantura Tegal - Pemalang Kabupaten Tegal Analysis of the Level of Road Damage Due to Vehicle Volume on Rigid Pavement on Jalan Pantura Tegal - Pemalang Kabupaten,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 7–13, 2021.
- [11] H. Wibowo, Y. Feriska, A. L. Nurdin, D. D. Apriliano, and M. Yunus, “Studi Kelayakan Investasi Properti Pembangunan Perumahan Griya Sengon Indah 3 di Desa Sengon Kecamatan Tanjung Feasibility Study of Property Investment in Griya Sengon Indah 3 Housing Development in Sengon Village , Tanjung District,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 49–55, 2022.
- [12] S. Azhari, Y. Feriska, A. L. Nurdin, and D. D. Apriliano, “Studi Implementasi Pemakaian Kalsifloor Pengganti Cor Beton pada Bangunan Gedung RSIA Permata Insani Kabupaten Brebes Study on the Implementation of the Use of Calcifloor Substitute for Cast Concrete in the Building of Rsia Permata Insani Building , Brebe,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 56–64, 2021.
- [13] A. Khamid, Y. Feriska, and W. Diantoro, “Analisis Kinerja Lalu Lintas Simpang Tiga Tak Bersinyal (Studi Kasus Simpang Tiga Jalan Raya Klampok Km 180 + Ruas Jalan Klampok - Banjartama , Kabupaten Brebes) Traffic Performance Analysis of Simpang Tiga Tak Bersignal (Case Study of Simpang Tiga Jalan,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 35–41, 2021.
- [14] B. S. Pangestu and Wahidin, “Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Trotoar di Kota Tegal (Studi Kasus Jalan RA Kartini Kota Tegal) Study on Pedestrian Comfort on Sidewalk Utilization in Tegal City (Case Study of RA Kartini Street , Tegal City),” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 22–27, 2021.
- [15] Sultoni and Wahidin, “Perencanaan Sistem Drainase Perumahan Sapphire Regency Desa Pulosari Kecamatan Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 1, pp. 43–51, 2020.
- [16] S. Fuaddi and Wahidin, “Studi Perbandingan Harga Satuan Pekerjaan Proyek Pembangunan Gedung Puskesmas Kedungbanteng dengan Metode Analisa Bow, SNI, dan Lapangan Comparative Study of Unit Price of Work Project Construction of Kedungbanteng Puskesmas Building with Bow, SNI, and Fi,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 14–21, 2021.
- [17] W. Sulistiyo and W. Wahidin, “Pelaksanaan Pembangunan Rumah Layak Huni di Desa Cikuya: Pelaksanaan Pembangunan Rumah Layak Huni di Desa Cikuya,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, 2020.
- [18] A. Khamid and A. Sodikin, “Identifikasi Kerusakan Jalan pada Jalan Larangan Pamulihan

- Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, 2020.
- [19] G. R. F.G, Wahidin, and M. Taufiq, “Perencanaan Pembangunan Drainase di Desa Ciawi Kecamatan Banjarharjo Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, pp. 52–60, 2020.
- [20] G. R. FG and W. Wahidin, “Perencanaan Pembangunan Drainase di Desa Ciawi Kecamatan Banjarharjo Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, 2020.
- [21] W. S. N. Wahidin, “Perencanaan Sistem Drainase Perumahan Sapphire Regency Desa Pulosari Kecamatan Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 1, pp. 43–51, 2020.
- [22] Justiansyah, A. Khamid, and M. Taufiq, “Analisis Kondisi Permukaan Pekerjaan Jalan Desa Cikakak Dengan Metode PCI dan RCI,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [23] R. B. Saputra, Abdul Khamid, and Imron, “Perencanaan Sistem Drainase Berwawasan Lingkungan (Eco-Drainage) di Desa Tiwulandu,” *Infratech Build. J.*, pp. 62–67, 2020.
- [24] G. A. N. Wahidin, “Analisis Laju Sedimentasi dan Konservasi di Hulu Waduk Malahayu,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 1, pp. 29–35, 2020.
- [25] A. S. Amani and C. Buana, “Prioritas Penanganan Kerusakan Jalan di Jalan Provinsi di Daerah Surabaya Selatan Ditinjau dari Tingkat Kerusakan Jalan dan Segi Ekonomi,” *J. Tek. ITS*, vol. 8, no. 2, pp. 8–13, 2020, doi: 10.12962/j23373539.v8i2.48145.
- [26] M. G. Alfarizi, W. Wahidin, and M. Yunus, “Analisis Perbandingan RAB Metode SNI dan Bow Jalan Rigid Desa Banjarharjo,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, 2020.
- [27] A. Nurfajar, Y. Feriska, and M. Yunus, “Perencanaan Perbaikan Jalan Desa Tegalreja,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [28] Wahidin, Imron, and Y. Feriska, “Perencanaan Jembatan Prestessed Sungai Cijalu Kabupaten Cilacap,” *Infratech Build. J.*, 2020.
- [29] Wahidin, “Perencanaan Biaya Pengadaan Sumur Bor dalam untuk Distribusi Air Bersih di Desa Cigadung,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [30] H. Kurniawan, Abdul Khamid, and D. D. Apriliano, “Evaluasi dan Rencana Pengembangan Sistem Drainase di Kota Tegal (Studi Kasus di Kecamatan Tegal Barat),” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [31] Y. Feriska and A. Unaesih, “Pengaruh Beban Kendaraan terhadap Kerusakan Jalan Pada Ruas Jalan Pebatan - Rengaspendawa di Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 2, pp. 36–42, 2020.
- [32] A. Khamid, “Sedimentation Handling Model of Sediment Reservoir on Darma Reservoir Das Cimanuk–Cisanggarung Kuningan Regency,” in *International Conference on Coastal and Delta Areas*, 2017, pp. 276–284.
- [33] S. F. Podungge, “Analisis Karakteristik Lalu Lintas pada Simpang Empat Tak Bersinyal (Studi Kasus Simpang Jl. Jendral Sudirman dan Jl. Dewi Sartika di Kota Gorontalo),” *Radial J. Perad. Sains Rekayasa dan Teknol.*, vol. 2, no. 1, pp. 32–37, 2014.
- [34] Wahidin and Windy, “Perencanaan Sistem Drainase Perumahan Sapphire Regency Desa Pulosari Kecamatan Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, pp. 43–51, 2020.
- [35] A. Khamid and H. Wildan, “Perencanaan Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) untuk Peningkatan Ruas Jalan Brebes–Jatibarang Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, 2020.
- [36] L. Nurdin and D. A. A. G, “Evaluasi dan Perbaikan Sistem Drainase Serta Pengendalian Banjir Perkotaan (Studi Kasus Limbangan Wetan, Limbangan Kulon, Kelurahan Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 01, pp. 11–20, 2020.
- [37] S. Fuaddi and A. Khamid, “Perencanaan Pembangunan Jalan Usaha Tani di Desa Cikakak Kecamatan Banjarharjo,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [38] Wahidin, “Analisis Faktor Penyebab Kerusak Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Desa Cikakak),” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [39] S. Azhari, “Perencanaan Peningkatan Jalan Rigid Pavement pada Ruas Jalan Dusun Longkrang Desa Banjarharjo,” *Infratech Build. J.*, vol. 2, no. 1, pp. 103–111, 2021.
- [40] S. D. Wahyuni, “Perencanaan Penampungan Air Bersih di Desa Cigadung Kecamatan Brebes Kabupaten Brebes: Perencanaan Penampungan Air Bersih di Desa Cigadung Kecamatan Brebes Kabupaten Brebes,” *Infratech Build. J.*, vol. 1, no. 2, pp. 112–117, 2020.