

## INTISARI

Berdasarkan latar belakang sejarah terbentuknya, Kota Semarang dapat disebut sebagai metropolitan pertama dan bahkan dikenal sebagai *The Little Netherland*. Investasi yang tinggi menyebabkan peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pada akhirnya mempengaruhi secara signifikan terhadap sistem kegiatan. Interaksi ini akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Hal ini menjadi prinsip dasar untuk membuat model transportasi di Kota Semarang.

Orientasi pengembangan Kota Semarang mulai dititikberatkan pada pengembangan buriloka (*hinterland*). Beberapa pakar mengemukakan bahwa fenomena terjadinya fragmentasi ruang yang tidak terkendali mewarnai perkembangan Kota Semarang yang sarat masalah. Salah satu permasalahan itu adalah timbulnya kesenjangan antara *supply* dan *demand* kebutuhan untuk melakukan pergerakan, yaitu sarana dan prasarana transportasi. Tujuan penelitian ini adalah untuk membuat arahan penentuan zone pengembangan infrastruktur transportasi kota. Analisa didasarkan pada teori tempat sentral atau pusat-pusat pelayanan (*central place theory*). Orientasi arahan tersebut adalah untuk perencanaan transportasi kota di tahun 2005. Oleh karena itu struktur wilayah yang menjadi dasar utama pembuatan arahan tersebut akan dikaji untuk tahun 2005 dengan melihat keterkaitannya dengan struktur wilayah di masa lampau (pertengahan abad XIX sampai dengan awal abad XX) dengan mengetahui lokasi tempat-tempat sentral dan masa sekarang (tahun 1997). Pemodelan transportasi dengan metode *all-or-nothing* dan sistem *do-nothing* serta analisa pembebanan jalan dengan menitikberatkan pada nisbah antara volume dan kapasitas (*VCR analysis*) dan model gravitasi jenis DCGR akan menjadi kunci utama penelitian ini.

Struktur wilayah yang ada di masa sekarang dan di tahun 2005 memiliki perbedaan yang mencolok, yaitu pada distribusi tempat-tempat sentral. Di tahun 2005, buriloka menjadi orientasi pengembangan sistem kegiatan namun pusat-pusat pertumbuhannya belum mengalami pergeseran yang berarti ke buriloka. Hirarki I masih didominasi oleh zone-zone yang berada di sekitar pusat kota Simpang Lima (Kota Semarang Bawah). Hal ini didukung oleh karakteristik struktur transportasi regional dan internal. Analisa kesenjangan *supply* dan *demand* menunjukkan bahwa hampir semua ruas jalan memiliki nilai  $VCR > 1$ , yang berarti ada permasalahan transportasi yang serius dimana sistem jaringan tidak mampu mewartakan sistem pergerakan yang ada. Kondisi ini diprediksikan untuk sistem kegiatan yang direncanakan dan bila terjadi deviasi terhadap kondisi tersebut maka permasalahan yang ditanggung akan semakin berat.

Zone-zone internal yang mendesak untuk ditangani adalah zone-zone yang berada di sepanjang arah pergerakan Barat, Barat Daya, Selatan, dan Tenggara. Berdasarkan karakteristik struktur transportasi regional dan analisa keterkaitan, model pola jaringan jalan yang direkomendasikan adalah jaringan jalan yang menghubungkan sentra-sentra ekonomi di buriloka dan jaringan jalan untuk memecah pergerakan yang menuju ke pusat kota. Bentuk model pola jaringan jalan itu adalah menjari dan melingkar.

## ABSTRACT

Semarang City was the first metropolis based on its historical background and was even well-known as Little Netherland. High investment in this area may cause the increasing of economic growth and finally, it influences significantly to the activity system. This interaction will influence the network system via the changing in the level of service from the movement system. This is a basic principle to set up a transportation model at the Semarang City.

The orientation of Semarang City development begins to be accentuated on the development of hinterland. Some experts have even said that the uncontrolled space fragmentation phenomenon coloured the development of Semarang City that was full of problems. One of them is the unbalance between supply and demand from the need of movement, i.e. the modes of transportation and road network. The purpose of this research is to establish a guideline to determine the development zone of city transportation infrastructure. The analysis is based on the central places theory. Orientation of this research is to establish city transportation planning in the future (2005). That is why, the regional structure that becomes the main principle in establishing the guideline, will be investigated for 2005 by considering its relationship between the regional structure in the past (in the middle of 19<sup>th</sup> century untill in the beginning of 20<sup>th</sup> century) by knowing the location of central places and in period of 1997's. The model of transportation that uses all-or-nothing method and do-nothing system and also the analysis of unbalance between supply and demand that is accentuated on the ratio of volume and capacity (VCR analysis) and gravity model in quality of DCGR will become the main key in this research.

Regional structure in this period (1997) and in 2005 have an obvious difference, i.e. in the distribution of central places. In 2005, hinterland will become the orientation of activity system development but the growth centers will not shift significantly to hinterland yet. First hierarchy is still dominated by zones that surround the downtown, Simpang Lima (the Underside of Semarang City). That is supported by the characteristic of the internal and regional transportation structure. The analysis of unbalance between supply and demand shows that almost all of joints of road have VCR value  $> 1$ , meaning, there are serious problems of transportation where network system cannot load movement system. This condition is predicted for the outlined activity system, and the deviation from the condition can cause very big problems of transportation.

Internal zones that are laid along the direction of movement to the West, Southwest, South, and Southeast are urgent to be handled. Based on the characteristic of regional transportation structure and linkages analysis, model of road network patterns that will be recommended are the road network that connect the centers of economic at hinterland and the road network to spread movements, which go to downtown. The shape model of road network patterns are radial and ring.