

388-4

MUJ

i.

1994



LAPORAN HASIL PENELITIAN

Judul :

IDENTIFIKASI POLA PERGERAKAN DI KOTA SEMARANG

Disusun oleh :

TIM PENELITIAN

FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS DIPONEGORO
1994

**Dibiayai oleh DIP Proyek Operasi dan Perawatan Fasilitas
Universitas Diponegoro Nomor : 172 A / PT09 . OP / A / 1993**

2 Agustus 1993

LAPORAN AKHIR HASIL PENELITIAN

1. a. Judul Penelitian : Identifikasi Pola Pergerakan di kota Semarang
b. Macam Penelitian : Pengembangan
c. Kategori Penelitian : Penelitian untuk menunjang Pembangunan
2. Kepala Proyek Penelitian :
a. Nama Lengkap dan gelar : Ir. Eko Mujihartono, MSP
b. Jenis Kelamin : Laki-laki
c. Golongan pangkat dan NIP : III A / 131 764 879
d. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli Madya
e. Fakultas / Jurusan : Teknik / Teknik Sipil
f. Bidang Ilmu : Teknik
3. Susunan Tim Peneliti : Ir. Eko Mujihartono, MSP
Ir. Joko Siswanto, MSP
Ir. Mochtar Hadiwidodo
Ir. Syafrudin, CES
Ir. Wahyudi Kushardjoko
4. Lokasi Penelitian : Kotamadia Semarang
5. Lama Penelitian : 6 (enam) bulan.
6. Biaya Penelitian : Rp. 1.500.000,-
(Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah)
7. Dibiayai melalui Proyek : Operasi dan Perawatan Fasilitas Universitas Diponegoro
Anggaran Tahun 1993 / 1994

Semarang, Maret 1994

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Diponegoro,

Kepala Proyek Penelitian,

(Prof. Ir. Eko Budihardjo, MSc)

(Ir. Eko Mujihartono, MSP)

NIP. 130 354 860

NIP. 131 764 879



Mengetahui,
Kepala Lembaga Penelitian
Universitas Diponegoro,

(Prof. Budhi Darmojo)

NIP. 130 431 357

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah kehadlirat Tuhan Yang Maha Esa atas selesainya penelitian ini. Penelitian ini terlaksana atas adanya bantuan Dana DIP Proyek Operasi dan Perawatan Fasilitas Universitas Diponegoro Nomor : 172 A/ PT09.OP/ A / 1993, tertanggal 2 Agustus 1993.

Adapun masalah yang dicoba untuk ditelaah adalah di bidang transportasi perkotaan dengan judul Identifikasi Pola Pergerakan di Kota Semarang.

Identifikasi pola pergerakan penduduk di kota Semarang ini akan ditinjau dari lingkungan makro. Adapun Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam lingkungan makro di antaranya ; kegiatan perangkutan yang terjadi di kota Semarang, yang meliputi tinjauan terhadap karakteristik sosial ekonomi penduduk, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan, pola pergerakan penduduk, dan kebijakan Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadia Semarang di bidang perangkutan.

Tujuan pembahasan dalam bab ini adalah untuk melihat pengaruh dari faktor-faktor tersebut di atas terhadap pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang, yang hasil akhirnya diharapkan dapat mengidentifikasi sistem jaringan jalan yang ada di kota Semarang.

Kami sadar bahwa apa yang tertulis dalam penelitian ini masih jauh dari sempurna, baik dalam sistematika maupun isinya. Untuk itu kritik yang sifatnya membangun sangat diharapkan demi sempurnanya tulisan ini.

Akhirnya semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Amien.

Semarang, Maret 1994
Penulis

RINGKASAN PENELITIAN

Kotamadya Dati II Semarang sebagai ibukota Jawa Tengah mempunyai kedudukan yang sangat penting dalam perekonomian baik dalam lingkup nasional maupun regional. Dalam lingkup nasional, kota Semarang terletak pada jalur perangkutan nasional yang merupakan potensi dalam mendukung perkembangan kegiatan sosial ekonomi penduduk. Dalam lingkup regional Jawa Tengah, kota Semarang menjadi pusat pertumbuhan utama bagi daerah belakangnya, seperti; Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, dan Purwodadi (KEDUNGSAPUR). Keadaan ini menyebabkan adanya kecenderungan penduduk dari daerah sekitarnya (KEDUNGSAPUR) untuk melakukan urbanisasi ke dalam kota Semarang, sehingga mengakibatkan meningkatnya jumlah penduduk Kotamadya Dati II Semarang.

Peningkatan jumlah penduduk dan perkembangan ekonomi tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan pergerakan penduduk. Dan selanjutnya hal tersebut menyebabkan kebutuhan ruang juga semakin bertambah, yang menuntut ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan yang memadai.

Sementara itu, pola perkembangan kota Semarang yang ada telah mengakibatkan fungsi dan peranan jalur jalan yang ada menjadi kabur/ bias, yang lebih lanjut menyebabkan makin peliknya pola pergerakan di kota Semarang.

Pola pergerakan yang pelik ini dapat menimbulkan persoalan lalu-lintas. Oleh karena itu, pendekatan terhadap pola pergerakan di kota Semarang dilakukan dengan mengidentifikasi faktor-faktor seperti; karakteristik sosial ekonomi penduduk, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan, serta pola pergerakan penduduk. Dengan pendekatan tersebut, maka diharapkan dapat ditemukannya sistem jaringan jalan yang sesuai dengan pola pergerakan yang terjadi di Kotamadya Dati II Semarang.

SUMMARY

Semarang, the capital of central Java has a very significant position in the economical aspect, either in the regional or national scope.

In the national, Semarang situates on the national transportation that potensially supported urban development as shown as development of urban economical and social. In the regional, Semarang is the centre of the main development for the hinterlands area, such as; Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, and Purwodadi (KEDUNGSAPUR). This situation becomes the tendency of population around KEDUNGSAPUR area to urbanize to Semarang. So that it will increase the population in Semarang City.

The effect of populations growth and economic development have caused increasing trip of population. However, that will also increase the urban spaced requirement, and finally the feasible urban infrastructures must be available.

Meanwhile, the existing pattern growth of Semarang has caused biased of the road function and get complexity of trip pattern in Semarang.

The Complexity of trip pattern in Semarang could effect the traffic problems. So that, the technical approach planning to the trip pattern in Semarang can be solved by identification of urban services, such as; sosial-economic karakteristik, land use, urban infrastructures and population trip pattern it's self.

Hence, by using this approach system can be found road system that adjusted with occuring trip pattern in Semarang.

RINGKASAN PENELITIAN

Kotamadya Dati II Semarang sebagai ibukota Jawa Tengah mempunyai kedudukan yang sangat penting dalam perekonomian baik dalam lingkup nasional maupun regional. Dalam lingkup nasional, kota Semarang terletak pada jalur perangkutan nasional yang merupakan potensi dalam mendukung perkembangan kegiatan sosial ekonomi penduduk. Dalam lingkup regional Jawa Tengah, kota Semarang menjadi pusat pertumbuhan utama bagi daerah belakangnya, seperti; Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, dan Purwodadi (KEDUNGSAPUR). Keadaan ini menyebabkan adanya kecenderungan penduduk dari daerah sekitarnya (KEDUNGSAPUR) untuk melakukan urbanisasi ke dalam kota Semarang, sehingga mengakibatkan meningkatnya jumlah penduduk Kotamadya Dati II Semarang.

Peningkatan jumlah penduduk dan perkembangan ekonomi tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan pergerakan penduduk. Dan selanjutnya hal tersebut menyebabkan kebutuhan ruang juga semakin bertambah, yang menuntut ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan yang memadai.

Sementara itu, pola perkembangan kota Semarang yang ada telah mengakibatkan fungsi dan peranan jalur jalan yang ada menjadi kabur/ bias, yang lebih lanjut menyebabkan makin peliknya pola pergerakan di kota Semarang.

Pola pergerakan yang pelik ini dapat menimbulkan persoalan lalu-lintas. Oleh karena itu, pendekatan terhadap pola pergerakan di kota Semarang dilakukan dengan mengidentifikasi faktor-faktor seperti; karakteristik sosial ekonomi penduduk, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan, serta pola pergerakan penduduk. Dengan pendekatan tersebut, maka diharapkan dapat ditemukannya sistem jaringan jalan yang sesuai dengan pola pergerakan yang terjadi di Kotamadya Dati II Semarang.

DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
Halaman Judul.....	i
Lembar Pengesahan.....	ii
Kata Pengantar.....	iii
Ringkasan Penelitian.....	iv
Summary.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR DIAGRAM/ SKEMA.....	ix
DAFTAR PETA.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tinjauan Pustaka.....	2
1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Metode Pendekatan.....	8
1.5 Sistematika Pembahasan.....	11

BAB II POLA PERGERAKAN PENDUDUK DI KOTA SEMARANG

2.1 Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk.....	13
2.2 Tata Guna Lahan.....	17
2.3 Jaringan Jalan Kota Semarang.....	21
2.3.1 Pola Jaringan Jalan.....	22
2.3.2 Klasifikasi Fungsi Jalan.....	24
2.3.3 Kondisi Fisik Jaringan Jalan.....	26

2.4 Sarana Perangkutan.....	28
2.4.1 Angkutan Umum Penumpang.....	30
2.4.2 Terminal.....	31
2.5 Pola Pergerakan Penduduk.....	31
2.6 Kebijaksanaan Perangkutan kota Semarang.....	35
2.6.1 Jaringan jalan.....	36
2.6.2 Perpakiran.....	37
2.6.3 Angkutan Umum.....	37
 BAB III POLA PERGERAKAN DI DALAM SISTEM JARINGAN JALAN	
3.1 Kecenderungan Perkembangan Penduduk.....	39
3.2 Kencenderungan Persebaran Kegiatan.....	40
3.3 Sistem Jaringan Jalan.....	48
3.3.1 Pola Jaringan Jalan.....	48
3.3.2 Klasifikasi Fungsi Jalan.....	48
3.3.3 Alternatif Usulan Tindakan Di Dalam Sistem Jaringan Jalan.....	49
 BAB IV PENUTUP	
4.1 Kesimpulan.....	62
4.2 Rekomendasi.....	63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

<i>No Tabel</i>	<i>J u d u l</i>	<i>Halaman</i>
2.1	Pemilikan Kendaraan di Kotamadia Semarang Tahun 1987-1992.....	16
2.2	Jenis dan Luas Guna Lahan di Kotamadia Semarang tahun 1992.....	17
2.3	Panjang jalan Berdasarkan Kelas Jalan di Kotamadia Semarang tahun 1992.....	28
2.4	Pergerakan Penduduk Harian di Kotamadia Dati II Semarang.....	34
2.5	Perbandingan Lapangan Kerja Penduduk di Kotamadia Dati II Semarang tahun 1992.....	34
3.1	Kriteria Rencana Jaringan Jalan di Kotamadia Dati II Semarang.....	56
4.1	Faktor-faktor Penyebab Masalah Lalu-lintas di setiap ruas Jalan kota Semarang.....	64

DAFTAR DIAGRAM / SKEMA

<i>No Diagram/ Skema</i>	<i>J u d u l</i>	<i>Halaman</i>
1.1	Diagram Hubungan Kebutuhan Perjalanan.....	4
2.1	Diagram Hubungan Antara Sistem Aktivitas, Sistem Perangkutan dan Sistem Kelembagaan.....	7

DAFTAR PETA

<i>No Peta</i>	<i>J u d u l</i>	<i>Halaman</i>
2.1	Kepadatan Penduduk Kota Semarang.....	15
2.2	Perkembangan Kawasan Fisik kota Semarang.....	18
2.3	Tata Guna Lahan Kota Semarang.....	20
2.4	Pola Jaringan Jalan kota Semarang.....	23
2.5	Fungsi Jalan kota Semarang.....	27
2.6	Lebar Jalan kota Semarang.....	29
2.7	Lokasi Terminal di kota Semarang.....	32
2.8	Proyeksi Pergerakan Penduduk tahun 2000.....	33
3.1	Arah Perkembangan Kecenderungan Penduduk.....	41
3.2	Kecenderungan Persebaran Kawasan Perumahan.....	44
3.3	Kecenderungan Persebaran Kawasan Perdagangan....	45
3.4	Kecenderungan Persebaran Kawasan Perkantoran....	46
3.5	Kecenderungan Persebaran Kawasan Industri.....	47
3.6	Rencana Klasifikasi Fungsi Jalan.....	50
3.7	Sistem Sirkulasi Internal (Dalam Kota).....	51
3.8	Usulan Penataan Parkir.....	54
3.9	Usulan Penataan Pedagang Kaki Lima.....	55
3.10	Sistem Sirkulasi Eksternal (Regional).....	60

DAFTAR GAMBAR

<i>No Gambar</i>	<i>J u d u l</i>	<i>Halaman</i>
3.1	Potongan Melintang Jalan Arteri.....	57
3.2	Potongan Melintang Jalan Kolektor.....	58
3.3	Potongan Melintang Jalan Lokal.....	59

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada umumnya suatu daerah akan selalu tumbuh dan berkembang. Besar kecilnya kecepatan pertumbuhan sangat ditentukan oleh faktor-faktor perkembangannya. Pada hakekatnya ada dua faktor utama yang umumnya bekerja sebagai faktor percepatan ini, yaitu aspek penduduk dan kegiatan sosial ekonominya.

Peningkatan jumlah penduduk dan perkembangan ekonomi akan menyebabkan terjadinya kebutuhan ruang semakin bertambah. Hal ini terlihat pada pertumbuhan penggunaan lahan. Selanjutnya perkembangan kegiatan penduduk menyebabkan intensitas pergerakan penduduk akan bertambah. Kegiatan pergerakan penduduk ini disebut kegiatan perangkutan, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Warpani, 1990 : 4). Bentuk perpindahan manusia dan/ atau barang tersebut secara fisik dapat dilihat dari besarnya hubungan lalu-lintas melalui prasarana penghubung yang disebut sebagai jalan.

Peningkatan pergerakan penduduk menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan ketersediaan prasarana dan sarana perangkutan. Kebutuhan prasarana dan sarana perangkutan meliputi pertambahan panjang jalan, peningkatan kualitas jalan yang sudah ada, pertambahan jumlah kendaraan serta fasilitas lainnya yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan perangkutan tersebut. Pertambahan jalan dari segi kuantitas dan kualitas harus mampu mengimbangi peningkatan jumlah kendaraan. Jika antara keduanya tidak terdapat keseimbangan, maka dapat menimbulkan masalah lalu-lintas.

Kota Semarang sebagai ibukota Jawa Tengah mempunyai kedudukan sangat penting dalam perekonomian baik dalam lingkup nasional maupun regional. Dalam lingkup nasional, kota Semarang terletak pada jalur perangkutan nasional yang merupakan potensi dalam mendukung perkembangan kegiatan sosial ekonomi penduduk. Dalam lingkup regional Jawa Tengah, kota Semarang menjadi pusat pertumbuhan utama bagi daerah-daerah belakangnya, seperti Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, dan Purwodadi (KEDUNGSEPUR) yang membentuk suatu pola ruang dan saling memacu pertumbuhan kota. Keadaan ini menyebabkan adanya kecenderungan penduduk dari daerah sekitarnya (KEDUNGSEPUR) untuk melakukan urbanisasi ke dalam kota Semarang, sehingga mengakibatkan meningkatnya jumlah penduduk di kota Semarang. Peningkatan penduduk ini menyebabkan meningkatnya kegiatan perangkutan kota Semarang, yang selanjutnya dapat mempengaruhi pola pergerakan yang ada di kota Semarang.

Disamping itu, berdasarkan Rencana Induk Kota Semarang 1975 - 2000, disebutkan bahwa penambahan panjang jalan dalam kota Semarang hanya sekitar 3,40 % per tahun dari jumlah panjang jalan yang ada yaitu 1012,978 Km, akan tetapi dalam waktu yang bersamaan kendaraan bermotor telah bertambah sebesar 4,29 % per tahun dari jumlah kendaraan yang ada sebesar 272.935 kendaraan, dan kendaraan tak bermotor bertambah sebesar 24,06 % per tahun dari jumlah kendaraan tak bermotor yang ada sebesar 63.194 kendaraan. Keadaan ini akan mengakibatkan penggunaan jalur jalan melampaui kapasitas yang direncanakan. Sementara itu pola perkembangan kota yang terjadi telah mengaburkan fungsi dan peranan jalur jalan yang ada, yang lebih lanjut menjadikan semakin peliknya pola pergerakan di kota Semarang.

Secara umum rumusan masalah yang berkaitan dengan pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang di antaranya sebagai berikut :

- (1). Peningkatan penduduk di kota Semarang menyebabkan meningkatnya kegiatan perangkutan, yang selanjutnya dapat mempengaruhi pola pergerakan yang ada di kota Semarang.

- (2). Sementara itu, pola perkembangan kota Semarang yang terjadi cenderung mengaburkan fungsi dan peranan jaringan jalan, yang lebih lanjut menjadikan semakin peliknya pola pergerakan di kota Semarang.
- (3). Pola pergerakan yang pelik ini dapat menimbulkan persoalan lalu-lintas yang sering ditanggapi secara sederhana sebagai kesemrawutan dan kemacetan lalu-lintas. Hal ini pada umumnya terjadi di kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan yang tinggi dan terjadi pada jam-jam puncak. Selain itu kemacetan dan kesemrawutan lalu-lintas juga terjadi karena volume lalu-lintas tinggi akibat bercampurnya lalu-lintas menerus, regional dan lokal.

1.2 Tinjauan Pustaka

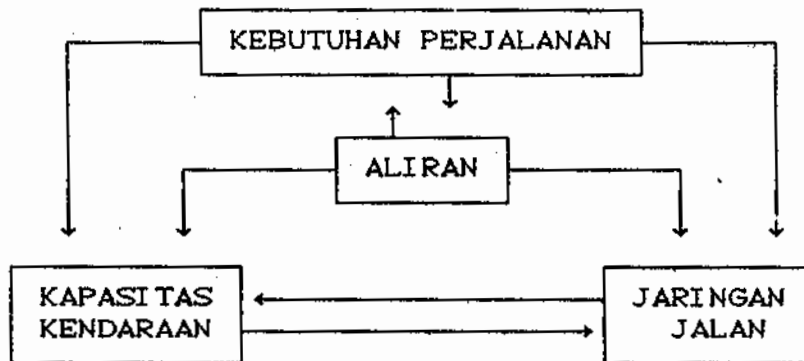
Perangkutan kota selain sebagai dasar pemenuhan kebutuhan perjalanan bagi tujuan-tujuan masyarakat kota, juga mempunyai tujuan yang lebih luas lagi yaitu sebagai tujuan kota. Tujuan masyarakat sebagaimana diketahui untuk memenuhi keperluan hidupnya sehari-hari, dan sebagai tujuan kota dimaksudkan untuk menyebar-luaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada (Thomson, 1977 : 53).

1.2.1 Pola Pergerakan Penduduk

Pola pergerakan penduduk ini terjadi karena adanya kegiatan perangkutan. Adapun unsur perangkutan, penyediaan jaringan jalan dan kendaraan merupakan jawaban terhadap kebutuhan perjalanan tersebut. Hubungan antara perjalanan, jaringan jalan, dan kendaraan itu digambarkan oleh Hay (1973 : 12) secara diagramatis sebagai berikut :

Diagram 1.1

DIAGRAM HUBUNGAN KEBUTUHAN PERJALANAN



Sumber : Alan Hay, *Transport for The Space Economy*, Macmillan Press Ltd, London, 1973

Tinjauan terhadap jaringan jalan sejak lama selalu mejadi perhatian dan pembahasan para ahli perencana dan perancang perangkutan. Hal tersebut sangatlah penting sebagai langkah awal untuk menggambarkan mengenai keadaan pelayanan perangkutan itu sendiri, ataupun yang berkaitan dengan masalah-masalah kota lainnya. Pandangan tersebut, dijelaskan oleh Morlok (1976) bahwa jaringan jalan merupakan suatu konsep matematis yang dapat memberikan informasi secara kuantitatif mengenai hubungan antara sistem perangkutan dengan sistem lainnya (Morlok, 1978 : 94).

Adapun menurut Creighton (1970 : 15), jaringan jalan merupakan abstraksi dari fasilitas perangkutan yang memiliki kedudukan penting, terutama jika dihubungkan dengan penggunaan lahan akan dapat membentuk suatu pola tata guna lahan yang pada gilirannya dapat mempengaruhi rencana fisik ruang kota, serta peranannya sebagai suatu sistem perangkutan yaitu untuk menampung pergerakan manusia dan kendaraan.

Berdasarkan Undang-Undang No. 13 Tahun 1980 tentang jalan, jaringan jalan di dalam lingkup sistem kegiatan kota mempunyai peranan untuk mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan, dengan wilayah yang berada dalam pengaruh

pelayanannya di dalam satu hubungan hirarki (UU No. 13/1980, Pasal 2 Ayat 3). Adapun dilihat dari pelayanan jasa persebaran ditentukan oleh dua jenjang. Pertama, peranannya sebagai pelayanan jasa persebaran untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa persebaran yang kemudian berwujud kota, membentuk suatu sistem jaringan jalan primer. Kedua, peranannya sebagai pelayanan jasa persebaran untuk masyarakat di dalam kota membentuk suatu sistem jaringan jalan sekunder (UU No. 13/1980, Pasal 3 Ayat 1-2).

Tinjauan terhadap kendaraan dalam perangkutan jalan raya secara umum dapat dikelompokkan menjadi kendaraan penumpang dan kendaraan barang (Warpani, 1990 : 40). Kedua kelompok kendaraan ini memiliki ciri dan karakter masing-masing, sesuai dengan rancangannya bagi peruntukan tertentu. Selain itu pemilikan kendaraan termasuk hal yang penting dalam proses perencanaan perangkutan, khususnya dalam menentukan perlintasan kendaraan pada masa kini dan pada masa yang akan datang (Warpani, 1990 : 82).

Dari uraian di atas, jelas membori petunjuk bahwa kegiatan perangkutan tidaklah berdiri sendiri, melainkan terjadi karena ada unsur pembentuknya. Perilaku penduduk dan kegiatan sosial ekonomi kota ikut andil di dalam terbentuknya kegiatan perangkutan kota.

Dalam merencanakan perangkutan kota, penduduk merupakan pelaku yang melakukan gerak dan membangkitkan lalu-lintas sesuai dengan kebutuhan penduduk itu masing-masing, dengan kata lain kualitas penduduk akan turut menentukan kebutuhan gerak yang pada gilirannya dapat tercermin dalam volume lalu-lintas. Selain itu, volume lalu-lintas juga dipengaruhi oleh jumlah penduduk yang melakukan gerak/ perjalanan (Warpani, 1990 : 79).

Di dalam melakukan berbagai kegiatan sosial ekonomi, penduduk memerlukan sarana/ prasarana perangkutan untuk mencapai tempat tujuan yang dikehendaki. Untuk itu dituntut adanya pelayanan jasa perangkutan yang sesuai dengan kebutuhan kegiatan tersebut, dan disain sistem perangkutan perkotaan haruslah dapat

memberikan kemudahan untuk melakukan perjalanan. Suatu sistem perangkutan perkotaan di sini merupakan suatu hubungan-hubungan (links) antara pusat-pusat pengembangan/ pelayanan wilayah (kota-kota secara berjenjang) baik keluar maupun ke dalam wilayah, yang merupakan komponen dasar dari struktur fisik, sosial ekonomi dalam suatu wilayah (Meyer dan Miller, 1984 : 1). Adapun kemudahan dalam melakukan perjalanan dari kegiatan sosial ekonomi tersebut tergantung dari kualitas pelayanan sistem perangkutan yang tersedia pada suatu kota (Thomson, 1977 : 16).

Kemudian kegiatan sosial ekonomi secara fisik dapat dikenali melalui struktur penggunaan lahan. Setiap kawasan yang dicirikan oleh kegiatan sosial ekonomi relatif besar, akan terlihat dari intensitas guna lahan yang tinggi. Struktur guna lahan inilah yang akan memegang peranan penting sebagai faktor penentu keberhasilan penataan sistem perangkutan perkotaan (Ogden dan Bennet, 1984 : 123).

1.2.2 Permintaan Pergerakan VS Penyediaan Pergerakan

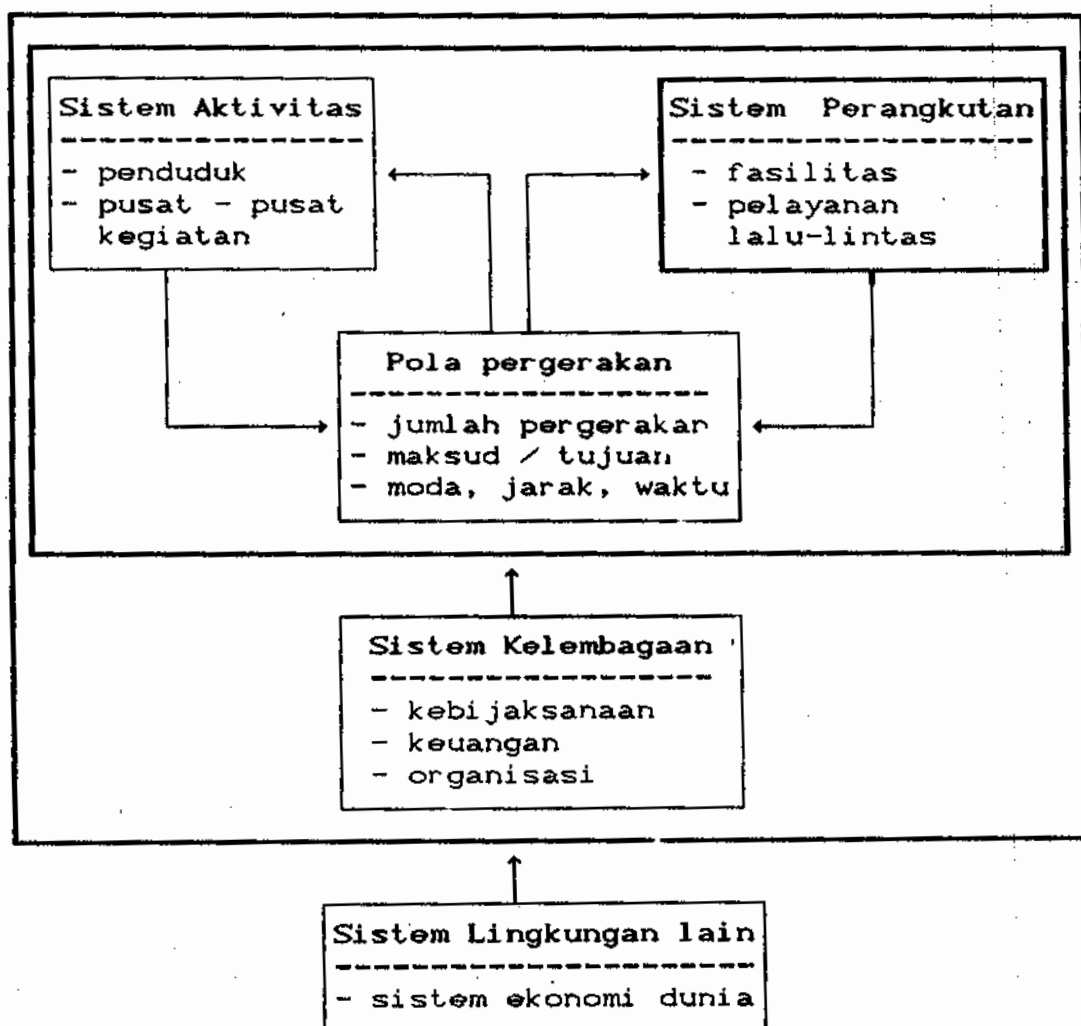
Dengan berkembangnya kota, perekonomian, teknologi serta penduduk akan menyebabkan permasalahan perangkutan perkotaan menjadi semakin pelik. Hal ini diwarnai dengan rendahnya daya guna dan hasil guna kegiatan penduduk, yang selanjutnya dapat menghambat peningkatan kesejahteraan penduduk dan perkembangan kualitas kota secara keseluruhan (Thomson, 1977 : 17).

Pertumbuhan dan perkembangan jumlah penduduk kota ini dapat mengakibatkan meningkatnya sistem aktivitas kota, akan tetapi di lain pihak tidak senantiasa diimbangi dengan pembangunan sarana/ prasarana perangkutan yang memadai. Ketidakseimbangan ini pada akhirnya akan menimbulkan berbagai masalah perkotaan, yang di antaranya seperti pembauran berbagai jenis kegiatan perkotaan yang tidak memperlihatkan hubungan fungsional yang saling menunjang, sehingga menyebabkan semakin peliknya pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang.

Dengan demikian, guna menjaga kelangsungan tumbuh dan berkembangnya suatu kota antara lain ditentukan oleh keseimbangan antara unsur permintaan layanan yang dibentuk oleh sistem aktivitas kota dan unsur penyediaan layanan yang dibentuk oleh sistem perangkutan perkotaan. Secara jelas digambarkan oleh Manheim (1979 : 11 - 14), keterkaitan antara sistem perangkutan dan sistem aktivitas serta pengaruhnya terhadap pola pergerakan penduduk. Hubungan antara sistem aktivitas, sistem perangkutan dan pola pergerakan serta sistem kelembagaan dapat dilihat pada diagram 1.2.

Diagram 1.2

DIAGRAM HUBUNGAN ANTARA SISTEM AKTIVITAS,
SISTEM PERANGKUTAN DAN SISTEM KELEMBAGAAN



Sumber : Kusbiantoro, *Sistem Transportasi Perkotaan : Beberapa Catatan*, Juli 1987.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah di atas, maka maksud penelitian ini adalah mengidentifikasi kegiatan perangkutan/ pola pergerakan di kota Semarang, yang meliputi tinjauan secara makro terhadap karakteristik sosial ekonomi penduduk, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan, serta pola pergerakan penduduk. Dalam pembahasan tersebut diharapkan dapat ditemukenali pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang.

Sehubungan dengan meningkatnya kegiatan perangkutan di kota Semarang, maka menyebabkan adanya pola persebaran penduduk yang mengelompok di kawasan pusat kota, pusat perdagangan, dan pusat pelayanan jasa dengan kepadatan yang tinggi. Untuk mengantisipasi keadaan tersebut, maka tujuan penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh dari faktor-faktor yang menyebabkan pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang. Adapun faktor-faktor tersebut di antaranya ; faktor karakteristik sosial ekonomi penduduk, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasaran perangkutan, serta pola pergerakan penduduk. Selain itu, diharapkan juga dapat mengidentifikasi sistem jaringan jalan yang sesuai dengan pola pergerakan yang terjadi pada saat ini dan masa mendatang.

Dengan demikian kontribusi hasil penelitian ini selain untuk pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, juga diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan/ sumbangan pikiran bagi Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadia Semarang di dalam menentukan kebijakan kegiatan perangkutan kota Semarang.

1.4 Metode Pendekatan

Metode penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini, yaitu dengan menggunakan tahapan-tahapan pekerjaan sebagai berikut :

1.4.1 Pekerjaan Persiapan

Pekerjaan persiapan ini meliputi persiapan dasar berupa kajian terhadap informasi dari laporan ristek, surat kabar dan sumber bacaan lain yang dapat dimanfaatkan dalam penelitian ini. Selain itu, juga dilakukan persiapan peralatan survai baik yang berupa peta dasar, penyusunan daftar informasi yang diperlukan, persiapan instrumen maupun peralatan lainnya yang akan digunakan dalam penelitian ini.

1.4.2 Pekerjaan Pengumpulan Data

Pekerjaan pengumpulan data dilakukan dengan melakukan pengamatan terhadap kondisi eksisting dengan cara studi literatur dan survai lapangan, yang menyangkut di antaranya :

- (a). Struktur sosial ekonomi penduduk,
- (b). Pola penggunaan lahan,
- (c). Sistem Jaringan Jalan,
- (d). Karakteristik Lalu-lintas,
- (e). Fasilitas terminal dan Parkir, dan
- (f). Kecenderungan perkembangan kota Semarang.

Adapun cara memperoleh data tersebut di atas adalah sebagai berikut :

- (1). Data primer, yaitu data yang berasal dari hasil survai lapangan. Survai ini bisa berupa pengamatan saja yaitu untuk data yang menyangkut kondisi sistem jaringan jalan, pola penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan dan karakteristik lalu-lintas.
- (2). Data sekunder , yaitu dengan melakukan penelaahan terhadap data sekunder yang berupa kondisi dan kapasitas jalan, klasifikasi jalan menurut fungsinya, pola jaringan jalan, struktur sosial ekonomi penduduk, dan kecenderungan perkembangan kota Semarang. Selain itu, data sekunder juga dihimpun dari buku-buku literatur, laporan statistik instansi terkait (seperti BPS, DLLAJR, Departemen

Perhubungan, Ditjen Binamarga, Departemen Pekerjaan Umum dan lain sebagainya), surat kabar, informasi dari laporan ristek, dan sumber bacaan lain yang dapat dimanfaatkan dalam penelitian ini.

1.4.3 Pekerjaan Analisis

Berdasarkan informasi/data di atas, analisis akan dilakukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh pada pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang. Adapun tahapan-tahapan dalam analisis tersebut di antaranya sebagai berikut :

- (1). Tahap pertama, yaitu dengan mengkaji kedudukan jaringan jalan kota Semarang yang digunakan untuk pola pergerakan penduduk dalam struktur tata ruang kotamadia Dati II Semarang. Adapun langkah-langkah pengkajiannya di antaranya :
 - (a). Melakukan tinjauan terhadap penggunaan lahan secara makro di kota Semarang.
 - (b). Melakukan tinjauan terhadap ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan yang ada di kota Semarang.
 - (c). Melakukan tinjauan terhadap karakteristik sosial ekonomi penduduk di kota Semarang.
- (2). Tahap Kedua, yaitu mengidentifikasi pola pergerakan yang terjadi di kota Semarang dengan menggunakan langkah-langkah kajian sebagai berikut :
 - (a). Melakukan tinjauan bakuan terhadap teknik-teknik peramalan penduduk dan kegiatan ekonomi penduduk.
 - (b). Melakukan analisis terhadap karakteristik sosial ekonomi penduduk dan pola persebaran kegiatan penduduk.
 - (c). Melakukan tinjauan bakuan terhadap fungsi, kelas dan tata jenjang jalan dalam sistem jalan kota Semarang.
 - (d). Melakukan analisis terhadap sistem jaringan jalan yang ada di kota Semarang, berdasarkan kondisi jaringan jalan dan karakteristik lalu-lintas.

1.5 Sistematika Pembahasan

Pembahasan dalam penelitian ini akan disajikan dalam empat bab, dengan urutan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini mengemukakan tentang latar belakang dan perumusan permasalahan pola pergerakan penduduk di kota Semarang, tinjauan pustaka yang digunakan, maksud dan tujuan yang hendak dicapai penelitian ini, metode pendekatan dan sistematika pembahasan tiap Bab.

BAB II POLA PERGERAKAN KOTA SEMARANG

Pembahasan dalam bab ini memberikan gambaran umum tentang pola pergerakan/ kegiatan perangkutan di kota Semarang yang akan ditinjau dari lingkungan makro, yang meliputi tinjauan terhadap karakteristik sosial ekonomi penduduk, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana perangkutan, pola pergerakan penduduk, dan kebijaksanaan Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Semarang di bidang perangkutan.

BAB III POLA PERGERAKAN DI DALAM SISTEM JARINGAN JALAN

Merupakan pembahasan terhadap kecenderungan perkembangan penduduk selaku pelaku pergerakan, kecenderungan persebaran kegiatan penduduk yang merupakan faktor pembangkit dan/ atau penarik pergerakan penduduk. Selain itu, akan dibahas pula pola pergerakan dalam kaitannya dengan sistem jaringan jalan di kota Semarang, yang akan ditinjau dari pola jaringan jalan, klasifikasi fungsi jaringan jalan, dan alternatif usulan tindakan yang diperlukan di dalam sistem jaringan jalan kota Semarang, melalui sistem sirkulasi dalam kota (internal) dan sistem sirkulasi regional (eksternal).

BAB IV

PENUTUP

Dalam bab ini akan dicoba membuat kesimpulan dan rekomendasi dari pembahasan yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya. Selain itu, juga akan disimpulkan faktor-faktor penyebab timbulnya masalah lalu-lintas yang dapat menyebabkan peliknya pola pergerakan di setiap ruas jalan kota Semarang.