

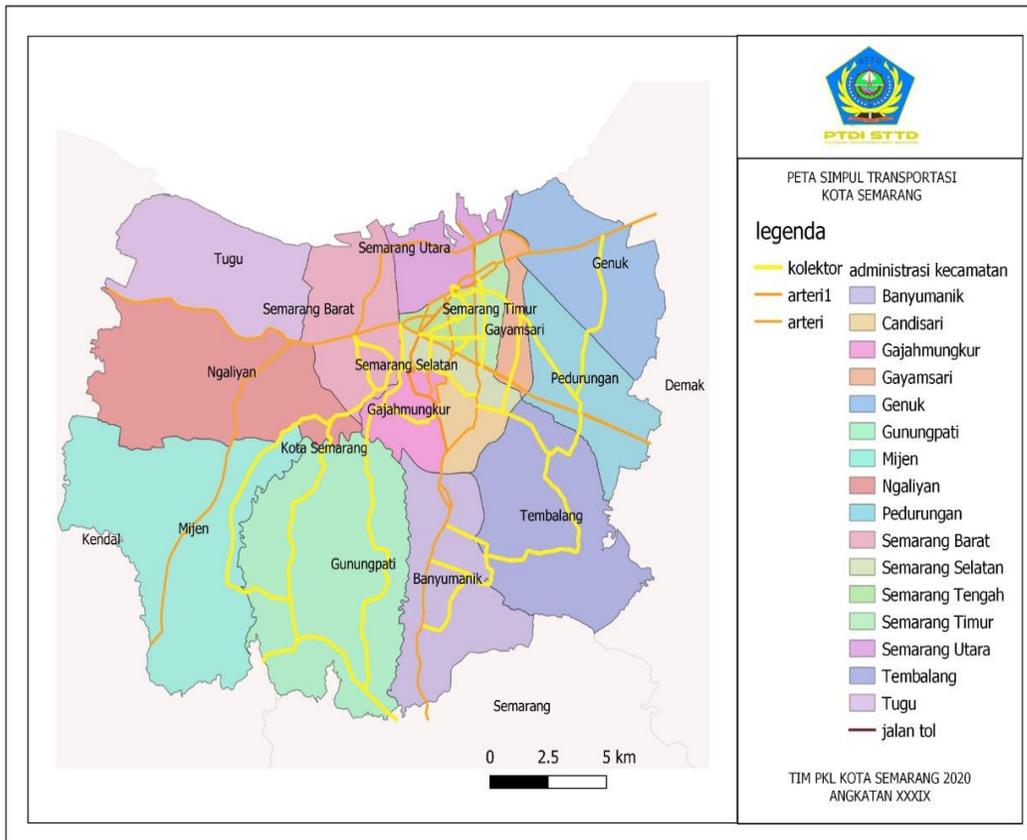
## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **II.1 Kondisi Transportasi**

Kota Semarang merupakan Ibukota Provinsi Jawa Tengah, berada pada perlintasan Jalur Jalan Utara Pulau Jawa yang menghubungkan Kota Surabaya dan Kota Jakarta. Secara geografis, terletak diantara  $109^{\circ} 35'$  –  $110^{\circ} 50'$  Bujur Timur dan  $6^{\circ} 50'$  –  $7^{\circ} 10'$  Lintang Selatan. Kota Semarang memiliki posisi geostrategis karena berada pada jalur lalu lintas ekonomi pulau Jawa, dan merupakan koridor pembangunan Jawa Tengah yang terdiri dari empat simpul pintu gerbang yakni koridor pantai Utara; koridor Selatan ke arah kota-kota dinamis seperti Kabupaten Magelang, Surakarta yang dikenal dengan koridor Merapi-Merbabu, koridor Timur ke arah Kabupaten Demak/Grobogan; dan Barat menuju Kabupaten Kendal. Dalam perkembangan dan pertumbuhan Jawa Tengah, Semarang sangat berperan terutama dengan adanya pelabuhan, jaringan transport darat (jalur kereta api dan jalan) serta transport udara yang merupakan potensi bagi simpul transportasi Regional Jawa Tengah dan Kota Transit Regional Jawa Tengah. Posisi lain yang tak kalah pentingnya adalah kekuatan hubungan dengan luar Jawa, secara langsung sebagai pusat wilayah nasional bagian tengah.

Kota Semarang memiliki luas  $373,70 \text{ km}^2$  dengan jumlah penduduk pada tahun 2019 sebesar 1.674.358 jiwa. Kota Semarang terbagi menjadi 16 Kecamatan dan 177 Kelurahan.



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kota Semarang 2020

**Gambar II. 1** Peta Wilayah Administrasi Kota Semarang

Transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan suatu wilayah. Transportasi diyakini sebagai salah satu faktor utama dari penciptaan iklim investasi yang kondusif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Sistem transportasi dan logistik yang efisien merupakan hal yang penting dalam menentukan keunggulan kompetitif dan juga terhadap pertumbuhan kinerja perdagangan nasional dalam ekonomi global. Jaringan urat nadi perekonomian akan sangat tergantung pada sistem transportasi yang handal dan efisien, yang dapat memfasilitasi pergerakan barang dan penumpang di berbagai wilayah di Indonesia. Prasarana transportasi dan komunikasi yang bagus akan memperlancar proses pembangunan. Prasarana yang memadai akan

memangkas berbagai biaya tambahan yang dikeluarkan dalam proses berjalannya pembangunan. Angkutan dan jalan merupakan prasarana utama untuk terciptanya transportasi yang baik. Pengelolaan prasarana jalan dalam suatu wilayah tidak mutlak menjadi wewenang pemerintah di mana jalan tersebut berada. Ada pembagian pengelolaan jalan antara pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten/kota.

#### II.1.1 Kondisi lalu lintas jalan

Keseimbangan jaringan transportasi pada umumnya terdorong oleh adanya suatu kebutuhan, oleh sebab itu untuk mengembangkan kapasitas dan jangkauan jaringan transportasi, yang ada maka sistem jaringan jalan di Kota Semarang menganut pola grid. Dengan pola grid menunjukkan pola jalan yang memiliki banyak persimpangan dan aksesibilitas yang tinggi dikarenakan banyaknya alternatif jalan yang menjadi pilihan. Pola jaringan jalan grid ini yang menyebabkan penyebaran lalu lintas merata pada seluruh kawasan. Menurut data yang ada, panjang seluruh ruas jalan yang ada di Kota Semarang adalah 294,38 km, dengan lebar bervariasi antara 3 – 11 meter, yang terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota. Apabila dilihat dari karakteristik pelaku perjalanan, persentase pemilihan moda di Kota Semarang juga ikut mempengaruhi kondisi lalu lintas jalan di Kota Semarang. Menurut hasil analisis Tim PKL Kota Semarang tahun 2020, persentase pemilihan moda pelaku perjalanan di Kota Semarang didominasi oleh kendaraan pribadi mobil sebesar 24% dan sepeda motor sebesar 58%. Sedangkan di sisi lain pengguna angkutan umum hanya sebesar 15% dari total pelaku perjalanan di Kota Semarang. Adapun secara lengkap, persentase pemilihan moda dapat dilihat pada **Gambar II.2** berikut ini.



Sumber: *Tim PKL Kota Semarang 2020*

**Gambar II. 2** Grafik Presentase Pemilihan Moda di Kota Semarang

Pada gambar diagram di atas menunjukkan bahwa masyarakat Kota Semarang lebih memilih menggunakan moda sepeda motor dalam melakukan perjalanan. Persentase pemilihan moda sepeda motor ditunjukkan dengan persentase sebesar 58%, serta pemilihan moda mobil pribadi sebesar 24%. Sedangkan persentase untuk pemilihan moda angkutan umum di Kota Semarang sebesar 15%.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistika Kota Semarang, dalam 5 tahun telah terjadi peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor yang cukup tinggi. Dari tahun 2015 hingga tahun 2019 rata-rata peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Semarang adalah 5% setiap tahunnya. Hal ini tentunya mengakibatkan kendaraan pribadi semakin berdampak signifikan terhadap kondisi lalu lintas jalan di Kota Semarang. Apabila ditilik dari segi pengguna angkutan umum, karakteristik pengguna angkutan umum di Kota Semarang didominasi oleh keperluan bekerja dan sekolah. Berdasarkan hasil survei Tim PKL Kota Semarang 2020 sebesar 85% pengguna angkutan umum di Kota

Semarang memilih untuk berjalan kaki sebagai moda dalam menjangkau atau mencapai tempat pemberhentian angkutan umum terdekat. Selain itu pengguna angkutan umum di Kota Semarang lebih memilih untuk menunggu angkutan di tempat pemberhentian angkutan umum seperti halte.

### II.1.2 Sarana Angkutan Umum

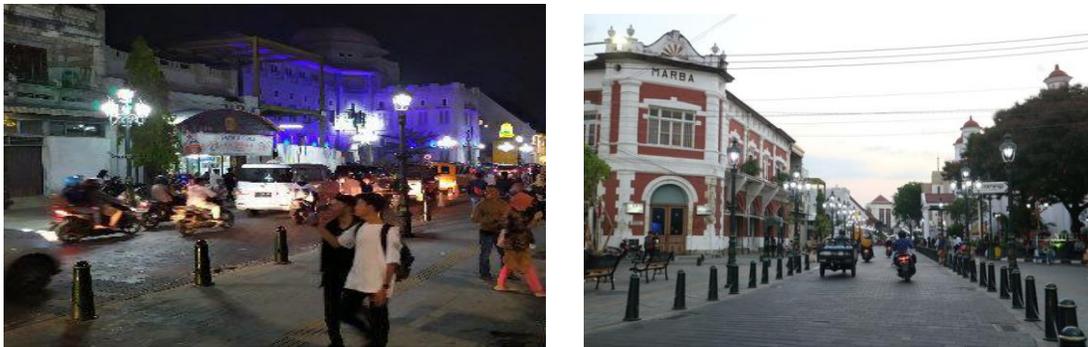
Untuk meningkatkan aksesibilitas dan kemudahan bergerak bagi warga maka ditetapkan jaringan trayek angkutan umum di Kota Semarang. Jaringan trayek angkutan umum ditetapkan secara menyebar ke seluruh penjuru kota sehingga pertumbuhan ekonomi dapat berjalan merata. Sistem angkutan umum di Kota Semarang terdiri dari 2 (dua) jenis pelayanan, yaitu trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur. Untuk angkutan umum trayek tetap dan teratur terdiri dari trayek angkutan umum massal berbasis jalan, feeder, angkutan perkotaan dan trayek angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP). Sedangkan angkutan umum tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur yang melayani wilayah Kota Semarang adalah angkutan taksi, angkutan sewa, dan ojek.

## II.2 Kondisi Wilayah Kajian

Pasar Johar merupakan salah satu pasar tradisional terbesar di Kota Semarang yang terletak di kelurahan Kauaman kecamatan Semarang Tengah. Berada pada kawasan pusat kota serta dekat dengan kawasan wisata Kota Lama menjadikan kawasan ini potensial untuk dikembangkan lebih lanjut. Pada kawasan ini, didominasi aktivitas komersial/perdagangan dengan beberapa guna lahan permukiman meliputi beberapa ruas jalan. Pasar Johar berada satu lokasi utama yaitu di ruas jalan K.H. Agus Salim. Tingginya aktivitas lalu lintas dan kegiatan jual beli menyebabkan beberapa ruas jalan yang berada di sekitar Pasar Johar dan kawasan Kota Lama terdampak.



**Gambar II. 3** Kawasan Pasar Johar



**Gambar II. 4** Kawasan Kota Lama

Tingginya pergerakan pusat kota sehingga pemerintah Kota Semarang menerapkan kebijakan system satu arah di beberapa ruas jalan, termasuk di kawasan Pasar Johar dan Kota Lama Semarang. Diterapkannya kebijakan system satu arah bertujuan untuk mengurangi konflik yang terjadi pada kawasan tersebut namun, masih dapat dikatakan kurang mampu menampung volume kendaraan pada jam sibuk serta ditambah lagi dengan adanya parkir *on street* di sepanjang jalan, Pedagang yang berjualan di bahu jalan dan

trottoar sehingga hambatan samping yang tinggi menyebabkan kurang efektifnya kinerja lalu lintas sekitarnya.

Ruas Jalan Pemuda, Jalan Imam Bonjol , Jalan Kolonel Sugiono, Jalan Tawang, Jalan M.T. Haryono, Jalan Letjen Suprpto dan Jalan Pattimura merupakan jalan yang diterapkan kebijakan system satu arah dengan pergerakan manusia dan kendaraannya yang cukup besar. Sedangkan simpang yang terdapat di kawasan Pasar Johar dan Kota lama yaitu 5 simpang. 2 Simpnagn APILL, 2 simpang *Uncontrolled* dan 1 bundaran. kawasan Pasar Johar dan Kota Lama dilalui oleh beberapa ruas jalan Arteri dan Kolektor. Jalan yang terpengaruh oleh kegiatan kawasan meliputi:

1. Jalan K.H. Agus Salim,
2. Jalan Pemuda I
3. Jalan Pemuda II
4. Jalan Imam Bonjol I
5. Jalan Imam Bonjol II
6. Jalan Kolonel Sugiono I
7. Jalan Kolonel Sugiono II
8. Jalan Tawang,
9. Jalan Pengapon,
10. Jalan M.T Haryono I
11. Jalan M.T Haryono II
12. Jalan Pattimura,
13. Jalan Letjen Suprpto.
14. Jalan Cendrawasih I
15. Jalan Cendrawasih II

Untuk persimpangan yang terpengaruh dari kegiatan pasar terdiri dari 5 simpang apil dan 1 bundaran.

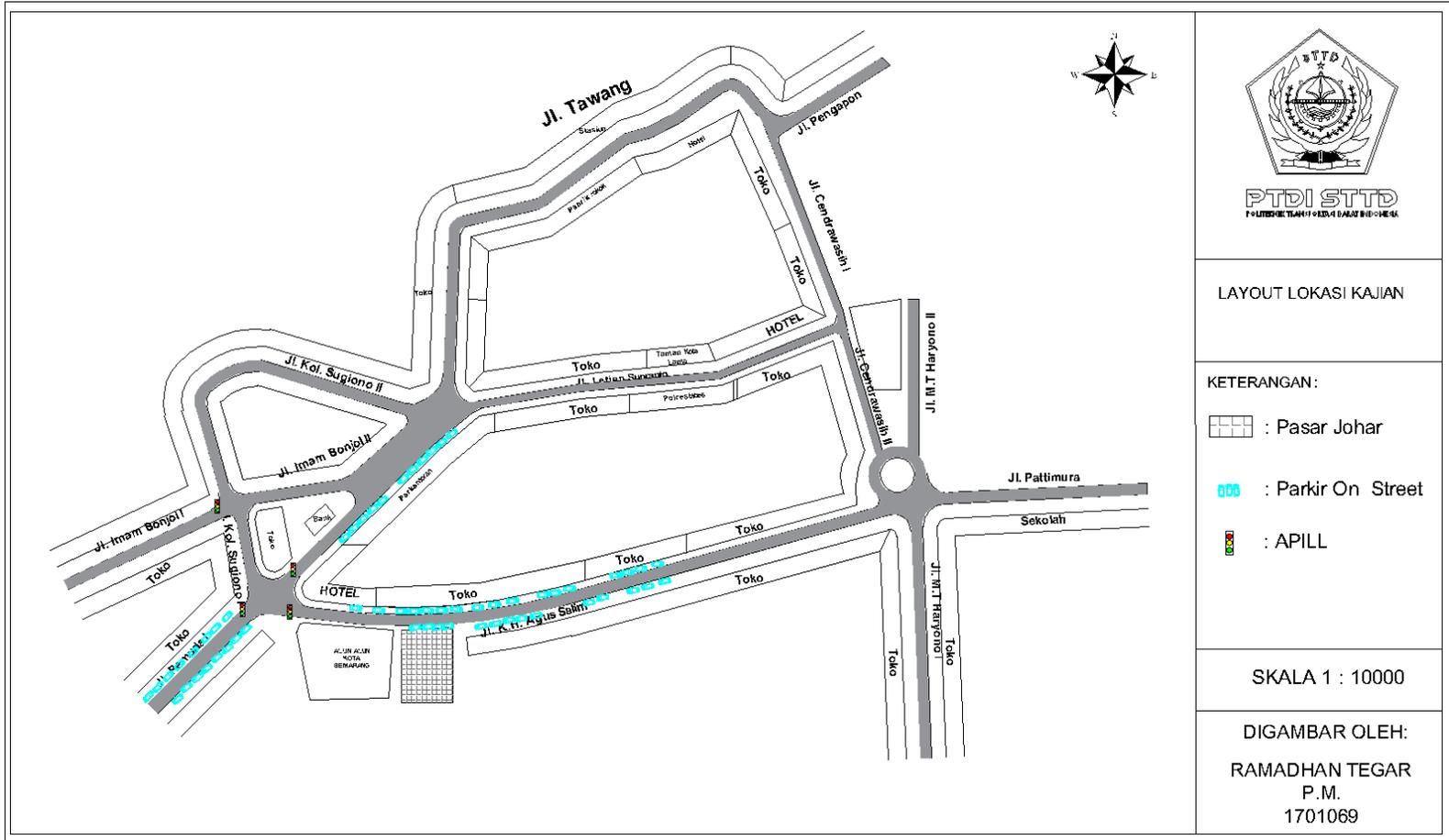
1. Simpang K.H. Agus Salim – Pattimura
2. Simpang Pemuda – K.H Agus Salim
3. Simpang Pengapon - Tawang

4. Simpang Cendrawasih – Letjen Suprpto
5. Simpang Imam Bonjol – Kolonel Sugiono

Tata guna lahan kawasan Pasar Johar dan kawasan Kota Lama Kota Semarang merupakan tempat ibadah, Wisata, pusat perbelanjaan , hingga penginapan/hotel. Serta juga terdapat Stasiun Tawang di ruas Jalan Tawang. Secara umum fungsi sebaran penggunaan lahan di kawasan Pasar Johar dan Kota Lama Semarang adalah sebagai berikut:

**Tabel II. 1** Tata guna lahan wilayah kajian

No	Tata Guna Lahan	Nama Jalan
1	Pertokoan/Mall	K.H Agus Salim, M.T.Haryono II, Kolonel Sugiono, Pemuda II, Imam Bonjol II, Ronggowarsito
2	Hotel	M.T.Haryono II, K.H. Agus Salim, Letjen Suprpto
3	Wisata	Letjen Suprpto,
4.	Stasiun	Tawang
5	Peribadatan	M.T Haryono II, Pengapon



**Gambar II. 5** Gambar Wilayah Kajian

Jenis kendaraan yang melintas pada kawasan Pasar Johar dan Kota Lama meliputi kendaraan pribadi, angkutan umum, dan kendaraan barang (*pick up*, truk kecil, dan truk sedang). Volume lalu lintas di kawasan Pasar Johar mengalami puncaknya pada pagi hari. Banyaknya jumlah kendaraan yang melintas maupun parkir di badan jalan menyebabkan lalu lintas di kawasan pasar terhambat.

Parkir *on street* di kawasan Pasar Johar dan Kota Lama tersebar di beberapa titik, hal ini dikarenakan fasilitas parkir yang kurang memadai. Terdapat juga pelanggaran parkir di badan jalan di beberapa titik yang menghambat kinerja lalu lintas.

Kondisi parkir kawasan Pasar Johar dan kawasan Kota Lama seperti yang dijelaskan di atas dapat dilihat pada Gambar **II.5**



**Gambar II. 6** Parkir di Badan Jalan