



WALI KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH
PERATURAN WALI KOTA SEMARANG
NOMOR 16 TAHUN 2024
TENTANG
RENCANA INDUK TRANSPORTASI TAHUN 2023-2043

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
WALI KOTA SEMARANG,

- Menimbang : a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu diselenggarakan sistem transportasi yang terpadu dan terintegrasi;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud huruf a dan huruf b, perlu diatur dengan Peraturan Wali Kota tentang Rencana Induk Transportasi Tahun 2023 - 2043;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah – daerah Kota Besar dalam Lingkungan Provinsi Djawa Timur, Djawa Tengah, Djawa barat, dan Daerah Istimewa Jogjakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 45);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

3. Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
7. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

8. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
9. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009–2029 (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010 Nomor 6, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 28) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029 (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2019 Nomor 16, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 121);
10. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011 – 2031 (Lembaran Daerah Kota Semarang Tahun 2011 Nomor 14, Tambahan Lembaran Daerah Kota Semarang Nomor 61) sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031 (Lembaran Daerah Kota Semarang Tahun 2021 Nomor 5, Tambahan Lembar Daerah Nomor 142);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN WALI KOTA TENTANG RENCANA INDUK TRANSPORTASI TAHUN 2023-2043.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Wali Kota ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kota Semarang.
2. Wali Kota adalah Wali Kota Semarang.
3. Pemerintah Daerah adalah Wali Kota sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

4. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disebut DPRD adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Semarang.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Wali Kota dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
6. Provinsi adalah Provinsi Jawa Tengah.
7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, mengemudi, pengguna jalan serta pengelolaannya.
8. Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043 adalah dokumen rencana pengembangan sistem transportasi Daerah yang ditetapkan selama 20 (dua puluh) tahun terhitung sejak tahun 2023 sampai dengan tahun 2043.
9. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.
10. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
11. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
12. Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
13. Terminal Barang adalah tempat atau ruang untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, perpindahan antarmoda angkutan barang, konsolidasi barang/pusat kegiatan logistik, dan/atau tempat parkir angkutan barang.
14. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
15. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
16. *Area Traffic Control System* yang selanjutnya disingkat ATCS adalah suatu sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi informasi pada suatu kawasan yang bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan melalui optimalisasi dan koordinasi pengaturan lampu lalu lintas disetiap persimpangan.

17. Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan terjadwal.
18. Angkutan Pengumpan yang selanjutnya disebut *feeder* adalah angkutan umum dengan trayek yang berkelanjutan dengan trayek angkutan massal.
19. Bus Raya Terpadu (*Bus Rapid Transit*) yang untuk selanjutnya disingkat BRT adalah angkutan umum massal cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus.
20. Lintas Raya Terpadu (*Light Rail Transit*) yang untuk selanjutnya disingkat LRT adalah angkutan umum massal perkotaan dengan menggunakan kereta ringan berbasis rel.
21. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik sendiri maupun dirangkai dengan kendaraan lainnya yang akan atau sedang bergerak di jalan rel.
22. Tram adalah kereta yang dijalankan oleh tenaga listrik atau loko.
23. Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
24. Angkutan Umum Jalan Raya adalah kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
25. Angkutan Umum Jalan Rel adalah kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
26. Angkutan Umum Perairan adalah kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal.
27. Jalan Layang (*Fly Over*) adalah jalan yang dibangun tidak sebidang melayang untuk menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas atau melewati persilangan kereta api untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan efisiensi.

Pasal 2

- (1) Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043 diselenggarakan berdasarkan:
 - a. asas manfaat;
 - b. asas keadilan;
 - c. asas keseimbangan;
 - d. asas kepentingan umum;
 - e. asas keterpaduan;
 - f. asas kemandirian;
 - g. asas transparansi;
 - h. asas akuntabilitas; dan
 - i. asas berkelanjutan.

- (2) Asas manfaat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a adalah bahwa sistem transportasi harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kemakmuran rakyat, kesejahteraan rakyat, dan pengembangan kehidupan yang berkesinambungan bagi warga
- (3) Asas keadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b adalah bahwa sistem transportasi harus dapat memberikan pelayanan kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau serta memberi kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan transportasi.
- (4) Asas keseimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c adalah bahwa transportasi harus diselenggarakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana, kepentingan pengguna jasa dan penyelenggara, kebutuhan dan ketersediaan, kepentingan individu dan masyarakat, antardaerah dan antarwilayah, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
- (5) Asas kepentingan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d adalah bahwa transportasi harus diselenggarakan dengan mengutamakan kepentingan masyarakat luas daripada kepentingan perseorangan atau kelompok dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan dan ketertiban.
- (6) Asas keterpaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e adalah bahwa transportasi harus merupakan satu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu, dan terintegrasi serta saling menunjang, baik intramoda maupun antarmoda transportasi.
- (7) Asas kemandirian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f adalah bahwa penyelenggaraan transportasi harus berlandaskan kepercayaan diri, kemampuan dan potensi produksi dalam negeri, serta sumber daya manusia dengan data inovasi dan kreativitas yang bersendi pada kedaulatan, martabat, dan kepribadian bangsa.
- (8) Asas transparansi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g adalah bahwa penyelenggaraan transportasi harus memberi ruang kepada masyarakat luas untuk memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi kemajuan penyelenggaraan transportasi.
- (9) Asas akuntabilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf h adalah bahwa penyelenggaraan transportasi harus didasarkan pada kinerja yang terukur, dapat dievaluasi dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.

- (10) Asas keberlanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf i adalah bahwa penyelenggaraan transportasi harus dilakukan secara berkesinambungan, berkembang dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan Masyarakat.

Pasal 3

- (1) Rencana Induk Transportasi Tahun 2023 – 2043 dimaksudkan sebagai landasan perencanaan, pengelolaan, pengendalian, dan pelaksanaan transportasi yang terintegrasi, tertib, aman, nyaman, ramah lingkungan, terjangkau, dan berkelanjutan bagi masyarakat.
- (2) Tujuan penyusunan Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043 adalah:
- a. mewujudkan Transportasi Perkotaan yang dapat menunjang dan mendorong pergerakan pusat kegiatan guna meningkatkan produktifitas dan daya saing daerah, dengan tetap memperhatikan kebijakan tata ruang yang berlaku.
 - b. mewujudkan transportasi yang handal untuk kelancaran penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan masyarakat serta peningkatan ekonomi Daerah.

BAB II

PENYUSUNAN RENCANA INDUK TRANSPORTASI

Pasal 4

- (1) Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2024 ditetapkan untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (2) Ruang lingkup Rencana Induk Transportasi meliputi:
- a. rencana pola dan sistem Jaringan Jalan;
 - b. rencana sarana dan prasarana pejalan kaki dan jalur sepeda;
 - c. rencana sarana dan prasarana Angkutan Umum Jalan Raya;
 - d. rencana sarana dan prasarana Angkutan Umum Jalan Rel;
 - e. rencana sarana dan prasarana Angkutan Umum Perairan;
 - f. rencana jalur Angkutan Barang;
 - g. rencana sarana dan prasarana moda lainnya;
 - h. rencana manajemen lalu lintas;
 - i. penyediaan ruang publik dalam sistem transportasi kota;
 - j. rencana ruang terbuka hijau dalam Sistem Transportasi Daerah;
 - k. rencana peningkatan kualitas lingkungan Daerah; dan
 - l. strategi pengembangan sistem Transportasi Daerah.

- (3) Rencana Induk Transportasi Tahun 2023–2043 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Wali Kota ini.
- (4) Rencana Induk Transportasi Tahun 2023–2043 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat ditinjau kembali setiap 5 (lima) tahun.

BAB III SISTEM TRANSPORTASI

Pasal 3

- (1) Sistem transportasi yang dikembangkan di Daerah Tahun 2023-2043 meliputi:
 - a. sarana dan prasarana pejalan kaki;
 - b. sarana dan prasarana angkutan umum jalan raya;
 - c. sarana dan prasarana angkutan umum rel kereta api;
 - d. sarana dan prasarana angkutan umum perairan; dan
 - e. sarana dan prasarana angkutan umum moda lainnya.
- (2) Pengembangan Sistem Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Wali Kota ini.

BAB IV PELAKSANAAN

Pasal 4

Pelaksanaan Rencana Induk Transportasi Tahun 2023 – 2043 sejalan dengan:

- a. rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi;
- b. rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah;
- c. rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah; dan
- d. rencana Tata Ruang Wilayah Daerah.

Pasal 5

Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043 dijadikan acuan bagi Perangkat Daerah dalam merumuskan kebijakan sektoral yang terkait dengan bidang transportasi.

BAB V PENGENDALIAN

Pasal 6

- (1) Wali Kota melakukan pengendalian terhadap pelaksanaan Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043.

- (2) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam bentuk pemantauan.
- (3) Pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan di bidang terkait.

BAB VI
PENDANAAN

Pasal 7

Pendanaan dalam Pelaksanaan Rencana Induk Transportasi Tahun 2023 – 2043 dibebankan kepada:

- a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah; dan
- b. sumber pembiayaan lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan.

BAB VII
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 10

Peraturan Wali Kota ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Wali Kota ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kota Semarang.

Ditetapkan di Semarang
pada tanggal 5 April 2024

WALI KOTA SEMARANG,

ttd

HEVEARITA GUNARYANTI RAHAYU

Diundangkan di Semarang
pada tanggal 5 April 2024

SEKRETARIS DAERAH

KOTA SEMARANG,

ttd

ISWAR AMINUDDIN

LEMBARAN DAERAH KOTA SEMARANG TAHUN 2024 NOMOR
Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BAGIAN HUKUM

SEKRETARIAT DAERAH KOTA SEMARANG



Moh Issamsudin, SH.,S.Sos.,MH

Pembina

NIP. 19680420 199401 1 001

LAMPIRAN
PERATURAN WALI KOTA SEMARANG
NOMOR : 16 TAHUN 2024
TENTANG : RENCANA INDUK TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG
TAHUN 2023- 2043

RENCANA INDUK TRANSPORTASI KOTA SEMARANG TAHUN 2023-2043

BAB I

GAMBARAN KONDISI TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG

1.1 Administrasi Dan Kondisi Fisik Kota Semarang

1.1.1 Batas Administrasi

Kota Semarang terletak antara garis 6°50' - 7°10' Lintang Selatan dan garis 109°35' - 110°50' Bujur Timur. Ketinggian Kota Semarang terletak antara 0,75 sampai dengan 348,00 di atas garis pantai. Secara administrasi Kota Semarang dibagi menjadi 16 wilayah kecamatan dengan jumlah kelurahan sebanyak 177 kelurahan. Luas wilayah Kota Semarang adalah 373,70 km², dengan batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah barat : Kabupaten Kendal
- Sebelah timur : Kabupaten Demak
- Sebelah selatan : Kabupaten Semarang
- Sebelah Utara : Laut Jawa

Adapun luas masing-masing wilayah kecamatan sebagai berikut:

Tabel 1.1 Luasan per Wilayah Kecamatan di Kota Semarang

No	Kecamatan	Luas (Km2)	No	Kecamatan	Luas (Km2)
1	Mijen	56,52	9	Genuk	25,98
2	Gunungpati	58,27	10	Gayamsari	6,22
3	Banyumanik	29,74	11	Semarang Timur	5,42
4	Gajah Mungkur	9,34	12	Semarang Utara	11,39
5	Semarang Selatan	5,95	13	Semarang Tengah	5,17
6	Candisari	6,40	14	Semarang Barat	21,68
7	Tembalang	39,47	15	Tugu	28,13
8	Pedurungan	21,11	16	Ngaliyan	42,99
				Total	373,78

Sumber: Kota Semarang Dalam Angka, 2022

1.1.2 Kelerengan/Topografi

Kota Semarang memiliki karakteristik topografi yang unik, yaitu berupa daerah pantai dan daerah perbukitan. Elevasi topografi berada pada ketinggian antara 0,75 meter sampai sekitar 350 meter di atas permukaan laut. Kota Semarang mempunyai ketinggian sekitar 0.75-348 meter di atas permukaan laut. Ketinggian 0.75-90.5 meter termasuk dalam kawasan Pusat Kota Semarang (Dataran Rendah Semarang Bagian Utara) yang diwakili oleh titik tinggi di Daerah Pantai Pelabuhan Tanjung Mas, Simpang Lima, Candibaru. Sedangkan, ketinggian 90.5-348 meter terletak pada daerah

pinggir Kota Semarang, yang terbesar disepanjang arah mata angin yang diwakili oleh titik tinggi yang berlokasi di Jatingaleh dan Gombel, Semarang Selatan, Tugu, Mijen dan Gunungpati. Kondisi Topografi Kota Semarang terdiri dari:

1. Dataran pesisir pantai sebesar 1% (satu persen) dari luas wilayah total dengan ketinggian wilayah 0-0,75 mdpl
2. Dataran rendah sebesar 33% (tiga puluh tiga persen) dari luas wilayah total dengan ketinggian wilayah 0,75-5 mdpl
3. Dataran tinggi sebesar 66% (enam puluh enam persen) dari luas wilayah total dengan ketinggian wilayah 5-348 mdpl

Kondisi lereng tanah kota Semarang dibagi menjadi 4 (empat) jenis kelerengn yaitu:

1. Lereng I (0-2%), luasan wilayah Kota Semarang dengan kelerengn sebesar 0-2% adalah sebesar 16574,6 Ha (43%). Sebaran wilayah dengan tingkat kelerengn ini sebagian besar meliputi kecamatan Genuk Pedurungan, Gayamsari, Semarang Timur, Semarang Utara dan Tugu serta sebagian wilayah Kecamatan tembalang Banyumanik dan Mijen.
2. Lereng II (2-15%), dengan luas wilayah sebesar 14.090,5 Ha (37%). Wilayah di Kota Semarang dengan tingkat kelerengn ini meliputi kecamatan Semarang Barat, Semarang Selatan, candisari, Gajahmungkur, Gunungpati dan Ngaliyan.
3. Lereng III (15-40%), meliputi wilayah di sekitar Kaligarang dan Kali Kreo (Kecamatan Gunungpati), sebagian wilayah Kecamatan Mijen (daerah Wonoplumbon), sebagian wilayah Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Candisari dengan luas keseluruhan sebesar 7050,8 Ha (18%).
4. Lereng IV (> 40%) meliputi sebagian Wilayah Banyumanik (sebelah tenggara), dan sebagian Wilayah Kecamatan Gunungpati, terutama disekitar Kaligarang dan Kali Kripik yang memiliki keseluruhan luasan sebesar 766,7 Ha (2%).

Tabel 1.2 Luasan Kelerengn Tiap Kecamatan di Kota Semarang

No.	Kecamatan	Luas (Ha)				
		0 - 2 %	2- 15 %	15 - 25 %	25 - 40 %	> 40 %
1	Banyumanik	971,727	821,274	864,678	267,945	165,162
2	Candisari	2,014	455,936	104,410	85,025	12,486
3	Gajah Mungkur	202,011	409,329	230,204	20,295	78,937
4	Gayamsari	643,486	-	-	-	-
5	Genuk	2.729,446	-	-	-	-
6	Gunung Pati	342,049	3.724,407	1.549,748	219,392	305,379
7	Mijen	453,398	4.279,242	530,916	27,663	88,003
8	Ngaliyan	484,983	2.219,670	1.496,318	286,913	-
9	Pedurungan	2.198,633	-	-	-	-
10	Semarang Timur	561.73	-	-	-	-
11	Semarang Barat	1.687,099	297,469	189,725	36,125	-
12	Semarang Selatan	505,673	82,976	25,209	-	-
13	Semarang Tengah	535,357	-	-	-	-
14	Semarang Utara	1.702,067	-	-	-	-
15	Tembalang	1.273,399	1.690,930	897,174	167,308	113,256
16	Tugu	2.834,164	109,956	42,783	-	-

Sumber: Hasil intepretasi Peta Kelerengn Kota Semarang

1.1.3 Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kota Semarang didominasi perumahan dengan luasan total 14.811,84 Ha atau 37,10%, disusul pertanian 8.080,50 Ha atau 20,24%, dan Ruang Terbuka Hijau seluas 3.927,15 Ha atau 9,84%. Adapun penggunaan lahan terendah yaitu Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) dengan 0,41 Ha atau 0,00%, Suaka Alam Pelestarian Alam dan Cagar Budaya dengan luas 2,83 Ha atau 0,01%, dan disusul pertambangan seluas 5,03 Ha atau 0,01%,

Tabel 1.3 Penggunaan lahan di Kota Semarang

No	Jenis Penggunaan Lahan	Total (Ha)	%
1	Hutan Produksi	1.796,93	4,50%
2	Industri	2.016,16	5,05%
3	IPAL	0,41	0,00%
4	Kesehatan	87	0,22%
5	Olah Raga	326,01	0,82%
6	Pendidikan	784,39	1,96%
7	Pengolahan Peternakan	5,96	0,01%
8	Perdagangan dan Jasa	2.588,72	6,48%
9	Peribadatan	94,45	0,24%
10	Perikanan	2.138,74	5,36%
11	Perkantoran	405,71	1,02%
12	Pertahanan dan Keamanan	342,58	0,86%
13	Pertambangan	5,03	0,01%
14	Pertanian	8.080,50	20,24%
15	Perumahan	14.811,84	37,10%
16	Perumahan Perdagangan dan Jasa	6,02	0,02%
17	Rencana Reklamasi	987,46	2,47%
18	RTNH	768,02	1,92%
19	Ruang Terbuka Hijau	3.927,15	9,84%
20	Sosial Budaya	1,14	0,00%
21	Suaka Alam Pelestarian Alam dan Cagar Budaya	2,83	0,01%
22	TPA	31,28	0,08%
23	Transportasi	612,35	1,53%
24	Wisata	102,45	0,26%
	Total	39.923,12	100,00%

Sumber: RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031

Penggunaan lahan dapat digunakan untuk melihat bangkitan dan tarikan perjalanan di Kota Semarang. Bangkitan perjalanan biasanya berasal dari kawasan perumahan sementara kawasan industri, kawasan pendidikan, dan kawasan perdagangan dan jasa diidentifikasi sebagai kawasan yang menimbulkan tarikan perjalanan. Kawasan bangkitan di Kota Semarang diantaranya adalah Kawasan Industri seperti Industri Wjayakusuma dan Industri Genuk, Kawasan pendidikan seperti kawasan UNDIP, kawasan perdagangan dan jasa seperti kawasan Simpang Lima Kota Semarang.

Kecamatan dengan luas kawasan perumahan terbesar adalah Gunungpati. Berikut ini adalah luas kawasan permukiman yang diidentifikasi sebagai penggunaan lahan yang menimbulkan bangkitan perjalanan tertinggi:

Tabel 1.4 Luas Kawasan Permukiman di Kota Semarang

No	Kecamatan	Luas Kawasan Perumahan (Ha)	Persentase
1	Banyumanik	1.631,67	11%
2	Candisari	453,43	3%
3	Gajahmungkur	495,85	3%
4	Gayamsari	317,97	2%
5	Genuk	1.186,78	8%
6	Gunungpati	2.060,44	14%
7	Mijen	1.280,66	9%
8	Ngaliyan	1.385,98	9%
9	Pedurungan	1.510,26	10%
10	Semarang Barat	1.034,39	7%
11	Semarang Selatan	305,81	2%
12	Semarang Tengah	176,75	1%
13	Semarang Timur	265,29	2%
14	Semarang Utara	408,99	3%
15	Tembalang	1.995,57	13%
16	Tugu	302,01	2%
	Total	14.811,84	100%

Sumber: RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.1 Kawasan Perumahan sebagai Bangkitan Perjalanan



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.2 Kawasan yang menjadi Tarikan Perjalanan di Kota Semarang

1.1.4 Kawasan Sesar/Patahan

Kerawanan gerakan tanah dan sesar di Kota Semarang didominasi oleh gerakan tanah sangat rendah. Zona gerakan tanah tinggi berada di Kecamatan Banyumanik, Gajahmungkur, Gunungpati, Mijen, Ngaliyan, Semarang Barat dan Tembalang. Berikut ini adalah luasan kerawanan gerakan tanah dan sesar di Kota Semarang.

Tabel 1.5 Luas Kerawanan Gerakan Tanah dan Sesar di Kota Semarang

No	Kecamatan	Sangat Rendah	Rendah	Menengah	Tinggi	(Blank)
1	Banyumanik	1.173,39	587,89	683,96	740,54	
2	Candisari	319,50	111,97	229,72		
3	Gajahmungkur	432,51	316,87	192,35	0,02	
4	Gayamsari	642,40				
5	Genuk	2.781,73				
6	Gunungpati	874,47	2.209,52	908,13	1.990,35	
7	Mijen	3.195,46	1.027,01	1.170,67	226,90	
8	Ngaliyan	1.442,29	1.607,06	1.389,55	131,14	
9	Pedurungan	2.217,79				
10	Semarang Barat	1.912,81	248,70	195,94	31,71	
11	Semarang Selatan	565,12	29,43	20,01		
12	Semarang Tengah	534,61				
13	Semarang Timur	557,82				
14	Semarang Utara	1.190,15				
15	Tembalang	1.715,25	707,99	1.357,06	335,25	
16	Tugu	2.801,28	57,42	47,39		
17	Rencana Reklamasi	24,51				987,46
	Total	22.381,09	6.903,85	6.194,78	3.455,91	987,46

Sumber: RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031



- KETERANGAN**
- BATAS ADMINISTRASI**
 - - - - - Garis Pantai
 - - - - - Garis Pantai Rencana
 - - - - - Batas Kabupaten / Kota
 - - - - - Batas Kecamatan
 - - - - - Batas Kelurahan
 - RENCANA JARINGAN JALAN**
 - - - - - Jalan Tol
 - - - - - Jalan Arteri Primer
 - - - - - Jalan Arteri Sekunder
 - - - - - Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)
 - - - - - Jalan Kolektor Sekunder
 - - - - - Jalan Lokal Sekunder
 - - - - - Jaringan Jalur Kereta Api (KA) Antarkota
 - - - - - Jaringan Jalur Kereta Api (KA) Perkotaan
 - PERAIRAN**
 - - - - - Sungai
 - ADMINISTRASI KECAMATAN**
 - Kecamatan Banyumanik
 - Kecamatan Candisari
 - Kecamatan Gajahmungkur
 - Kecamatan Gayamsari
 - Kecamatan Genuk
 - Kecamatan Gunungpati
 - Kecamatan Mijen
 - Kecamatan Ngaliyan
 - Kecamatan Pedurungan
 - Kecamatan Semarang Barat
 - Kecamatan Semarang Selatan
 - Kecamatan Semarang Tengah
 - Kecamatan Semarang Timur
 - Kecamatan Semarang Utara
 - Kecamatan Tembalang
 - Kecamatan Tugu

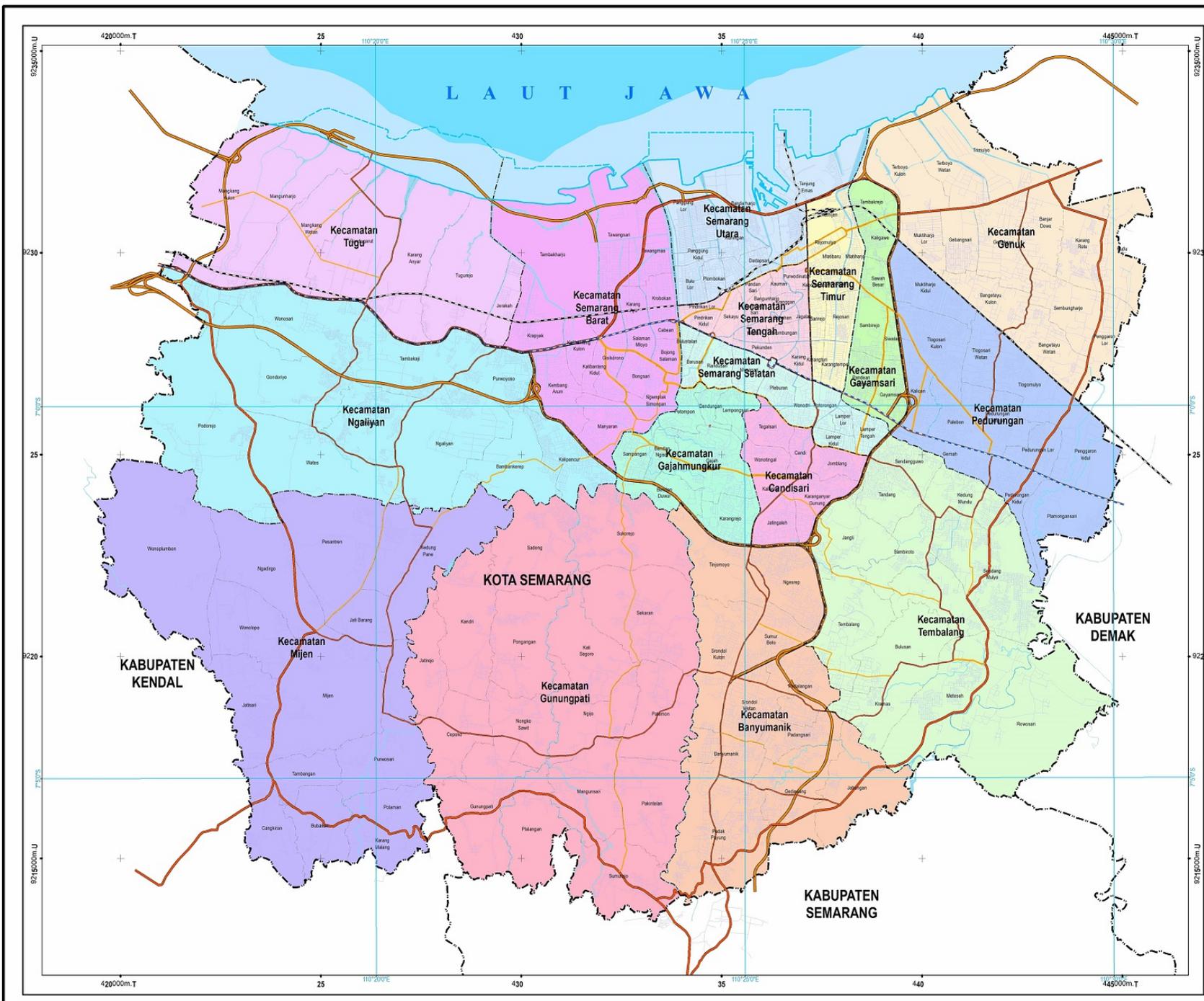


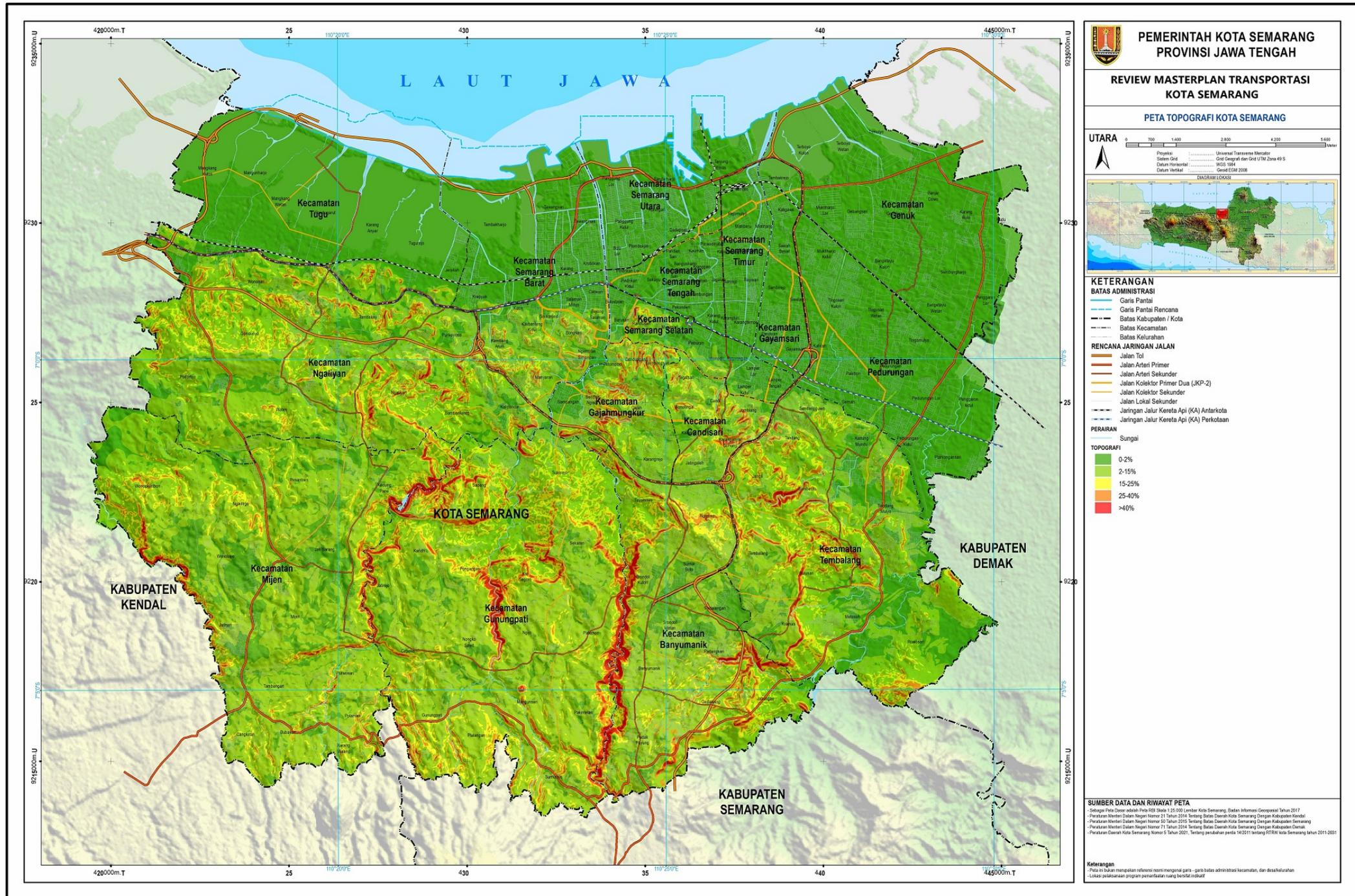
SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

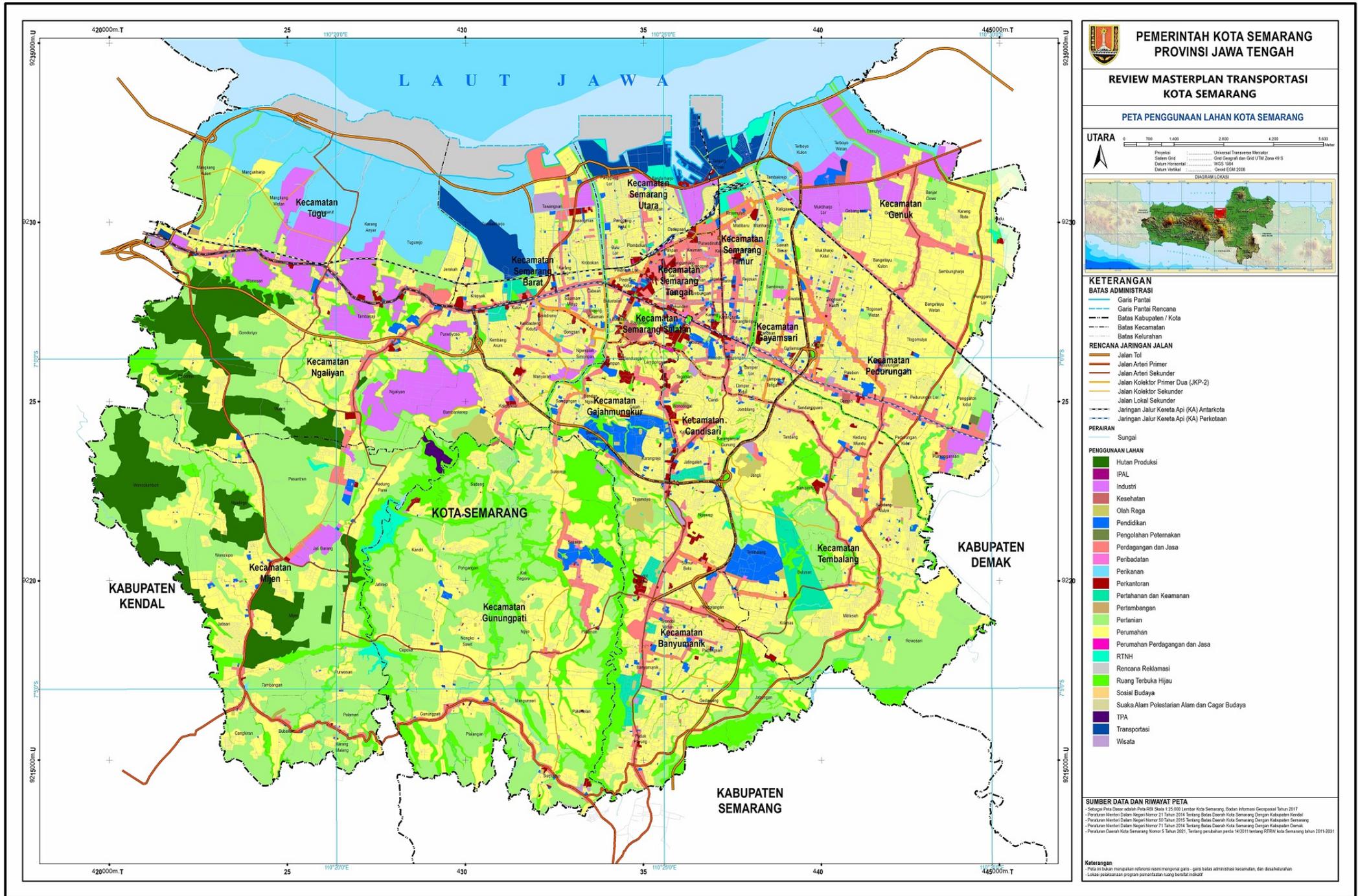
- Sajian Data Sistem Informasi Geospasial (SIG) Kota Semarang (Bahan Informasi Geospasial Tahun 2017)
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2015 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2007, Tentang perubahan pedata 14/2011 tentang RT/RW kota Semarang tahun 2011-2015

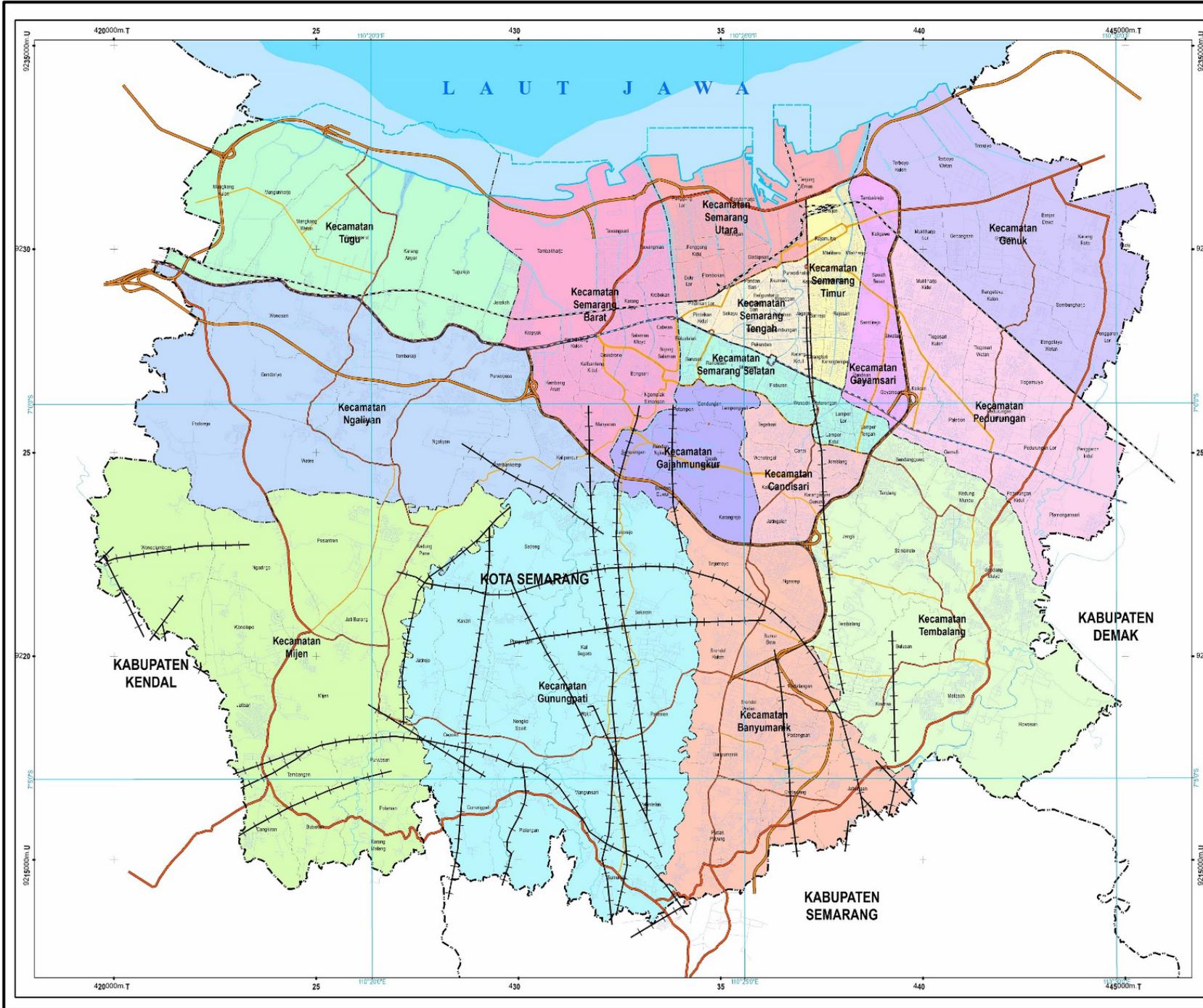
Keterangan

- Pola warna merupakan informasi resmi mengenai garis-garis batas administrasi kecamatan, dan disakralisasi
- Lokasi pelaksanaan program pemantapan ruang bentang industri









REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG

PETA PETA SEBARAN SESAR KOTA SEMARANG



- KETERANGAN**
- BATAS ADMINISTRASI**
 - Garis Pantai
 - Garis Pantai Rencana
 - Batas Kabupaten / Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
 - RENCANA JARINGAN JALAN**
 - Jalan Tol
 - Jalan Arteri Primer
 - Jalan Arteri Sekunder
 - Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)
 - Jalan Kolektor Sekunder
 - Jalan Lokal Sekunder
 - Jaringan Jalur Kereta Api (KA) Antarkota
 - Jaringan Jalur Kereta Api (KA) Perkotaan
 - PERAIRAN**
 - Sungai
 - SEBARAN SESAR**
 - sesar

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Badan Pusat Statistik (BPS) 2019, Statistik Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2019
- Peraturan Daerah (Perda) Nomor 21 Tahun 2014 tentang Rencana Umum Tata Ruang Kota Semarang Dengan Perubahan
- Peraturan Daerah (Perda) Nomor 5 Tahun 2015 tentang Rencana Umum Kota Semarang Dengan Perubahan
- Peraturan Daerah (Perda) Nomor 11 Tahun 2014 tentang Rencana Umum Kota Semarang Dengan Perubahan
- Peraturan Daerah (Perda) Nomor 5 Tahun 2012 tentang Rencana Umum Kota Semarang Dengan Perubahan

Keterangan

- Peta ini dibuat menggunakan data resmi pemerintah dan data administratif kecamatan dan kelurahan
- Untuk lebih jelasnya, silakan kunjungi ke lokasi yang bersangkutan

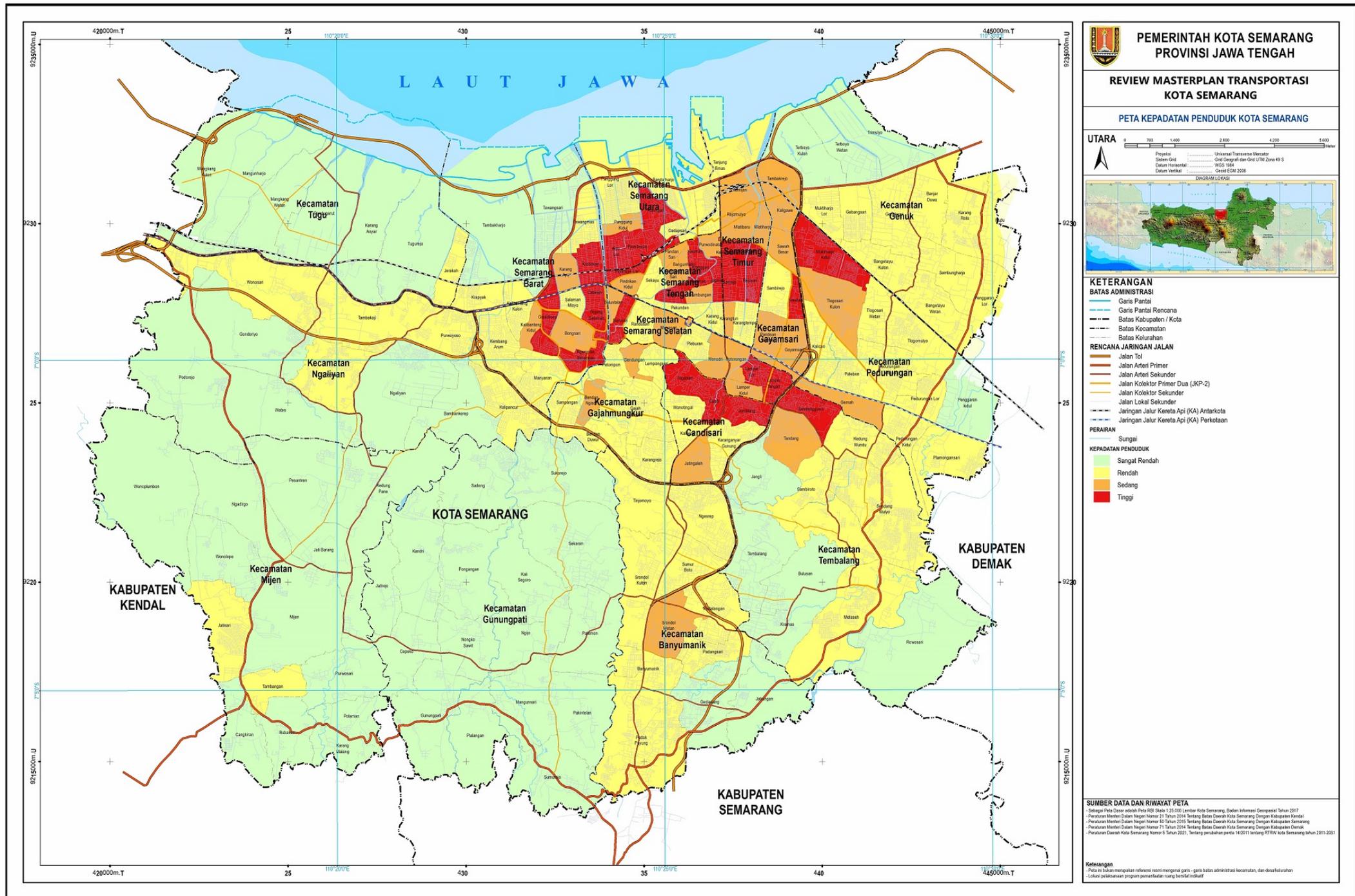
1.2 Kondisi Penduduk Di Kota Semarang

Sebaran, jumlah penduduk, dan kepadatan penduduk menurut kecamatan di Kota Semarang pada tahun 2021 dirinci dalam tabel berikut:

Tabel 1.6 Sebaran Penduduk Kota Semarang Tahun 2021

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)	Rasio Jenis Kelamin
1	Mijen	83.321	1.474,10	100,17
2	Gunungpati	98.343	1.687,66	100,03
3	Banyumanik	141.689	4.763,89	97,34
4	Gajahmungkur	55.857	5.977,97	96,26
5	Semarang Selatan	61.616	10.362,05	94,61
6	Candisari	74.952	11.716,59	97,32
7	Tembalang	191.560	4.853,37	99,15
8	Pedurungan	193.128	9.148,80	98,28
9	Genuk	125.967	4.848,79	100,63
10	Gayamsari	69.792	11.220,74	98,68
11	Semarang Timur	65.859	12.146,92	94,23
12	Semarang Utara	116.820	10.253,94	97,57
13	Semarang Tengah	54.696	10.572,18	91,85
14	Semarang Barat	147.885	6.822,33	96,46
15	Tugu	32.948	1.171,48	100,50
16	Ngaliyan	142.131	3.306,32	99,28
	Kota Semarang	1.656.564	4.431,92	97,97

Sumber: BPS Kota Semarang, 2022



1.3 Gambaran Umum Transportasi Di Kota Semarang

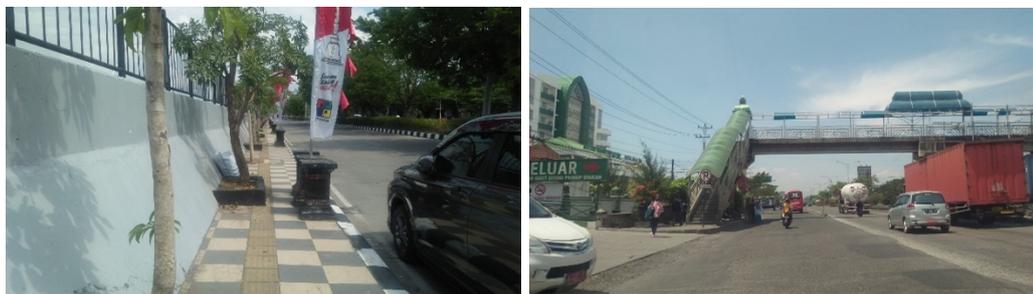
1.3.1 Sarana dan Prasarana Pejalan Kaki

Sarana pejalan kaki di Kota Semarang berupa pedestrian dan jembatan penyeberangan orang. Pada kondisi eksisting, masih banyak pedestrian di Kota Semarang yang disalahgunakan sebagai lapak Pedagang Kali Lima (PKL). Sehingga mengurangi aksesibilitas pada jalur pedestrian. Selain PKL, aksesibilitas yang kurang maksimal dan tidak memperhatikan aspek disabilitas pada jalur pedestrian di Kota Semarang adalah perencanaan jalur pedestrian yang tidak kontinyu atau tidak saling terkoneksi. Masih banyak ditemukan ruas jalan yang tidak memiliki pedestrian, atau ada pedestrian tetapi pemasangan aksesoris jalannya tidak tepat seperti jalurnya tertutup oleh pot-pot bunga yang berukuran besar dan juga tidak jarang ditemui penempatan Halte BRT yang menghalangi jalur pedestrian.

Tingkat ketersediaan fasilitas pejalan kaki di Kota Semarang sebesar 12% (dua belas persen) dari seluruh total ruas jalan dan mayoritas hanya terpusat dalam radius 5 (lima) km dari pusat kota. Agar dapat meningkatkan mobilitas masyarakat melalui jalan kaki, Pemerintah Kota Semarang juga telah melakukan pembenahan trotoar di beberapa lokasi, di antaranya Jl. Pemuda, Jl. Pandanaran, Kawasan Simpang Lima, Jl. Veteran, Jl. Diponegoro, Jl. Madukoro, serta Jl. Imam Bonjol. Konsep pembangunannya tidak hanya mengandalkan lebar dan luas, tetapi juga didukung dengan ornamen serta bangku bagi pengguna jalan. Data sampai dengan akhir tahun 2018, Pemerintah Kota Semarang telah melakukan peningkatan kondisi trotar hingga 6.600 m, dari hanya sekitar 3.000 m pada 2016. Trotoar memiliki peranan yang vital untuk konektivitas angkutan umum khususnya pada first dan last mile sekaligus untuk memperindah kota.

Di Kota Semarang juga terdapat jalur sepeda salah satunya adalah di Jl. Pemuda depan Kantor Balai Kota. Namun jalurnya tidak kontinyu atau tidak terintegrasi.

Selain pedestrian dan jalur sepeda, di Kota Semarang juga menyediakan Jembatan Penyeberangan orang (JPO) pada beberapa ruas jalan dengan tingkat pergerakan yang tinggi seperti di kawasan Pandanaran Semarang. Fungsi JPO ini adalah sebagai alat penyeberangan pejalan kaki agar tidak melewati badan jalan sehingga tidak menimbulkan kemacetan.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.3 Sarana dan Prasarana Pejalan Kaki di Kota Semarang

1.3.2 Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Jalan Raya

Sarana dan prasarana angkutan umum di Kota Semarang meliputi:

1. Jaringan jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Makin meningkatnya usaha pembangunan jalan berdampak pada makin mudahnya mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Jalur transportasi utama yang melewati Kota Semarang, terutama jalur nasional Semarang-Solo sangat membantu kemudahan pergerakan masyarakat. Transportasi berbasis jalan dilayani oleh jaringan jalan terdiri dari 68,12 km jalan nasional, 27,16 km jalan provinsi, dan 2.690 km jalan kota. dengan total panjang jalan sebesar 2.785,6 km tersebut, rasio luas jalan sebesar 7,45%.

Dari seluruh panjang jalan, total jalan arteri primer dan sekunder eksisting sepanjang 196,13 km atau sekitar 29,96% dari total panjang jalan dan belum mempunyai kualitas layanan yang seragam sehingga belum optimal memberikan kinerja dan daya dukung yang diharapkan agar dapat melayani dan mendistribusikan mobilitas warga ke seluruh wilayah kota. Gambar 2-5 menunjukkan secara keseluruhan jaringan jalan arteri primer, arteri sekunder, dan jalan tol di Kota Semarang. Berdasarkan jenis permukaan jalan, 1.840 km sudah diaspal dan 56,62% dalam keadaan baik, 26,57% dalam keadaan sedang, dan sisanya dalam keadaan rusak.

Kondisi lalu lintas di jaringan jalan utama di Kota Semarang mulai mengalami kemacetan ($VCR1 < 0,75$), khususnya pada jam sibuk. Kemacetan pada jaringan jalan Semarang terjadi akibat: bercampurnya antara pergerakan dalam kota dan pergerakan melintas kota (*through traffic*), pengaturan simpang yang belum optimal, dan penyempitan akibat kegiatan non-lalu lintas (inefisiensi pemanfaatan ruang jalan).

Kota Semarang juga didukung dengan jaringan jalan tol dalam kota yang menghubungkan antar wilayah barat, timur dan selatan Kota Semarang. Jalan Tol ini termasuk dalam rangkaian jalan nasional Rute 1. Tol dalam

Kota Semarang memiliki 11 gerbang tol yaitu Gerbang Tol (GT) Krapyak 1 & 2, GT Krapyak, GT Manyaran, GT Jatingaleh 2, GT Jatingaleh 1, GT Jangli, GT Tembalang, GT Srandol, GT Srandol, GT Gayamsari dan GT Muktiharjo.



Sumber: *Survey Lapangan, 2022*

Gambar 1.4 Kondisi Jalan di Kota Semarang

Didalam RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031 juga direncanakan jaringan jalan ring radial yang meliputi:

a. Jalur Lingkar Dalam (*Inner Ring Road*)

Yang mengitari lingkungan pusat kota berfungsi sebagai jalur penampung dan pembagi arus di pusat kota, melingkari Jalan Tol Seksi C, penggal jalan antara pertemuan Jalan Tol Seksi C dan Seksi A Jatingaleh, Jalan Tol Seksi B, Jalan Arteri Lingkar Utara dan Jalan Usman Janatin.

Fungsi pengembangan jaringan jalan ini adalah untuk mendukung *Central Business District* (CBD) pusat Kota Petawangi (Peterongan-Tawang-Siliwangi). Dengan dikembangkannya jaringan jalan *Inner Ring Road* ini diharapkan beban yang diterima oleh jaringan jalan di CBD pusat kota menjadi berkurang.

b. Jalur Lingkar Tengah (*Midle Ring Road*)

Fungsi dari jalur lingkar tengah direncanakan untuk menghubungkan antar pusat-pusat pertumbuhan di masing-masing Bagian Wilayah Kota (BWK) tanpa melalui CBD pusat kota sehingga diharapkan meningkatkan aksesibilitas antara bagian wilayah kota tanpa memberi beban lalu lintas pada wilayah pusat kota.

Pengembangan jaringan jalur ini diharapkan akan menurunkan sekitar 42% (empat puluh dua persen) arus yang sekarang menuju ke CBD pusat kota. Direncanakan kendaraan arus menerus akan melalui jalur lingkar tengah ini, demikian pula arus yang menuju daerah pinggir Kota Semarang. Sehingga dengan perencanaan jaringan jalan Jalur Lingkar Tengah ini diharapkan akan memberi keleluasaan bagi jaringan jalan di CBD Pusat Kota.

Hal yang perlu diperhatikan ketika pengembangan jaringan Jalur Lingkar Tengah ini dimulai adalah bagaimana mempertahankan wilayah Bagian Wilayah Kota (BWK) VIII (Gunung Pati) sebagai daerah penyangga dan resapan bagi Kota Semarang. Sebab kemungkinan besar yang akan terjadi bila dilakukan pembukaan suatu jalur jalan adalah peningkatan potensi hunian bagi tata guna lahan di sekitarnya. Berkaitan dengan hal tersebut perlu untuk dijaga dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kawasan yang mempertahankan 10 (sepuluh) meter kanan-kiri mulai batas Ruang Milik Jalan (Rumija) untuk dipertahankan sebagai sabuk hijau.

c. Jalur Lingkar Luar (*Outer Ring Road*)

Fungsi dari Jalur Lingkar Luar adalah menjadi penampung arus kegiatan regional yang masuk dari jalan radial. Fungsinya menampung arus lalu lintas internal ke eksternal atau sebaliknya. Jalur ini sangat penting untuk membebaskan daerah pusat kota (WP I) bebas dan arus kendaraan berat baik kendaraan barang atau bus-bus antar kota. Jalur yang direncanakan adalah Jalan Genuk – Pedurungan, Jalan Tegal Kangkung, dan Jalan Kedungmundu Raya.

d. Jalur Lingkar Utara menyusur pantai

Fungsi dari Jalur Lingkar Utara menyusur pantai ini adalah sambungan dari *Outer Ring Road* di sisi sebelah Utara Kota Semarang sehingga gabungan keduanya (*Outer Ring Road* dan Jalur Lingkar Utara menyusur pantai) akan menjadi jalur lingkar untuk Kota Semarang. Fungsi dari Jalur Lingkar Utara ini adalah mengalihkan arus menerus dari Barat menuju Timur atau sebaliknya sehingga tidak membebani jaringan CBD Pusat Kota.

e. Jalur Radial

Sebagai radial regional terdapat 5 (lima) jalur yakni ke Pekalongan/Jakarta, ke Boja, ke Surakarta, ke Purwodadi, dan ke Demak/Kudus. Jalur ini sebagai distributor arus lalu lintas dari ke wilayah regional. Untuk kepentingan lokal sendiri dikembangkan jalur radial lokal antara lain, jalur dari Mijen ke Ngaliyan, jalur dari Gunungpati ke Manyaran, dari desa Patemon ke Manyaran, dari Sekaran ke Sampangan.

2. Terminal

Kota Semarang memiliki beberapa Terminal yaitu Terminal Mangkang, Terminal Terboyo, Terminal Banyumanik, Terminal Penggaron dan Terminal Cangkiran. Terminal Terboyo sudah dialihfungsikan menjadi parkir angkutan barang namun masih terdapat halte BRT dan beberapa bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang “*ngetem*” menunggu penumpang di kawasan ini. Karena Terminal Terboyo ini berfungsi untuk menghubungkan akses ke

Demak dan daerah lain di sepanjang jalur Pantura bagian timur. Terminal Mangkang berfungsi menghubungkan akses ke Kendal dan jalur pantura bagian barat. Terminal Penggaron menjadi transit bus-bus jurusan Demak dan Purwodadi. Sementara untuk akses dari selatan dihubungkan dengan Terminal Banyumanik dan Terminal bayangan Sukun.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.5 Terminal Mangkang dan Terminal Banyumanik

3. Halte

Adanya BRT juga harus dilengkapi dengan tempat pemberhentian atau halte. Terdapat sekitar lebih dari 100 (seratus) titik halte BRT di Kota Semarang. Pada kondisi eksisting, bangunan halte BRT berbeda-beda. Beberapa hanya papan seperti panggung tanpa penutup atau atap. Untuk jalan atau kawasan yang tidak terjangkau trase BRT sudah dilayani oleh *Feeder* BRT. Sehingga akses akan transportasi massal di Kota Semarang semakin mudah.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.6 Halte BRT di Kota Semarang

4. Parkir Komunal

Kota Semarang memiliki beberapa ruas jalan yang dijadikan sebagai parkir *on-street* legal. salah satunya berada di ruas jalan MT.Haryono. selain penyediaan parkir *on-street* legal, Kota Semarang juga memiliki parkir *off-street* komunal berupa gedung parkir bersama yang berada di kawasan Pandanaran. Parkir *off street* juga bisa dilakukan di Kawasan Balai Kota dan mall-mall di Kota Semarang.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.7 Gedung Parkir Komunal di Kota Semarang

5. Fly Over

Untuk mengatasi hambatan akibat konflik pergerakan pada persimpangan dapat diatasi salah satunya dengan pembangunan *fly over*. Di Kota Semarang terdapat beberapa *fly over* yakni *fly over* Kalibanteng, *Fly Over* Ahmad Yani, *fly over* pelabuhan, *fly over* Jalan Yos Sudarso, dan *fly over* Kartini.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.8 Fly Over di Kota Semarang

6. Angkutan Umum

Trayek angkutan umum di Kota Semarang diantaranya dilayani oleh angkot, BRT, Ojek, dan Becak.

a. Angkot

Trayek angkutan umum di Kota Semarang hampir semuanya bermuara di Pasar Johar, yaitu Johar-Penggaron PP, Johar-Mangkang PP, Johar-Sampangan PP dan Johar-Banyumanik PP.

b. BRT

Beberapa trayek BRT di Kota Semarang diantaranya adalah:

- a. Rute I : Mangkang - Penggaron (mulai operasi 2009)
- b. Rute II : Terboyo - Sisemut, Unggaran (mulai operasi 2012)
- c. Rute III : Pelabuhan Tanjung Emas - Taman Diponegoro (mulai operasi 2014)
- d. Rute IV : Cangkiran - Stasiun Tawang (mulai operasi 2013)
- e. Rute V : Meteseh - PRPP (mulai operasi 2017)
- f. Rute VI : UNNES - UNDIP (mulai operasi 2017)
- g. Rute VII : Terboyo (Kaligawe) – Pemuda (mulai operasi 2018)
- h. Rute VIII : Simpang Lima - Cangkiran (mulai operasi akhir 2019)

Selain itu, terdapat juga rute tambahan Bandara A Yani – Simpang Lima untuk melayani penumpang dari dan ke bandara. Terdapat sebanyak 364 unit halte tempat pemberhentian bus Trans Semarang yang tersebar di sepanjang rute-rute di atas. Jumlah armada bus total 153 unit yang terdiri dari bus ukuran besar dan medium milik pemerintah dan penyedia jasa yang beroperasi melayani seluruh rute BRT Trans Semarang. Besaran tarif BRT Trans Semarang yang berlaku saat ini ditetapkan oleh Wali Kota Semarang dalam Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 17 Tahun 2021 tentang Tarif *Bus Rapid Transit* Trans Semarang, yaitu sebesar Rp3.500/penumpang untuk umum, dan Rp1.000/penumpang untuk mahasiswa, pelajar, pengguna Kartu Identitas Anak (KIA), dan anak di bawah umur lima tahun.

- c. Ojek
Ojek *offline* atau ojek pangkalan dan ojek *online* seperti Grab, Gojek dan Maxim menjadi salah satu angkutan transportasi massal yang lebih digemari masyarakat karena waktu tempuh perjalanan yang lebih singkat.
- d. Becak
Di Kota Semarang masih bisa ditemui jasa angkutan umum berupa becak. Keberadaan becak banyak dijumpai di ruas Jalan MT Haryono Semarang.





Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.9 Angkutan Umum di Kota Semarang

1.3.3 Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Rel Kereta Api

Di Kota Semarang terdapat dua stasiun Kereta Api besar yaitu Stasiun Poncol dan Stasiun Tawang. Stasiun Tawang merupakan stasiun Tipe A yang terletak di Kawasan Kota Lama Semarang. Sementara itu Stasiun Poncol merupakan stasiun Tipe B. Kedua stasiun ini masuk dalam pengelolaan Kereta Api (KA) Indonesia Daerah Operasi (DAOP) IV Semarang.

Selain sarana, juga terdapat prasarana Kereta Api di Kota Semarang yaitu jalur rel kereta api dan perlintasan sebidang. Pada kondisi eksisting, masih terdapat beberapa perlintasan rel KA yang tidak dijaga petugas.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.10 Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Rel KA di Kota Semarang

1.3.4 Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Perairan

Angkutan umum perairan di Kota Semarang meliputi angkutan antar pulau di Pelabuhan Tanjung Emas dan angkutan penyeberangan di Banjir Kanal Barat. Angkutan penyeberangan di Banjir Kanal Barat menjadi salah satu moda penyeberangan masyarakat dengan biaya Rp 2.000 rupiah. Moda yang digunakan untuk menyeberang di Banjir Kanal Barat ini adalah perahu eretan. Sejak dibangunnya jembatan penyeberangan di atas Banjir Kanal Barat, penyewa jasa penyeberangan ini menjadi semakin sepi.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.11 Sarana dan Prasarana Umum Perairan di Kota Semarang

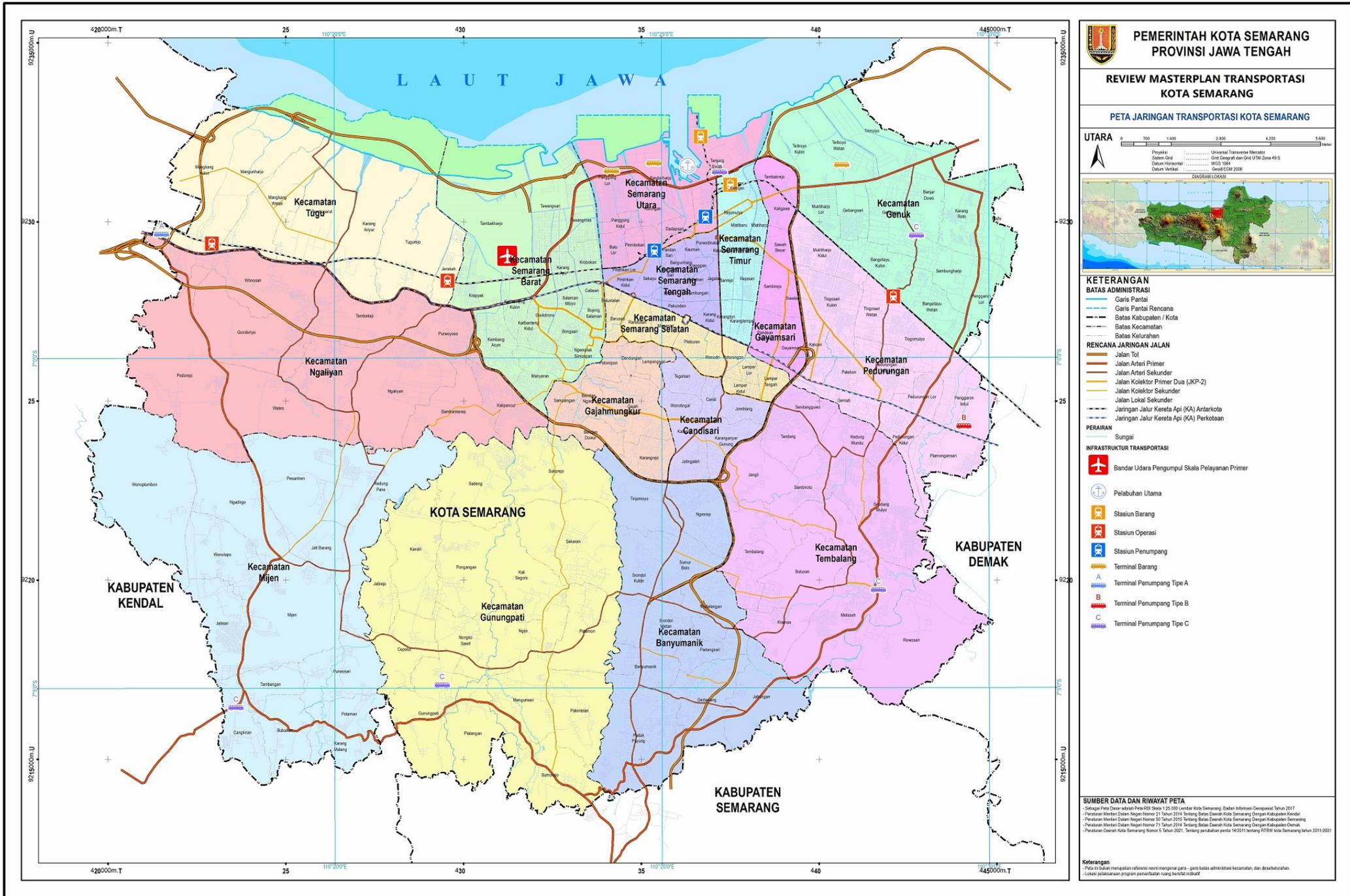
1.3.5 Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Moda Lainnya

Prasarana angkutan umum moda lainnya berupa Bandar Udara Ahmad Yani yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura. Bandara Ahmad Yani sudah teintegrasi dengan jaringan BRT Kota Semarang. Selain BRT, juga terdapat moda lain berupa taxi bandara.



Sumber: Survey Lapangan, 2022

Gambar 1.12 Kawasan Bandara Ahmad Yani Semarang



BAB II

VISI DAN MISI PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA SEMARANG

2.1 Visi dan Misi Pembangunan Daerah Kota Semarang

Visi Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Semarang Tahun 2005-2025 adalah :

“ Semarang Kota Metropolitan yang Religius, Tertib dan Berbudaya “

Visi tersebut mengandung pengertian bahwa 20 tahun mendatang Kota Semarang diharapkan menjadi kota yang dihuni oleh masyarakat yang senantiasa menjunjung tinggi nilai-nilai agama, etos kerja, tata cara, adat istiadat, tradisi, norma kearifan lokal yang hidup dan berkembang yang diyakini sebagai nilai-nilai yang luhur yang diwujudkan dalam perilaku interaksi sosial serta sadar menggunakan hak dan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku sehingga terwujud kehidupan pemerintahan dan kemasyarakatan yang teratur, sejahtera dan didukung oleh aktivitas ekonomi utama yang berupa perdagangan, jasa, dan industri serta ditunjang oleh standar pelayanan kota berskala metropolitan yang mampu melayani seluruh aktivitas masyarakat kota dan daerah hinterlandnya dengan aman, tentram, nyaman, lancar, asri, sehat dan berkelanjutan.

Dalam mewujudkan visi tersebut, misi pembangunan daerah jangka panjang daerah adalah sebagai berikut:

1. Mewujudkan sumber daya manusia Kota Semarang yang berkualitas
2. Mewujudkan tata pemerintahan yang baik (*good governance*) dan kehidupan politik yang demokratis dan bertanggung jawab
3. Mewujudkan kemandirian dan daya saing daerah
4. Mewujudkan tata ruang wilayah dan infrastruktur yang berkelanjutan
5. Mewujudkan Kesejahteraan Sosial Masyarakat

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2021-2026 merupakan penjabaran dari tahapan pembangunan periode keempat atau terakhir Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Semarang Tahun 2005-2025. Tema pembangunan RPJPD periode ini menjadi salah satu rujukan Kepala Daerah dalam menyusun Visi dan Misi Kota Semarang untuk tahun 2021-2026. Visi pembangunan Kota Semarang Tahun 2021-2026 adalah:

“Terwujudnya Kota Semarang yang Semakin Hebat Berlandaskan Pancasila Dalam Bingkai NKRI yang Ber-Bhineka Tunggal Ika”

Makna dari visi tersebut adalah Kota Semarang yang hebat akan menjadi semakin hebat kedepannya. Terbukti bahwa Kota Semarang sebagai Kota Metropolitan telah dapat menyelesaikan isu-isu strategis kota pada lima tahun terakhir, antara lain meningkatkan Laju Pertumbuhan Ekonomi, meningkatkan kontribusi kategori-kategori yang terkait dengan perdagangan dan jasa serta industri terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB),

meningkatkan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) dan Indeks Pembangunan Gender (IPG), meningkatkan nilai investasi, menurunkan angka kemiskinan dan Tingkat Pengangguran Terbuka, mengatasi masalah rob dan banjir, serta meningkatkan Indeks Reformasi Birokrasi. Tataran semakin hebat dapat dimaknai bahwa dalam lima tahun ke depan, Kota Semarang akan siap menghadapi tantangan global, problematika perkotaan yang lebih heterogen, tuntutan layanan publik yang lebih tinggi serta tetap memperhatikan wawasan lingkungan. Untuk mencapai Kota yang semakin hebat tersebut, Pemerintah Kota Semarang bersama masyarakat akan bahu-membahu membangun kota dengan berlandaskan Pancasila dalam bingkai NKRI yang ber-Bhineka Tunggal Ika. Sehingga, Kota Semarang menjadi daerah yang kondusif dan dapat mendukung pengembangan ekonomi, sosial dan budaya di masyarakat yang akhirnya dapat mewujudkan peningkatan kesejahteraan masyarakatnya.

Semakin Hebat, mengandung arti bahwa Kota Semarang melalui semangat sinergi dengan seluruh pemangku kepentingan pembangunan kota akan menguatkan berbagai keunggulan sebagai sebuah kota metropolitan yang memiliki sumber daya manusia yang unggul, ekonomi berbasis kerakyatan yang berdaya saing berbasis riset dan inovasi, berkeadilan sosial, infrastruktur yang berkualitas dan berkelanjutan, serta pelayanan publik yang dinamis untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Untuk mewujudkan Visi tersebut, dirumuskan 5 (lima) misi pembangunan daerah jangka menengah sebagai berikut:

Misi 1. Meningkatkan Kualitas dan Kapasitas Sumber Daya Manusia yang Unggul dan Produktif untuk Mencapai Kesejahteraan dan Keadilan Sosial

Pembangunan diprioritaskan pada peningkatan kualitas sumberdaya manusia yang memiliki tingkat pendidikan dan derajat kesehatan yang tinggi, masyarakat yang berdaya, tenaga kerja yang terampil serta semangat pembangunan kepemudaan.

Misi 2. Meningkatkan Potensi Ekonomi Lokal yang Berdaya Saing dan Stimulasi Pembangunan Industri, Berlandaskan Riset dan Inovasi Berdasar Prinsip Demokrasi Ekonomi Pancasila

Pembangunan diprioritaskan pada peningkatan daya saing perekonomian daerah yang berbasis pada potensi ekonomi lokal, semangat dalam melakukan inovasi, serta dukungan kepada para pelaku industri dalam pemasaran produk barang dan jasa daerah serta dukungan dalam kemitraan usaha.

Misi 3. Menjamin Kemerdekaan Masyarakat Menjalankan Ibadah, Pemenuhan Hak Dasar dan Perlindungan Kesejahteraan Sosial serta Hak Asasi Manusia bagi Masyarakat Secara Berkeadilan

Pembangunan diprioritaskan pada peningkatan pemberdayaan sosial, pemberian perlindungan dan jaminan sosial bagi seluruh masyarakat Kota Semarang, pengarusutamaan gender, serta

pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak demi terwujudnya kesejahteraan sosial bagi seluruh masyarakat. Selain itu, dengan menjamin kemerdekaan masyarakat dalam menjalankan ibadah, perwujudan Kota Religius seperti yang tercantum dalam dokumen RPJPD diharapkan akan tercapai.

Misi 4. Mewujudkan Infrastruktur Berkualitas yang Berwawasan Lingkungan untuk Mendukung Kemajuan Kota

Pembangunan diprioritaskan pada optimalisasi pengembangan sarana dan prasarana perkotaan yang berkualitas untuk seluruh masyarakat serta pengembangan konektivitas wilayah, dengan tetap memperhatikan konsep pembangunan yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan dengan melakukan pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup serta memelihara keanekaragaman hayati.

Misi 5. Menjalankan Reformasi Birokrasi Pemerintahan Secara Dinamis dan Menyusun Produk Hukum yang Sesuai Nilai-Nilai Pancasila dalam Kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia

Penyelenggaraan pemerintahan diprioritaskan pada pemantapan reformasi birokrasi melalui optimalisasi pemanfaatan teknologi informasi, peningkatan manajemen internal, penyederhanaan peraturan, serta peningkatan kapasitas keuangan daerah untuk meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan publik bagi seluruh masyarakat.

2.2 Visi dan Misi Pengembangan Sistem Transportasi Kota Semarang

Untuk menentukan arah pengembangan sistem transportasi Kota Semarang tentunya perlu mempertimbangkan Visi Pembangunan Kota Semarang untuk mewujudkan konsistensi kebijakan dan pencapaian tujuan dan sasaran.

Visi pengembangan Transportasi Kota Semarang Tahun 2023-2043 adalah:

“Terwujudnya Transportasi Kota Semarang yang Terintegrasi, Handal dan Berwawasan Lingkungan”

Dalam rangka mewujudkan visi tersebut, pengembangan sistem transportasi di Kota Semarang mengemban misi sebagai berikut:

1. Mengembangkan jaringan transportasi yang merata, terhierarki, terhubung dan terintegrasi
2. Menjadikan sistem angkutan umum massal sebagai moda utama yang didukung oleh sistem pengumpang yang efisien
3. Mengendalikan kinerja lalu lintas jalan pada tingkat yang memadai sehingga pergerakan barang dan jasa dapat dilakukan dengan lancar
4. Meningkatkan aspek ketertiban, keselamatan, keamanan dan kenyamanan dalam beertransportasi
5. Mempromosikan pemanfaatan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan

BAB III

RENCANA PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA SEMARANG

3.1 Rencana Pola Dan Sistem Jaringan Jalan

Dalam rangka mengembangkan sistem transportasi Kota Semarang untuk 20 tahun kedepan, maka konsep pengembangan jaringan jalan di arahkan kepada penguatan *ring radial*. Pengembangan *ring radial* Kota Semarang diarahkan untuk 2 (dua) fungsi utama, yaitu:

1. Memudahkan aksesibilitas Kota Semarang
2. Mewujudkan struktur ruang Kota Semarang

Fungsi *ring road* sebagai pemecah arus lalu lintas regional dan dalam kota, disertai kecenderungan perkembangan pemanfaatan ruang Kota Semarang yang berorientasi pada struktur jaringan jalan utama dengan arus pergerakan akan memacu pertumbuhan aktivitas dan kawasan baru.

Dampak positif yang dimungkinkan terjadi adalah adanya pemerataan aktivitas melalui persebaran guna lahan. Perkembangan Kota Semarang lebih terorientasi di bagian utara kota (sepanjang jalur jalan utama) ke arah timur dan selatan, dan belum merata di Kota Semarang bagian barat. Jaringan *outer ring road* yang melalui Kota Semarang bagian barat (BWK VIII, IX dan X) mendorong pertumbuhan kawasan di bagian barat kota, sehingga perkembangan lebih merata.

Dalam rangka upaya pewujudan pola dan system transportasi di Kota Semarang, maka rencana yang dapat dilakukan meliputi:

1. Penentuan rute alternatif dari peri-peri kota menuju pusat kota yang melewati ruas:

1	Jl. Abdul Rachman Saleh	20	Jl. Jrobang
2	Jl. Beringin Raya	21	Jl. Kalimas Barat
3	Jl. Brotojoyo Timur	22	Jl. Kalimas Utara
4	Jl. Burangrang	23	Jl. Karanganyar
5	Jl. Ceopoko Raya	24	Jl. Koptu. Sutoyo
6	Jl. Dk. Jatibarang	25	Jl. Mangunharjo I
7	Jl. Dr. Kariadi	26	Jl. Mr. Abdul Madjid Djoyo Adiningrat
8	Jl. DR. Suratmo	27	Jl. Mulawarman Raya
9	Jl. Durian Raya	28	Jl. Ngijo
10	Jl. Hasanudin	29	Jl. Palir Kaliancar
11	Jl. Jalan Tembus Jangli	30	Jl. Perkebunan Pesantren
12	Jl. Jangli	31	Jl. Pramuka
13	Jl. Jatibarang	32	Jl. Puntan
14	Jl. Jatiluhur	33	Jl. Raya Cangkiran
15	Jl. Jatingaleh Timur 11	34	Jl. RM. Subaiyono Tjondrokoesoemo
16	Jl. Jedung Raya	35	Jl. Sriwijaya
17	Jl. Untung Suropati Raya	36	Jl. Undip Permata Hijau
18	Jl. Veteran	37	Jl. WR Supratman
19	Jl. Wurjanto		

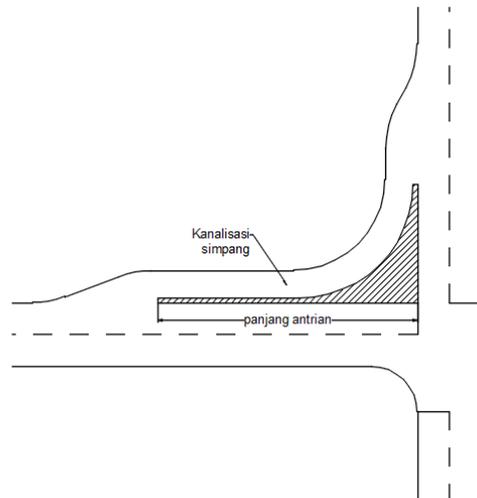
2. Pemerataan pusat-pusat kegiatan sesuai dengan rencana pola ruang yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang tahun 2011-2031.
3. Pengembangan moda berbasis bukan jalan di Kota Semarang (*non-road based*)
4. Pemisahan titik-titik konflik di simpang dengan membuat kanalisasi. Pemasangan kanalisasi simpang bertujuan untuk memisahkan lajur lalu lintas antara jalur menerus dan jalur belok. Kanalisasi dapat berupa pulau dengan menggunakan *kerb* yang lebih tinggi dari jalan ataupun hanya berupa garis marka. Selain sistem pengendalian lalu lintas, kanalisasi dapat digunakan untuk:
 - a. Pengurangan daerah dimana sering terjadi konflik seperti persimpangan
 - b. Lalu lintas berkumpul pada simpang yang tajam
 - c. Pengendali kecepatan kendaraan lalu lintas yang masuk ke persimpangan
 - d. Larangan belok bagi kendaraan
 - e. Keamanan pejalan kaki
 - f. Persiapan penempatan rambu atau lampu lalu lintas

Alternatif pembangunan kanalisasi dapat dilakukan pada simpang-simpang prioritas utama yang meliputi:

- Simpang Dr. Cipto – Brigjen Katamsa
- Simpang Brigjen Sudiarto – Pandean Lamper Tengah II
- Simpang Brigjen Sudiarto – Pandean Lamper Tengah III
- Brigjen Sudiarto – Barito
- Brigjen Sudiarto – Kelinci Raya (Barat)
- Brigjen Sudiarto – Kelinci Raya (Timur)

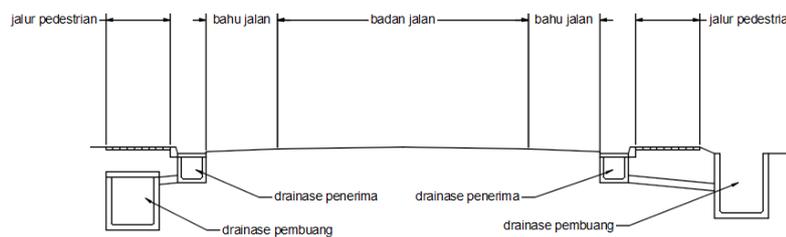
Penetapan prioritas simpang didasarkan pada:

- Simpang Prioritas 1 adalah simpang yang menghubungkan jalan-jalan dengan *Volume/Capacity (V/C) ratio* tinggi yang berada pada koridor utama yang dapat di evaluasi setiap 1 (satu) tahun sekali;
- Simpang Prioritas 2 adalah simpang yang menghubungkan ruas jalan dengan *V/C ratio* tinggi dan sedang yang dapat di evaluasi setiap 2 (dua) tahun sekali;
- Ruas Prioritas 3 adalah simpang yang menghubungkan ruas jalan dengan *V/C ratio* rendah yang dapat di evaluasi setiap 3 (tiga) tahun sekali.



Gambar 3.1 Ilustrasi Rencana Kanalisasi Simpang di Kota Semarang

5. Peningkatan kapasitas jaringan jalan. Salah satu bentuk peningkatan jalan dapat dilakukan dengan meningkatkan saluran drainase. Terutama di Kota Semarang yang rawan banjir dan rob hingga jalan-jalan utama. Berikut ini adalah rencana ilustrasi penampang jaringan jalan beserta saluran drainase yang dapat diterapkan di Kota Semarang.



Gambar 3.2 Ilustrasi Rencana Penampang Jaringan Jalan di Kota Semarang

6. Peningkatan jangkauan area BRT
7. Mendorong *shifting* dari moda privat ke moda publik
8. Peningkatan pelayanan BRT
9. Pengembangan transportasi regional Kedungsepur
10. Refungsionalisasi transportasi tradisional dalam hal ini adalah andhong dan becak untuk melayani rute harian untuk kawasan wisata seperti wisata di Jatibarang, dan Sampokong, dan untuk mendukung rute khusus seperti kegiatan *car free day* yang rutin dilaksanakan setiap akhir pekan di kawasan Simpang Lima dan Klipang pada hari pasaran tertentu.

Dalam mendukung pengembangan transportasi massal, maka direncanakan konsep intermoda. Konsep intermoda terjalin dengan peralihan antara moda transportasi lain (kereta api, udara, laut) dengan transportasi jalan maupun sebaliknya. Kondisi ini sebagai peralihan pengguna jasa moda transportasi non jalan (kereta api, laut dan udara) ke transportasi jalan baik menggunakan jasa pelayanan angkutan umum maupun kendaraan pribadi.

Berdasarkan rencana pengembangan tersebut, maka direncanakan simpul transportasi yang merupakan prasarana transportasi sebagai tempat

penumpang angkutan umum berganti moda. Rencana simpul transportasi sebagai perpindahan moda yang ada Kota Semarang meliputi:

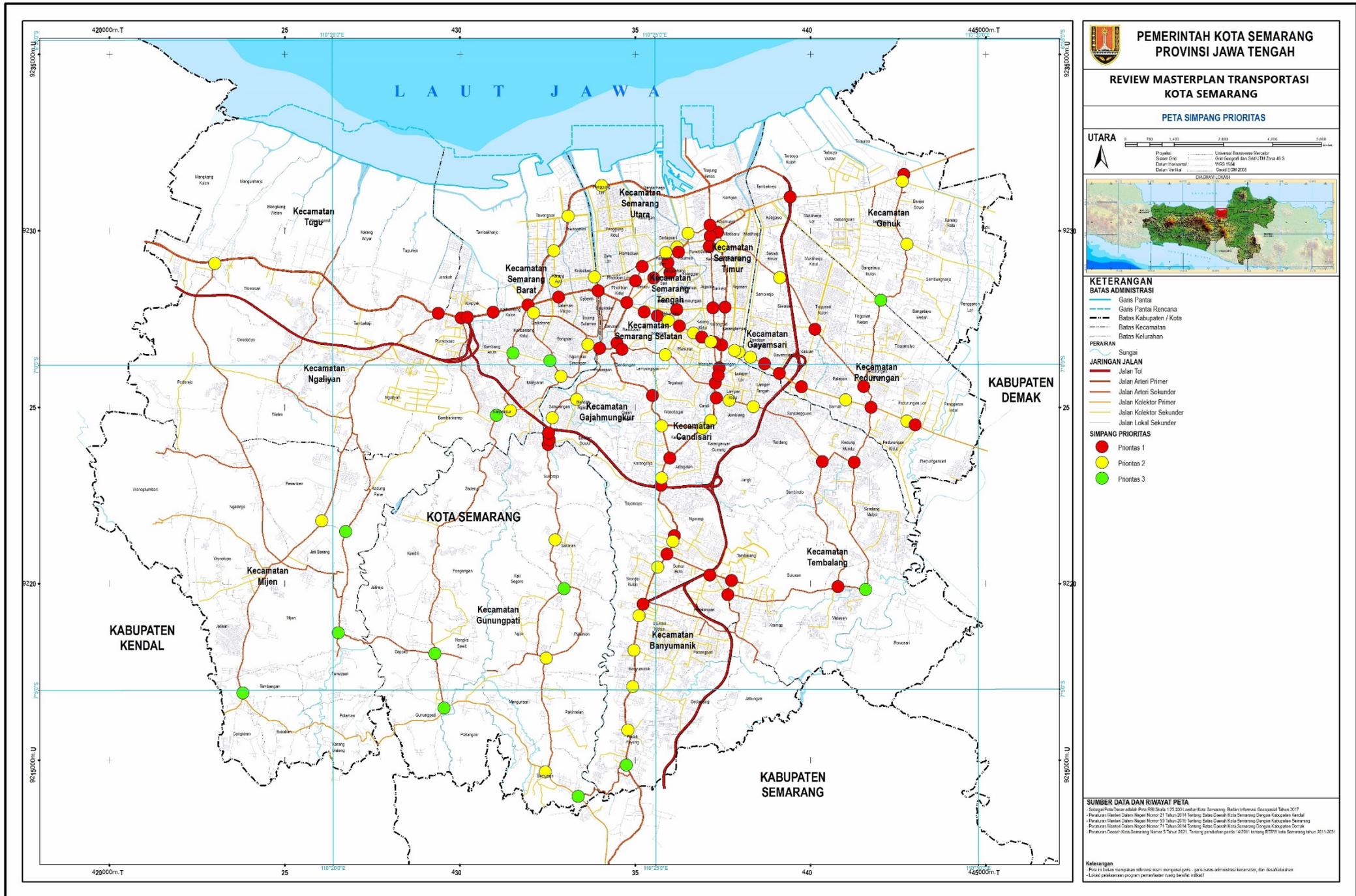
1. Stasiun Tawang
2. Stasiun Alastua
3. Jl. Dr Cipto (SMP Negeri 2 Semarang)
4. Tugu Muda
5. Bandara Ahmad Yani
6. Kalibanteng
7. Terminal Mangkang
8. Jl. Supriyadi
9. Jl. Majapahit
10. Terminal Penggaron
11. Pelabuhan Tanjung Mas

Pada pusat kota dengan guna lahan campuran (perdagangan dan jasa, permukiman, perkantoran dan pendidikan), seringkali terdapat permasalahan transportasi, yaitu kemacetan terutama pada jam-jam sibuk, jam ketika berangkat sekolah maupun bekerja. Disamping itu, sistem parkir *on street* di kawasan pusat kota akan mengurangi kapasitas jalan. Oleh karena itu, pada koridor kawasan pusat kota direncanakan sebagai kawasan *citywalk*, dengan dilengkapi *pedestrian ways* yang nyaman dan *walkable*, *bicycle ways* dan penyediaan kantong-kantong parkir komunal, sehingga tidak lagi diperkenankan *on street parking*.

Untuk lokasi *off street parking* direncanakan di ruas jalan Jl. Jendral Sudirman, Jl. Indraprasta, Jl. Mgr Sugiyopranoto, Jl. Imam Bonjol, Jl. Pemuda, Jl. KH Agus Salim, Jl. Gajahmada, Jl. Pahlawan, Jl. Majapahit, Jl. Urip Sumoharjo dan kawasan Simpang Lima. Pada kawasan *off street parking* diharuskan setiap pelaku kegiatan menyediakan area parkir *off street* dan pemerintah harus menyediakan ruang parkir komunal. Harus ada konekting antara ruas jalan yang diberlakukan parkir *off street* dan ruang parkir komunal.

Berikut ini adalah alternatif lokasi lahan parkir komunal yang direncanakan di Kota Semarang:

1. DP Mall
2. Balai Kota Semarang
3. Paragon Mall
4. Pandanaran
5. Pasar Bulu
6. Simpang Lima Plasa
7. Mall Ciputra
8. Museum Mandala Bhakti
9. Ace Hardware Siliwangi
10. Parkir The Park Mall
11. Parkir Belakang Lawang Sewu
12. Alun-Alun Masjid Agung Kota Semarang
13. Lotte Grosir
14. Terminal Mangkang
15. Terminal Penggaron
16. Pasar Banyumanik
17. Parkir Kota Lama
18. Parkir Sampokong
19. Parkir Stasiun Poncol
20. Parkir Stasiun Tawang
21. Parkir Uptown Mall



PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH

REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG

PETA IDENTIFIKASI DAN PENETAPAN RUTE ALTERNATIF

UTARA

0 750 1.500 2.250 3.000 3.750 4.500 5.250 6.000

Proyeksi: Universal Transverse Mercator
 Sistem Koordinat: Grid Geografis dan Grid UTM Zona 49 S
 Datum: WGS 1984
 Datum Lokal: Geoid FTM 2008

DASAR LOKASI

KETERANGAN

BATAS ADMINISTRASI

- Garis Pantai
- Garis Pantai Rencana
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan

PERAIRAN

- Sungai

Rute Alternatif

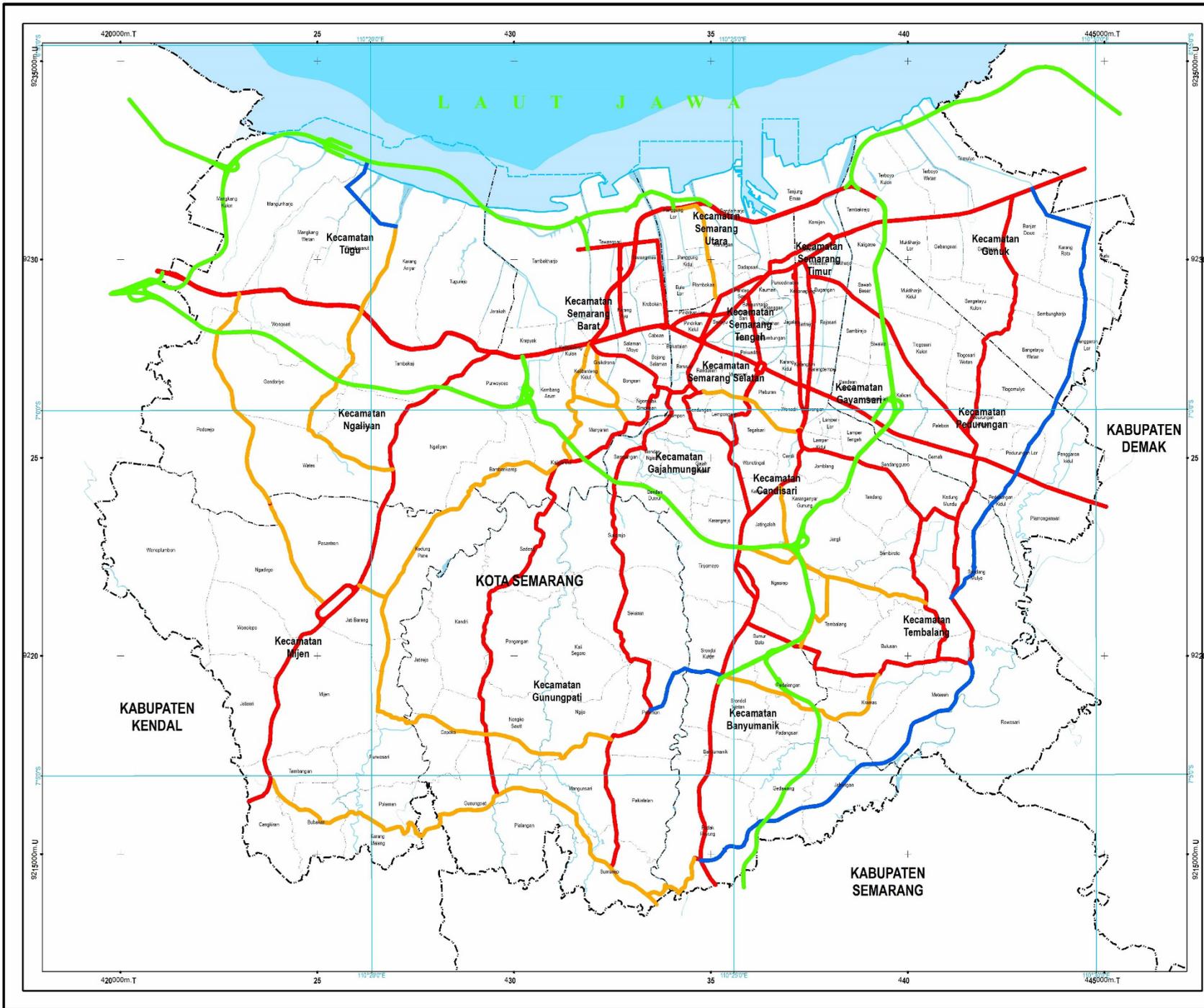
- Rute Utama
- Rute Alternatif
- Rute Alternatif Rencana
- Rute Alternatif Rencana Jalan Tol dan Pengembangan

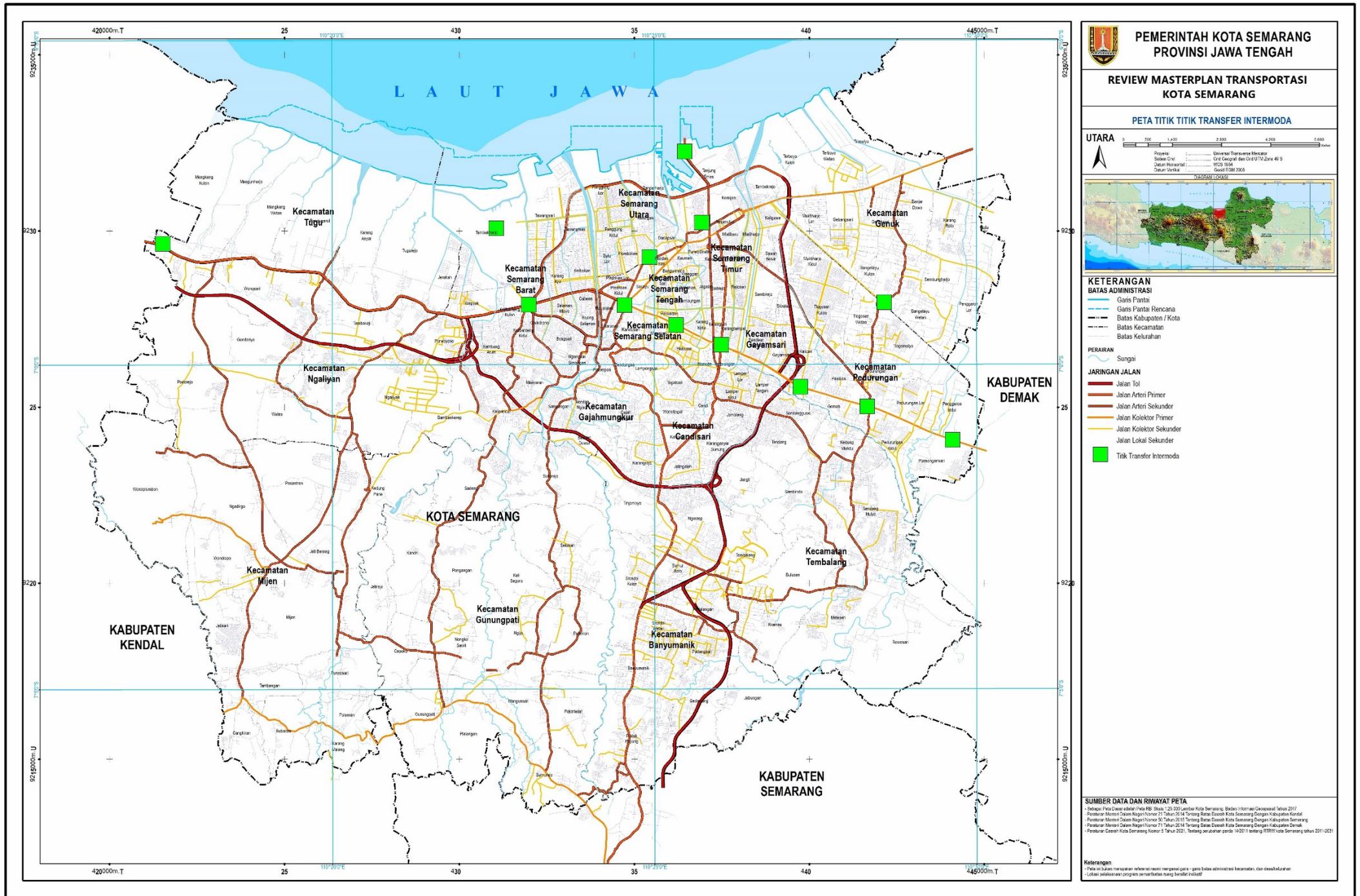
SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Desain dan Data Master Plan RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah) Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 50 Tahun 2015 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2012, Tentang penentuan perda 142/11 tentang RT/ RW kota Semarang tahun 2011-2011

Keterangan

- Jika tidak ada simbol alternatif resmi mengenai garis - garis batas administrasi kecamatan dan desa/kelurahan
- Lokasi pelaksanaan program pemertanian ruang berbatas tidak!





REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG

PETA TITIK TITIK TRANSFER INTERMODA



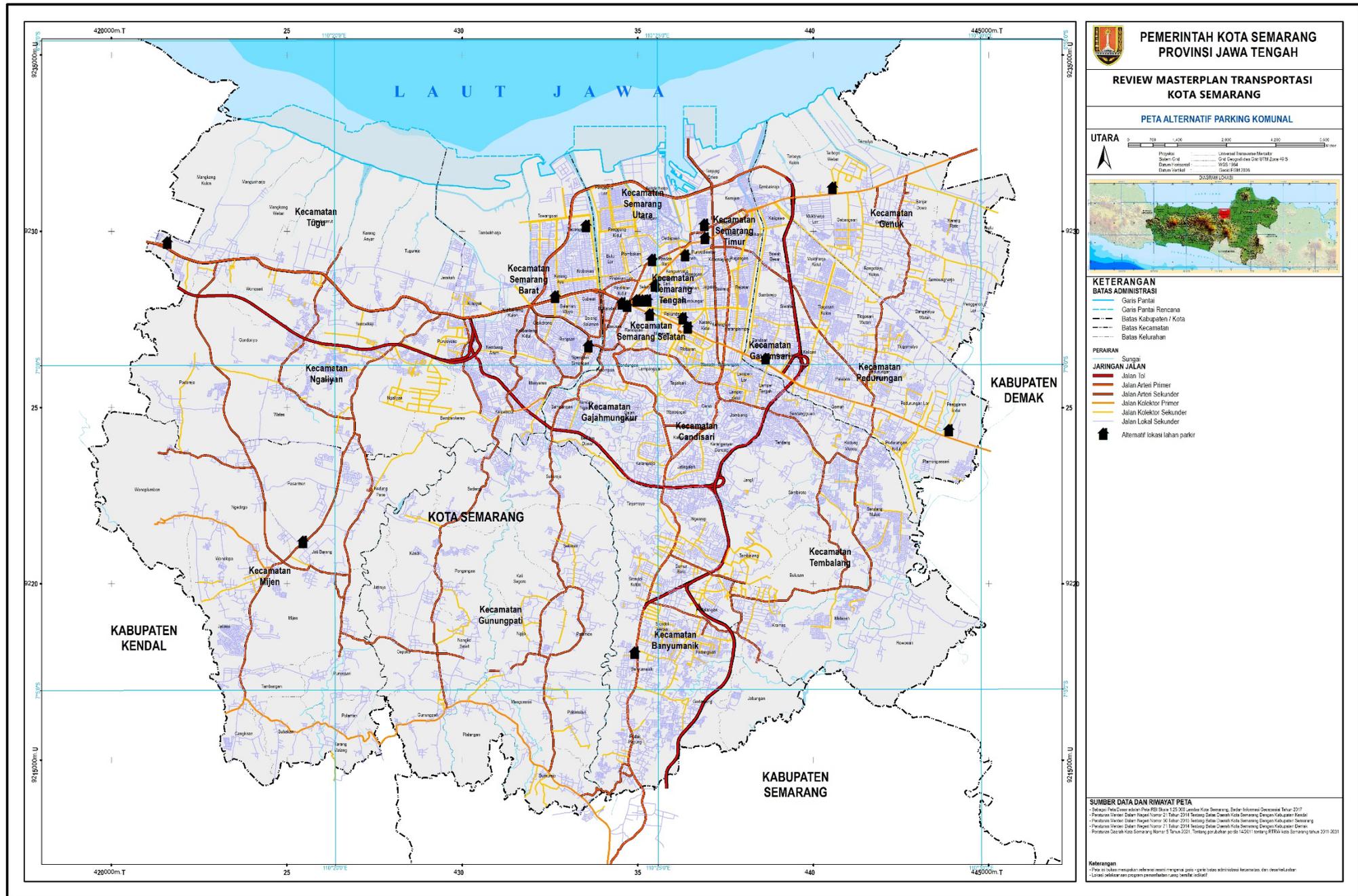
- KETERANGAN**
- BATAS ADMINISTRASI**
- - - - - Garis Pantai
 - - - - - Garis Pantai Rencana
 - - - - - Batas Kabupaten / Kota
 - - - - - Batas Kecamatan
 - - - - - Batas Kelurahan
- PERAIRAN**
- - - - - Sungai
- JARINGAN JALAN**
- - - - - Jalan Tol
 - - - - - Jalan Arteri Primer
 - - - - - Jalan Arteri Sekunder
 - - - - - Jalan Kolektor Primer
 - - - - - Jalan Kolektor Sekunder
 - - - - - Jalan Lokal Sekunder
 - Titik Transfer Intermoda

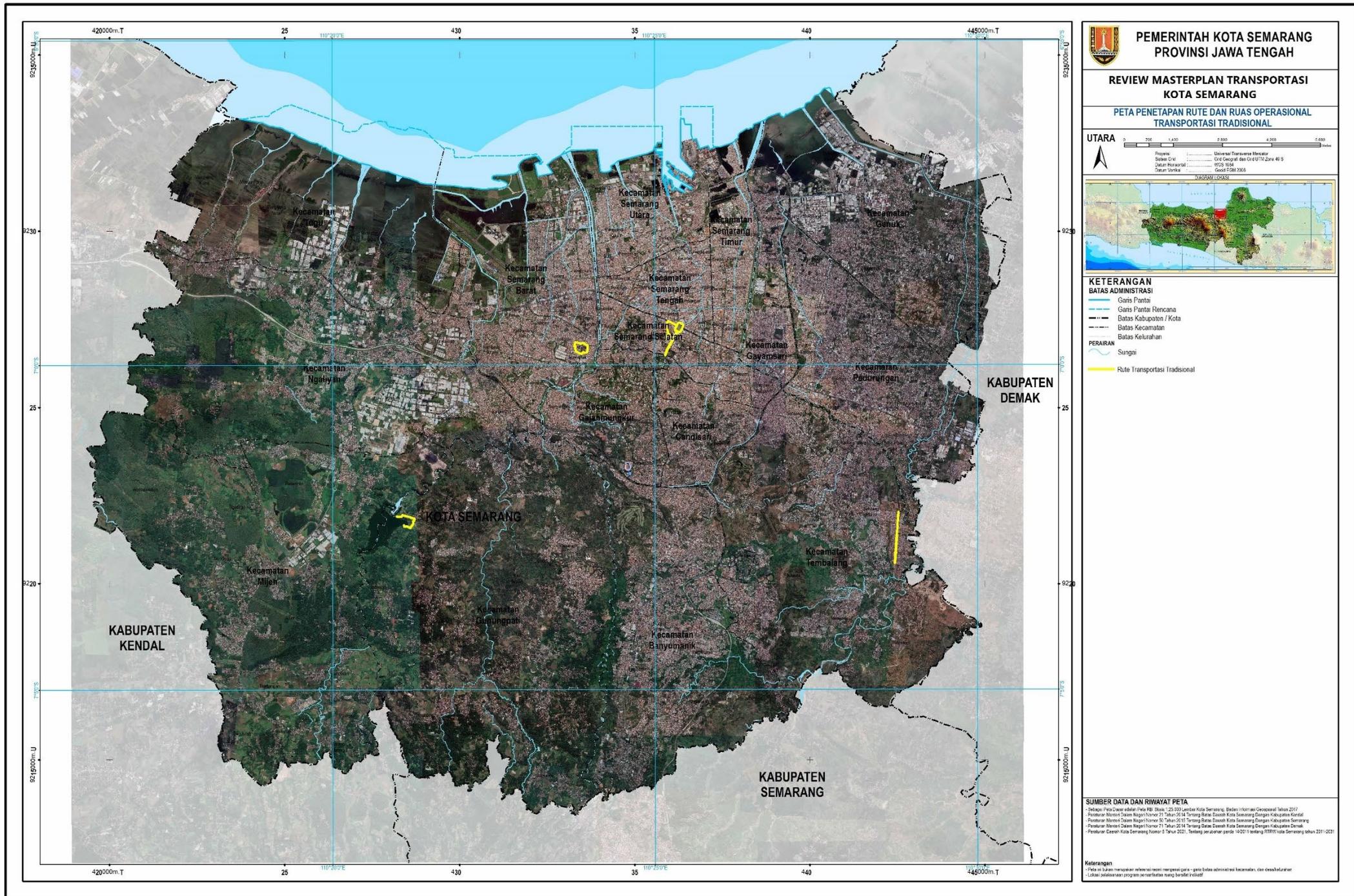
SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Bakuin Peta Dasar skala 1:50.000 Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial tahun 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 50 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Perubahan pada 14/2011 tentang RTRM Kota Semarang tahun 2011-2021

Keterangan

- Peta ini dibuat merupakan referensi umum mengenai cara - cara batas administratif kecamatan, dan desakulurahan
- Lokasi dan nama-nama program dan fasilitas harus berdasar faktual





PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH

REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG

PETA PENETAPAN RUTE DAN RUAS OPERASIONAL
TRANSPORTASI TRADISIONAL

UTARA

0 200 400 600 800 1000 meter

Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Sistem Koordinat : UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984
 Datum Vertikal : Geoid FGM 2008

KETERANGAN

BATAS ADMINISTRASI

- Garis Pantai
- Garis Pantai Rencana
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan

PERAIRAN

- Sungai
- Rute Transportasi Tradisional

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- 1. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Semarang
- 2. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- 3. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 51 Tahun 2013 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- 4. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- 5. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021, Tentang Perubahan Kedua Undang-Undang tentang RTRW Kota Semarang tahun 2011 (2021)

Keterangan

- 1. Peta ini dibuat menggunakan metode remote sensing dengan cara citra satelit administrasi kecamatan dan desa/kelurahan
- 2. Lokasi pelaksanaan program penelitian sesuai dengan lokasi studi

3.2 Rencana Sarana dan Prasarana Pejalan Kaki Dan Jalur Sepeda

Pada kondisi eksisting, sudah terdapat jalur sepeda dan jalur pejalan kaki di Kota Semarang. Jalur sepeda di Kota Semarang berada di Jl. Pemuda, Jl. Gajahmada, Jl. Pahlawan, Jl. Pandanaran, Jl. Veteran. Jalur pejalan kaki di Kota Semarang diantaranya berada di Jl. Urip Sumoharjo (arah Mangkang), Jl. Pahlawan, Jl. Pemuda, Jl. Gajahmada, Jl. Pandanaran, Kawasan Kota Lama.

3.2.1 Rencana Jalur Pejalan Kaki

Pembangunan dan peningkatan jalur pejalan kaki direncanakan pada seluruh jaringan jalan Kota Semarang, dengan prioritas pada lokasi antara lain:

Jl. A Yani	Jl. Kopol Maksum	Jl. Empu Tantular	Jl. Pahlawan
Jl. Agus Salim	Jl. Kyai Saleh	Jl. Gajahmada	Jl. Pandanara II
Jl. Ahmad Dahlan	Jl. Letjen Suprpto	Jl. Garuda	Jl. Pandanaran
Jl. Batan Selatan	Jl. Mataram	Jl. Glatik	Jl. Peiere Tendean
Jl. Branjangan	Jl. Mayjen DI Panjaitan	Jl. Gombel Lama	Jl. Pemuda
Jl. Brigjend Soegiarto	Jl. Mayjend. Sutoyo	Jl. Imam Bonjol	Jl. Perintis Kemerdekaan
Jl. Cendrawasih	Jl. Meliwis	Jl. Indraprasta	Jl. Perkutut
Jl. Sultan Agung	Jl. Menteri Supeno	Jl. Jend. Urip Sumohardjo	Jl. Raden Patah
Jl. Cendrawasih 1	Jl. Merak	Jl. Jendral Polisi Anton Soedjarwo	Jl. S. Parman
Jl. Depok	Jl. Merpati	Jl. Kedasih	Jl. Sendowo
Jl. Dr. Kariadi	Jl. MH Thamrin	Jl. Kepodang	Jl. Siliwangi
Jl. Dr. Setia Budi	Jl. Moch Suyudi	Jl. Tawang	Jl. Menteri Supeno
Jl. Dr. Sutomo	Jl. Mori	Jl. Teuku Umar	Jl. Soegiyopranoto
Jl. Dr. Wahidin	Jl. MT. Haryono	Jl. Tri Lomba Juang	Jl. Sriwijaya
Tugu Muda	Jl. Tanjung	Jl. Veteran	Jl. Suari
Simpang Lima			

3.2.2 Rencana Jalur Sepeda

Konsep jalur sepeda yang direncanakan di Kota Semarang antara lain:

1. Perwujudan jalur sepeda bagi kendaraan non-motor.

Perencanaan jalur sepeda dan jalur lambat tidak dapat disatukan karena keduanya mempunyai fungsi yang berbeda. Pengembangan jalur sepeda merupakan salah satu langkah yang efektif dalam mewedahi pergerakan kendaraan non-motor.

2. Terdapat batasan fisik (*separator*) dengan jalan raya.

Penggunaan batasan fisik yang jelas antara jalur sepeda dan kendaraan bermotor akan meminimalkan pelanggaran mungkin terjadi. Perilaku masyarakat dalam berlalulintas, sebagian besar belum memperhatikan rambu dan aturan lalu lintas merupakan salah satu alasan mengapa batasan fisik sangat diperlukan, disamping sebagai *barrier*, sehingga menumbuhkan rasa aman bagi penggunaanya.

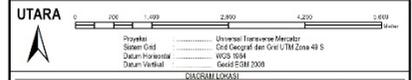
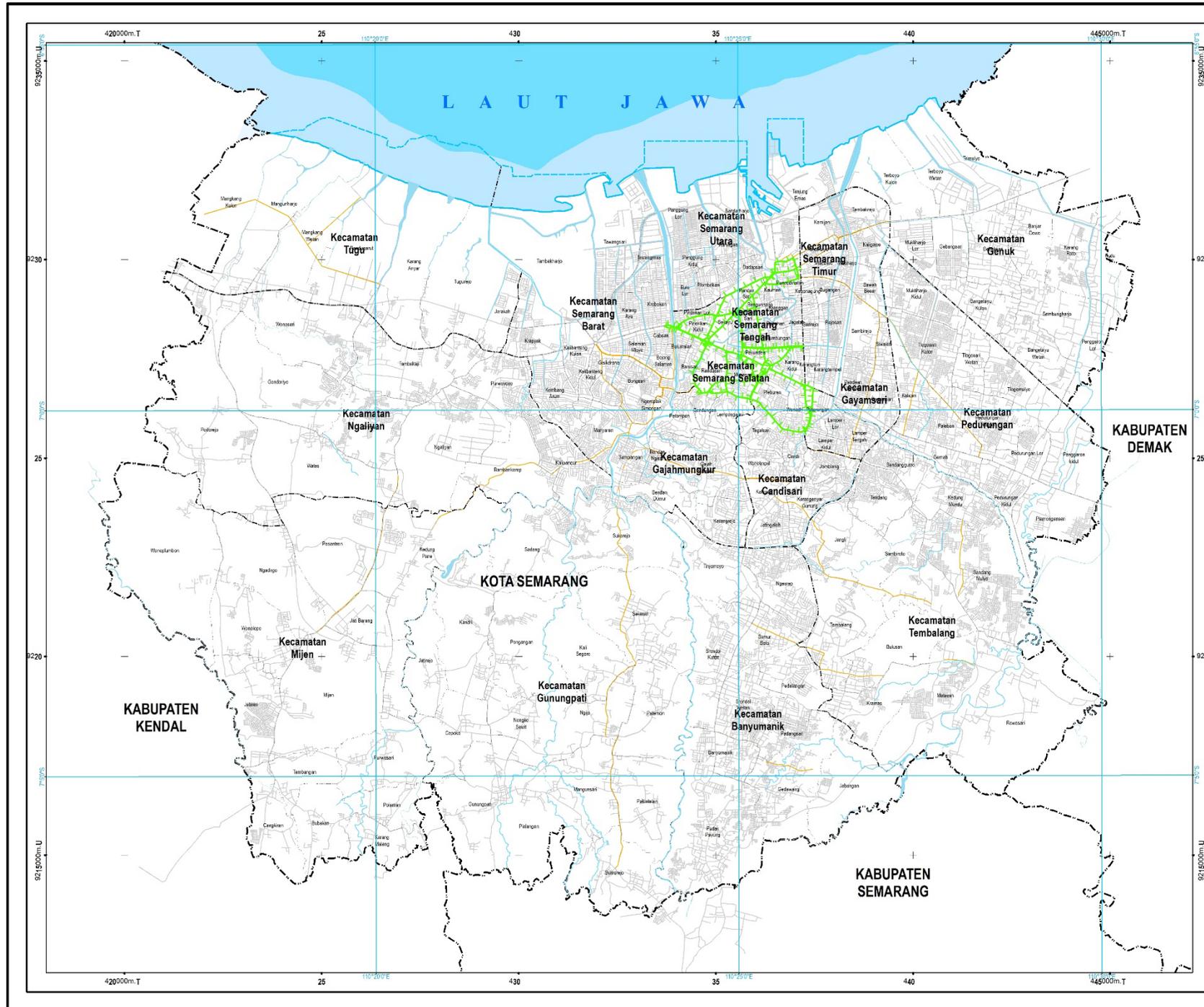
3. Jalur lambat sebagai *barrier*/pembatas dengan arus regional.

Idealnya jalan dengan arus regional (arteri) merupakan jalan bebas hambatan dengan adanya pembatasan pergerakan lokal. Akan tetapi,

mempertimbangkan kondisi jalan arteri dan perilaku masyarakat yang ada di Kota Semarang, dimana akses lokal maupun pergerakan antar kampung atau kawasan yang berada di sekitar jalan arteri masih dapat mengakses langsung ke jalan arteri, maka harus terdapat pembatas fisik yang jelas. Perencanaan jalur lambat mempunyai fungsi sebagai *barrier* atau pembatas tersebut.

Rekomendasi perencanaan jalur sepeda terkait dengan penyediaan ruang publik dan prasarana pendukung jalan di Kota Semarang antara lain:

Jl. A Yani	Jl. Letjen Suprpto
Jl. Agus Salim	Jl. Mataram
Jl. Ahmad Dahlan	Jl. Mayjen DI Panjaitan
Jl. Batan Selatan	Jl. Mayjend. Sutoyo
Jl. Brigjend Soegiarto	Jl. Menteri Supeno
Jl. Cendrawasih	Jl. Merak
Jl. Cendrawasih	Jl. MH Thamrin
Jl. Depok	JL. MT. Haryono
Jl. Dr. Kariadi	Jl. Pahlawan
Jl. Dr. Sutomo	Jl. Pandanara II
Jl. Empu Tantular	Jl. Pandanaran
Jl. Gajahmada	Jl. Peiere Tendean
Jl. Imam Bonjol	Jl. Pemuda
Jl. Indraprasta	Jl. S. Parman
Jl. Kompol Maksum	Jl. Siliwangi
Jl. Kyai Saleh	Jl. Menteri Supeno
Jl. Soegiyopranoto	Jl. Veteran
Jl. Sriwijaya	Simpang Lima
Jl. Tri Lomba Juang	Tugu Muda



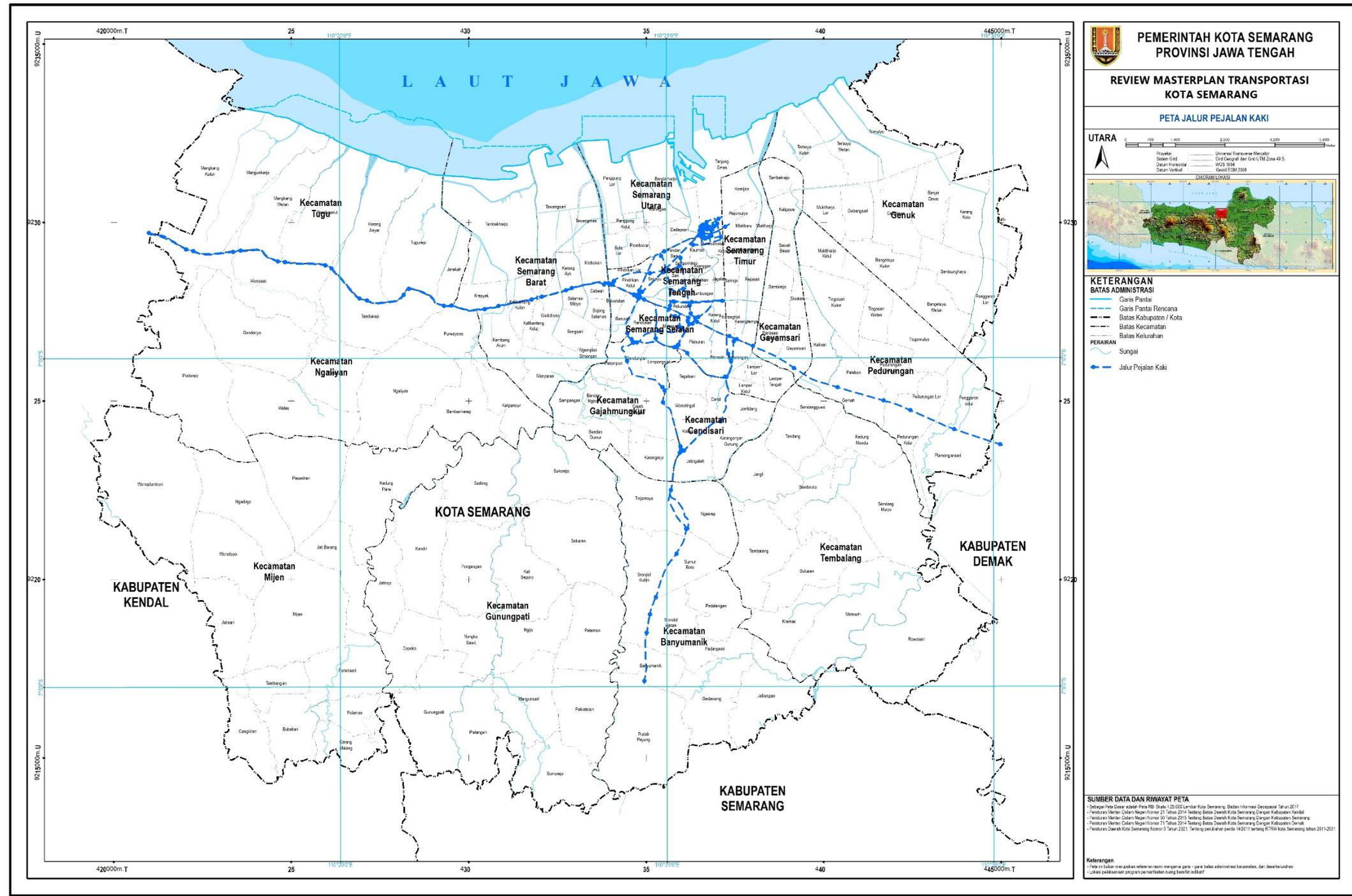
- KETERANGAN**
- BATAS ADMINISTRASI**
-  Garis Pantai
 -  Garis Pantai Rencana
 -  Batas Kabupaten / Kota
 -  Batas Kecamatan
 -  Batas Kelurahan
- PERAIRAN**
-  Sungai
 -  Jalur Sepeda

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Delapan (8) Data Jalan Persegi Panjang 1:25.000 Lembar Kota Semarang (Batas Informasi Desember Tahun 2017)
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2015 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021, Tentang perubahan perdes 14/2011 tentang RT/RW Kota Semarang tahun 2011-2021

Keterangan

- Foto ini dibuat menggunakan metode remote sensing satelit - cara tidak administrasi kependudukan, dan secara otomatis
- Lokasi pelaksanaan program per-normatifan ruang bersepeda



REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG

PETA JALUR PEJALAN KAKI



- KETERANGAN**
BATAS ADMINISTRASI
- Garis Pantai
 - Garis Pantai Rencana
 - Batas Kabupaten / Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
- PERAIRAN**
- Sungai
 - Jalur Pejalan Kaki

SUMBER DATA DAN RINYAYAT PETA

- Satelit Peta Direr: Peta RRD Skala 1:25,000 Lembar Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2011
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2012, Tentang perubahan perda 4/2011 Tentang RT/RW Kota Semarang tahun 2011-2011

Keterangan

- Peta ini dibuat berdasarkan referensi resmi mengenai garis-garis batas administratif kecamatan, dan desa/kelurahan
- Lokasi pelaksanaan program pemeliharaan ruang terbuka hijau

3.3 Rencana Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Jalan Raya

Saat ini BRT Semarang memiliki 8 (delapan) koridor dan 8 (delapan) koridor *feeder* BRT, juga sudah ada rencana *dedicated lane* yang melewati Simpang Pedurungan- Simpang Lima - Tugu Muda - Simpang Kali Banteng - Simpang Ngaliyan.

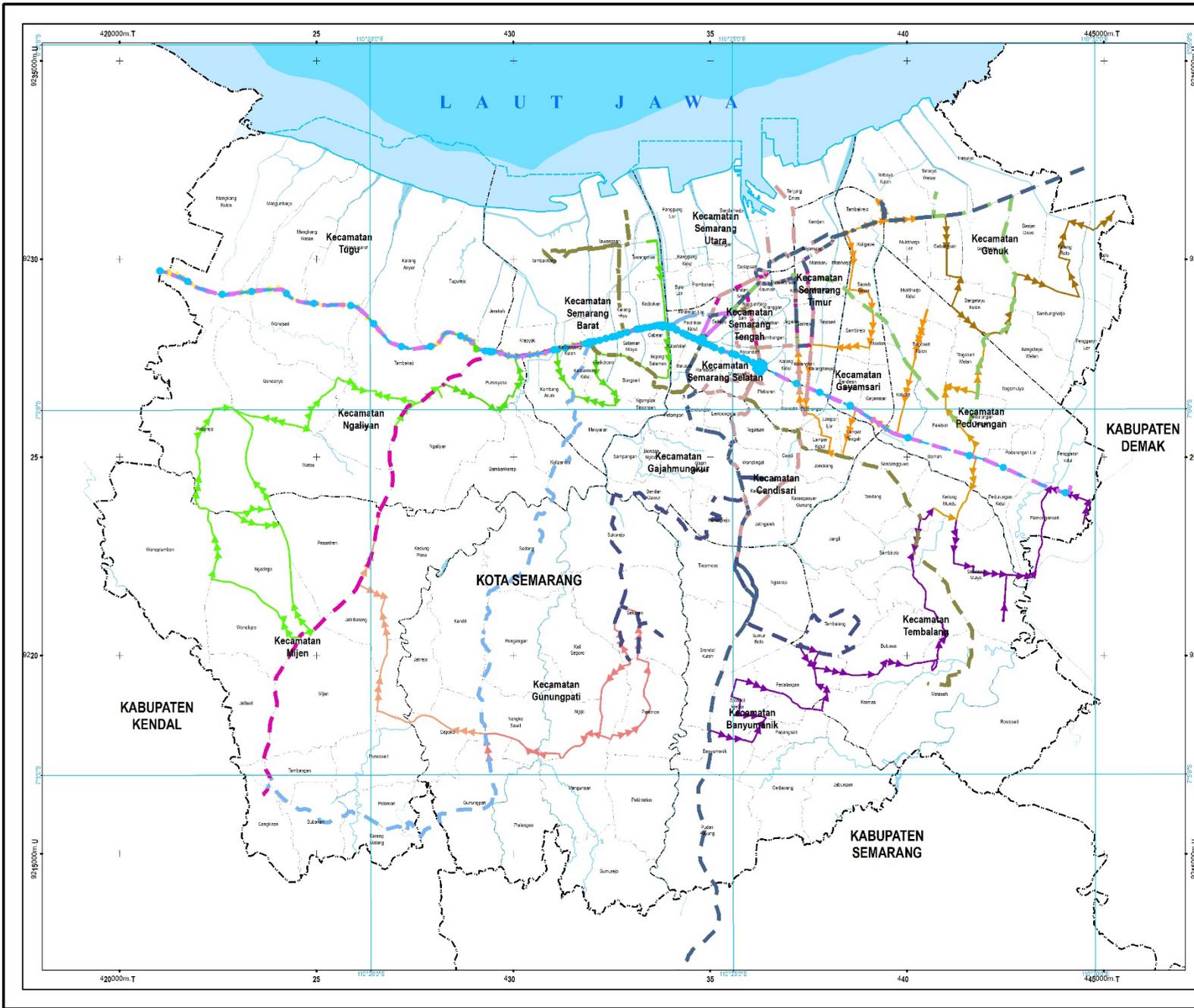
Koridor BRT Trans Semarang meliputi:

- a. Koridor I : Mangkang, Imam Bonjol, Pemuda, Penggaron
- b. Koridor II : Terboyo, Imam Bonjol, Pemuda, Sisemut
- c. Koridor III : Pelabuhan Tanjungmas, Taman Diponegoro
- d. Koridor IV : Cangkiran, Imam Bonjol, St. Tawang
- e. Koridor V : Meteseh, Pemuda, Bandara Ahmad Yani, PRPP
- f. Koridor VI : UNNES, Taman Diponegoro, UNDIP
- g. Koridor VII : Terboyo (Kaligawe), Soekarno Hatta, Pemuda
- h. Koridor VIII : Cangkiran, Gunung Pati, Pemuda, Simpang Lima

Koridor feeder BRT meliputi:

- a. *Feeder 1-A*
- b. *Feeder 1-B*
- c. *Feeder 2-A*
- d. *Feeder 2-B*
- e. *Feeder 2-C*
- f. *Feeder 3* : Terminal Penggaron-Klipang-Terminal Banyumanik
- g. *Feeder 4A* : T. Gunung Pati- Sekaran – UNNES -Patemon – T. Gunung Pati
- h. *Feeder 4B* : T. Gunung Pati – Jatibarang – BSB – T. Gunung Pati
- i. Layanan malam swakelola : Mangkang, Tugu Muda, Simpang Lima

Selain rencana jalur BRT, juga direncanakan kawasan bebas kendaraan pribadi atau *Area Priority Public Moda*, yang merupakan kawasan yang diperuntukkan untuk angkutan massal BRT. Kawasan ini merupakan perpaduan dari kawasan *off street parking* dan BRT *dedicated lane*. *Area Priority Moda public* berada di ruas jalan Jl. Jendral Sudirman, Jl. Indraprasta , Jl. Mgr Sugiyopranoto, Jl. Imam Bonjol , Jl. Pemuda , JL. KH Agus Salim, JL. Gajahmada, Jl. Pahlawan, Jl, Majapahit dan kawasan Simpang Lima.



**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

PETA JALUR BRT, JALUR DEDICATED LINE DAN FEEDER



KETERANGAN

BATAS ADMINISTRASI

- Garis Rencana
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan

PERAIRAN

- Sungai

KORIDOR BRT

- Koridor I : Mangkang, Imam Borjoi, Pemuda, Pengaron
- Koridor II : Terboyo, Kaligawe, Balakota, Banyumani, Sisemut Ungaran
- Koridor III : Pelabuhan Tanjung Mas, Simpang Lima, Akpol, Jalengkeh
- Koridor IV : Cangkiran, Imam Borjoi, Balakota, St. Tawang
- Koridor V : Melesah, Simpang Lima, Balakota, Bandara Ahmad Yani, PRPP
- Koridor VI : UNNES, STIKUBANK, Semeru, Taman Diponegoro, UNDP
- Koridor VII : Terboyo, Woltermongingsidi, Soekarno Hatta, Balakota PP
- Koridor VIII : Cangkiran, Gunung Pati, Manyaran, Tugumuda, Simpang Lima

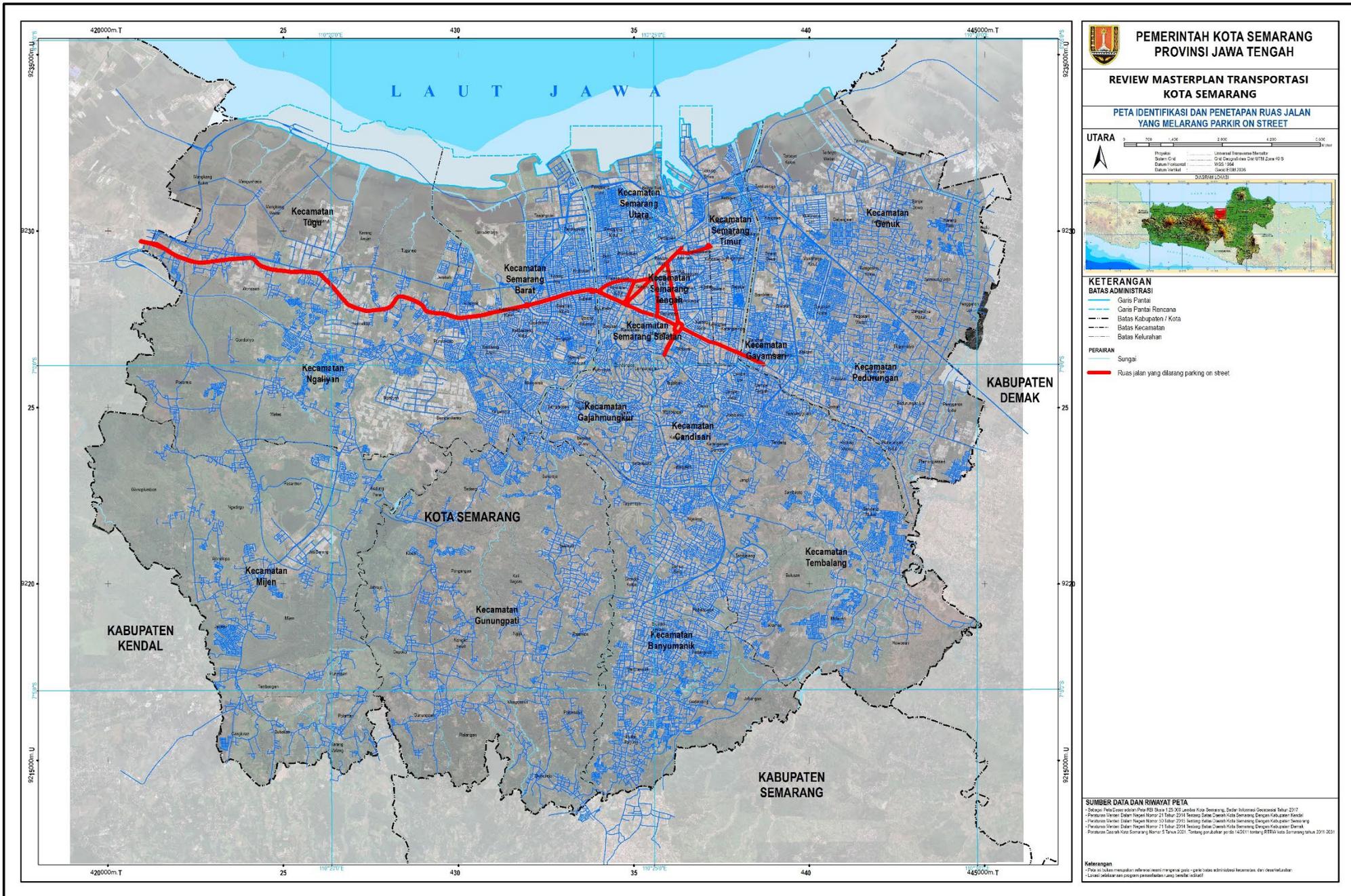
KORIDOR FEEDER

- Feeder 1-A
- Feeder 1-B
- Feeder 2-A
- Feeder 2-B
- Feeder 2-C
- Feeder 3 : Pengaron, Klipang, Durian Raya, Banyumani
- Feeder 4A (T. Gunung Pati – Sekaran – UNNES – Patemon – T. Gunung Pati)
- Feeder 4B (T. Gunung Pati – Jalibarang – BSB – T. Gunung Pati)
- Layanan Malam Swakelola : Mangkang, Tagu Muda, Simpang Lima
- Trase jalur dedicated BRTI (Bus Rapid Transit)

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Data Peta Dasar adalah Peta RIB Skala 1:25.000 Lembar Kota Semarang, Datum WGS 1984, Tanggal 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 31 Tahun 2013 tentang Batas Daerah Kota Semarang dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 50 Tahun 2013 tentang Batas Daerah Kota Semarang dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 31 Tahun 2013 tentang Batas Daerah Kota Semarang dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2017, tentang perubahan peta 14/2011 tentang KIRI Kota Semarang tahun 2014/2011

Keterangan
 - Garis hitam menunjukkan referensi mengenai garis batas administrasi lokasi yang ditunjukkan
 - Garis putus-putus menunjukkan lokasi yang berbatasan

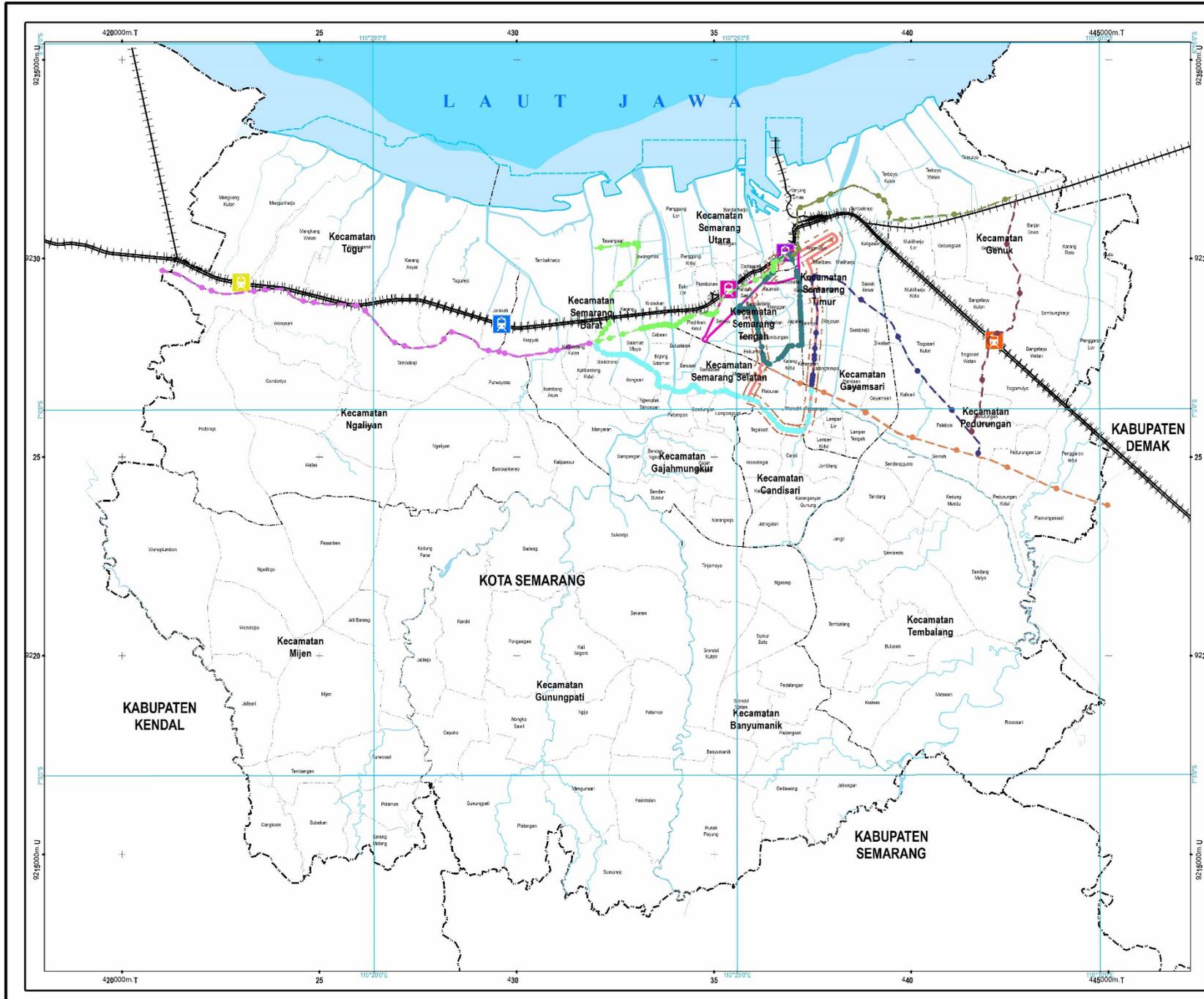


3.4 Rencana Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Jalan Rel

Pada kondisi eksisting, di Kota Semarang dilayani oleh jaringan KA antarkota dengan simpul Stasiun Poncol dan Stasiun Tawang. Rencana pengembangan angkutan umum jalan rel adalah dengan menggabungkan rute tram dan LRT. Rencana peningkatan pelayanan jalur KA di Kota Semarang meliputi:

- a. Tram
 - Trase Barat (Stasiun Tawang – Jl. Ronggrowarito – Jl. Agus Salim – Pasar Johar – Jl. Pemuda – Lawang Sewu – Bulu (HAP) – Jl. Imam Bonjol – Stasiun Poncol – Stasiun Tawang (Kota Lama))
 - Trase Timur (Stasiun Tawang – Stasiun Poncol – Kawasan Simpang Lima)
- b. LRT
 - Koridor 1 (Terminal Mangkang – Kalibanteng)
 - Koridor 2 (Bandara A.Yani – Stasiun Tawang)
 - Koridor 3 (Simpang Lima _Stasiun Tawang)
 - Koridor 4 (Terminal Penggaron –Simpang Lima)
 - Koridor 5 (Jl. Dr. Cipto – Jalan Citarum –Jl. Soekarno Hatta)
 - Koridor 6 (Stasiun Tawang – Pelabuhan Tanjung Emas)
 - Koridor 7 (Jl. Fatmawati –Banget Ayu)
 - Koridor 8 (Kali Banteng –Pamularsih – Milo)

F



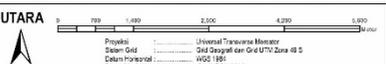


**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

PETA PENETAPAN RUTE BERBASIS REL SKALA KOTA

UTARA



Proyeksi: Universal Transverse Mercator
Datum Geoid: Datum Geoid dari Geoid 1992
Datum Nasional: Datum EGM 2008



KETERANGAN
BATAS ADMINISTRASI

- Garis Pantai
- Garis Pantai Rencana
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan

PERAIRAN

- ~ Sungai

RUTE BERBASIS REL

STASIUN

- A Stasiun Alustus
- B Stasiun Jerakah
- M Stasiun Mangkang
- P Stasiun Semarang Poncol
- T Stasiun Semarang Tawang

LRT

- Koridor 1 : terminal mangkang kalibanteng, double line 12,2 Km
- Koridor 2 : ahmad Yani airport-tawang station, duble line 10, 1 km
- Koridor 3 : simpang lima lawang, single line 8 km
- Koridor 4 : terminal pengaron-simpang lima, double line 8,7 km
- Koridor 5 : jalan dr cipto-jalan citarum-jalan soekarno hatta, double line 9,4 km
- Koridor 6 : tawang station, panjang mas harbour- bangget ayu, double line 3,3 km
- Koridor 7 : fatmawati-bangget ayu, double line 6,8 km
- Koridor 8 : kali banteng-pamularsih-milo, double line 7,8 km

TREM

- Trase Barat
- Trase Timur
- Jaringan Jalur Kereta Api (KA) Antarkota

SUMBER DATA DAN RINYAVAT PETA

- Sebagai Peta Dasar dalam Peta 1:50 Skala 1:50.000 Lembar Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2017
- Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Daerah Nomor 22 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Daerah Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021, Tentang perubahan perda 14/2011 tentang RT/RW kota Semarang tahun 2011-2021

Keterangan

- Peta ini dibuat merupakan referensi resmi mengenai garis-garis batas administrasi kecamatan dan desa/kelurahan
- Lokasi pelaksanaan program perencanaannya sangat bersifat insial

3.5 Rencana Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Perairan

Pada kondisi eksisting, di Kota Semarang dilayani oleh jaringan transportasi laut berupa Kapal laut dengan simpul Pelabuhan Tanjung Emas. Untuk mendukung kegiatan wisata air di Kota Semarang, maka di rencanakan pengembangan transportasi air di Kanal Banjir Barat dan Kanal Banjir Timur yang akan di hubungkan dengan Amphibi Bus. Rencana pengembangan Amphibi Bus untuk pariwisata yang memiliki 3 (tiga) alternatif jalur pelayanan yaitu:

- a. Alternatif 1 (Rumah Pompa Kali Semarang – Pantai Marina – Kawasan Kota Lama – Alun-Alun dan Masjid Kauman – Tugu Muda dan Lawang Sewu – Sam Poo Kong)
- b. Alternatif 2 (Pantai Marina – Banjir Kanal Barat – *Bridge Fountain* – Kawasan Kota Lama – Alun-alun dan Masjid Kauman – Tugu Muda dan Lawang Sewu – Sam Poo Kong)
- c. Alternatif 3 (Banjir Kanal Barat – *Bridge Fountain* – Kawasan Kota Lama – Alun-Alun dan Masjid Kauman – Tugu Muda dan Lawang Sewu – Sam Poo Kong)

3.6 Rencana Sarana dan Prasarana Moda Lainnya

Rencana pengembangan sarana dan prasarana moda lainnya ini adalah berupa pengembangan sarana dan prasarana moda angkutan udara di Bandara Ahmad Yani Rute penerbangan direncanakan mengikuti zonasi Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) Bandara Ahmad Yani. Selain itu, direncanakan juga wisata mengelilingi Kota Semarang menggunakan helikopter dengan rute sesuai KKOP.

3.7 Rencana Jalur Angkutan Barang

Pintu masuk angkutan barang ke Kota Semarang adalah melalui Mangkang, Banyumanik, Terboyo, Pelabuhan, dan Penggaron. Sebagai hub utama perpindahan barang direncanakan di kawasan industri seperti Kawasan Industri Wijaya Kusuma dan Kawasan Industri Candi, serta Terminal Terboyo. Jalur khusus untuk menuju hub utama harus bisa di lewati oleh kendaraan bertonase besar. Dari hub utama kemudian barang akan di transfer ke hub sekunder dengan menggunakan kendaraan bertonase sedang dan kemudian akan ditransfer menggunakan kendaraan mobil box *atau pick up* menuju semua retail yang dapat melewati semua jaringan jalan. Jalur sekunder tidak boleh dilalui truk bertonase besar. Untuk jalan sekunder yang eksistingnya masih berupa jalan kecil maka dapat ditingkatkan kapasitasnya.

Rencana hub utama angkutan barang adalah Terminal Barang di Terboyo, Kawasan Industri Wijaya Kusuma, Kawasan Industri Tambak Aji, dan Kawasan Industri Candi. Jalur primer yang dilewati hub utama meliputi jalan tol, rencana jalan tol pesisir pantai, jalur pantura, dan Jalan Perintis Kemerdekaan. Sementara untuk hub sekunder berada di BSB, kawasan Pudak Payung, Kawasan Simongan, dan kawasan Penggaron. Jalur yang dilewati dari hub sekunder meliputi jalur Mijen Ngaliyan, Jalur Palir Kaliancar, Jalan Cangkiran, Jalan Patimura, Jalan Majapahit, dan rencana jalan outer ring road.



**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

PETA PENETAPAN RUTE TRANSPORTASI AIR SKALA KOTA

UTARA



KETERANGAN

BATAS ADMINISTRASI

- Garis Pantai
- Garis Pantai Rencana
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan

PERAIRAN

- Sungai



- Pelabuhan Utama

JALUR AMPHIBI BUS

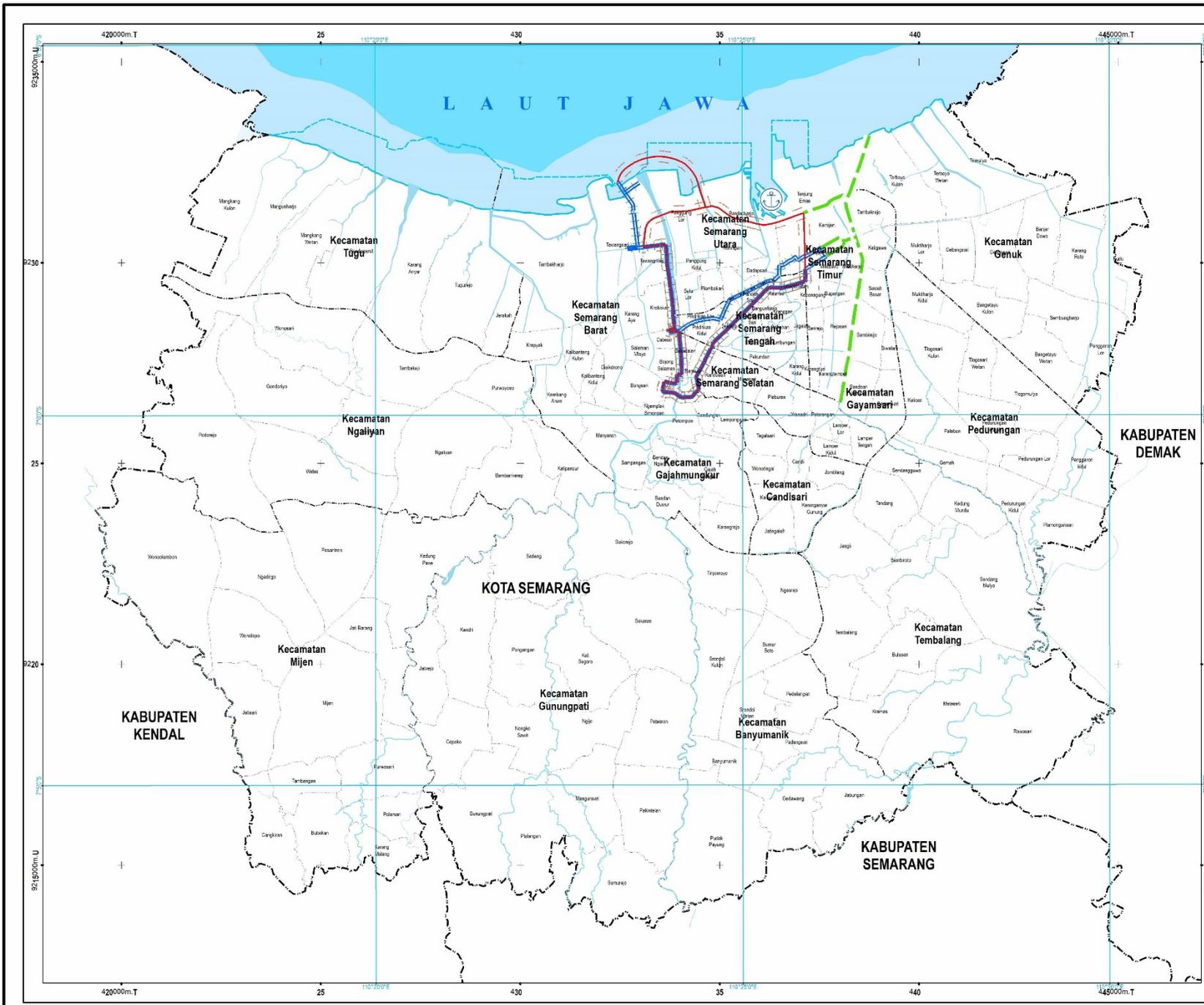
- Trase Alternatif 1
- Trase Alternatif 2
- Trase Alternatif 3

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Sebagai Peta Dasar adalah Peta DBI Skala 1:25.000 Lintasi Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2016 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2016 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 9 Tahun 2021 tentang perubahan wilayah Kecamatan Kota Semarang tahun 2011-2021

Keterangan

- Peta ini hanya merupakan informasi umum mengenai garis-garis batas administratif kecamatan, dan sebaiknya tidak
- Untuk pelaksanaan program perencanaan ruang bereset adalah!





**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

PETA PENETAPAN RUTE TRANSPORTASI UDARA SKALA KOTA



KETERANGAN

- BATAS ADMINISTRASI**
- - - - - Garis Pantai
 - - - - - Garis Pantai Rencana
 - - - - - Batas Kabupaten / Kota
 - - - - - Batas Kecamatan
 - - - - - Batas Kelurahan

- PERAIRAN**
- - - - - Sungai

- JARINGAN JALAN**
- - - - - Jalan Tol
 - - - - - Jalan Arteri Primer
 - - - - - Jalan Arteri Sekunder
 - - - - - Jalan Kolektor Primer
 - - - - - Jalan Kolektor Sekunder
 - - - - - Jalan Lokal Sekunder

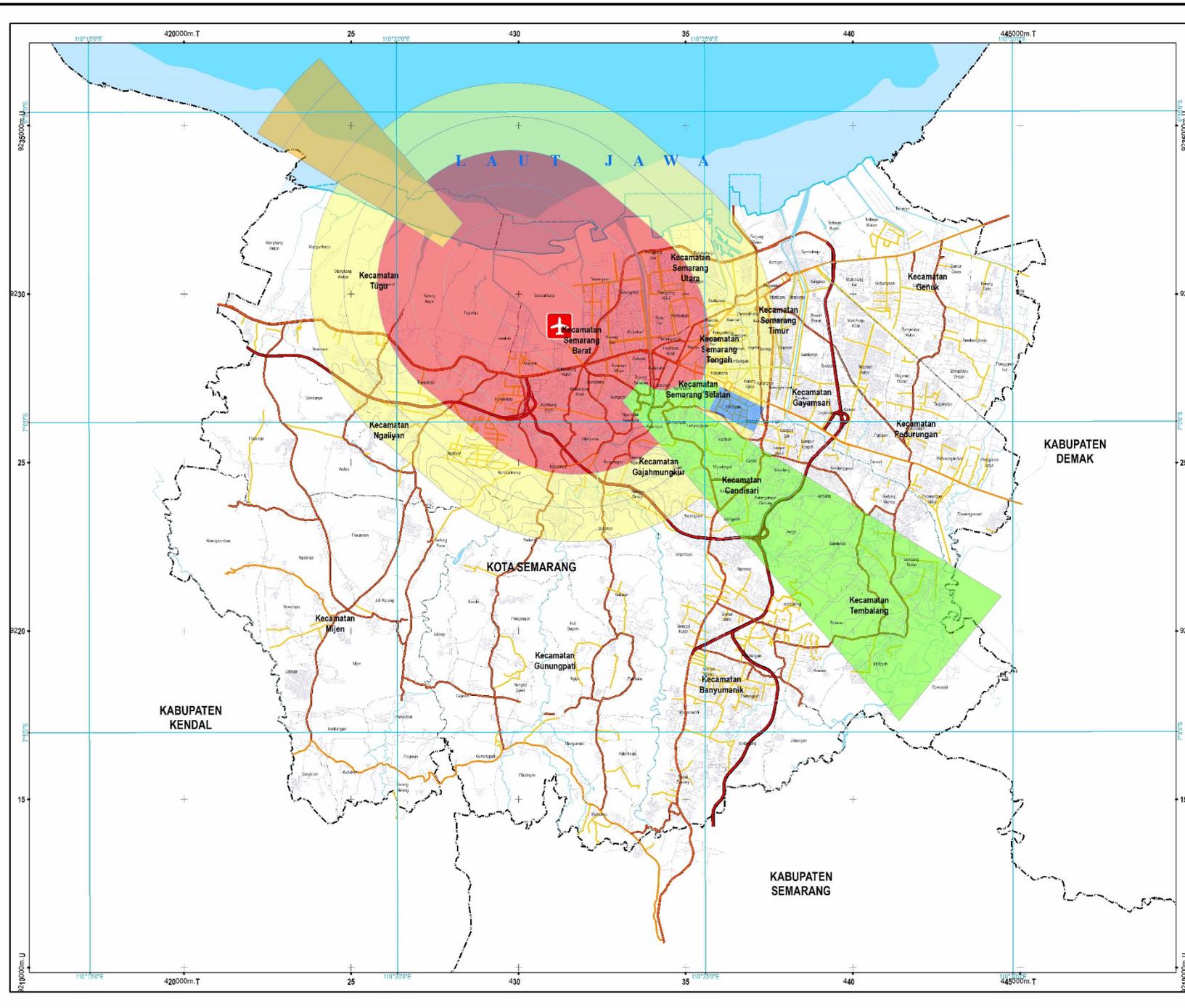
- Bandar Udara Pengumpul Skala Pelayanan Primer

- KAWASAN PENERBANGAN**
- Kawasan Ancangan Pendaratan Landas Pacu 31
 - Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas Landas Pacu 13
 - Kawasan Lepas Landas Landas Pacu 31
 - Kawasan dibawah Permukaan Kerucut
 - Kawasan dibawah permukaan horizontal dalam

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Skema Peta Dasar adalah Peta RBR Skala 1:25.000 Lembar Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2015 tentang Batas Daerah Kota Semarang dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2015 tentang Batas Daerah Kota Semarang dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 tentang Batas Daerah Kota Semarang dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021 tentang perubahan angka 152271 tentang RTRW Kota Semarang tahun 2011-2031

Keterangan
- Peta ini bukan merupakan referensi resmi mengenai garis-garis batas administrasi kecamatan, dan desakonsolidasi. Untuk pelaksanaan program pemerintahan yang efektif adalah



KETERANGAN

BATAS ADMINISTRASI

- Garis Pantai
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan

PERAIRAN

- Sungai

TERMINAL BARANG

- Terminal Barang Primer
- Terminal Barang Sekunder

TUJUAN ANGKUTAN BARANG

- Hub Utama
- Hub Menengah

RUTE BARANG

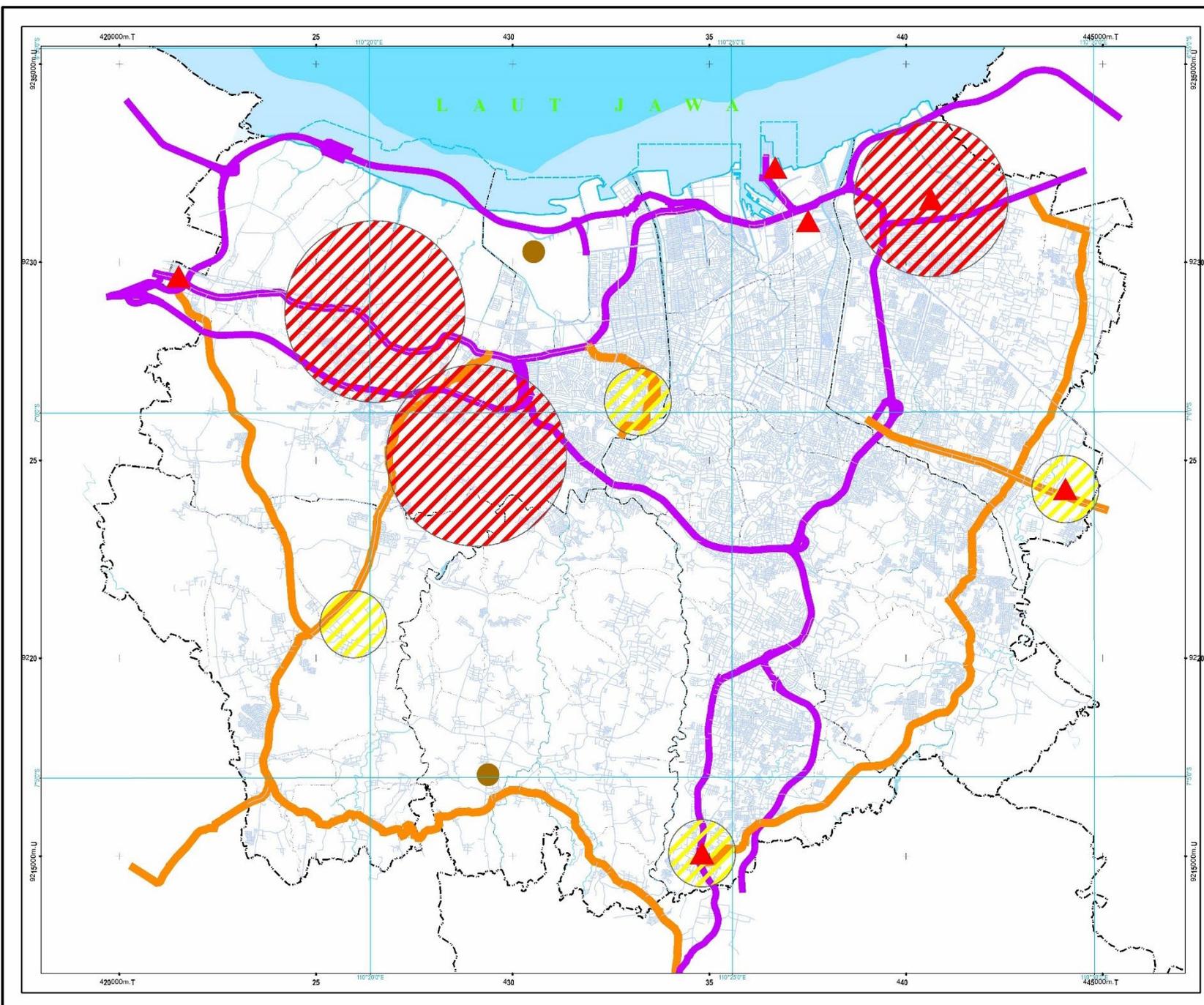
- Jalur Primer Barang
- Jalur Sekunder Barang
- Jalur Tersier Barang

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang Tahun 2017
 - Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Sistem Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
 - Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2012 Tentang Sistem Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
 - Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Sistem Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
 - Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021 Tentang perubahan perda 14/2011 tentang RTD Kota Semarang tahun 2011/2021

Keterangan

Peta ini dibuat merupakan informasi umum mengenai peta, garis batas administrasi kecamatan, dan desa/kelurahan.
 Untuk pelaksanaan program pemertahanan ruang berlaku, adalah:



3.8 Rencana Manajemen Lalu Lintas

Secara umum permasalahan penyebab tundaan arus lalu lintas adalah sesuai rumus : V/C (Volume per Kapasitas). Ketidak seimbangan antara volume dan kapasitas ruang jalan mengakibatkan tundaan pada ruas pada jaringan jalan semakin besar. Ada dua permasalahan besar berkaitan dengan rumus V/C terutama di jaringan jalan Kota Semarang, yaitu : volume yang bertambah besar dan reduksi kapasitas jalan pada jaringan jalan Kota Semarang. Berkaitan dengan kedua hal tersebut isu dan permasalahan yang perlu mendapat perhatian penting berkaitan penataan jaringan jalan Kota Semarang adalah :

1. Kurang optimalnya fungsi simpang sehingga sebagian besar simpang menjadi penghambat bagi arus pergerakan di dalam Kota Semarang. Hal tersebut terjadi karena kapasitas simpang-simpang di Kota Semarang belum optimal, kondisi ini terjadi karena antar simpang bersinyal yang berdekatan belum memiliki koordinasi sinyal antar simpang. Sebagai contoh jika kita memasuki kota Semarang dari arah Timur mulai dari Simpang Milo sampai dengan Simpang Lima kita akan melewati tiga simpang bersinyal dengan lokasi yang tidak terlalu jauh. Jika antar simpang ini tidak ada koordinasi sinyal maka waktu tundaan sepanjang ruas Jl. Ahmad Yani akan menjadi cukup lama sekalipun kapasitas ruas ini masih cukup besar.

Untuk mengatasi permasalahan simpang perlu optimalisasi *Smart ATCS* pada simpang-simpang bersinyal di Kota Semarang sehingga antar simpang bersinyal dapat dikoordinasikan. Diharapkan dengan kondisi ini akan terjadi peningkatan kapasitas simpang yang membuat menurunnya angka tundaan.

Untuk simpang-simpang tanpa sinyal direkomendasikan kanalisasi dan pembangunan *fly over* pada simpang-simpang tidak bersinyal sehingga arus menjadi semi terlindung yang akan meningkatkan angka kapasitas simpang yang diharapkan akan menurunkan angka tundaan.

2. Penataan sistem parkir di Kota Semarang. Sistem parkir di Kota Semarang yang sebagian besar memakai sistem *on street* sangat mereduksi kapasitas jalan. Karena parkir sistem *on street* di jaringan jalan Kota Semarang tidak memakai bahu jalan namun memakai sebagian badan jalan sehingga secara langsung mengurangi kapasitas ruas jalan yang bersangkutan. Untuk mengatasi permasalahan parkir ini direkomendasikan pada kawasan CBD Pusat Kota diterapkan aturan larangan parkir *on street*. Larangan ini membawa implikasi bahwa setiap bangunan pada kawasan perdagangan ini wajib untuk menyediakan lahan / ruang untuk parkir *off street*. Hal ini bisa dikaitkan dengan syarat perijinan pendirian bangunan maupun perijinan usaha. Selain berimplikasi terhadap pengguna kawasan CBD pusat kota, larangan ini juga berimplikasi kepada pemerintah untuk menyediakan kantong-kantong parkir. Kondisi larangan parkir *on street* ini diharapkan akan menurunkan angka hambatan samping jalan dan menaikkan kapasitas ruas jalan.
3. Selain masalah kapasitas ruas jalan, yang juga menjadi isu pokok adalah volume ruas jalan. Volume ruas jalan adalah jumlah arus atau pemakai prasarana jalan. Salah satu penyebab semakin besarnya tundaan di ruas-

ruas jalan Kota Semarang adalah semakin meningkatnya volume kendaraan yang melewati ruas jalan di Kota Semarang.

Permasalahan peningkatan volume lalu lintas pada ruas-ruas jalan Kota Semarang berarti peningkatan jumlah penggunaan kendaraan pribadi. Oleh karena itu salah satu rekomendasi untuk penurunan volume lalu lintas adalah mendorong perpindahan pemakaian moda pribadi menjadi moda publik. Langkah untuk mendorong perpindahan pemakaian moda pribadi menjadi moda publik ini melalui beberapa tahap antara lain :

- a. Pembangunan *dedicated lane* untuk koridor-koridor utama
- b. Penerapan kawasan bebas kendaraan pribadi
- c. Penerapan skema subsidi
- d. Penyusunan Perda Angkutan Massal Kota Semarang

Pengaturan kapasitas dan volume jalan juga dapat diterapkan strategi pengaturan sistem angkutan barang salah satunya adalah dengan pengaturan rute dan lokasi terminal transit.

3.9 Penyediaan Ruang Publik Dalam Sistem Transportasi Kota

Ruang publik perkotaan merupakan tempat dimana orang dapat berinteraksi dengan lingkungan, alam dan dengan sesama manusia lainnya (interaksi sosial). Salah satu fungsi dasar ruang publik adalah memungkinkan orang (secara umum) untuk bergerak dengan bebas. Ruang publik perkotaan dapat diwujudkan melalui jaringan jalan, jalur pejalan kaki dan sepeda, transportasi umum, ruang parkir maupun ruang hijau seperti taman-taman kota, taman bermain dan jalur hijau.

Pengembangan transportasi akan berpengaruh terhadap lingkungan, tidak hanya terbatas pada polutan dan emisi, akan tetapi juga terdapat dampak bagi kondisi sosial ekonomi manusia. Jaringan jalan, sebagai suatu elemen pembentuk struktur ruang kota, bertujuan untuk melayani hubungan dan aksesibilitas antar fungsi perkotaan. Tidak hanya mewadahi arus lalu lintas dan pemberhentian kendaraan, transportasi umum, lalu lintas sepeda dan pejalan kaki, akan tetapi, jaringan jalan juga harus dapat menyediakan ruang publik bagi tempat interaksi masyarakat.

Salah satu sasaran pengembangan transportasi Kota Semarang ke depan adalah meningkatkan penggunaan sarana angkutan umum, sepeda dan pejalan kaki, serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini berarti bahwa diperlukan adanya peningkatan ruang publik sebagai zona bebas lalu lintas yang bertujuan memberikan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat dan aktivitas transit, disamping untuk meningkatkan kualitas hidup dan lingkungan. Area ini ditujukan sebagai tempat masyarakat melakukan interaksi sosial, rekreasi dan relaksasi. Disamping itu, ruang publik juga akan meningkatkan fungsi estetis jalan yang akan memberikan rasa nyaman dan juga pemandangan (*view*) positif bagi pengguna jalan.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka dalam merencanakan sistem transportasi kota Semarang tidak hanya berhenti pada pengembangan

sarana dan prasarana pergerakan, akan tetapi yang tidak kalah penting adalah penyediaan ruang publik sebagai tempat masyarakat beraktivitas sosial ekonomi, sekaligus memberikan perlindungan bagi lingkungan. Prioritas pengembangan ruang publik berkaitan dengan sistem transportasi kota adalah jalur pejalan kaki dan sepeda, penyediaan ruang parkir serta alokasi ruang terbuka dan ruang hijau.

3.10 Rencana Ruang Terbuka Hijau (RTH) dalam Sistem Transportasi Kota Semarang

Perencanaan ruang terbuka hijau dalam Sistem Transportasi Kota Semarang bertujuan untuk mewujudkan peningkatan kualitas lingkungan perkotaan sehingga pembangunan kota dapat berkelanjutan. Di samping itu, sedapat mungkin vegetasi yang dipilih mempunyai fungsi sosial ekonomi, sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat dan memiliki nilai ekonomi produktif. Adapun ruang terbuka hijau kota yang direncanakan adalah jalur hijau jalan sebagai salah satu ruang publik perkotaan.

Rencana ruang terbuka hijau Kota Semarang antara lain:

- Rencana RTH pada kawasan fungsional kota.
 1. Peningkatan ruang hijau publik pada pusat-pusat aktivitas di Kota Semarang, terutama pada CBD Kota Semarang. Rekomendasi meliputi:
 - a. Kondisi ideal penyediaan ruang terbuka hijau adalah 30% dari luas kavling.
 - b. Untuk kawasan pusat kota dengan kondisi eksisting yang padat, bahkan memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 100% dan Garis Sempadan Bangunan (GSB) 0, sehingga tidak memungkinkan adanya penerapan RTH dalam jangka pendek. Penerapan RTH dapat disubstitusi melalui konsep vertikal, memanfaatkan kanopi bangunan dengan nilai estetis tinggi. Terutama pada bangunan perkantoran dan perdagangan.
 - c. Penerapan RTH jangka panjang khususnya pada pusat kota, dapat dimungkinkan ketika pengajuan Ijin Mendirikan Bangunan (IMB) pada saat pembangunan baru maupun renovasi bangunan.
 - d. Peningkatan ruang hijau melalui perwujudan taman bermain, pulau jalan dan lapangan olah raga. Berfungsi sosial sebagai wadah interaksi komunal warga permukiman. Sebagai wadah aktivitas bermain anak, bercengkrama, olah raga, ngobrol, bersantai.
 - e. Peningkatan intensitas jalur hijau pada ruas-ruas jalan yang sudah dilengkapi dengan jalur hijau, serta perwujudan jalur hijau pada ruas-ruas jalan yang belum dilengkapi dengan jalur hijau.
 2. Rekomendasi lokasi penyediaan RTH pada kawasan fungsional kota antara lain:
 - a. Pada kantong-kantong parkir di kawasan pusat kota yang direncanakan, dilengkapi dengan ruang hijau dalam bentuk taman, jalur peneduh dan estetis, serta pada pulau jalan. Untuk kantong parkir berupa gedung dikembangkan RTH vertikal.

Peningkatan intensitas jalur hijau jalan, direncanakan pada seluruh jaringan jalan Kota Semarang, dengan prioritas meliputi :

1. Kawasan Jalan Pemuda - HM. Agus Salim - Dr. Cipto - Ahmad Yani - Pandanaran.
2. Kawasan Jalan MT. Haryono - Sriwijaya - Veteran - S. Parman - Kaligarang - Pamularsih - Siliwangi - MGR. Soegijapranata.
3. Kawasan Tugu Muda; Jalan kalisari, Jalan Imam Bonjol, Jalan MGR. Soegiyopranoto dan Jalan Jend. Sudirman.
4. Kawasan Simpang Lima, Jalan Gajah Mada, Jalan KH. Achmad Dahlan, dan Jalan Pahlawan.
5. Kawasan Kaligawe, meliputi Jalan Kaligawe - Jalan Usman Janatin - Jalan Raden Patah - Jalan Mpu Tantular - Jalan Letjend Suprpto.
6. Kawasan Pedurungan dari arah Purwodadi, meliputi Jalan Majapahit - Jalan Brigjend Sudiarto - Jalan Katamso.

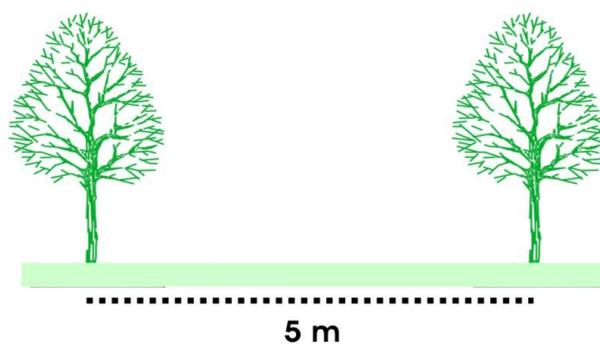
Rencana ruang hijau berdasarkan sarana dan prasarana transportasi

Jarak penanaman pohon dari *traffic light* atau sarana transportasi lain, dihitung berdasarkan jarak pandang bebas pengemudi kendaraan bermotor, dan batas kecepatan yang diperbolehkan di setiap hirarki jalan.

Tabel 3.1 Pengaturan Jarak Tanaman

Hirarki Jalan	Kecepatan Rata-rata	Jarak Antar Tanaman	Pengaturan Tanaman
Jalan Arteri	80 km/jam	5 meter (dengan jenis tanaman divariasikan antara pohon dan perdu)	Tanaman tidak mengganggu pandangan, di <i>boulevard</i> ditanam semak, di pinggir jalan tinggi tanaman bertingkat mulai rerumputan, semak dan pohon termasuk jenis liana dan epifit.
Jalan Kolektor	40 km/jam	5 meter	
Jalan Lokal	25 km/jam	5 meter	

Sumber : Tim Penyusun, 2022



Sumber : Tim Penyusun, 2022

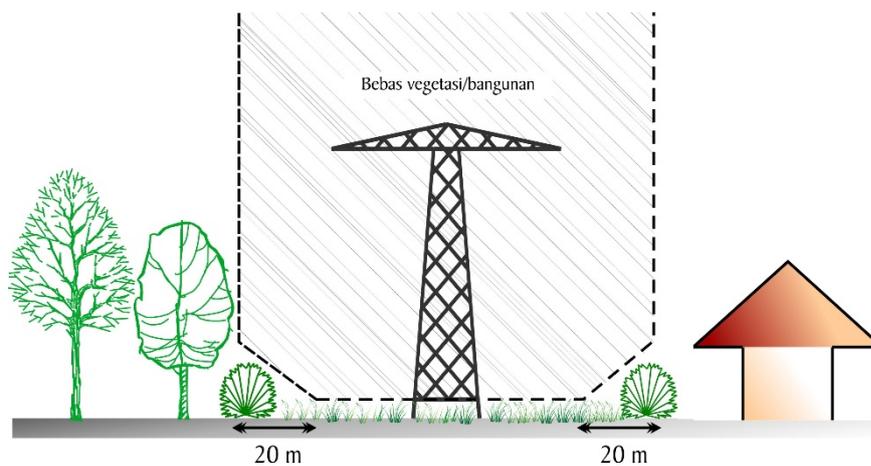
Gambar 3.3 Jarak Antar Tanaman Pada Jalur Hijau Jalan

Rencana ruang hijau berdasarkan prasarana umum (listrik, telepon dan drainase)

1. Prasarana listrik dan telepon

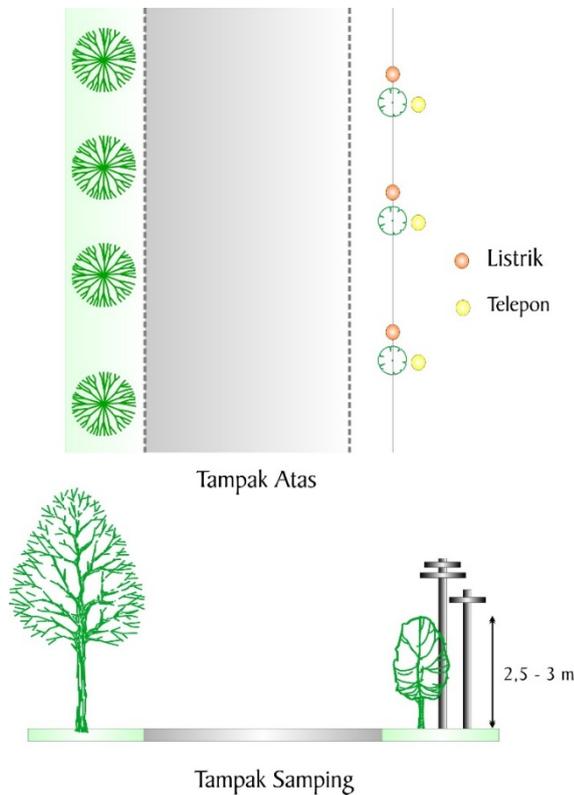
Kota Semarang dilalui saluran tegangan tinggi. Berkenaan dengan hal tersebut maka jenis tanaman perlu diatur agar tidak mengganggu kinerja prasarana listrik. Jenis tanaman di bawah jalur tegangan tinggi tanaman dengan ketinggian maksimal 1 meter. Jenis vegetasi antara lain rerumputan, padi, palawija. Diluar batas jalur tegangan tinggi, dihitung selebar 20 meter dari batas kiri dan kanan. Jenis tanaman secara gradual bisa meninggi.

- Idealnya dalam jangka panjang jaringan listrik dan telepon dikembangkan secara *underground* (bawah tanah). Dengan demikian tidak mengurangi tampilan estetis badan tanaman terutama pada jalur hijau jalan.
- Sepanjang jaringan listrik dan telepon tersier (distribusi), vegetasi yang dapat dikembangkan adalah ketapang, Ketapang dapat dipotong setinggi 2,5 - 3 meter, tetapi masih memiliki bentuk kanopi yang utuh melingkar. Tanaman lain dengan tinggi kurang dari 2 meter, dapat melengkapi pohon peneduh, misalnya perdu berbunga atau berdaun cantik. Meskipun demikian diperlukan perawatan tanaman antara lain pemangkasan berkala, agar tanaman tidak mengganggu kinerja jaringan listrik dan telepon.
- Jalur tiang listrik dan telepon dibangun hanya di satu sisi jalan yang sama, agar sisi jalan yang lain dapat dikembangkan sebagai jalur hijau yang optimal.



Sumber : Tim Penyusun, 2022

Gambar 3.4 Sketsa Penanaman Pohon di Sekitar Saluran Tegangan Tinggi



Sumber : Tim Penyusun, 2022

Gambar 3.5 Sketsa Penempatan Tiang Listrik/Telepon

2. Prasarana drainase.
 - a. Sungai sedapat mungkin menjadi orientasi bangunan, jadi bukan sebagai tempat pembuangan.
 - b. Sungai dikembangkan dalam perancangan kota melalui penerapan konsep *riverfront*.
 - c. Melalui konsep ini sempadan sungai terjaga, RTH menjalur bisa berfungsi sebagai pengendali pertumbuhan ruang terbangun.

Peningkatan intensitas vegetasi pada ruang-ruang terbuka hijau baik taman maupun jalur hijau jalan, dengan sedapat mungkin menerapkan konsep multilayer yang terdiri pohon, perdu/semak, penutup (*land cover*), liana/rambat, epifit dan tanaman air. Sehingga dapat diwujudkan RTH berstrata banyak.



Sumber : Tim Penyusun, 2022

Gambar 3.6 Konsep Multilayer

Perwujudan sabuk hijau (*green belt*) Kota Semarang.

1. Perwujudan rimba kota di kawasan perbatasan Kota Semarang dengan daerah tetangga.

- Luas minimal rimba kota mengelompok diupayakan minimal sebesar 4.000 m², atau jika dihitung dengan jumlah tegakan pohon minimal 100.000 batang.
- Pengembangan jenis tanaman yang bernilai ekonomis lebih tinggi perlu dilakukan, seperti jati mas, sengon, tanaman hortikultura (klengkeng, jambu, belimbing, mangga, rambutan, durian).

Lokasi meliputi:

- Kawasan timur kota yaitu kawasan Kaligawe yang berbatasan dengan Demak, dan kawasan Pedurungan yang berbatasan dengan Purwodadi.
 - Kawasan selatan kota yaitu pada kawasan Pudukpayung yang berbatasan dengan Ungaran.
 - Kawasan barat kota yaitu pada kawasan Mangkang yang berbatasan dengan Kendal.
2. Perwujudan jalur hijau jalan sebagai *green belt* dengan rekomendasi sebagai berikut:
- a. Perwujudan jalur hijau jalan pada jalan lingkar yaitu *inner ring road*, *middle ring road*, *outer ring road* dan jalan lingkar utara.
 - b. Lebar jalur hijau minimal sebagai *green belt* adalah 10 meter.
 - c. Pengembangan vegetasi dengan fungsi sebagai pelindung, pengarah dan estetika dengan vegetasi ekonomi produktif dan tidak mudah patah.
3. Perwujudan hutan bakau di sepanjang tepi pantai Utara pada jalan lingkar utara menyusuri pantai Kota Semarang.

Penggantian vegetasi peneduh pada jalur hijau jalan Kota Semarang yang mudah patah, berkaitan dengan sering terjadinya hujan dan angin yang cukup kencang di Kota Semarang.



**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

PETA PENETAPAN JALAN YANG BERJALUR HIJAU



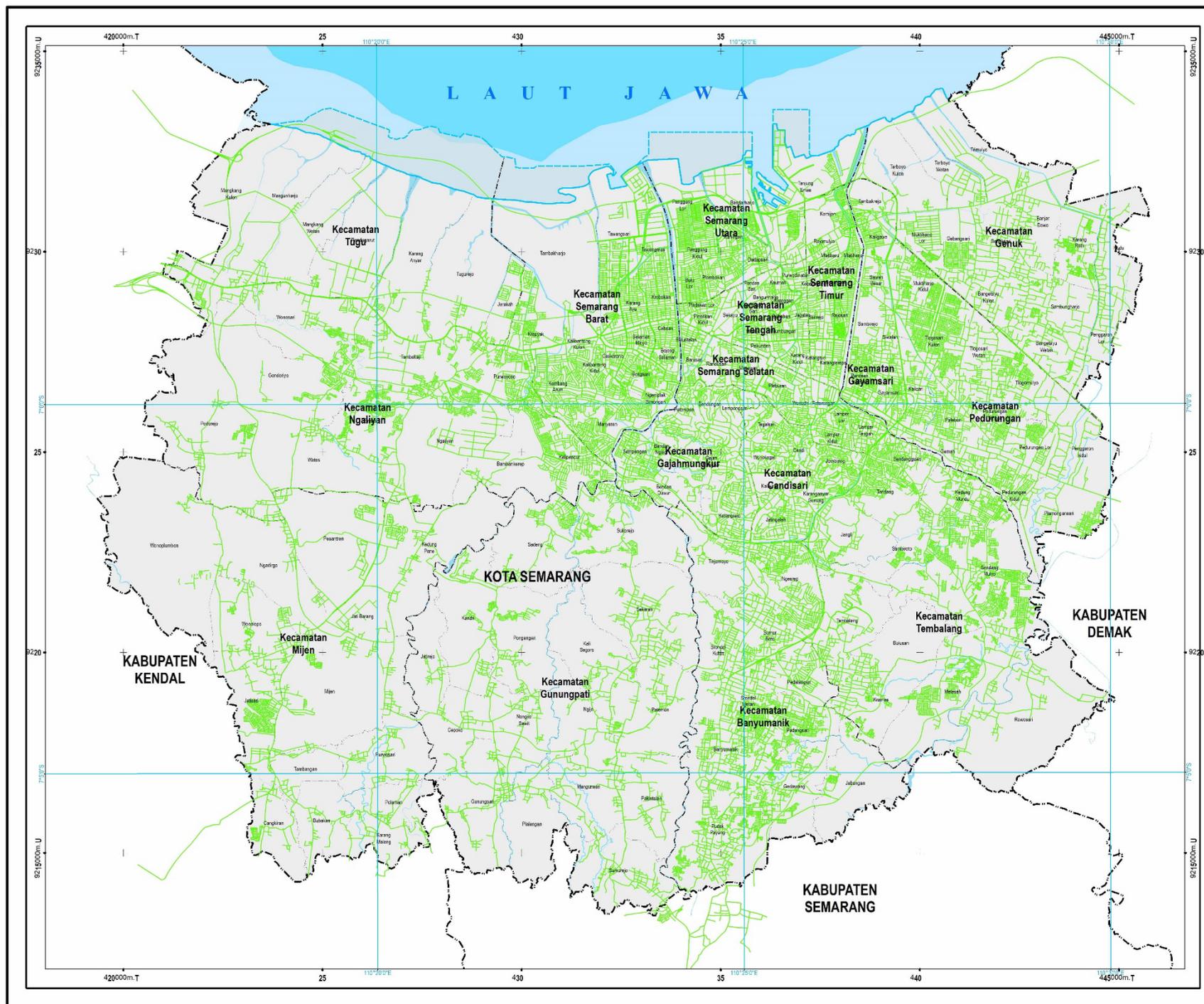
**KETERANGAN
BATAS ADMINISTRASI**

- Garis Pantai
 - Garis Pantar Rencana
 - Batas Kabupaten / Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
- PERAIRAN**
- Sungai
 - Rencana Jalan Yang Berjalur Hijau

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Skala: Peta Dasar adalah Peta RSI Skala 1:25.000 Lembar Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Kendal
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 50 Tahun 2013 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 3 Tahun 2011, Tentang penentuan kode H2011 wilayah RT- RW Kota Semarang tahun 2011-2013

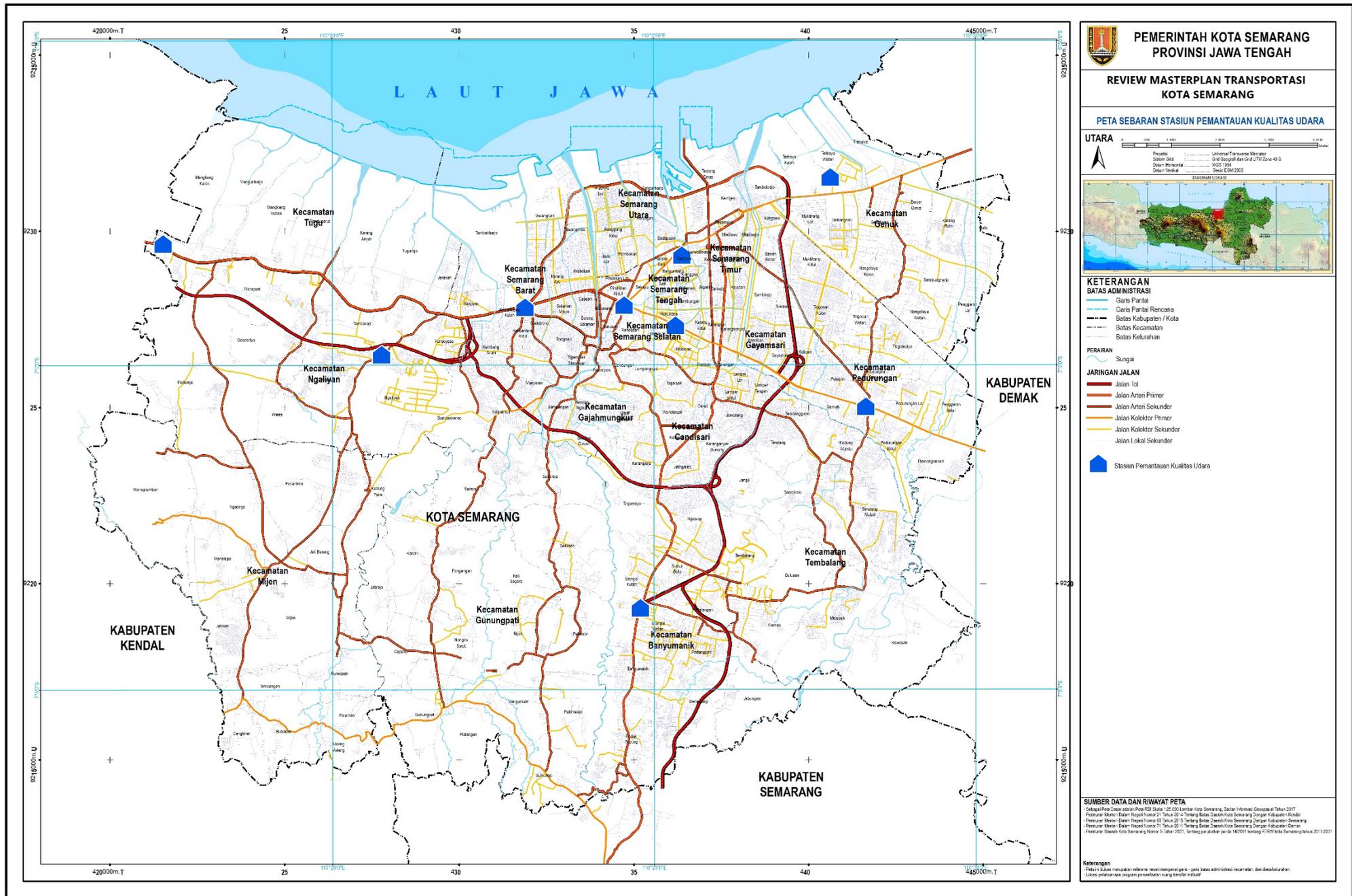
Keterangan:
- Peta ini bukan merupakan referensi main mengenai garis-garis batas administrasi kecamatan, dan berdasarkan lokasi pelaksanaan program perambatan yang terdapat di dalam



3.11 Rencana Peningkatan Kualitas Lingkungan Kota Semarang

Rekomendasi dari sisi lingkungan hidup berkaitan dengan transportasi Kota Semarang pada intinya adalah sebagai berikut :

1. Aspek Kendaraan
 - a. Peningkatan kendaraan yang berbahan bakar fosil
 - b. Peningkatan angkutan umum berbasis listrik
 - c. Penyediaan prasarana charging kendaraan. Sebagai percontohan lokasi charging listrik direncanakan berada di kawasan mall, perkantoran dan sekolah yaitu Uptown Mall, Dinas Perhubungan, Balai Kota, Universitas Dian Nuswantoro, PLN Jaringaleh, Universitas Negeri Semarang, Supermarket ADA, Terminal Penggaron, Universitas Sultan Agung, Universitas Diponegoro dan Simpang Lima.
 - d. Rental sepeda listrik berbasis aplikasi
 - e. Penetapan lajur khusus sepeda di Kota Semarang
2. Aspek Pendukung
 - a. Peningkatan pelengkap jalan berupa trotoar dan fasilitas penyeberangan
 - b. Pembatasan kendaraan berat memasuki (bis dan Truk) memasuki jaringan jalan CBD pusat Kota Semarang untuk mengurangi efek polusi (semakin besar *cubicle centimeter* (CC) suatu kendaraan semakin besar risiko pencemaran), sehingga direkomendasikan untuk dibuat Jalur Lingkar Luar Kota Semarang untuk arus menerus dan kendaraan berat.
 - c. Memperbanyak ruang hijau terutama di area CBD Pusat Kota Semarang, direkomendasikan ditingkatkannya hunian vertikal sehingga lahan yang tersisa bisa menjadi area terbuka dan area terbuka hijau Kota Semarang.
 - d. Perwujudan sabuk hijau di sepanjang jalur jalan yang baru dibangun dengan pohon-pohon peneduh yang produktif dan tidak mudah patah.
 - e. Perwujudan hutan bakau di sepanjang tepi pantai Utara pada jalan Lingkar Utara menyusur pantai Kota Semarang.
 - f. Menambah Stasiun Pemantau Kualitas Udara yang direncanakan berada di daerah Terboyo, Mangkang, Pusat CBD Tugu Muda, Simpang Lima, Pasar Johar, Jalan Majapahit, Kalibanteng, dan Setiabudi Banyumanik.
 - g. Diusulkan jaringan kabel listrik dan telepon di Kota Semarang memakai sistem bawah tanah sehingga tidak terganggu oleh pohon peneduh (yang biasanya berakhir dengan penebangan pohon)
 - h. Penyusunan perda Rimba Kota di Kota Semarang
 - i. Memasukkan syarat pengujian emisi gas buang dalam rangka perpanjangan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)



**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

PETA SEBARAN STASIUN PEMANTAUAN KUALITAS UDARA



KETERANGAN

- BATAS ADMINISTRASI**
- Garis Pantai
 - Garis Pantai Rencana
 - Batas Kabupaten / Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
- PERAIRAN**
- ~ Sungai
- JARINGAN JALAN**
- Jalan Tol
 - Jalan Arteri Primer
 - Jalan Arteri Sekunder
 - Jalan Kolektor Primer
 - Jalan Kolektor Sekunder
 - Jalan Lokal Sekunder
- Stasiun Pemantauan Kualitas Udara

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- 1. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang, Tahun 2013
- 2. Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, Tahun 2013
- 3. Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, Tahun 2013
- 4. Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, Tahun 2013
- 5. Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, Tahun 2013

Keterangan

1. Data ini adalah merupakan referensi resmi instansi terkait, dan tidak dapat dipertanggungjawabkan oleh penulis.



**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
PROVINSI JAWA TENGAH**

**REVIEW MASTERPLAN TRANSPORTASI
KOTA SEMARANG**

**PETA RENCANA PENYEDIAAN PRASARANA
CHARGING KENDARAAN**

UTARA



Proyeksi: Universal Transverse Mercator
Sistem Grid: Grid Geografis dan Grid UTM Zona 49 S
Datum Horizontal: PCS 1988
Datum Vertikal: Datum EGM 2008



KETERANGAN

- BATAS ADMINISTRASI**
- Garis Pantai
 - Garis Pantai Rencana
 - Batas Kabupaten / Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
- PERAIRAN**
- Sungai
- JARINGAN JALAN**
- Jalan Tol
 - Jalan Arteri Primer
 - Jalan Arteri Sekunder
 - Jalan Kolektor Primer
 - Jalan Kolektor Sekunder
 - Jalan Lokal Sekunder
- Rencana Prasarana Charging Kendaraan

SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA

- Kelengkapan Peta Dasar adalah Nks-RSI Skala 1:25.000 Lembar Kota Semarang, Badan Informasi Geospasial Tahun 2017
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Sragen
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 21 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Semarang
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 71 Tahun 2014 Tentang Batas Daerah Kota Semarang Dengan Kabupaten Demak
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Perubahan Kedua N/CDD Tentang RT/RW Kota Semarang tahun 2011/2011

Keterangan
- Simbol dalam merupakan referensi resmi mengenai garis-garis batas administrasi kecamatan dan desa/kelurahan
- Untuk pelaksanaan program penempatan rambu beralat, install!



BAB IV
STRATEGI DAN PROGRAM PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA
SEMARANG

4.1 Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Kota Semarang

Strategi pengembangan sistem transportasi di Kota Semarang meliputi:

1. Pengembangan pola dan sistem transportasi kota

- a. Pengembangan rute-rute alternatif dari peri-peri kota menuju pusat kota
- b. Pemerataan pusat-pusat kegiatan
- c. Pengembangan moda berbasis bukan jalan di Kota Semarang (*non road based*)
- d. Pemisahan titik-titik konflik di simpang
- e. Peningkatan kapasitas jalan
- f. Peningkatan jangkauan area BRT
- g. Mendorong shifting dari moda privat ke moda publik
- h. Peningkatan pelayanan BRT
- i. Pengembangan transportasi regional
- j. Refungsionalisasi transportasi tradisional

2. Optimalisasi manajemen lalu lintas Kota Semarang

- a. Pembatasan *parking on street*
- b. Optimalisasi *Smart ATCS*
- c. Penguatan kelembagaan sistem transportasi kota

3. Pemisahan angkutan barang dengan angkutan penumpang

- a. Pengaturan sistem angkutan barang

4. Menurunkan tingkat polusi udara yang berkaitan dengan sistem transportasi di Kota Semarang

- a. Pembatasan kendaraan yang berbahan bakar fosil
- b. Peningkatan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda
- c. Peningkatan RTH koridor jalan

Program	Lokasi	Sumber Pendanaan	Waktu Pelaksanaan 20 Tahun																				Pelaksana						
			5 Tahun I					5 Tahun II					5 Tahun III					5 Tahun IV											
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5							
e	Re-evaluasi kinerja simpang Prioritas C Setiap 3 Tahun	Kota Semarang	APBD																										- Dishub Kota Semarang
3	Penguatan Kelembagaan Sistem Transportasi Kota																												
a	Penyusunan Dewan Transportasi Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																										- Dishub Kota Semarang - DLH Kota Semarang - Dinas Kominfo Kota Semarang - Bappeda Kota Semarang - Distaru Kota Semarang
b	Penyusunan Program Jangka Menengah Pengembangan Transportasi Kota Semarang setiap 5 (lima) tahun sekali dengan fungsi evaluasi dan perencanaan pengembangan transportasi Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																										- Dishub Kota Semarang
c	Penyusunan data base jaringan transportasi Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																										- Dishub Kota Semarang
d	Penyusunan Sistem Informasi Geografis Transportasi Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																										- Dishub Kota Semarang
B	Pengembangan pola dan system transportasi kota																												
1	Pengembangan rute-rute alternatif dari peri-peri kota menuju pusat kota																												
a	Identifikasi dan menetapkan rute alternatif	1 Jl. Abdul Rachman Saleh 2 Jl. Beringin Raya	20 Jl. Jrobang 21 Jl. Kalimas Barat	APBD																									- Dishub Kota Semarang
b	Penyusunan DED rute-rute baru yang akan memberi alternatif rute	3 Jl. Brotojoyo Timur 4 Jl. Burangrang 5 Jl. Ceopoko Raya 6 Jl. Dk. Jatibarang 7 Jl. Dr. Kariadi 8 Jl. DR. Suratmo 9 Jl. Durian Raya 10 Jl. Hasanudin 11 Jl. Jalan Tembus Jangli 12 Jl. Jangli 13 Jl. Jatibarang 14 Jl. Jatiluhur 15 Jl. Jatingaleh Timur 11	22 Jl. Kalimas Utara 23 Jl. Karanganyar 24 Jl. Koptu. Sutoyo 25 Jl. Mangunharjo I 26 Jl. Mr. Abdul Madjid Djoyo Adiningrat 27 Jl. Mulawarman Raya 28 Jl. Ngijo 29 Jl. Palir Kaliancar 30 Jl. Perkebunan Pesantren 31 Jl. Pramuka 32 Jl. Puntan 33 Jl. Raya Cangkiran 34 Jl. RM. Subaiyono Tjondrokoesoemo	APBD																									- DPU Kota Semarang

Program	Lokasi	Sumber Pendanaan	Waktu Pelaksanaan 20 Tahun																				Pelaksana	
			5 Tahun I					5 Tahun II					5 Tahun III					5 Tahun IV						
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5		
a	Pembangunan <i>dedicated lane</i> untuk koridor-koridor utama	Simpang Pedurungan-Simpang Lima-Tugu Muda-Simpang Kali Banteng-Simpang Ngaliyan	APBD																					- Dishub Kota Semarang - DPU Kota Semarang
b	Penerapan Area Prioritas Moda Publik	➤ Jl. Jendral Sudirman, ➤ Jl. Indraprasta , ➤ Jl. Mgr Sugiyopranoto, ➤ Jl. Imam Bonjol, ➤ Jl. Pemuda, ➤ JL. KH Agus Salim, ➤ JL.Gajahmada, ➤ Jl. Pahlawan, ➤ Jl.Majapahit ➤ kawasan Simpang Lima	APBD																					- Dishub Kota Semarang - DPU Kota Semarang
c	Penerapan skema subsidi	Kota Semarang	APBD																					- Dishub Kota Semarang - DPU Kota Semarang - Bapenda Kota Semarang
d	Penyusunan Perda Angkutan Masal Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																					- Dishub Kota Semarang - DPU Kota Semarang
8	Peningkatan pelayanan BRT																							
a	Pembatasan usia kendaraan	Kota Semarang	APBD																					- Dishub Kota Semarang
b	Penyederhanaan proses <i>ticketing</i>	Kota Semarang	APBD																					- Dishub Kota Semarang
9	Pengembangan transportasi regional																							
a	Pengembangan kereta komuter kedungsepur	Kota Semarang	- APBD - Swasta																					- Dishub Kota Semarang - PT. KAI
b	Mempermudah intermoda antar pengelola BRT	Kota Semarang	- APBD - APBD Provinsi Jawa Tengah																					- Dishub Kota Semarang - Dishub Jawa Tengah
10	Refungsionalisasi transportasi tradisional																							
a	Penetapan area/Kawasan moda transportasi tradisional	Kota Semarang	APBD																					- Dishub Kota Semarang - Disbudpar Kota Semarang
b	Penetapan rute dan ruas operasional transportasi tradisional	Kota Semarang	APBD																					- Dishub Kota Semarang - Disbudpar Kota Semarang

Program	Lokasi	Sumber Pendanaan	Waktu Pelaksanaan 20 Tahun																				Pelaksana						
			5 Tahun I					5 Tahun II					5 Tahun III					5 Tahun IV											
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5							
c	Penetapan moda transportasi tradisional untuk mendukung wisata	- Wisata Jatibarang - Wisata Sampokong - Car Free Day Simpang Lima - Car Free Day Klipang	APBD																										- Dishub Kota Semarang - Disbudpar Kota Semarang
C Pemisahan angkutan barang dengan angkutan penumpang																													
1 Pengaturan sistem angkutan barang																													
a	Pengaturan rute angkutan barang	- Jalan tol - Rencana jalan tol pesisir pantai - Jalur Pantura - Jalan Perintis Kemerdekaan - Jalur Palir Kaliancar - Jalan Cangkiran - Jalan Patimura - Jalan Majapahit - Rencana Jalan <i>Outer Ring Road</i>	- APBD - APBD Provinsi Jawa Tengah																										- Dishub Kota Semarang
b	Pengaturan terminal transit angkutan barang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
c	Studi Kelayakan / <i>Feasibility Study</i> (FS) Terminal Barang Kota Semarang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
d	Perencanaan Teknis / <i>Detail Engineering Design</i> (DED) Terminal Barang Kota Semarang Pelaksanaan konstruksi Terminal Barang Kota Semarang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
e	Studi Kelayakan / <i>Feasibility Study</i> (FS) Area Bongkar Muat Barang Kota Semarang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
f	Perencanaan Teknis / <i>Detail Engineering Design</i> (DED) Area Bongkar Muat Barang Kota Semarang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
g	Pelaksanaan konstruksi Area Bongkar Muat Barang Kota Semarang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
h	Pengaturan penggunaan jenis angkutan barang	Kota Semarang	APBD Kota Semarang																										- Dishub Kota Semarang
D Menurunkan tingkat polusi udara yang berkaitan dengan sistem transportasi di Kota Semarang																													
1 Pembatasan kendaraan yang berbahan bakar fosil																													
a	Peningkatan angkutan umum berbasis listrik	Kota Semarang	- APBD - swasta																										- Dishub Kota Semarang - Swasta

Program	Lokasi	Sumber Pendanaan	Waktu Pelaksanaan 20 Tahun																				Pelaksana						
			5 Tahun I					5 Tahun II					5 Tahun III					5 Tahun IV											
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5							
b	Peningkatan penggunaan mobil dan motor listrik	Kota Semarang	- APBD - swasta																										- Dishub Kota Semarang - Swasta
c	Penyediaan prasarana charging kendaraan	Uptown Mall, Dinas Perhubungan, Balai Kota, Universitas Dian Nuswantoro, PLN Jaringaleh, Universitas Negeri Semarang, Supermarket ADA, Terminal Penggaron, Universitas Sultan Agung, Universitas Diponegoro dan Simpang Lima	- APBD - Swasta																										- Dishub Kota Semarang - PT. PLN
d	Rental sepeda listrik berbasis aplikasi	Kota Semarang	- APBD - swasta																										- Dishub Kota Semarang - Swasta
2	Peningkatan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda																												
a	Peningkatan pelengkap jalan berupa trotoar dan fasilitas penyeberangan	Kota Semarang	- APBD																										- DPU Kota Semarang - Dishub Kota Semarang
b	Penetapan lajur khusus sepeda di Kota Semarang	Jl. A Yani Jl. Agus Salim Jl. Ahmad Dahlan Jl. Batan Selatan Jl. Brigjend Soegiarto Jl. Cendrawasih Jl. Cendrawasih Jl. Depok Jl. Dr. Kariadi Jl. Dr. Sutomo Jl. Empu Tantular Jl. Gajahmada Jl. Imam Bonjol Jl. Indraprasta Jl. Kopol Maksu Jl. Kyai Saleh Jl. Soegiyopranoto Jl. Sriwijaya Jl. Tri Lomba Juang	Jl. Letjen Suprpto Jl. Mataram Jl. Mayjen DI Panjaitan Jl. Mayjend. Sutoyo Jl. Menteri Supeno Jl. Merak Jl. MH Thamrin Jl. MT. Haryono Jl. Pahlawan Jl. Pandanara II Jl. Pandanaran Jl. Peiere Tendean Jl. Pemuda Jl. S. Parman Jl. Siliwangi Jl. Menteri Supeno Jl. Veteran Simpang Lima Tugu Muda	- APBD																									- Dishub Kota Semarang
3	Peningkatan RTH di Koridor jalan																												
a	Penetapan jalan yang berjalur hijau	Kota Semarang	APBD																										- DLH Kota Semarang
b	Pembatasan penebangan pohon yang berada di koridor jalan	Kota Semarang	APBD																										- DLH Kota Semarang
c	Penggantian pohon-pohon peneduh jalan Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																										- DLH Kota Semarang
d	Penambahan Stasiun Pemantau Kualitas Udara	- Terboyo - Mangkang - Pusat CBD Tugu Muda - Simpang Lima dan Johar	APBD																										- DLH Kota Semarang - DPU Kota Semarang
e	Perencanaan ulang sistem kabel listrik dan telpon di Kota Semarang	Kota Semarang	APBD																										- DLH Kota Semarang

