

Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang

Desember 2023





Institute for Transportation Development Policy (ITDP) merupakan lembaga nirlaba yang sudah berdiri sejak tahun 1985 dan berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dengan fokus utama menciptakan transportasi yang berkelanjutan di kota-kota di dunia. ITDP Indonesia telah lebih dari dua puluh tahun memberikan bantuan teknis kepada pemerintah kota-kota di Indonesia untuk peningkatan layanan transportasi publik, peningkatan aksesibilitas pejalan kaki dan pesepeda, transit-oriented development (TOD) serta manajemen pengendalian kendaraan bermotor.



Didukung oleh:



Dipublikasikan oleh:

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia

Disusun oleh:

Deliani Poetriayu Siregar
Ciptaghani Antasaputra
Annisa Dyah Lazuardini

Editor:

Mizandaru Wicaksono
Vinensia Nanlohy

Ilustrasi:

Sherin Meutia
Almira Ramadanti
Annisa Dyah Lazuardini

Kontak:

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager
fani.rachmita@itdp.org

Delani Poetriayu Siregar - Sr. Urban Planning, Gender and Social Inclusion Associate
deliani.siregar@itdp.org

Dipublikasikan pada:

Desember 2023

Daftar Isi

1	Pendahuluan.....	9
1.1	Latar Belakang.....	9
1.2	Tujuan Laporan.....	10
1.3	Metode Pengumpulan Data.....	10
2	Kondisi Eksisting dan Rencana Pengembangan Kawasan Kota Lama.....	12
2.1	Konteks Kawasan Kota Lama Semarang.....	12
2.2	Delineasi Kawasan Kota Lama Semarang.....	12
2.3	Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama.....	16
2.3.1	Transportasi Publik.....	17
2.3.2	Transportasi Tidak Bermotor.....	18
2.3.3	Kendaraan Bermotor.....	21
2.4	Pemangku Kepentingan Terkait Kawasan Kota Lama.....	22
3	Mobilitas Berkelanjutan di Kota Lama.....	23
3.1	Benchmark Pengembangan Kawasan Kota Lama.....	24
3.1.1	Pedestrianisasi Heritage Street, Amritsar, India.....	24
3.1.2	Ruang Jalan Berbagi di Fort Street, Auckland, New Zealand.....	25
3.2	Lessons Learned Prinsip Pengembangan Kawasan Kota Lama.....	26
4	Analisis Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang.....	27
4.1	Konektivitas Kawasan Kota Lama Semarang.....	27
4.1.1	Sirkulasi Lalu Lintas Kendaraan Bermotor.....	27
4.1.2	Transportasi Publik.....	29
4.2	Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang.....	33
4.2.1	Aksesibilitas Halte dan Stasiun.....	33
4.2.2	Fasilitas Pejalan Kaki.....	36
5	Rekomendasi.....	53
5.1	Prinsip Penataan Kota Lama Semarang.....	53
5.1.1	Pemberian Prioritas Ruang Bagi Pejalan Kaki.....	53
5.1.2	Pengaturan Pemanfaatan Ruang dan Aktivasi.....	53
5.2	Sirkulasi Lalu Lintas Kota Lama.....	54
5.2.1	Skema Penyesuaian Lalu Lintas Kawasan Kota Lama Semarang.....	54
5.3	Transportasi Publik.....	61
5.3.1	Skema Penyesuaian Rute Transportasi Publik.....	61
5.3.2	Redesain Pemberhentian Bus dan Halte.....	64
5.3.3	Integrasi Stasiun Tawang.....	65
5.3.3.1	Strategi Jangka Pendek.....	67
5.3.3.2	Strategi Jangka Menengah.....	68



5.3.2.3 Strategi Jangka Panjang.....	69
5.4 Fasilitas Pejalan Kaki.....	70
6 Penutup.....	88

Daftar Gambar

Gambar 1. Peta Pembagian Badan Wilayah Kota Semarang (sumber: olahan Perda Kota Semarang No. 5 Tahun 2021).....	13
Gambar 2. Peta Zonasi Situs Kota Lama (sumber: olahan Perda Kota Semarang No. 2 Tahun 2020 dan observasi ITDP 2023).....	14
Gambar 3. Peta Peruntukan Lahan Mikro sesuai pembagian blok Situs Kota Lama (sumber: diolah dari Peraturan Daerah Kota Semarang No. 2 Tahun 2020).....	15
Gambar 4. Peta Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Zonasi dan Blok (sumber: Peraturan Daerah Kota Semarang No. 2 Tahun 2020).....	15
Gambar 5. Peta Point of Interest di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023).....	16
Gambar 6. Peta Pemberhentian dan Rute Transportasi Publik di Kota Lama (sumber: ITDP, 2023).	17
Gambar 7. Foto Halte Agus Salim (kiri atas), Halte KAI Terrace (kanan atas), Halte BRI Pattimura (kiri bawah), dan Halte Tawang (kanan bawah) (sumber: ITDP, 2022-2023).....	18
Gambar 8. Peta Pembagian Tipologi Ruas Jalan di dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023).....	19
Gambar 9. (atas-bawah): Tipologi pedestrianisasi, jalur kombinasi, dan jalan dengan trotoar (sumber: ITDP, 2023).....	20
Gambar 10. Pengguna Sepeda di Kawasan Kota Lama Semarang (sumber: ITDP, 2023).....	21
Gambar 11. Peta Pembagian Tipologi Ruas Jalan di dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023).....	22
Gambar 12. Peta Lokasi Parkir di dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023).....	23
Gambar 13. Heritage Street (a) Sebelum (sumber: Seth Lazar) dan (b) Setelah Pedestrianisasi (sumber: visitincredibleindia.com).....	26
Gambar 14. Fort Street (a) Sebelum dan (b) Setelah Transformasi Menjadi Shared Space (sumber: globaldesigningcities.org).....	27
Gambar 15. Peta Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak (Akhir Pekan Siang Hari) (sumber: ITDP, 2023).....	29
Gambar 16. Peta Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak (Akhir Pekan Siang Hari (sumber: ITDP, 2023).....	30
Gambar 17. Peta Sirkulasi Lalu Lintas Car Free Day & Night (sumber: ITDP, 2023).....	31
Gambar 18. Peta Titik Halte Sebagai Pintu Masuk Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023).....	32
Gambar 19. Peta Halte Trans Semarang terhadap Kawasan Stasiun Tawang (sumber: ITDP, 2023)...	34
Gambar 20. FGD Kota Lama Semarang dan Diskusi Lanjutan dengan PT KAI Daop 4 (sumber: ITDP, 2023).....	34
Gambar 21. Pemetaan Titik Halte Eksisting, Rencana Masterplan KAI, dan Masukan Dari FGD (sumber: FGD Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Transportasi Publik di Kota Lama Semarang dan Diskusi dengan PT. KAI - Diolah oleh ITDP, 2023).....	35

Gambar 22. Identifikasi Isu dan Potensi Integrasi Halte Trans Semarang dan Stasiun Tawang (sumber: ITDP, 2023).....	36
Gambar 23. Kondisi Parkir di Trotoar (sumber: ITDP, 2023).....	39
Gambar 24. Pemetaan Isu Fasilitas Pejalan Kaki Kota Lama Semarang (sumber: ITDP, 2023).....	40
Gambar 25. Rekomendasi Perubahan Sirkulasi dan Pengalihan Lalu Lintas Kawasan Kota Lama. (Sumber: ITDP, 2023).....	57
Gambar 26. Visualisasi Volume (Kendaraan per Jam) Pada Skema Eksiting. (Sumber: ITDP, 2023)...	59
Gambar 27. Visualisasi Volume (Kendaraan per Jam) Pada Skema Perubahan dan Pengalihan Kendaraan Bermotor. (Sumber: ITDP, 2023).....	59
Gambar 28. Titik Pengamatan Survei Kendaraan Bermotor pada Simpang Bersinyal maupun Tidak Bersinyal. Sumber: ITDP, 2022.....	61
Gambar 29. Rute Pengalihan Kendaraan Berat atau Logistik Melalui Sisi Luar Utara Kawasan Kota Lama. (Sumber: ITDP, 2023).....	62
Gambar 30. Dampak Pengalihan Rute Trans Semarang Koridor 7. (sumber: ITDP, 2023).....	63
Gambar 31. Kondisi eksisting Jalan Pemuda: (1) Lajur Kiri: Lajur Transportasi Publik Berbagi dengan Lajur Sepeda (2) Lajur Kanan: Dimanfaatkan Sebagai Ruang Henti Kendaraan dan Parkir. (sumber: ITDP, 2023).....	64
Gambar 32. Alternatif 1: (1) Lajur Khusus Bus (Contra-flow) Ke Arah Taman Pemuda (2) Penyesuaian Ruang Lajur Kendaraan Bermotor (3) Penyediaan Jalur Sepeda Terproteksi 2 Arah. (sumber: ITDP, 2023).....	64
Gambar 33. Kiri: segmen intervensi pada Jalan Pemuda. Kanan: contoh penerapan pemisahan fisik untuk lajur bus menggunakan proteksi kereb beton di Bogota. Sumber: ITDP 2023 dan Carlosfelipe Padro.....	65
Gambar 34. Rute alternatif 2: rute Trans Semarang koridor 7 dialihkan menuju Jalan Sendowo. Sumber: ITDP, 2023.....	65
Gambar 35. Alternatif 2: (1) Lajur menuju Jalan Agus Salim; implementasi marka khusus bus (2) kendaraan bermotor hanya memiliki satu arah ke menuju utara. (sumber: ITDP, 2023).....	66
Gambar 36. Kiri: segmen intervensi pada Jalan Sendowo. Kanan: contoh penerapan marka khusus bus di Jepang. Sumber: ITDP 2023.....	66
Gambar 37. Ilustrasi Contoh Desain Halte Tepi Jalan (sumber: ITDP, 2023).....	67
Gambar 38. Rekomendasi Peningkatan Integrasi Antarmoda di Stasiun Tawang.....	69
Gambar 39. Ilustrasi Penerapan Strategi Jangka Pendek untuk Memudahkan Transfer Antarmoda Ke Halte Eksisting.....	71
Gambar 40. Ilustrasi Pedestrianisasi Jl. Nuri dan Raised Crossing Menuju Stasiun.....	71
Gambar 41. Rekomendasi Rencana Tapak Area Stasiun Tawang.....	72
Gambar 42. Ilustrasi Integrasi Halte Bus Ke Depan Bangunan Stasiun.....	73
Gambar 43. Pilihan Ruas Prioritas Pejalan Kaki (sumber: ITDP, 2023).....	73
Gambar 44. Ilustrasi Pedestrianisasi Jalan Nuri (sumber: ITDP, 2023).....	78
Gambar 45. Ilustrasi Shared Street Jalan Cendrawasih 1 (sumber: ITDP, 2023).....	79
Gambar 46. Ilustrasi Complete Street di Jalan Suari (sumber: ITDP, 2023).....	80
Gambar 47. Peta Sebaran Titik Simpang dan Penyeberangan Prioritas (sumber: ITDP, 2023).....	81
Gambar 48. Ilustrasi Penyeberangan di Jl. Letjen Suprpto.....	82
Gambar 49. Ilustrasi Penataan Simpang Museum Kota Lama.....	83

Gambar 50. Ilustrasi Penyeberangan di Jl. KH Agus Salim.....	84
Gambar 51. Ilustrasi Fasilitas Penyeberangan Di Simpang Jl. Nuri (bawah).....	85
Gambar 52. Peta Ruas Jalan dengan Penambahan Penerangan (sumber: ITDP, 2023).....	86
Gambar 53. Peta Ruas Jalan dengan Penambahan Peneduhan (sumber: ITDP, 2023).....	86
Gambar 54. Peta Titik Penempatan Penunjuk Arah dan Peta Lokalitas (sumber: ITDP, 2023).....	88
Gambar 55. Contoh Penunjuk arah dan Papan Peta Lokalitas (sumber: dikembangkan dari panduan desain Forum Diskusi Transportasi Semarang - Transport for Semarang, 2023).....	89

Daftar Tabel

Tabel 1. Peruntukan Lahan Mikro sesuai pembagian blok Situs Kota Lama.....	14
Tabel 2. Headway Rute Trans Semarang Koridor 2, 3, dan 4 (sumber: ITDP, 2023).....	30
Tabel 3. Isu dan Potensi Aksesibilitas Stasiun Tawang (sumber: ITDP, 2023).....	35
Tabel 4. Isu Fasilitas Pejalan Kaki Kota Lama Semarang per Segmen Jalan (sumber: ITDP, 2023).....	38
Tabel 5. Titik penurunan volume kendaraan bermotor yang teramati akibat dampak perubahan dan pengalihan kendaraan bermotor. (Sumber: ITDP, 2023).....	57
Tabel 6. Tabel Perbandingan Tingkat Pelayanan (LoS) dan Tundaan Sebelum dan Sesudah Skema Perubahan dan Pengalihan Arus Lalu Lintas.....	59
Tabel 7. Tabel Indikator Tingkat Pelayanan MKJI (1997).....	59
Tabel 8. Strategi jangka pendek, menengah, dan panjang untuk integrasi Stasiun Tawang (Sumber: ITDP, 2023).....	67
Tabel 9. Daftar Rekomendasi Perbaikan Ruas Jalan (Sumber: ITDP, 2023).....	71
Tabel 10. Daftar Rekomendasi Perbaikan Simpang (Sumber: ITDP, 2023).....	79
Tabel 11. Daftar Jenis Vegetasi di Tiap Ruas Jalan.....	85

1 Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Sejak tahun 2015, *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) Indonesia telah melakukan ragam kegiatan di Kota Semarang guna mendukung peralihan mobilitas perkotaan Semarang untuk menjadi lebih berkelanjutan dan inklusif. Pada tahun 2022, ITDP Indonesia didukung oleh *Climate Works Foundation* (CWF) melanjutkan kegiatan pendampingan kepada Pemerintah Kota Semarang secara khusus dalam rangka optimasi penataan Kota Lama Semarang dan Potensi Pengembangan Sepeda Sewa.

Secara khusus, laporan dengan judul **“Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang”** memiliki fokus pada rencana optimasi mobilitas Kawasan Kota Lama Semarang. Hal ini sebagai upaya tindak lanjut pasca penataan Kawasan Kota Lama Semarang yang juga telah dilakukan hingga tahun 2019 dan 2020. Revitalisasi Kawasan Kota Lama Semarang merupakan hasil kerjasama antara Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dan Pemerintah Kota Semarang dengan tujuan penataan berfokus pada perwujudan ruang Kota Lama sebagai kota pusaka dan sekaligus peningkatan potensi pariwisata kota.

Sebelumnya, melalui laporan dengan judul “Menuju Mobilitas Semarang yang Tangguh dan Berkelanjutan: Rekomendasi Peningkatan Mobilitas di Kota Semarang” yang telah disampaikan pada November 2017, Kawasan Kota Lama Semarang direkomendasikan untuk melakukan optimalisasi konektivitas kawasan melalui perbaikan aksesibilitas pejalan kaki. Termasuk dalam rekomendasi yang telah disampaikan saat itu adalah pengaturan ulang sirkulasi kendaraan, penentuan jalan hanya untuk pejalan kaki dan bus, hingga pedestrianisasi beberapa ruas jalan. Meski demikian, berdasarkan survei lapangan yang dilakukan pada tahun 2022, Kawasan Kota Lama Semarang masih memiliki beberapa catatan dan belum sepenuhnya menerapkan rekomendasi yang diusulkan pada tahun 2017. Beberapa hal tersebut termasuk di antaranya adalah manajemen sirkulasi lalu lintas dalam kawasan, penempatan titik halte Trans Semarang, dan koridor khusus pejalan kaki.

Bersamaan dengan catatan di atas serta acuan kegiatan Pemerintah Kota Semarang untuk dapat mengembangkan pariwisata dan ekonomi di dalam Kawasan Kota Lama Semarang, maka dokumen ini disusun menggunakan *point of view* pejalan kaki sebagai pengguna ruang utama dan sebagai pendorong penciptaan transportasi yang lebih berkelanjutan. Lebih lanjut dalam dokumen ini juga disajikan analisis konektivitas kawasan saat ini hingga rekomendasi penataan. Dalam penyusunannya, survei lapangan hingga wawancara dan/atau audiensi dengan pemangku kepentingan sudah dilakukan guna dapat melengkapi studi yang dimaksud.

1.2 Tujuan Laporan

Adapun dokumen ini disusun sebagai masukan dan/atau rekomendasi dalam upaya mendorong mobilitas berkelanjutan dan inklusif di Kawasan Kota Lama Semarang. Gambaran rencana dan desain konseptual yang disampaikan dalam laporan ini adalah termasuk:

- a. Analisis dan identifikasi isu serta potensi Kawasan Kota Lama;
- b. Rekomendasi peningkatan konektivitas Kawasan Kota Lama;
- c. Rekomendasi peningkatan aksesibilitas pejalan kaki di Kawasan Kota Lama;
- d. Rekomendasi integrasi antarmoda di Stasiun Tawang; dan
- e. Rekomendasi aktivasi ruang pejalan kaki.

Selain itu, besar harapan kami laporan ini dapat membantu Pemerintah Kota Semarang secara strategis untuk dapat bekerja sama dalam pengembangannya termasuk dengan swasta dan/atau badan usaha lainnya untuk memaksimalkan rekomendasi pengembangan aktivasi di Kawasan Kota Lama Semarang.

1.3 Metode Pengumpulan Data

Sejak tahun 2022, guna memahami konteks dan celah pengembangan Kawasan Kota Lama Semarang dalam perspektif mobilitas, ITDP Indonesia telah melakukan sejumlah aktivitas sebagai upaya pengumpulan data, konfirmasi isu dan potensi, serta penyempurnaan rumusan rekomendasi. Baik pengumpulan data primer maupun sekunder telah dilakukan oleh ITDP Indonesia selama proses penyusunan analisis dan rekomendasi dengan ragam pemangku kepentingan terkait. Adapun pengumpulan data yang dimaksud adalah:

- a. Survei lapangan dengan menggunakan aplikasi *locus map* yang digunakan untuk memetakan kondisi fasilitas berjalan kaki di Kawasan Kota Lama;
- b. *Traffic counting* dibantu dengan kamera dan aplikasi *multi-counter* yang dilakukan per lima belas menit untuk mengetahui beban jalan dan isu lalu lintas dalam Kawasan Kota Lama;
- c. *Pedestrian counting* dilakukan dengan menggunakan alat bantu hitung di ponsel dan dilakukan pada Jumat (10/06/2022) sore hari dan Sabtu (11/06/2022) pagi hari;
- d. Pengukuran ROW di sejumlah ruas jalan di dalam Kawasan Kota Lama Semarang dilakukan dengan menggunakan laser meter dan menjadi dasar pembuatan gambar potongan jalan melintang;
- e. Studi literatur dokumen perencanaan Kota Semarang, seperti Perda Nomor 2 Tahun 2020, Perda Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021, Perda Kota Semarang Nomor 6 Tahun 2021, dan Peraturan Walikota Nomor 27 Tahun 2020;
- f. Audiensi dan diskusi dengan Badan Pengelola Kawasan Kota Lama (BPK2L), Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Semarang, Dinas Perhubungan Kota Semarang, PT KAI, dan PT KAI DAOP 4;
- g. Survei persepsi masukan publik terhadap rekomendasi awal, dengan responden pengunjung Kota Lama serta penumpang di halte Trans Semarang dan Trans Jateng, dan;

- h. Dokumentasi Kawasan Kota Lama dengan pengambilan gambar.

Data dan informasi yang terkumpul digunakan untuk kemudian dianalisis lebih lanjut. Dalam tahap analisis, *benchmarking* dari kota lain yang memiliki isu serupa dan konsep pendekatan serupa dilakukan. Contoh baik dari kota tersebut digunakan untuk menetapkan indikator dan/atau faktor sukses untuk merencanakan daftar intervensi yang dapat direplikasi di Kawasan Kota Lama Semarang.

2 Kondisi Eksisting dan Rencana Pengembangan Kawasan Kota Lama

2.1 Konteks Kawasan Kota Lama Semarang

Kawasan Kota Lama Semarang merupakan bekas dari pusat pemerintahan, industri, serta perdagangan pada masa kolonial Belanda. Kawasan Kota Lama sendiri mulai terbentuk ketika Vereenigde Oost Indische Compagnie (VOC) mendapatkan izin dari Kerajaan Mataram untuk mendirikan kawasan koloni di tepi Kali Semarang. Dibangun mirip seperti kota-kota Belanda, Kawasan Kota Lama kemudian mendapat julukan sebagai *Little Netherland*.

Saat ini Kawasan Kota Lama termasuk dalam kawasan cagar budaya di Kota Semarang dan menjadi salah satu kawasan strategis kota sosial dan budaya selain berdiri sebagai destinasi wisata budaya. Penanganan Kawasan Strategis Kota Lama meliputi pemeliharaan dan pelestarian bangunan, revitalisasi fungsi dan penggunaan bangunan, dan pengembangan sistem kepariwisataan yang terintegrasi (Perda Kota Semarang No. 5 Tahun 2021). Pengembangan Kawasan Kota Lama sendiri memiliki visi untuk menjadikan situs Kota Lama sebagai “Kota Warisan Dunia” yang merujuk pada sebuah titel yang diberikan oleh UNESCO (Perda Kota Semarang No. 2 Tahun 2020).

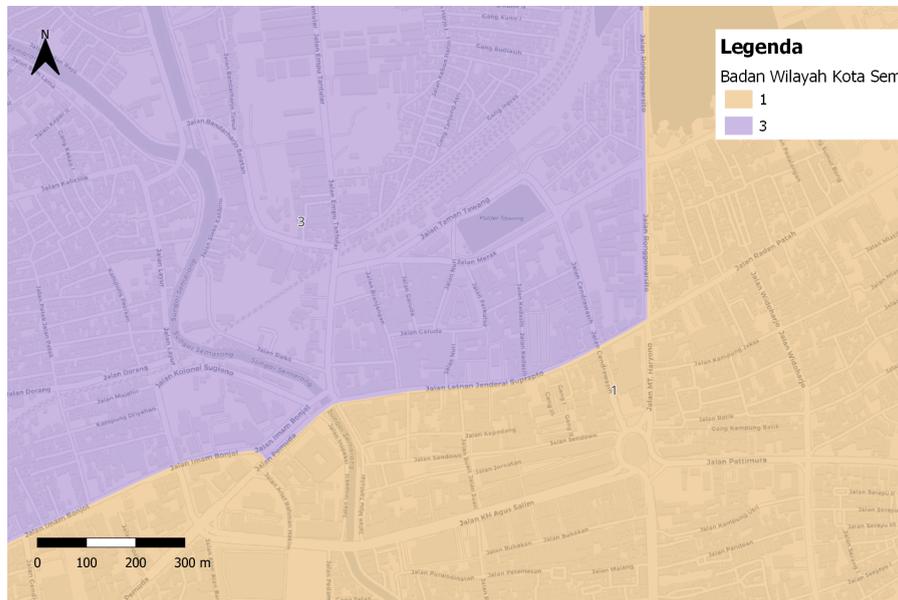
Sebelumnya, untuk mengembalikan dan memaksimalkan potensi Kawasan Kota Lama sebagai destinasi wisata, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (KemenPUPR) melakukan revitalisasi Kawasan Kota Lama yang terbagi ke dalam dua tahap. Tahap pertama berlangsung sejak Desember 2017 hingga Juni 2019, dengan perubahan cukup masif termasuk penghapusan parkir di badan jalan, penambahan trotoar dan pembatasnya, penggunaan *paving block* sebagai perkerasan jalan, pemindahan jaringan utilitas dan drainase ke bawah tanah, serta penambahan furnitur jalan seperti lampu jalan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki.

Dalam rangka mewujudkan konsep transportasi hijau untuk mengurangi polusi udara, Pemerintah Kota Semarang juga telah menetapkan Kawasan Kota Lama sebagai kawasan ramah pejalan kaki (Perda Kota Semarang No. 6 Tahun 2021). Dinas Perhubungan Kota Semarang juga telah melakukan sejumlah pendekatan dalam upaya pembatasan kendaraan di Kawasan Kota Lama, seperti halnya penerapan *car free night* dan atau upaya pengalihan lalu lintas lainnya.

2.2 Delineasi Kawasan Kota Lama Semarang

Kota Lama Semarang terletak di dua Badan Wilayah Kota (BWK), yaitu BWK 1 (Kec. Semarang Tengah, Kec. Semarang Timur, Kec. Semarang Selatan) dan BWK 3 (Kec. Semarang Barat, Kec. Semarang Utara). Berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Semarang No. 5 Tahun 2021, sisi timur dan selatan Kawasan Kota Lama yang termasuk dalam BWK 1 memiliki pengembangan fungsi utama sebagai perdagangan dan jasa berskala internasional, pusat pemerintahan

provinsi, dan pusat pemerintahan kota. Sedangkan sisi barat dan utara Kawasan Kota Lama termasuk dalam BWK 3, dengan pengembangan fungsi utama untuk transportasi laut, transportasi udara, serta kantor pelayanan pemerintahan provinsi.



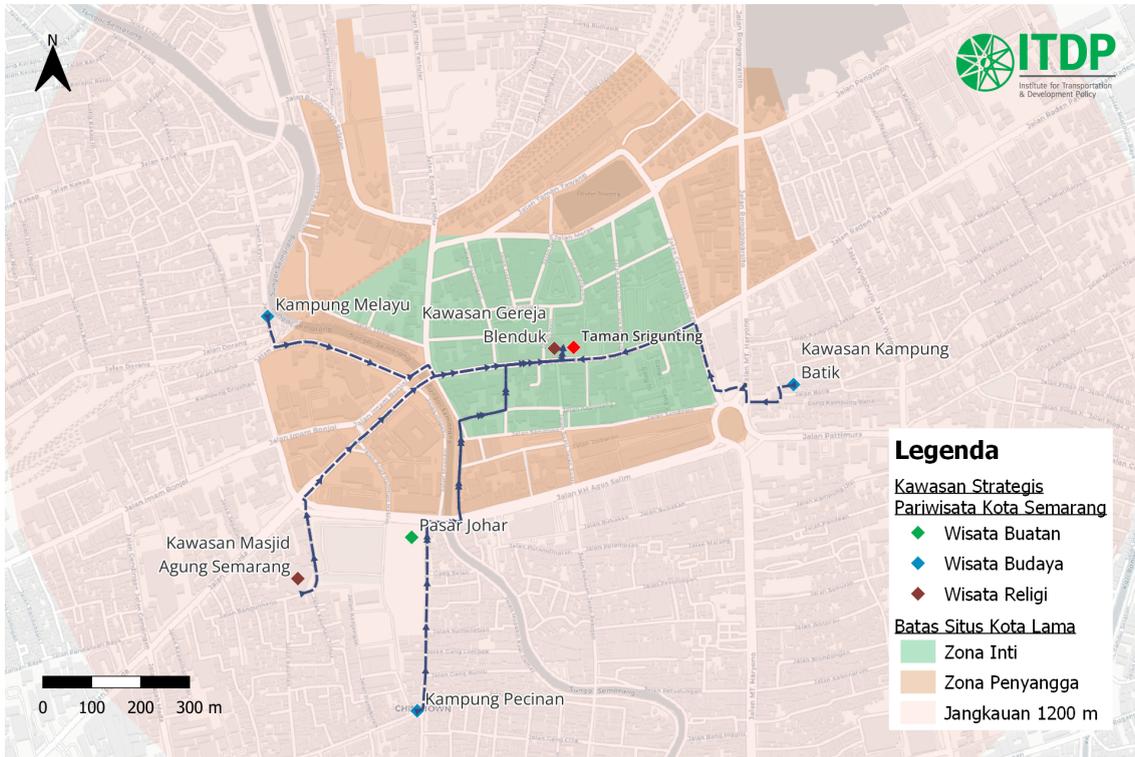
Gambar 1. Peta Pembagian Badan Wilayah Kota Semarang (sumber: olahan Perda Kota Semarang No. 5 Tahun 2021)

Berdasarkan Perda Kota Semarang No. 2 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Situs Kota Lama, cakupan wilayah Kawasan Kota Lama Semarang sendiri ditentukan dari batas-batas keruangan Situs Cagar Budaya dan Kawasan Cagar Budaya, yang dibagi ke dalam Zona Inti dan Zona Penyangga. Zona Inti merupakan luasan wilayah Kota Benteng, wilayah bekas Kota Belanda yang dulu dibatasi Benteng De Vijfhoek, yang memiliki luas wilayah kurang lebih 25,277 ha. Zona Inti dibatasi oleh Jalan Merak di sebelah utara, Jalan Sendowo di sebelah selatan, Kali Semarang dan Jalan Kampung Sleko serta jalur rel di sebelah barat, dan Jalan Cendrawasih di sebelah timur.

Sementara itu, berdasarkan Peraturan Walikota Semarang No. 29 Tahun 2023 tentang Pedoman Pelaksanaan dalam Pengembangan, Pemeliharaan, Pemanfaatan Ruang, Infrastruktur dan Bangunan Situs Kota Lama Semarang, Zona Penyangga seluas kurang lebih 47,081 ha dimulai dari tepi Zona Inti hingga batas perencanaan, yaitu Kelurahan Kuningan dan Bandarharjo (Jalan Merak) di sebelah utara, Jalan Agus Salim di sebelah selatan, Jalan Tiang Bendera/Sleko dan Jalan Pinggir Kali Semarang di sebelah barat, serta Jalan Ronggowarsito dan Jalan Gedongsari I di sebelah timur.

Di dalam Zona Penyangga, terdapat beberapa wilayah yang memiliki destinasi penting di antaranya:

- Jalan KH. Agus Salim dan Jalan Pemuda (Tugu Nol Kilometer, Alun-alun, Masjid Agung, Pasar Johar, akses ke area Pecinan)
- Stasiun dan Polder Tawang
- Simpang Bubakan (Museum Kota Lama, Kampung Batik)
- Jalan Kolonel Sugiono (Kampung Melayu)

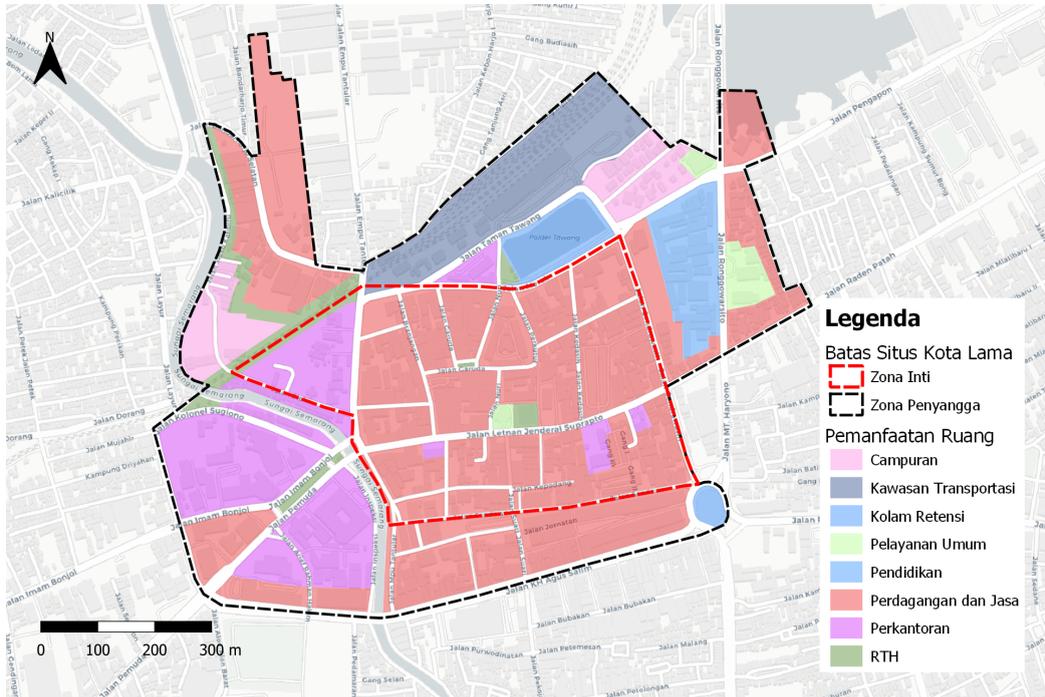


Gambar 2. Peta Zonasi Situs Kota Lama (sumber: olahan Perda Kota Semarang No. 2 Tahun 2020 dan observasi ITDP 2023)

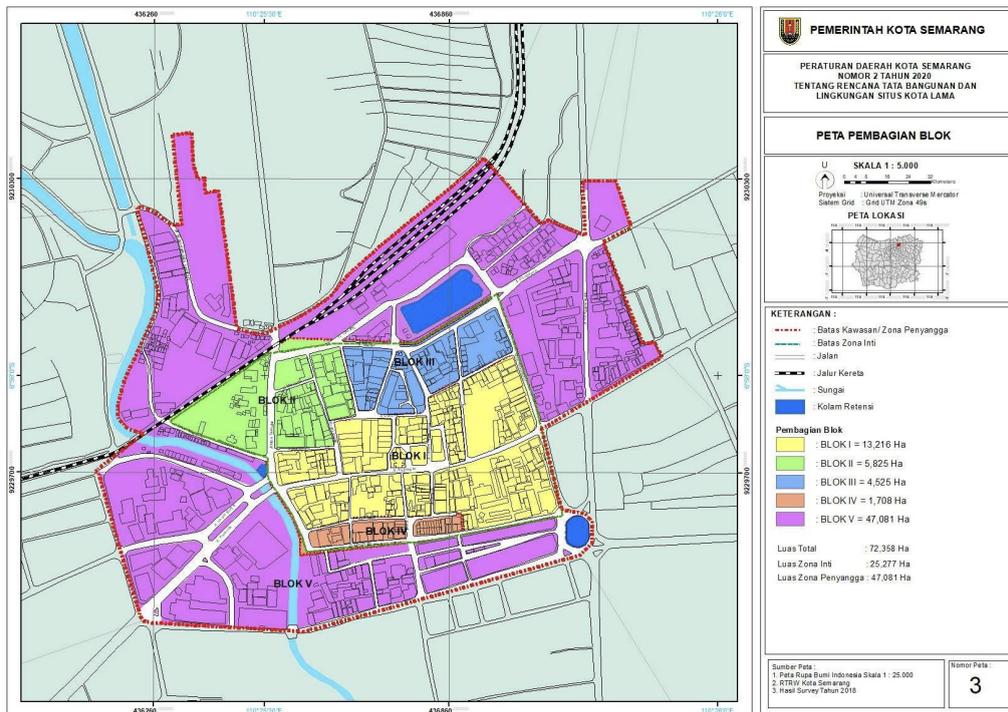
Rencana peruntukan lahan makro di Kawasan Kota Lama merupakan kawasan cagar budaya dan kawasan strategis sosial budaya. Secara lebih detail, peruntukan lahan mikro dibagi lagi ke dalam 5 blok, yaitu 4 blok Zona Inti dan 1 blok Zona Penyangga.

Tabel 1. Peruntukan Lahan Mikro sesuai pembagian blok Situs Kota Lama

Pembagian Blok	Peruntukan Lahan Mikro
1	Museum, galeri seni, restoran, butik, pertokoan, perkantoran, dan ruang terbuka hijau
2	Pendidikan, perkantoran, restoran, industri rumah tangga dan pertokoan
3	Perkantoran, pertokoan, penginapan, restoran, dan permukiman
4	Perkantoran, restoran, penginapan, dan pertokoan
5	Perkantoran, perdagangan dan jasa, perumahan, penginapan, pendidikan, dan fasilitas transportasi

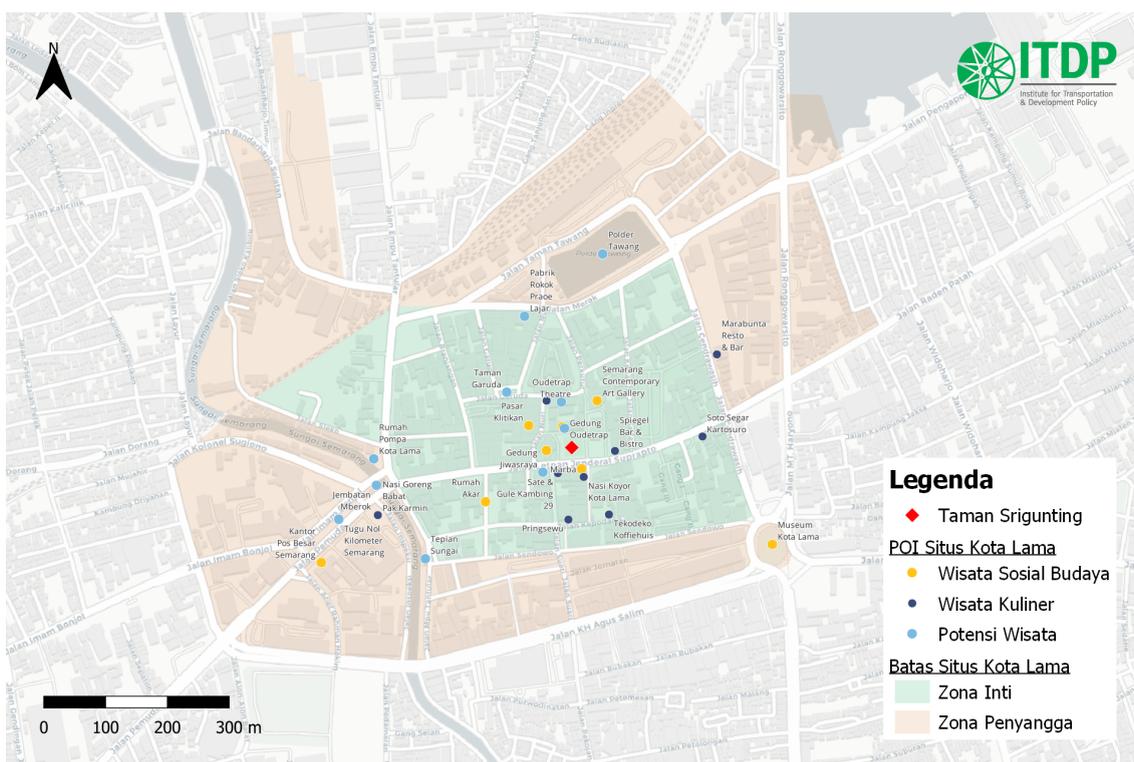


Gambar 3. Peta Peruntukan Lahan Mikro sesuai pembagian blok Situs Kota Lama (sumber: diolah dari Peraturan Daerah Kota Semarang No. 2 Tahun 2020)



Gambar 4. Peta Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Zonasi dan Blok (sumber: Peraturan Daerah Kota Semarang No. 2 Tahun 2020)

Di dalam Zona Inti dan Zona Penyangga Situs Kota Lama, terdapat beragam destinasi publik baik berupa wisata budaya (museum, galeri, bangunan cagar budaya), ruang terbuka publik, serta wisata kuliner dan perbelanjaan. Berdasarkan survei ITDP tahun 2023 terhadap pengunjung Situs Kota Lama, kebanyakan destinasi tujuan publik masih terpusat di Gereja Blenduk, Taman Srigunting, dan Rumah Akar. Meskipun demikian, terdapat sejumlah titik potensi destinasi yang dapat dikembangkan sebagai daya tarik pergerakan pejalan kaki dan pesepeda di jalan-jalan sirip pusat Kota Lama, seperti Teater Oudetrup, Taman Garuda, Rumah Pompa, Polder, serta ruang di tepi sungai.



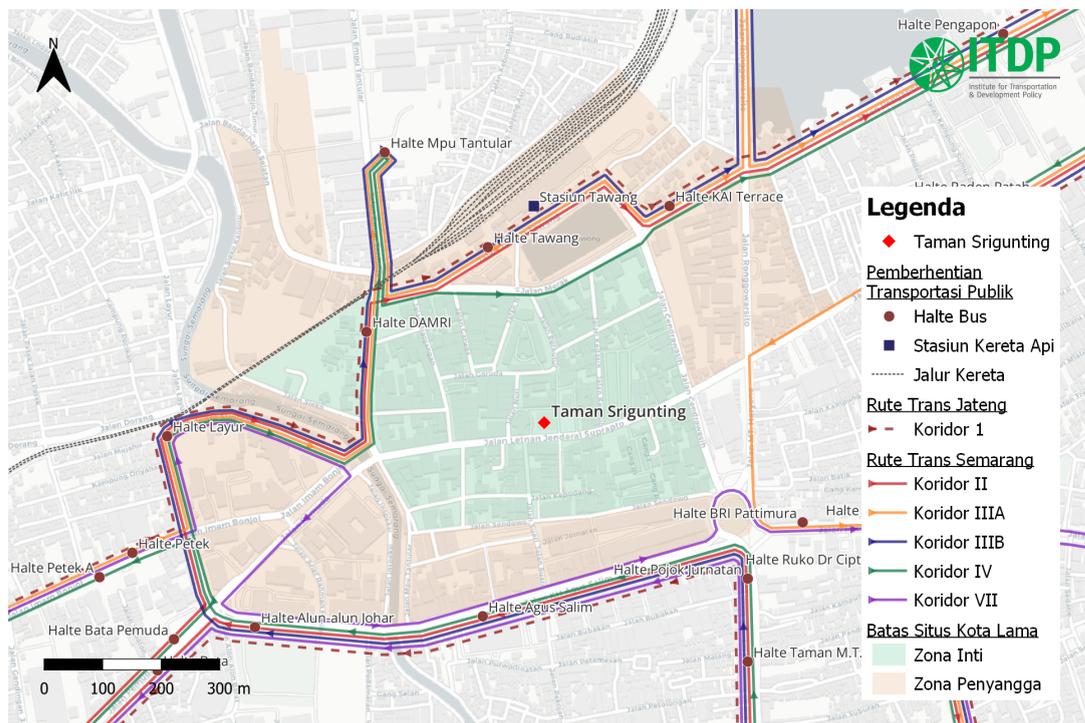
Gambar 5. Peta Point of Interest di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)

2.3 Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama

Kawasan Kota Lama Semarang saat ini dapat diakses dengan menggunakan beberapa moda transportasi. Termasuk di antaranya adalah kendaraan bermotor pribadi, transportasi publik, dan kendaraan tidak bermotor. Meski demikian, kondisi layanan transportasi publik yang saat ini ada memang masih memiliki sejumlah catatan sehingga Kawasan Kota Lama masih banyak diakses oleh kendaraan bermotor pribadi. Tidak hanya bagi wisatawan yang secara khusus bermaksud untuk menuju ke Kawasan Kota Lama, jalan di dalam kawasan ini juga banyak dilalui oleh kendaraan bermotor yang berasal dari utara dan/timur Kota Semarang untuk menuju ke Semarang tengah atau bagian pusat Kota Semarang. Secara lebih lanjut terkait dengan konektivitas Kawasan Kota Lama Semarang dijelaskan di bawah ini.

2.3.1 Transportasi Publik

Situs Kota Lama terletak di sisi utara Kota Semarang, dan telah dilalui sejumlah rute transportasi publik, meskipun tidak melintas langsung di Jalan Letjen Suprpto. Mempertimbangkan kerentanan bangunan cagar budaya yang mungkin yang bisa jadi terpengaruh dengan adanya getaran kendaraan berat, termasuk di dalamnya bus, maka truk dan bus tidak diperkenankan untuk melintas ke dalam Zona Inti Kawasan Kota Lama Semarang. Secara umum, terdapat 3 (tiga) moda transportasi publik yang melayani Kawasan Kota Lama, yaitu Trans Semarang, Trans Jateng, dan layanan kereta api. Setidaknya ada 5 (lima) rute Trans Semarang (2, 3A, 3B, 4, 7) dan 1 (satu) rute Trans Jateng (Koridor 1).



Gambar 6. Peta Pemberhentian dan Rute Transportasi Publik di Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)

Terdapat setidaknya enam halte bus Trans Semarang yang berada dalam jangkauan 500 m dari pusat Zona Inti Kota Lama, yaitu Halte Agus Salim, Halte Pojok Jurnatan, Halte Pattimura, Halte Tawang, Halte KAI Terrace, dan Halte DAMRI.



Gambar 7. Foto Halte Agus Salim (kiri atas), Halte KAI Terrace (kanan atas), Halte BRI Pattimura (kiri bawah), dan Halte Tawang (kanan bawah) (sumber: ITDP, 2022-2023)

Terletak di dalam Zona Penyangga Kawasan Kota Lama Semarang, Stasiun Tawang memberikan opsi koneksi Kawasan Kota Lama Semarang dengan kota lainnya di sekitar Kota Semarang. Stasiun Tawang melayani 18 rute KA Antarkota, 3 rute KA Aglomerasi, 2 rute KA Lokal, dan 2 rute KA Barang. Jumlah penumpang yang menggunakan Stasiun Semarang Tawang di musim puncak hari raya dapat mencapai hingga 26.403 pelanggan per hari pada tahun 2023¹.

Lebih lanjut, di dalam area Stasiun Tawang terdapat Halte Tawang dan Halte KAI Terrace yang dilalui oleh layanan Trans Semarang dan Trans Jateng yang menjadi inisiatif baik integrasi moda transportasi publik di dalam Kawasan Kota Lama. Halte Tawang terletak di dalam area stasiun, sekitar 85 m dari bangunan stasiun (sisi pintu masuk), sementara Halte KAI Terrace terletak di Jalan Pengapon yang berada di selatan stasiun, sekitar 200 m dari bangunan stasiun (sisi pintu keluar). Jarak antara kedua halte sekitar 350 m, dengan 3 rute melayani kedua halte (Trans Semarang Koridor 3A, 3B dan Trans Jateng K1), serta 1 rute langsung melintas di Jalan Merak dan hanya berhenti di Halte KAI Terrace (Trans Semarang Koridor 4).

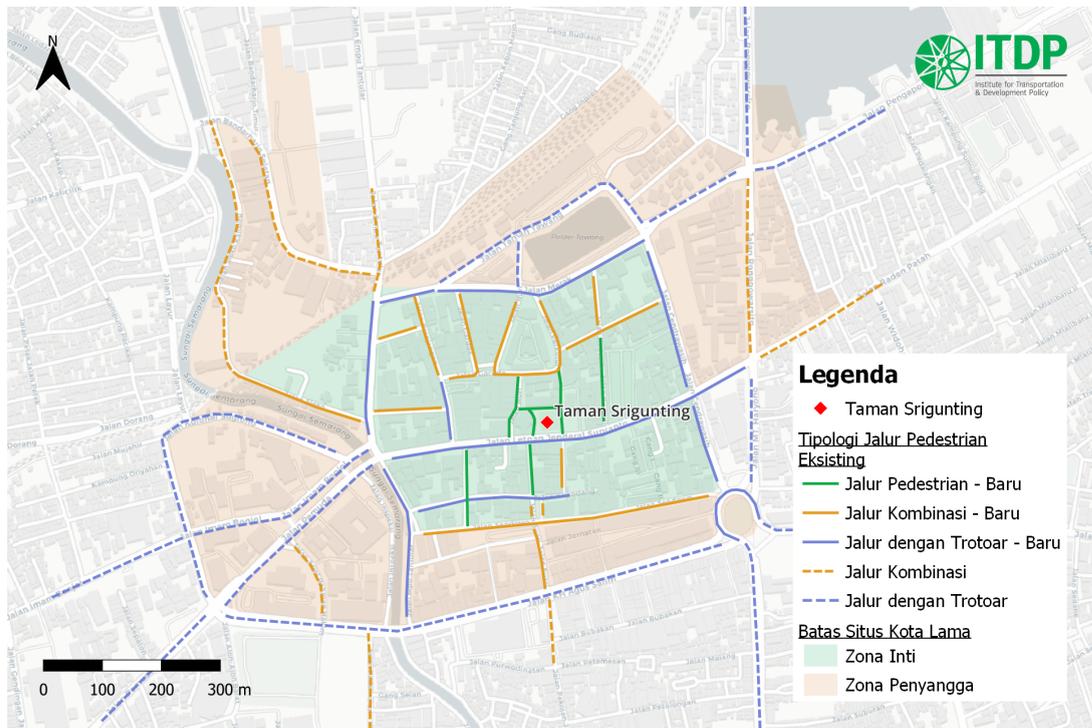
2.3.2 Transportasi Tidak Bermotor

Di dalam Kawasan Kota Lama, antar titik destinasi wisata juga dihubungkan dengan fasilitas berjalan kaki yang cukup baik. Peningkatan infrastruktur berjalan kaki telah dilakukan seiring dengan revitalisasi Kawasan Kota Lama. Terdapat tiga tipologi jalur

1

<https://joglojateng.com/2023/04/28/jumlah-penumpang-kereta-api-daop-4-semarang-masih-tinggi/>

pejalan kaki eksisting, yaitu jalan khusus pejalan kaki (pedestrianisasi), jalur kombinasi (berbagi dengan kendaraan lain), serta jalan dengan trotoar yang terpisah dengan badan jalan. Beberapa ruas jalan yang telah dipedestrianisasi pada revitalisasi tahun 2019 yaitu Jalan Srigunting, Jalan Kutilang, Jalan Kedasih, Jalan Suari, dan Jalan Roda II.



Gambar 8. Peta Pembagian Tipologi Ruas Jalan di dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)



Gambar 9. (atas-bawah): Tipologi pedestrianisasi, jalur kombinasi, dan jalan dengan trotoar (sumber: ITDP, 2023)

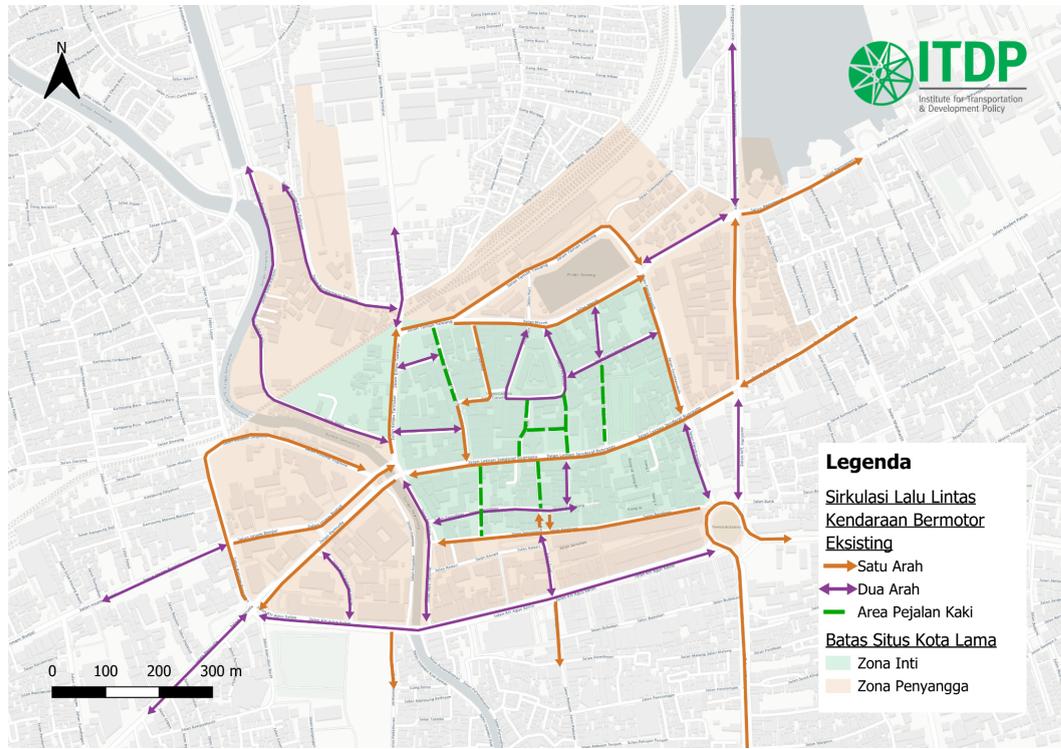
Meskipun di Kawasan Kota Lama tidak terdapat jalur atau lajur khusus sepeda, banyak pesepeda yang melintas di dalam Zona Inti maupun Zona Penyangga Kota Lama. Selain warga setempat yang bersepeda untuk mobilitas harian termasuk pelajar, terdapat juga pesepeda wisata atau rekreasi, baik yang menggunakan sepeda sendiri maupun sepeda sewa.



Gambar 10. Pengguna Sepeda di Kawasan Kota Lama Semarang (sumber: ITDP, 2023)

Pada tahun 2019, operator sepeda sewa pertama yang hadir adalah PT Surya Teknologi Perkasa dengan layanan sepeda sewa bernama Gowes. Sepeda sewa ini merupakan usaha swasta dengan skema kerjasama dengan pemerintah kota yang beroperasi terbatas pada Kawasan Kota Lama. Pada September 2022, terdapat layanan sepeda sewa lainnya yang juga beroperasi secara terbatas, bernama Beam. Meski demikian, saat dokumen ini disusun, tidak ada layanan sepeda sewa yang beroperasi khusus di dalam kawasan.

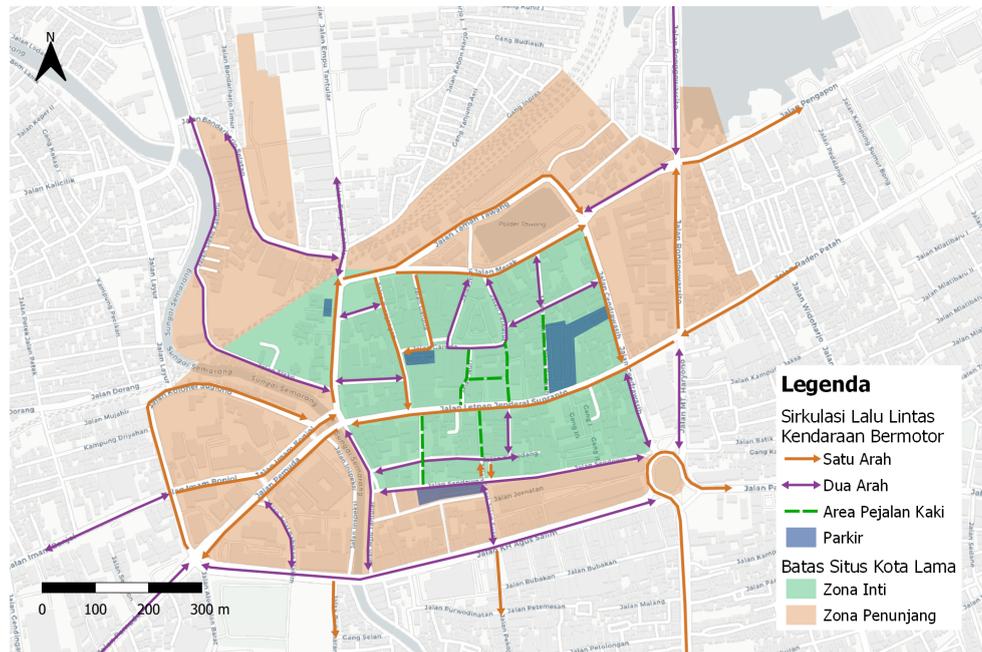
2.3.3 Kendaraan Bermotor



Gambar 11. Peta Pembagian Tipologi Ruas Jalan di dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)

Aktivitas kendaraan bermotor di dalam Zona Inti dan Penyangga Kota Lama Semarang relatif tinggi. Tidak hanya karena aktivitas wisata maupun pabrik yang berada di dalam kawasan, lalu lintas kendaraan bermotor ini cenderung tinggi karena digunakan sebagai laluan untuk masuk ke pusat Kota Semarang. Saat ini volume kendaraan cukup padat pada jam sibuk, termasuk kendaraan logistik, yang berpotensi membahayakan keselamatan pejalan kaki dan atau aktivitas wisata dengan berjalan kaki. Mengambil contoh misalnya di Jalan Letjen Suprpto yang menjadi akses laluan utama, kendaraan bermotor dari timur ke barat Kawasan Kota Lama terhitung padat dan menciptakan kondisi yang sulit untuk orang menyeberang jalan, padahal lokasinya bersisian langsung dengan Gereja Blenduk yang menjadi pusat tarikan kegiatan wisata Kota Lama Semarang.

Saat ini di dalam Kawasan Kota Lama juga disediakan kantong parkir untuk wisatawan. Terdapat 4 titik parkir yang terdapat di dalam Zona Inti Kawasan Kota Lama, yakni di Jalan Garuda, Jalan Mpu Tantular, Jalan Sendowo, dan Jalan Kedasih.



Gambar 12. Peta Lokasi Parkir di dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)

2.4 Pemangku Kepentingan Terkait Kawasan Kota Lama

Revitalisasi Kawasan Kota Lama dibangun sebagai bagian dari program Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Setelah dibangun, dilakukan penyerahan aset dari Kementerian PUPR kepada Pemerintah Kota Semarang. Sebagai Kawasan Cagar Budaya, sesuai dengan UU No. 11 Tahun 2010, pengelolaan Kawasan Kota Lama Semarang dilakukan oleh badan pengelola yang dibentuk oleh pemerintah daerah/kota, dalam hal ini Badan Pengelola Kawasan Kota Lama Semarang (BPK2L). Berdasarkan Peraturan Walikota No. 12 Tahun 2007, BPK2L merupakan lembaga non struktural melibatkan unsur pemerintah, swasta dan masyarakat, berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Kawasan Kota Lama Semarang secara keseluruhan berada di bawah pengawasan Badan Pengelola Kawasan Kota Lama (BPK2L) Kota Semarang, Dinas Tata Kota dan Perumahan (DTKP) Kota Semarang, dan Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Semarang.

Tabel 1. Pembagian Tugas dan Tanggung Jawab Dinas dan Badan atas Kota Lama Semarang (sumber: ITDP, 2023)

Dinas atau Badan	Tugas dan Tanggung Jawab
Badan Pengelola Kawasan Kota Lama Semarang (BPK2L)	<ul style="list-style-type: none"> Mengelola, mengembangkan, dan mengoptimalkan potensi Kawasan Kota Lama melalui pelaksanaan konservasi, revitalisasi, pengawasan dan pengendalian Kawasan Kota Lama (Perwali No. 12 Tahun

	2007)
Dinas Penataan Ruang Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> Menyusun perencanaan tata ruang
Dinas Perhubungan Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> Mengatur sirkulasi lalu lintas di sekitar Kota Lama
Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan pembangunan infrastruktur
Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> Merencanakan dan mengelola aktivitas pariwisata di Kawasan Kota Lama Memastikan pengembangan Kota Lama sesuai dengan kaidah pengelolaan kawasan cagar budaya
Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> Merumuskan kebijakan Bidang Pertamanan dan Pemakaman, Bidang Prasarana, Sarana dan Utilitas Umum, Bidang Permukiman, dan Bidang Rumah Umum dan Rumah Swadaya
PT Kereta Api Indonesia (Kantor Pusat)	<ul style="list-style-type: none"> Merencanakan pengembangan Stasiun dan Polder Tawang Menentukan titik perhentian bus yang terintegrasi dengan stasiun Integrasi informasi layanan transportasi publik dengan moda lainnya
PT Kereta Api Indonesia Daop 4	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan pembangunan stasiun kereta api di Semarang sesuai masterplan Mengelola aktivitas di Polder Tawang dan di dalam lahan stasiun Integrasi informasi layanan transportasi publik dengan moda lainnya
BLU UPTD Trans Semarang	<ul style="list-style-type: none"> Menentukan operasional rute Trans Semarang di kawasan Kota Lama Menambah atau memindahkan titik perhentian bus Integrasi informasi layanan transportasi publik dengan moda lainnya
UPT Trans Jateng	<ul style="list-style-type: none"> Menentukan operasional rute Trans Jateng di kawasan Kota Lama Menambah atau memindahkan titik perhentian bus Integrasi informasi layanan transportasi publik dengan moda lainnya

3 Mobilitas Berkelanjutan di Kota Lama

3.1 Benchmark Pengembangan Kawasan Kota Lama

3.1.1 Pedestrianisasi Heritage Street, Amritsar, India

Selain menjadi pusat administrasi Wilayah Punjab sekaligus pusat perdagangan rempah-rempah dan teh hijau, Amritsar juga dikenal atas warisan budayanya, termasuk Golden Temple yang memiliki lebih dari 100.000 pengunjung per harinya. Meskipun mendapatkan keuntungan ekonomi dari tingginya pengunjung, hal ini juga menyebabkan masalah kepadatan lalu lintas, isu parkir, dan peningkatan polusi.

Pada tahun 2015, pemerintah Amritsar mencanangkan jalan sepanjang 800 m yang menghubungkan Golden Temple dan Balai Kota untuk dibebaskan dari lalu lintas kendaraan bermotor, sekaligus merevitalisasi lebih dari 20 bangunan yang ada di sepanjang jalan tersebut. Infrastruktur pendukung, seperti fasilitas penerangan, fasilitas beristirahat seperti kursi taman, dan juga sejumlah bolar yang diletakan pada persimpangan yang berkonflik dengan kendaraan bermotor juga dibangun.

Dampak positif dari pedestrianisasi ini terekam dalam survei ke wisatawan, masyarakat setempat, dan pelaku usaha. Sebanyak 95% responden menganggap berjalan kaki menjadi lebih nyaman dan menyenangkan karena tidak perlu khawatir terhadap gangguan dari kendaraan bermotor, khususnya bagi anak-anak. Revitalisasi bangunan yang dilakukan pun berhasil memberikan ruang bagi 170 toko, dan 90% pelaku bisnis di area ini sepakat bahwa pedestrianisasi memberikan dampak positif dari sisi komersial dari segi peningkatan angka penjualan dan pendapatan. Secara keseluruhan, 97% merasa puas dan diuntungkan dengan adanya program pedestrianisasi ini.²

Kunci dari keberhasilan program ini adalah adanya peningkatan kualitas hidup bagi pejalan kaki melalui pembatasan kendaraan bermotor yang dibarengi dengan penyediaan akses mobilitas yang inklusif dan memudahkan pejalan kaki. Heritage Street di Amritsar memberikan konsep transformasi baru di India, dan mempelopori replikasi pengembangan serta perencanaan jalan dengan konsep serupa di lokasi lain, misalnya pada Chandni Chowk di Delhi dan Heritage Street di Patiala.

² Singh, Harcharan and Ravinder Singh Sohi. 2018. Socio- Economic effect of Pedestrianisation of Commercial Street into Ambient – Case study of Pedestrian Path from Car Parking up to Golden Temple Amritsar, Punjab.



(a)

(b)

Gambar 13. Heritage Street (a) Sebelum (sumber: Seth Lazar) dan (b) Setelah Pedestrianisasi (sumber: visitincredibleindia.com)

3.1.2 Ruang Jalan Berbagi di Fort Street, Auckland, New Zealand

Auckland telah melakukan transformasi wilayah pusat bisnis dengan melakukan revitalisasi jalan di dalam kota dan ruang publik sejak tahun 2004. Pemerintah Kota Auckland mengeluarkan sejumlah 100 juta dollar New Zealand untuk mengembangkan beberapa wilayah pusat bisnis menjadi kawasan yang mengadopsi konsep *shared space*.

Mempertimbangkan kondisi sekitar dan mobilitas pada ruang jalan, penataan ruang jalan di Auckland dibagi menjadi tiga jenis yakni *accessible zone*, *activity zone*, dan *trafficable zone*. *Accessible zone* adalah area di ruang jalan yang dikhususkan untuk pejalan kaki sehingga lebih bebas dan terkoneksi langsung dengan bangunan dalam kawasan. Area ini ditempatkan bersisian dengan bangunan di kedua sisi ruang jalan. *Activity zone* adalah ruang jalan yang diperuntukkan untuk aktivitas beragam termasuk duduk santai, *outdoor dining*, bongkar muat kendaraan, dan penempatan *street furniture* serupa pohon dan bangku. Terakhir, *trafficable zone* adalah ruang jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas kendaraan lainnya. Sebagai penanda, rambu jalan atau lalu lintas dipasang pada titik masuk dan keluar jalan yang diberlakukan pada jalan yang diterapkan *shared space*.

Fort Street merupakan salah satu pusat bisnis di Auckland dengan lokasi yang strategis terhadap transportasi publik, pertokoan, pusat pendidikan, dan tempat rekreasi. Pada tahun 2008, Fort Street dinilai memiliki potensi yang lebih besar lagi, sehingga dilakukan peningkatan pada enam ruas jalan di dalam area tersebut. Pembangunan dilakukan dalam 3 tahap yang dimulai pada 1 November 2010 dan selesai pada pertengahan 2013 dengan menghabiskan biaya sebesar 23 juta dollar.

Pada Oktober 2011, Auckland Transport bersama dengan Ascari Partners Ltd³ melakukan survei untuk mengetahui dampak dari program *shared space* di Fort Street. Berdasarkan data jumlah pejalan kaki pada waktu sibuk, terdapat peningkatan sebesar 35% jika dibandingkan dengan sebelum *shared space* diterapkan. Di sisi lain, diterapkannya *shared space* membuat jumlah penggunaan mobil di area tersebut

³ Auckland Transport, 2012, An evaluation of shared space in the Fort Street Area, Auckland, New Zealand Full Report - July 2012

berkurang sampai 25%. Kondisi tersebut membuat 44% responden berpendapat bahwa tingkat keselamatan pejalan kaki atas kendaraan bermotor lebih baik daripada sebelumnya, bahkan 86% responden menilai bahwa tingkat keselamatan secara keseluruhan di area *shared space* berada pada tingkat yang baik. Secara ekonomi, selama 6 bulan pertama di tahun 2012, tercatat bahwa terjadi peningkatan sebesar 47% pada aktivitas belanja konsumen. Sejalan dengan peningkatan tersebut, 58% pelaku bisnis setuju bahwa pengembangan pada akses pejalan kaki sangat penting karena berdampak positif bagi pertokoan di area Fort Street.

Catatan kunci keberhasilan dari program *shared space* di Fort Street, Auckland adalah termasuk di antaranya adalah dengan pemberian prioritas bagi pejalan kaki, pembatasan waktu untuk bongkar muat logistik, penyediaan infrastruktur pendukung di sekitar area, seperti tempat duduk, dan pelarangan akses parkir untuk seluruh kendaraan, kecuali untuk kendaraan berizin, seperti patroli polisi. Survei sebelum, saat, dan setelah penataan juga menjadi penting dilakukan untuk mengetahui perkembangan, menganalisis dampak, dan termasuk untuk menjangar persepsi hingga dukungan dari warga yang terdampak.



Gambar 14. Fort Street (a) Sebelum dan (b) Setelah Transformasi Menjadi Shared Space (sumber: globaldesigningcities.org)

3.2 *Lessons Learned* Prinsip Pengembangan Kawasan Kota Lama

Berdasarkan pembelajaran yang didapatkan setidaknya dari 2 (dua) contoh baik sebelumnya, yakni Heritage Street di Amritsar dan Fort Street di Auckland, maka beberapa hal penting yang harus diperhatikan dalam menata ulang Kawasan Kota Lama adalah beberapa prinsip berikut ini.

- a. Pemberian prioritas ruang bagi pejalan kaki;
- b. Aktivasi ruang dengan aktivitas ekonomi;
- c. Pengaturan waktu kegiatan pendukung ekonomi, misal bongkar muat; dan
- d. Penambahan fasilitas pendukung kegiatan pemanfaatan ruang, misal bangku.

Pengembangan dan implementasi keempat prinsip tersebut tentu saja perlu menyesuaikan dengan kondisi dan karakteristik eksisting kawasan baik aspek fisik maupun sosial. Meski terdapat sejumlah kesamaan prinsip dan/atau cara serta alat yang

dapat digunakan, kunci keberhasilan penataan ulang kawasan perlu memperhatikan keunikan dan nilai yang dimiliki oleh kawasan.

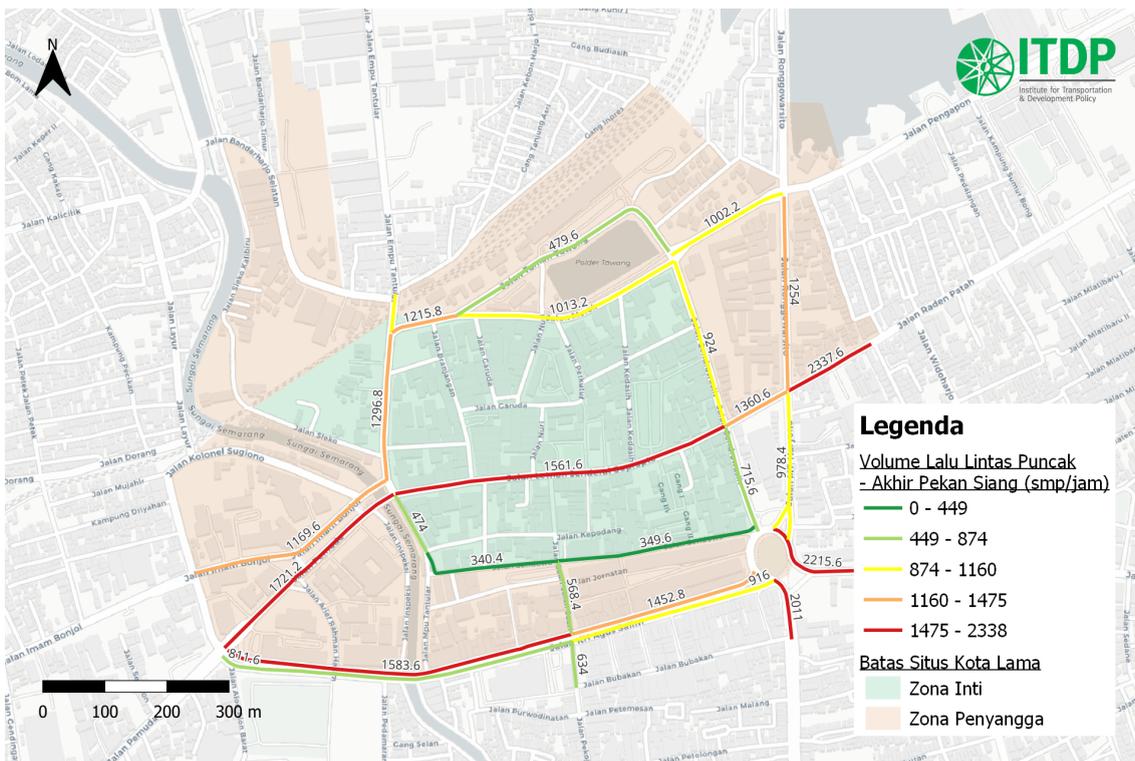
Lebih lanjut yang sebaiknya dilakukan adalah dengan melakukan pengukuran dampak dan/atau peningkatan, termasuk perihal nilai ekonomi di dalam kawasan akibat adanya penataan ruang tersebut. Dengan pendokumentasian proses perubahan ruang ini, dapat terukur dampak akibat adanya penataan sehingga hasilnya dapat dikomunikasikan kepada publik yang bisa jadi menjadi nilai tambah yang mendorong dukungan publik terhadap pekerjaan tersebut dan/atau replikasi pekerjaan serupa di tempat lainnya.

4 Analisis Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang

4.1 Konektivitas Kawasan Kota Lama Semarang

4.1.1 Sirkulasi Lalu Lintas Kendaraan Bermotor

Sebagaimana yang disebutkan di atas, baik Zona Inti maupun Zona Penyangga Kota Lama Semarang memiliki catatan volume kendaraan yang cukup tinggi yang berpotensi berkonflik dengan aktivitas pejalan kaki di dalam kawasan. Tidak hanya kendaraan bermotor pribadi, beberapa ruas jalan di Kawasan Kota Lama Semarang juga dilalui oleh kendaraan berat logistik yang mengarah ke utara. Untuk mengetahui volume kendaraan, dilakukan *traffic counting* dalam kawasan tersebut.

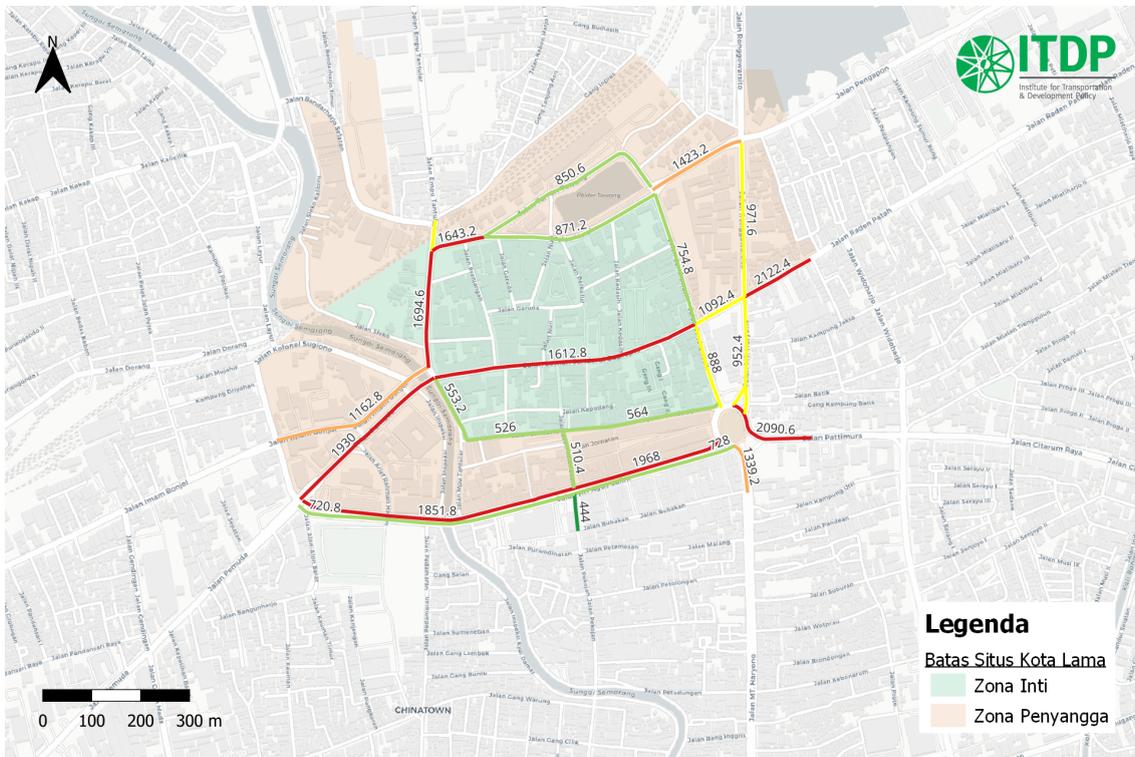


Gambar 15. Peta Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak (Akhir Pekan Siang Hari) (sumber: ITDP, 2023)

Diketahui dari ilustrasi peta di atas, bahwa kondisi lalu lintas di Jalan Raden Patah mengarah ke Jalan Letjen Suprpto hingga Jalan Pemuda sangat padat pada jam sibuk di akhir pekan. Kendaraan bermotor baik mobil dan sepeda motor pribadi didapati melintasi Zona Inti Kawasan Kota Lama tersebut.

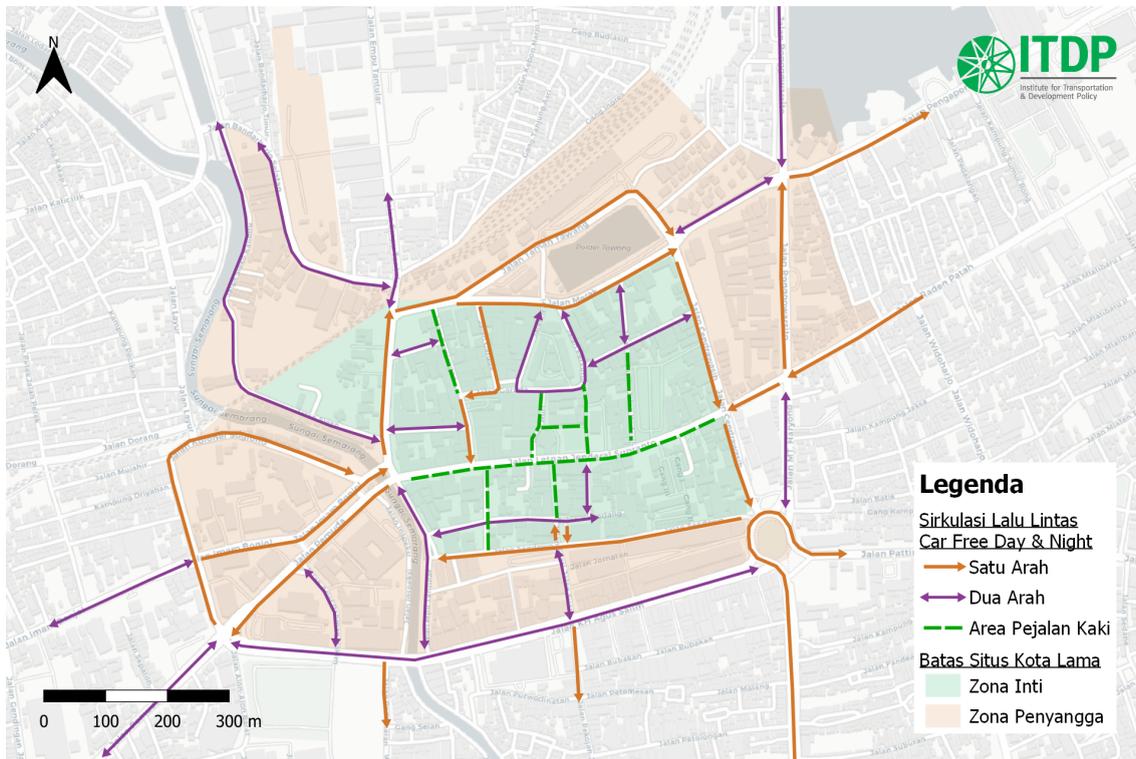
Selain kondisi volume kendaraan bermotor yang melintasi kawasan tinggi, tidak ditemukan intervensi dalam kawasan selain perubahan perkerasan untuk memperlambat kecepatan

kendaraan bermotor yang melintas. Secara desain, beberapa catatan seperti lebar Jalan Letjen Suprpto dinilai masih terlalu lebar sehingga belum membuat dan/atau memaksa kendaraan bermotor memperlambat kecepatan kendaraan, meski perkerasan jalan sudah diubah menjadi konblok yang memberikan *sense* kawasan prioritas bagi pejalan kaki.



Gambar 16. Peta Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak (Akhir Pekan Siang Hari (sumber: ITDP, 2023)

Upaya pembatasan kendaraan dan/atau rekayasa lalu lintas telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang yakni dengan penerapan *car free day* dan *car free night*. Penutupan ruang jalan sementara ini dilakukan di ruas Jalan Letjen Suprpto. Dari peta di atas, dengan adanya penutupan maka terjadi penyesuaian sirkulasi seperti di bawah. Meski demikian, penutupan jalan baik sementara maupun permanen belum dapat direkomendasikan karena masih belum menyelesaikan jumlah kendaraan yang melintasi Zona Inti Kawasan Kota Lama serta adanya kendaraan berat logistik yang berlalu lalang di dalam kawasan.



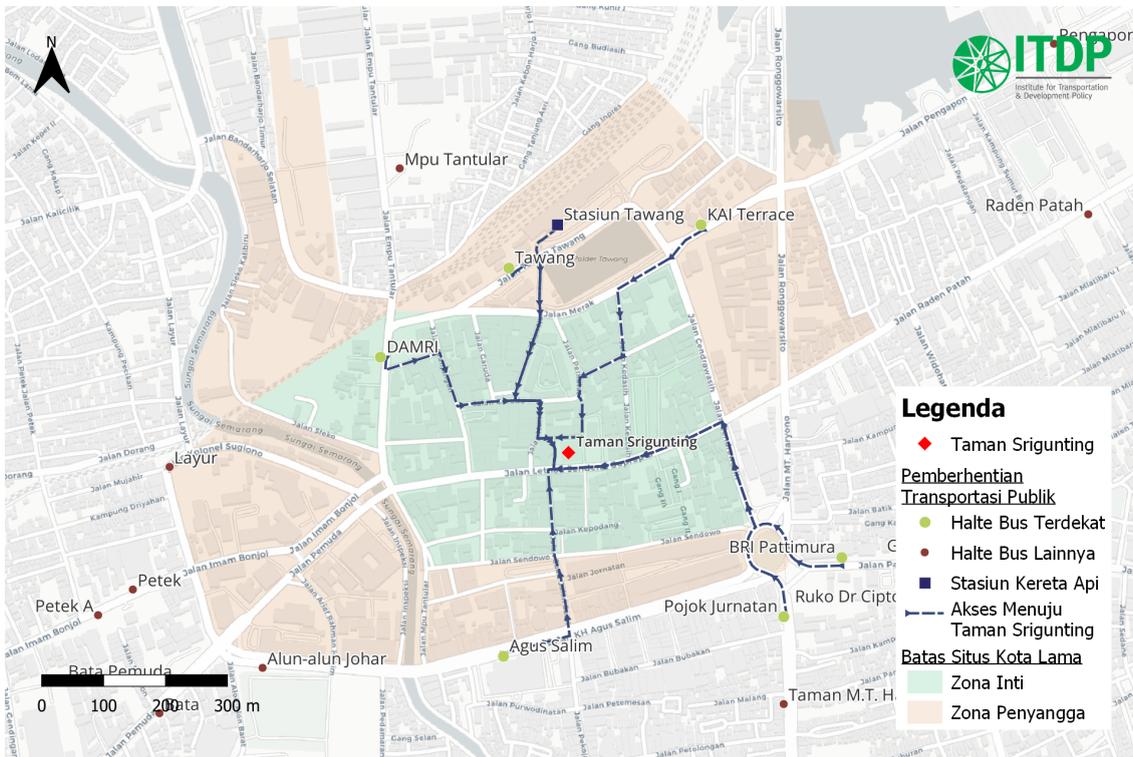
Gambar 17. Peta Sirkulasi Lalu Lintas Car Free Day & Night (sumber: ITDP, 2023)

Oleh karena itu, berdasarkan temuan tersebut di atas, setidaknya terdapat 2 (dua) rekomendasi yang ditawarkan yakni perubahan sirkulasi kendaraan dan penerapan kebijakan pembatasan kendaraan logistik. Kedua rekomendasi ini kemudian akan membantu dalam merumuskan rekomendasi terkait rute prioritas pejalan kaki termasuk potensi ruas jalan yang dapat dikembangkan, diaktivasi, dan dilakukan intervensi lebih lanjut untuk ruang pejalan kaki dan/atau aktivitas sosial wisata lainnya. Kedua rekomendasi ini juga berfokus pada pengurangan volume kendaraan yang melintasi kawasan (*through traffic*), utamanya kendaraan logistik, sehingga diharapkan mampu untuk membantu meningkatkan keselamatan pejalan kaki.

4.1.2 Transportasi Publik

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, setidaknya terdapat layanan Trans Semarang dan Trans Jateng yang berada di dalam Zona Penyangga Kawasan Kota Lama Semarang. Dari layanan tersebut, ada 6 (enam) halte bus Trans Semarang yang perlu diperhatikan sebagai akses masuk dan keluar wisatawan dari dan ke Zona Inti Kawasan Kota Lama. Adapun keenam halte itu yakni:

- a. Halte Agus Salim;
- b. Halte Pojok Jurnatan;
- c. Halte Pattimura;
- d. Halte Tawang;
- e. Halte KAI Terrace; dan
- f. Halte DAMRI.



Gambar 18. Peta Titik Halte Sebagai Pintu Masuk Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)

Sebagai halte yang dapat diakses untuk menuju ke dalam Zona Inti Kota Lama, maka halte-halte ini perlu memenuhi prinsip desain tertentu, sehingga menjadi pilihan warga untuk dapat digunakan dalam menuju ke Kawasan Kota Lama. Adapun prinsip desain halte yang harus dipenuhi adalah:

- a. Aksesibel dan inklusif;
- b. Jelas dan informatif;
- c. Aman dan selamat; dan
- d. Terintegrasi.

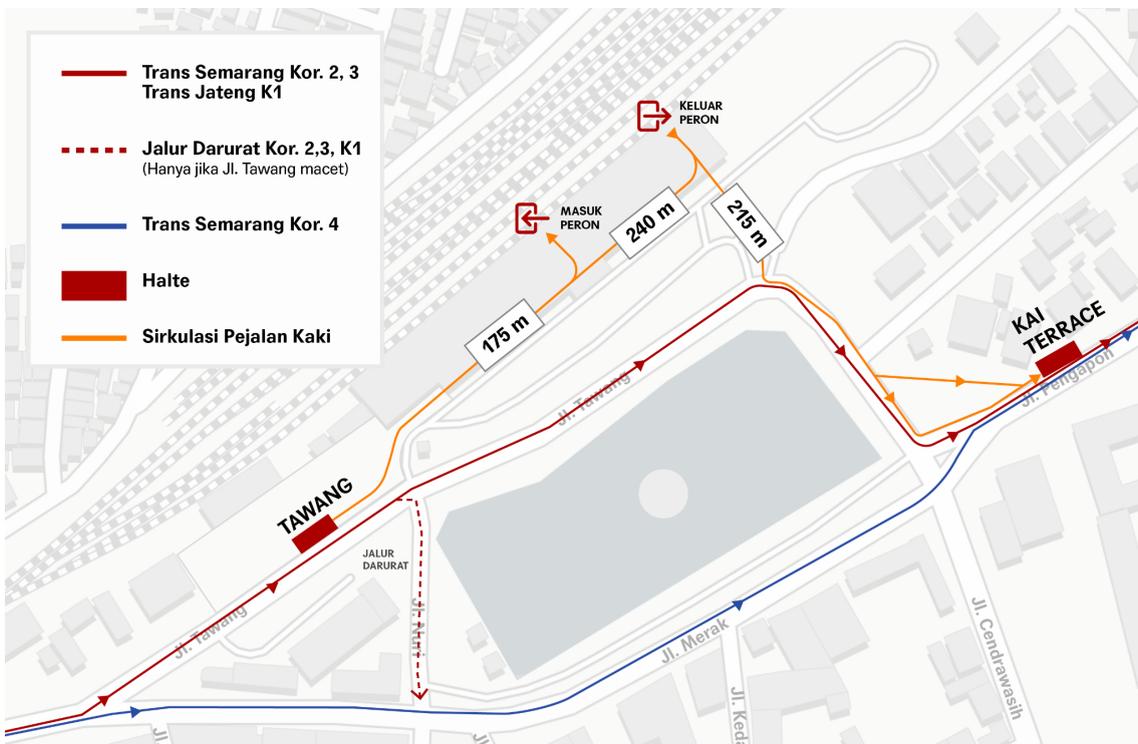
Dari segi pelayanan, peningkatan layanan Trans Semarang dan Trans Jateng juga masih dimungkinkan. Mengacu pada jam operasional Trans Semarang dan Trans Jateng dari pukul 5.00 pagi hingga 18.00 petang, terdapat setidaknya 40 kereta api Antar Kota dan Lokal yang menaikkan dan menurunkan penumpang di Stasiun Tawang sepanjang jam operasional Trans Semarang dan Trans Jateng. Berdasarkan rencana operasional Trans Semarang Tahun 2023 dan survei yang dilakukan ITDP pada bulan Maret 2023, berikut adalah headway kedatangan bus di Halte Tawang.

Tabel 2. Headway Rute Trans Semarang Koridor 2, 3, dan 4 (sumber: ITDP, 2023)

Rute	Headway Peak Hour (Renops)	Headway Off-Peak (Renops)	Headway Off-Peak (Survei)
Trans Semarang Kor. 2	6	10	8-15 menit sekali

Rute	Headway Peak Hour (Renops)	Headway Off-Peak (Renops)	Headway Off-Peak (Survei)
Trans Semarang Kor. 3	7	14	1 jam sekali
Trans Semarang Kor. 4	7	12	Tidak melintas (langsung ke Halte KAI Terrace)
Trans Jateng K1			10-14 menit sekali

Selain itu, Kota Lama Semarang juga berdekatan dengan Stasiun Tawang yang juga terletak dalam jarak berjalan kaki menuju ke pusat kegiatan di Kota Lama. Secara umum, Stasiun Tawang tidak hanya berperan sebagai pintu masuk ke dalam Kota Lama Semarang, namun juga keseluruhan Kota Semarang. Sehingga, intervensi desain dan informasi di Stasiun Tawang akan berpotensi untuk meningkatkan pengunjung wisata di Kota Semarang, terutama Kota Lama. Tidak hanya terbatas pada perbaikan akses pejalan kaki dari/ke Stasiun Tawang terhadap Kota Lama, integrasi dengan transportasi publik juga menjadi poin yang perlu diperhatikan. Berdekatan dengan area stasiun, terdapat pula Halte Trans Semarang Tawang dan Halte KAI Terrace. Meski terletak berdekatan, kedua halte tidak terhubung dengan Stasiun Tawang dengan baik.



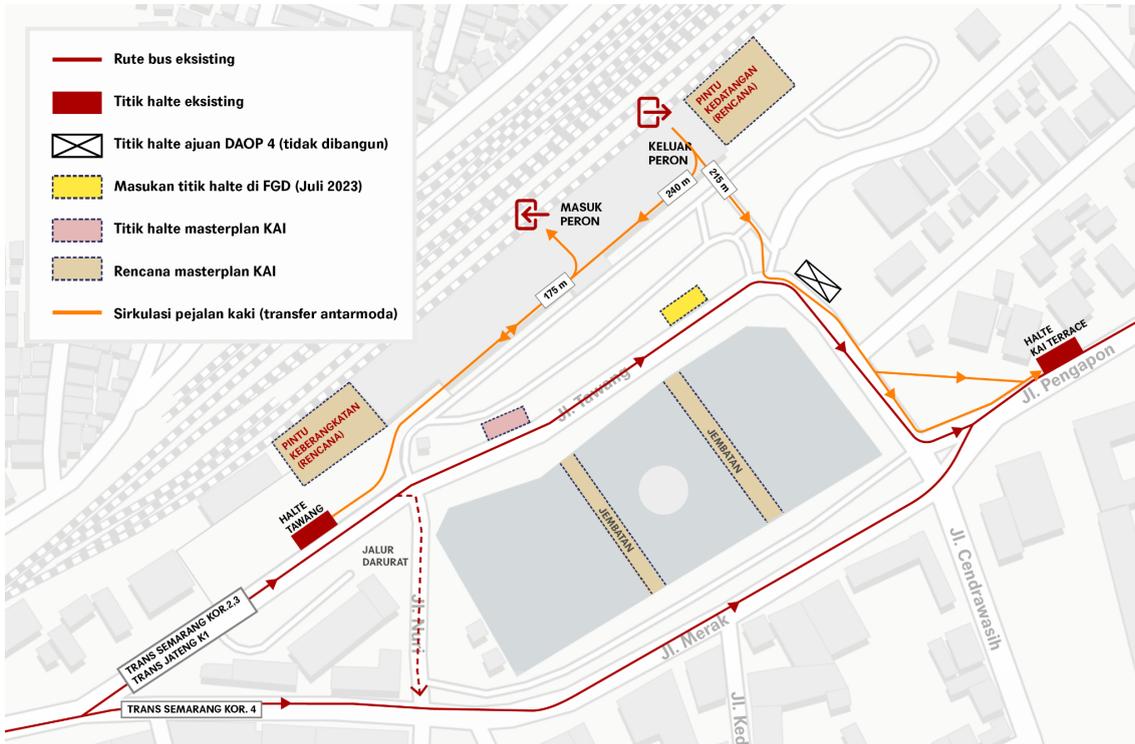
Gambar 19. Peta Halte Trans Semarang terhadap Kawasan Stasiun Tawang (sumber: ITDP, 2023)

Berdasarkan diskusi dengan PT KAI Daop 4 pada FGD Peningkatan Aksesibilitas dan Konektivitas Kota Lama Semarang pada bulan Juli 2023, diketahui bahwa sebelumnya PT KAI Daop 4 pernah mengajukan pemindahan lokasi bus stop agar lebih dekat dengan pintu keluar penumpang kereta (dapat dilihat pada gambar di bawah). Namun saat ini halte yang telah dibangun berlokasi di dekat gerbang masuk, sehingga sulit dicari oleh penumpang yang keluar dari kereta dan membutuhkan penunjuk arah yang mudah terlihat dan bersifat menerus untuk membantu penumpang mengakses halte.



Gambar 20. FGD Kota Lama Semarang dan Diskusi Lanjutan dengan PT KAI Daop 4 (sumber: ITDP, 2023)

Sementara itu, berdasarkan diskusi dengan PT KAI mengenai masterplan Stasiun Tawang yang telah disusun secara internal, rencana pengembangan Stasiun Tawang juga mencakup pemindahan bus stop mendekati ke bangunan stasiun, penyediaan 2 jembatan di atas polder Tawang, penambahan bangunan stasiun sekaligus penyesuaian pintu kedatangan dan keberangkatan, penyediaan akses langsung berupa *skybridge* dari stasiun ke gedung komersil yang saat ini dimanfaatkan sebagai Lokocafe, serta pengembangan gedung fasilitas di sekitar area stasiun.



Gambar 21. Pemetaan Titik Halte Eksisting, Rencana Masterplan KAI, dan Masukan Dari FGD (sumber: FGD Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Transportasi Publik di Kota Lama Semarang dan Diskusi dengan PT. KAI - Diolah oleh ITDP, 2023)

4.2 Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang

4.2.1 Aksesibilitas Halte dan Stasiun

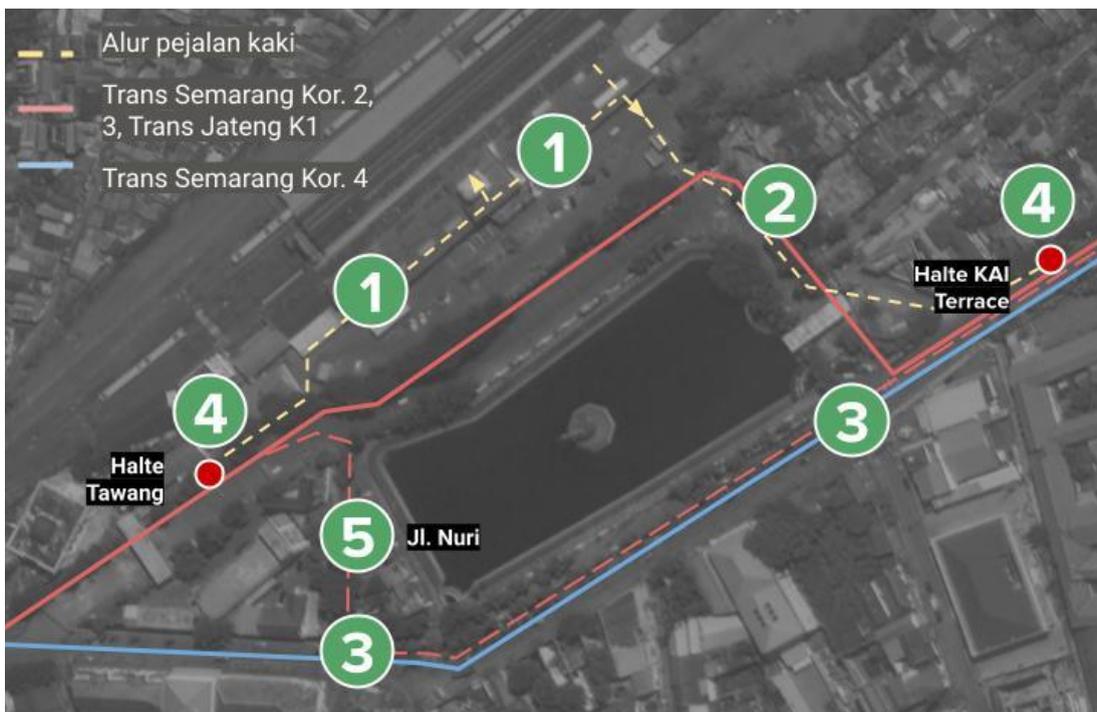
Dengan mempertimbangkan jarak dan keterwakilan arah kedatangan, halte yang menjadi fokus adalah Halte Agus Salim yang mewakili sisi selatan, Halte Tawang yang mewakili sisi utara, Halte DAMRI yang mewakili sisi barat, dan Halte Pojok Jurnatan dan BRI Pattimura yang mewakili sisi timur. Sementara untuk stasiun kereta, Stasiun Tawang di sisi utara Kota Lama menjadi stasiun kereta utama untuk mengakses Kota Lama.

Tabel 3. Jarak dan Layanan Halte Trans Semarang terhadap Kota Lama (sumber: ITDP, 2023)

Halte	Lokasi	Koridor Trans Semarang	Jarak (m)
Agus Salim	Selatan	II, IV, VII	421,7
Tawang	Utara	II, VII	437,9
DAMRI	Barat Laut	II, III, IV, VII	445,1
KAI Terrace	Timur Laut	II, III, IV	542,6

Halte	Lokasi	Koridor Trans Semarang	Jarak (m)
BRI Pattimura	Tenggara	III, VII	671,7
Pojok Jurnatan	Tenggara	II, IV, VII	673,6
Layur	Barat	II, III, IV, VII	694,9
Mpu Tantular	Barat Laut	III, IV	740,7

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, meski publik secara luas dapat mencapai Kota Lama dengan ragam pilihan moda, termasuk transportasi publik, ternyata masih ditemukan banyak tantangan dalam berjalan kaki. Di luar halte dan stasiun transportasi publik yang tersedia, akses pejalan kaki belum tersedia dengan baik. Oleh karena itu, isu keselamatan, kenyamanan, dan keamanan masih menjadi catatan.



Gambar 22. Identifikasi Isu dan Potensi Integrasi Halte Trans Semarang dan Stasiun Tawang (sumber: ITDP, 2023)

Tabel 4. Isu dan Potensi Aksesibilitas Stasiun Tawang (sumber: ITDP, 2023)

Nomor	Isu dan Potensi	Foto
1	<p>Tidak ada informasi yang mengarahkan penumpang kereta ke Halte Trans Semarang dan Trans Jateng di dalam maupun setelah keluar area stasiun.</p>	
2	<p>Tidak ada jalur pejalan kaki yang menerus dan bebas hambatan menuju Halte KAI Terrace yang digunakan oleh penumpang yang hendak transit ke Kor. 4 Trans Semarang.</p>	
3	<p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang selamat dan aman untuk pejalan kaki yang datang ataupun menuju Zona Inti Kota Lama.</p>	

Nomor	Isu dan Potensi	Foto
4	Adanya potensi untuk mengintegrasikan Halte KAI Terrace dengan Halte Tawang, dengan penempatan halte yang didekatkan dengan pintu keluar masuk penumpang stasiun untuk mengoptimalkan layanan pada kedua halte tersebut.	
5	Adanya potensi penyediaan akses langsung dan lebih dekat ke pusat Kota Lama dengan melakukan pedestrianisasi Jalan Nuri yang saat ini belum dimanfaatkan sebagai akses keluar masuk penumpang.	

4.2.2 Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pendukung pejalan kaki di dalam kawasan Kota Lama baik yang telah berupa jalur terpisah dengan ruang kendaraan, ruang jalan berbagi dengan kendaraan bermotor, dan ruang jalan khusus pejalan kaki, masih belum sempurna dan memiliki catatan. Beberapa hal yang perlu menjadi perhatian adalah tipikal lebar trotoar yang sempit dan tidak mudah diakses oleh pejalan kaki ragam abilitas, absennya intervensi perlambatan kendaraan sehingga masih berbahaya bagi pejalan kaki, hingga ruang trotoar atau jalan khusus pejalan kaki yang masih diokupansi oleh parkir kendaraan bermotor.



Gambar 23. Kondisi Parkir di Trotoar (sumber: ITDP, 2023)

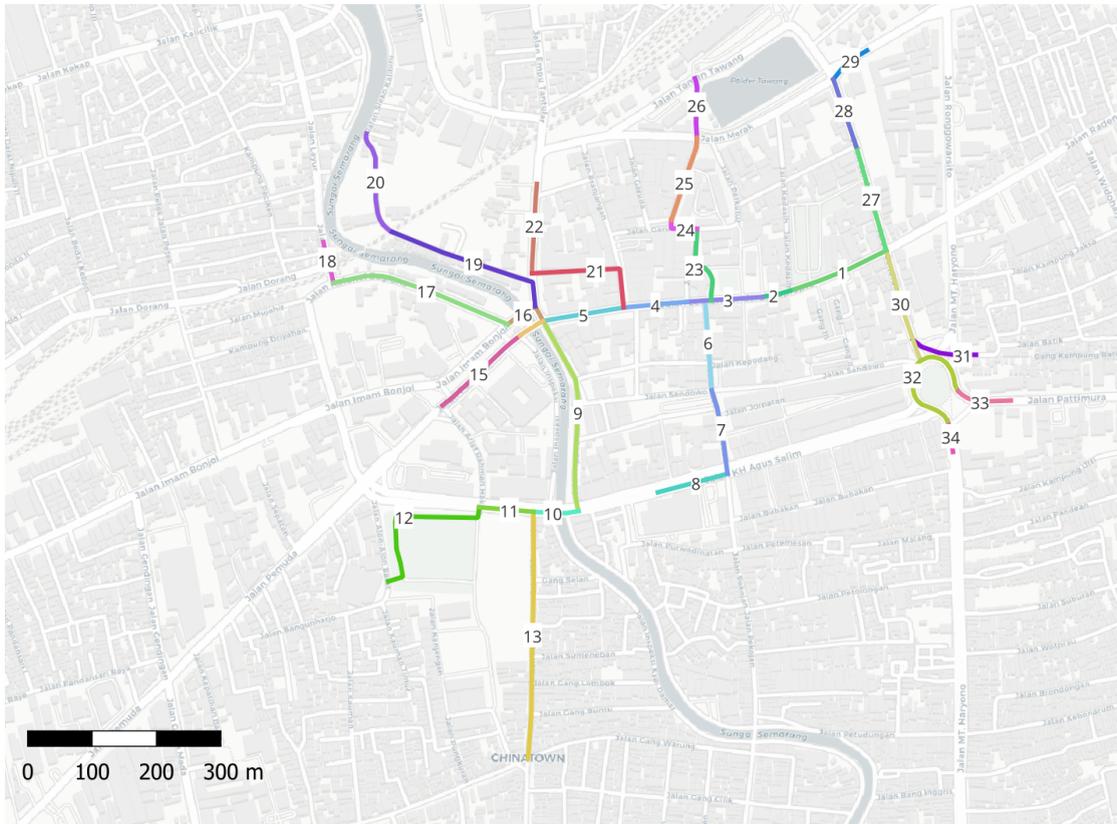
Tidak hanya terbatas pada isu fasilitas trotoar, isu penyeberangan juga masih menjadi catatan. Sejumlah simpang tidak bersinyal, ruas jalan 1 (satu) arah, dan absennya intervensi pembatasan kecepatan kendaraan yang melintas menambah catatan penyebab pejalan kaki sulit menyeberang jalan, bahkan di dalam Zona Inti Kota Lama. Perubahan perkerasan jalan yang telah dilakukan di Kota Lama Semarang dapat mendorong pola pergerakan yang lebih ramah pejalan kaki. Meski demikian, dengan lebar jalan yang masih cukup lebar untuk kendaraan melintas dan tanpa ada intervensi perlambatan, maka menyeberang jalan di Kota Lama Semarang juga masih tidak mudah.

Di sisi lain, mempertimbangkan catatan terkait cuaca, keberadaan peneduhan juga perlu ditingkatkan di Kota Lama. Meski demikian, tentu saja penataan vegetasi juga perlu mempertimbangkan keterbukaan sehingga tidak kemudian meninggalkan catatan lain terkait dengan visibilitas terutama di kondisi malam hari. Sebab di Kota Lama juga saat ini pada malam hari, dengan keterbatasan aktivitas di ruang publiknya, pemasangan lampu masih dianggap terlalu temaram sehingga menimbulkan persepsi kurang aman. Penambahan penerangan ekstra dapat dilakukan di beberapa titik dengan memperhatikan aktivitas lantai dasar bangunan. Dengan mengkombinasikan aktivitas lantai dasar dengan penerangan, diharapkan Kota Lama menjadi lebih aktif dan memiliki kesan aman meski di malam hari.

Kota Lama tidak dipungkiri menjadi *pioneer* atau pemrakarsa aktivasi bangunan lama dengan menyisipkan fungsi baru. Meski demikian, perlu dilakukan pemerataan pada segmen atau koridor jalan lain yang menghubungkan dengan transportasi publik atau juga dengan rencana pengembangan kawasan. Menjadi catatan penting dalam aktivasi adalah terkait dengan pengaktifan muka bangunan sehingga membantu menciptakan persepsi keamanan ruang dan membuat suasana yang familiar bagi pejalan kaki atau pengguna ruang lainnya, utamanya di malam hari.

Tidak kalah penting, kemudahan menavigasi ruang Kota Lama menjadi penting. Dengan tidak adanya penunjuk arah yang berhubungan dan/atau papan informasi yang tersedia saat ini, menyebabkan aktivitas terpusat dan terbatas di Gereja Blenduk dan Taman Srigunting.

Adapun beberapa rangkuman isu tersebut dapat dipetakan menjadi sebagai berikut.



Gambar 24. Pemetaan Isu Fasilitas Pejalan Kaki Kota Lama Semarang (sumber: ITDP, 2023)

Tabel 5. Isu Fasilitas Pejalan Kaki Kota Lama Semarang per Segmen Jalan (sumber: ITDP, 2023)

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
A) Jalan Letjen Suprpto	1	Trotoar sulit terakses dikarenakan adanya penghalang di atas trotoar.
	2	Trotoar menyempit.
	3	Tingkat penyeberangan pejalan kaki tinggi, tetapi arus lalu lintas juga cukup tinggi dan belum tersedia fasilitas pendukung penyeberangan yang memadai.

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		    

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
	4	<p>Trotoar menyempit.</p> 
	5	<p>Karena bangunan di sisi kanan kiri kosong, maka cenderung tidak aktif dan rawan.</p>
B) Halte Agus Salim	6	<p>Tidak ditemukan isu.</p>
	7	<p>Trotoar digunakan untuk parkir kendaraan bermotor roda empat.</p>  <p>Penggunaan bangunan yang hanya sampai dengan sore hari menyebabkan potensi rawan pada malam hari.</p> <p>Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik.</p> 
	8	<p>Penempatan Halte Agus Salim yang cukup jauh dari Simpang Jalan Suari sebagai akses Kota Lama (\pm 130 m).</p> <p>Trotoar memiliki lebar yang tidak memadai.</p> <p>Penggunaan bangunan yang hanya sampai dengan sore hari</p>

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		<p>menyebabkan potensi rawan pada malam hari.</p> <p>Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik.</p>  
C) Tepi Sungai Semarang	9	<p>Penggunaan bangunan belum maksimal sehingga berpotensi membuat kawasan terlihat sepi atau tidak aman.</p> <p>Ketersediaan peneduhan di siang hari kurang baik.</p> 

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		
D) Masjid Agung Kota Semarang	10	<p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p> <p>Trotoar memiliki lebar yang belum memadai dan digunakan untuk berdagang.</p>  <p>Ketersediaan peneduhan di siang hari kurang baik.</p>
	11	Ketersediaan peneduhan di siang hari kurang baik.

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		
E) Kampung Pecinan	13	<p>Tidak memiliki trotoar dan perkerasan jalan yang kurang baik di Jalan Pedamaran.</p>  <p>Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik.</p>
F) Jalan Pemuda	14	Tidak ditemukan isu.
	15	<p>Trotoar memiliki lebar yang belum memadai dan terhalang parkir paralel.</p>  <p>Akses menuju Taman Tugu Nol Kilometer terbatas.</p> <p>Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik.</p>
G) Kampung Melayu	16	Tidak ditemukan isu.

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
	17	<p>Bangunan tidak aktif.</p> <p>Trotoar digunakan untuk pengolahan sampah.</p>  <p>Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik.</p> 
	18	Tidak ditemukan isu.
	19	<p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p> 
	20	<p>Minim aktivitas bangunan di segmen akhir Jalan Sleko, selain pemukiman warga.</p>

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		
H) Halte Damri	21	<p>Aktivitas bangunan pada Jalan Merpati cenderung pasif. Penerangan di malam hari kurang baik.</p> 
	22	<p>Penempatan Halte Damri dapat diletakan lebih mendekati arah selatan seperti misalnya di dekat Gedung Balai Laboratorium Pengujian Kesehatan Ikan dan Lingkungan.</p>  <p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p> 

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		   <p data-bbox="560 1337 1026 1368">Penerangan di malam hari kurang baik.</p> 
I) Stasiun Tawang	23	Tidak ditemukan isu.

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		 
	24	<p>Trotoar digunakan parkir kendaraan bermotor roda empat.</p>  
	25	<p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p>

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		 <p data-bbox="555 696 1318 770">Aktivitas penggunaan bangunan yang kurang aktif, terlebih saat malam hari.</p> <p data-bbox="555 788 823 824">Muka bangunan pasif.</p>   <p data-bbox="555 1480 1027 1516">Penerangan di malam hari kurang baik.</p> 
	26	Jalan Nuri di lahan PT KAI tidak secara jelas terbuka untuk pedestrian.

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
J) KAI Terrace	27	<p data-bbox="555 383 1158 416">Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p>  <p data-bbox="555 752 1187 786">Trottoar digunakan untuk parkir kendaraan bermotor.</p>   
	28	Ketersediaan peneduhan di siang hari kurang baik.

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		 <p data-bbox="560 701 1158 734">Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p>
	29	<p data-bbox="560 786 1318 846">Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik.</p>  <p data-bbox="560 1198 1158 1232">Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p>
K) Kampung Batik dan Halte BRI Pattimuran dan Pojok Jurnatan	30	<p data-bbox="560 1285 1345 1346">Trotoar memiliki lebar yang belum memadai dan terdapat banyak penghalang di atasnya.</p>  

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
	31	<p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p> 
	32	<p>Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik. Penerangan di malam hari kurang baik.</p> 
	33	<p>Peneduhan di siang hari dan penerangan di malam hari kurang baik. Parkir paralel yang mempengaruhi visibilitas saat menyebrang. Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p> 

Ruas Jalan	Segmen	Identifikasi Isu
		
	34	<p data-bbox="560 730 1158 763">Belum tersedia fasilitas penyeberangan yang baik.</p>  

5 Rekomendasi

5.1 Prinsip Penataan Kota Lama Semarang

Mempertimbangkan pembelajaran dari contoh sukses di kota lainnya serta memperhatikan catatan dan temuan dari implementasi penataan Kota Lama Semarang sebagaimana yang telah dijabarkan di atas, maka prinsip penataan Kota Lama Semarang yang direkomendasikan adalah meliputi **pemberian prioritas ruang bagi pejalan kaki** dan **pengaturan pemanfaatan ruang dan aktivasi**. Lebih lanjut dalam bagian rekomendasi ini, akan dijelaskan lebih detail terkait perwujudan prioritas ruang bagi pejalan kaki. Perihal pengaturan pemanfaatan ruang dan aktivasi akan dijelaskan secara lebih umum.

5.1.1 Pemberian Prioritas Ruang Bagi Pejalan Kaki

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa kunci penataan Kota Lama di banyak kota lain adalah termasuk di dalamnya dengan memberikan prioritas ruang bagi pejalan kaki. Tidak hanya dalam hal yang bermobilitas namun juga mempertimbangkan aktivitas eksplorasi ruang yang berada dalam jangkauan berjalan kaki. Guna memberikan prioritas ruang bagi pejalan kaki di Kawasan Kota Lama Semarang beberapa rekomendasi yang akan dibahas lebih lanjut adalah termasuk:

- a. Pengaturan lalu lintas;
- b. Penyesuaian layanan transportasi publik; dan
- c. Penambahan fasilitas pendukung pejalan kaki.

Ketiga strategi ini perlu dilakukan bersama guna memastikan strategi yang diterapkan secara strategis memastikan penggunaan ruang oleh kendaraan bermotor berkurang dan keselamatan pejalan kaki meningkat. Pengaturan lalu lintas misalnya termasuk untuk mengurangi jumlah kendaraan yang hanya melintasi kawasan (*through traffic*), sehingga kendaraan yang masuk hanya kendaraan yang bertujuan ke Kota Lama sehingga kendaraan tersebut diharapkan memiliki kecepatan kendaraan yang lebih rendah. Penyesuaian layanan transportasi publik menyusul pengaturan lalu lintas memperhatikan keperluan rute termasuk halte pemberhentian naik dan turun. Sejalan dengan keseluruhan konsep penataan, maka penambahan fasilitas pendukung pejalan kaki diperlukan untuk mendorong peralihan pilihan moda, atau bahkan untuk memaksimalkan eksplorasi dalam kawasan.

5.1.2 Pengaturan Pemanfaatan Ruang dan Aktivasi

Lebih lanjut terkait dengan strategi peningkatan aktivitas di Kawasan Kota Lama dapat dengan menyesuaikan strategi penataan ruas jalan prioritas pejalan kaki dan dengan beberapa intervensi pemanfaatan ruang. Dari hasil observasi sebagaimana yang telah disebutkan di atas, aktivitas wisata Kawasan Kota Lama Semarang termasuk dalam kategori terbatas, baik dalam perihal pemanfaatan ruang maupun waktu ketersediaan aktivitas. Pemusatan aktivitas yang masih terbatas di Gereja Blenduk membuat beberapa ruas jalan menjadi relatif sepi dan/atau

tidak menjadi pilihan laluan pejalan kaki. Rekomendasi pemanfaatan ruang dan aktivasi selanjutnya akan disampaikan bersamaan dengan pemberian prioritas pejalan kaki.

Secara garis besar, rekomendasi aktivasi beberapa ruas jalan di dalam Kawasan Kota Lama Semarang dapat dilakukan dengan beberapa rumusan seperti:

- a. Penambahan kios dan/atau toko temporer (atau *pop-up store*) yang ditempatkan di depan muka bangunan gedung mati;
- b. Penambahan lampu dan/atau penerangan dekoratif yang menambah pencahayaan skala pejalan kaki di trotoar atau di ruang tambahan laluan pejalan kaki lainnya;
- c. Diversifikasi jenis usaha dan jam operasional toko atau usaha bangunan yang dapat menarik aktivitas pejalan kaki;
- d. Penambahan jenis aktivitas non-komersial yang dapat berupa aktivitas sosial budaya yang berhubungan dengan pemanfaatan ruang, atau ruang interaktif yang dapat dimanfaatkan oleh pengunjung; dan
- e. Penambahan penunjuk arah yang mampu 'menjahit' dan menggambarkan keterikatan ruang dalam skala kawasan.

5.2 Sirkulasi Lalu Lintas Kota Lama

5.2.1 Skema Penyesuaian Lalu Lintas Kawasan Kota Lama Semarang

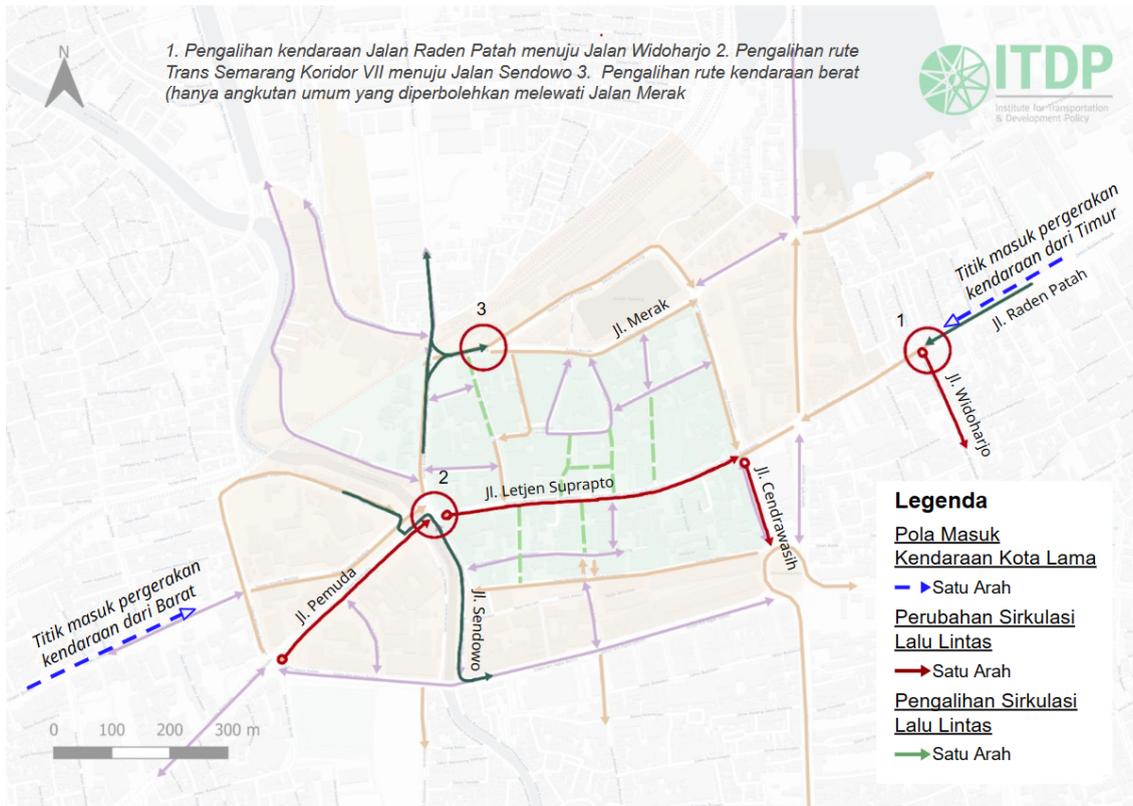
Sebagaimana yang telah disebutkan di atas, Kawasan Kota Lama Semarang, utamanya di Jalan Jendral Suprpto masih banyak dilalui kendaraan bermotor yang melintasi kawasan dari arah timur ke barat. Memperhatikan keperluan untuk mengurangi *through traffic*, rencana mitigasi yang ditawarkan adalah dengan perubahan dan pengalihan arus lalu lintas pada Kawasan Kota Lama sebagai upaya untuk mengurangi volume kendaraan bermotor. Rencana tersebut juga dilengkapi dengan kebijakan pembatasan mobilitas kendaraan berat dan/atau logistik yang melalui Kawasan Kota Lama.

Perubahan sirkulasi lalu lintas Kawasan Kota Lama disarankan sebagai rekomendasi untuk memberikan akses yang baik serta diasumsikan dapat menguraikan dampak volume lalu lintas yang terbentuk dari pola pergerakan kendaraan bermotor eksisting. Adapun perubahan lalu lintas yang dimaksud adalah termasuk yang direncanakan untuk dilakukan di:

- A. Skema perubahan arah lalin 1: Jalan Pemuda;
- B. Skema perubahan arah lalin 2: Jalan Letjen Suprpto;
- C. Skema perubahan arah lalin 3: Jalan Cendrawasih; dan
- D. Skema perubahan arah lalin 4: Jalan Widoharjo.

Sementara itu, rencana pengalihan lalu lintas akan diberlakukan di:

1. Skema pengalihan kendaraan 1: Jalan Raden Patah, berupa pengalihan lalu lintas kendaraan bermotor;
2. Skema pengalihan kendaraan 2: Pengalihan rute Trans Semarang koridor VII sebagai dampak perubahan arah lalu lintas.
3. Skema pengalihan kendaraan 3: Jalan Empu Tantular, berupa pengalihan kendaraan logistik; dan



Gambar 25. Rekomendasi Perubahan Sirkulasi dan Pengalihan Lalu Lintas Kawasan Kota Lama. (Sumber: ITDP, 2023)

Untuk memahami dampak dari perubahan dan pengalihan sirkulasi lalu lintas, dilakukan analisis lalu lintas dengan bantuan perangkat lunak guna mengevaluasi kinerja ruas jalan dan simpang. Sebagai pendukung dalam analisis ini, data lalu lintas dikumpulkan pada tanggal 22 Juni 2022 selama hari kerja dan jam sibuk sore, dengan periode pengamatan selama satu jam menggunakan alat rekam video. Pengamatan dan pengambilan gambar dilakukan di sebelas titik pengamatan, termasuk simpang bersinyal dan tidak bersinyal. Hasil analisis ini kemudian diolah dengan menggunakan perangkat lunak VISSIM.

Meski demikian, survei pengumpulan data yang dilakukan sebelumnya masih memiliki keterbatasan dalam hal cakupan area. Oleh karena itu, perlu dilakukan survei lebih lanjut untuk memahami dampak perubahan lalu lintas di wilayah lebih luas di luar zona inti dan penyangga. Pemodelan VISSIM yang digunakan dalam kajian ini juga terbatas untuk mengetahui keluaran perubahan berdasarkan indikator volume kendaraan per jam, tundaan (dalam detik), dan tingkat pelayanan (*level of service*).

5.2.1.1 Asumsi pemodelan lalu lintas

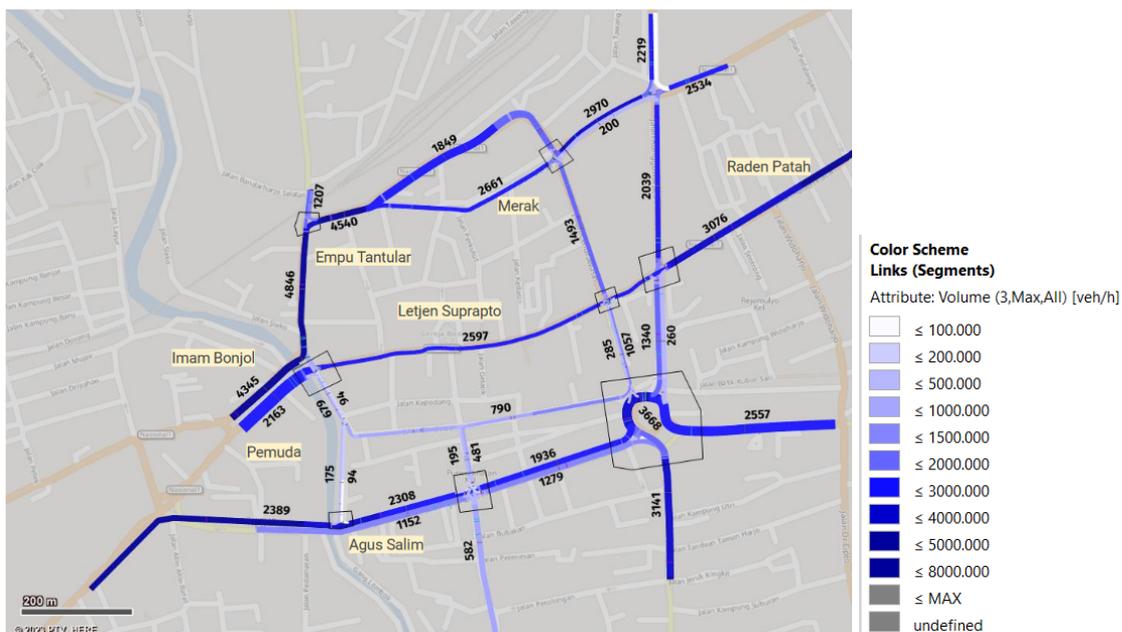
Untuk menciptakan hasil analisis yang mencukupi, beberapa asumsi telah digunakan sebagai pendukung dalam pemodelan lalu lintas ini, yaitu:

- **Asumsi perubahan volume lalu lintas:** Dengan adanya skema perubahan dan pengalihan lalu lintas, diasumsikan bahwa akan terjadi penyesuaian arus lalu lintas dalam kawasan. Oleh karena itu, skema rencana yang dimodelkan telah disesuaikan berdasarkan asumsi sebagai berikut:
 - Adanya perubahan jaringan jalan yang mengakibatkan perubahan distribusi volume kendaraan bermotor.
 - Pengalihan kendaraan bermotor yang mengakibatkan volume menjadi lebih sedikit
 - Pemodelan tidak memperhitungkan peningkatan volume di ruas-ruas jalan paralel yang terkena imbas peralihan

- **Estimasi distribusi volume per lengan simpang:** Dalam mengestimasi distribusi arus kendaraan bermotor di persimpangan, diperlukan asumsi untuk memperhitungkan perubahan dalam volume lalu lintas:
 - Jika proporsi distribusi volume kendaraan bermotor eksisting tersedia, maka akan mengikuti kondisi eksisting;
 - Jika proporsi distribusi volume kendaraan bermotor eksisting tidak tersedia, maka distribusi volume akan dibagi rata.

- **Asumsi fase persimpangan.** Fase persimpangan dalam pemodelan masih berdasarkan kondisi eksisting. Untuk persimpangan yang tidak termasuk dalam titik survei, maka fase lampu lalu lintas akan dibuat ulang berdasarkan fase optimum yang sesuai. Berdasarkan hasil pemodelan, ditemukan bahwa beberapa simpang memerlukan peningkatan atau rekayasa fase agar dapat mencapai kinerja yang lebih efisien dan optimal.

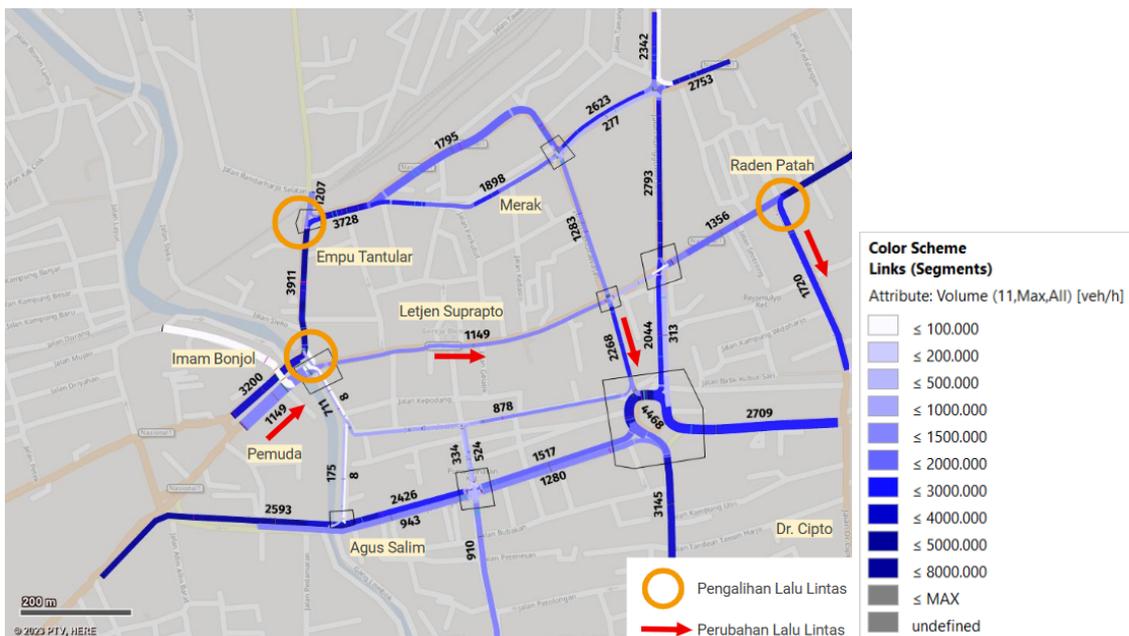
5.2.1.2 Hasil pemodelan lalu lintas



Gambar 26. Visualisasi Volume (Kendaraan per Jam) Pada Skema Eksiting. (Sumber: ITDP, 2023)

Hasil analisis awal menggunakan VISSIM pada kondisi lalu lintas eksisting di wilayah Kota Lama mengungkapkan beberapa temuan yang signifikan. Berdasarkan indikator volume lalu lintas yang diukur dalam satuan kendaraan per jam (kend/jam), berikut adalah beberapa segmen jalan menunjukkan volume lalu lintas yang cukup tinggi:

1. Jalan Imam Bonjol dan Jalan Raden Patah memiliki volume lalu lintas sebanyak 4.345 dan 3.076 kendaraan per jam. Dengan asumsi bahwa kedua jalan tersebut berfungsi sebagai titik masuk arus kendaraan menuju Kota Lama.
2. Ruas jalan pada area simpang museum kota lama sebanyak 3.668 kendaraan per jam.
3. Jalan Agus Salim memiliki volume rata-rata sekitar 1.900-2.300 kendaraan per jam. Hal ini mungkin disebabkan oleh beragam penggunaan lahan di sepanjang jalan ini, termasuk komersial, pasar, dan permukiman.
4. Jalan Empu Tantular memiliki volume lalu lintas sebanyak 4.846 kendaraan per jam. Asumsi bahwa jalan ini adalah akses utama menuju Kawasan Kota Lama dan merupakan rute utama untuk kendaraan berat dan transportasi publik.



Gambar 27. Visualisasi Volume (Kendaraan per Jam) Pada Skema Perubahan dan Pengalihan Kendaraan Bermotor. (Sumber: ITDP, 2023)

Tabel 6. Titik penurunan volume kendaraan bermotor yang teramati akibat dampak perubahan dan pengalihan kendaraan bermotor. (Sumber: ITDP, 2023)

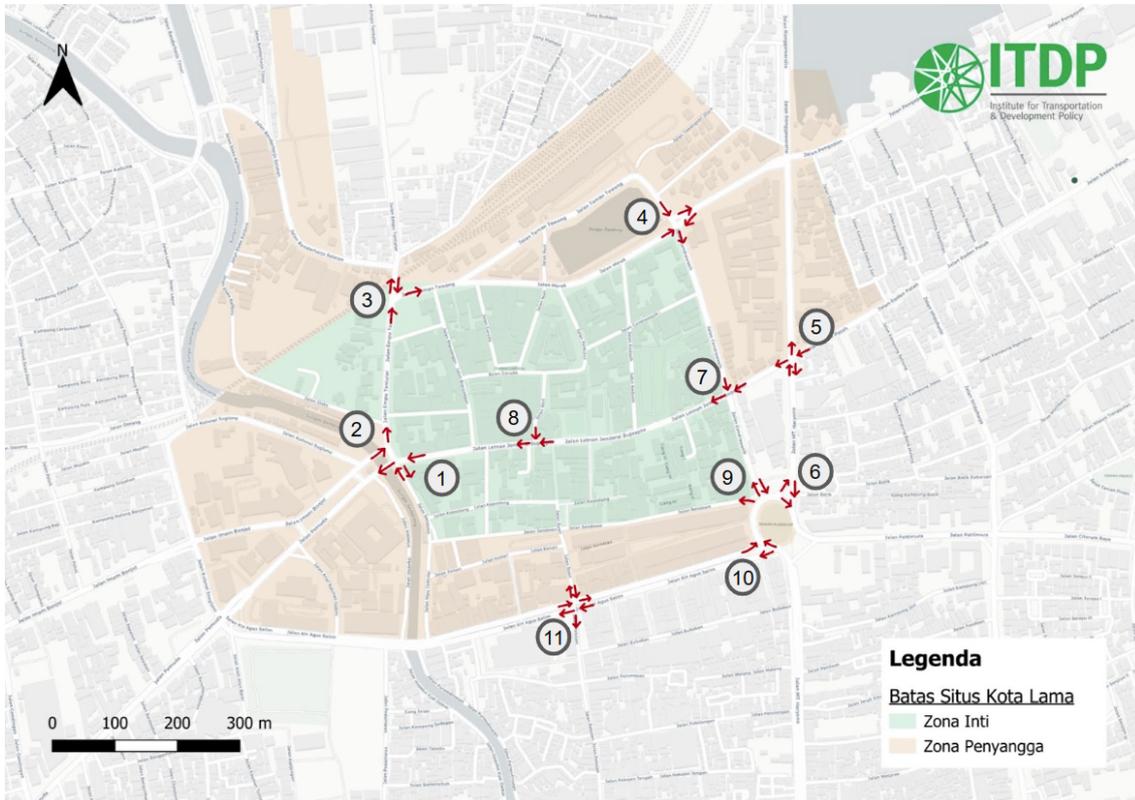
No.	Nama Jalan	Volume sebelum (kendaraan/jam)	Volume sesudah (kendaraan/jam)	%	Dampak dari skema perubahan/pengalihan
1.	Jalan Letjen Suprpto	4.345	1.149	-55.7	Skema perubahan arah lalin 1: jalan pemuda

2.	Jalan Empu Tantular	4.846	3.911	-19.3	Skema perubahan arah lalin 1: jalan pemuda
3.	Jalan Merak	2.661	1.898	-28.7	Skema pengalihan kendaraan 3: jalan empu tantular
4.	Jalan Raden Patah	3.076	1.356	-55.9	Skema perubahan arah lalin 4: jalan widoharjo dan pengalihan kendaraan 1: jalan raden patah

Setelah diterapkan skema perubahan arah dan pengalihan lalu lintas, volume kendaraan di Kawasan Kota Lama secara garis besar menjadi berkurang. Secara spesifik, volume kendaraan di Jalan Letjen Suprpto menjadi 1.149 kendaraan per jam atau berkurang sebesar 55.7% atau 1.448 kendaraan/jam disebabkan adanya penguraian volume kendaraan dari Jalan Imam Bonjol. Sementara itu, pengurangan juga terjadi di Jalan Empu Tantular, tercatat penurunan volume dari 4.846 menjadi 3.911 kendaraan/jam (penurunan volume kendaraan sebesar 19.3%) dan di Jalan Merak dari 2.661 menjadi 1.898 kendaraan/jam (penurunan volume kendaraan sebesar 28.7%) setelah adanya pengalihan kendaraan berat di pertigaan rel kereta api.

Selain itu, sebagai bagian dari strategi pengalihan, Jalan Dr. Cipto akan digunakan sebagai alternatif dan jalan utama untuk mengalihkan arus kendaraan dari Jalan Raden Patah menuju Kota Lama. Menggunakan skema tersebut, volume dari arah Jalan Raden Patah berkurang dari 3.076 menjadi 1.356 kend/jam atau terjadi penurunan volume kendaraan sebesar 55.9%.

Implementasi skema perubahan dan pengalihan lalu lintas juga berdampak pada tundaan kendaraan dan tingkat pelayanan simpang (*Level-of-Service/LoS*). Perubahan peningkatan LoS simpang dapat terlihat terutama di titik 3, 4, dan 5. Namun, terdapat peningkatan tundaan dan penurunan LoS simpang terjadi di titik 7 diasumsikan disebabkan karena adanya pertemuan arus kendaraan dari Jalan Letjen Suprpto dan Jalan Cendrawasih. Sedangkan untuk titik 1 dan 11, terjadi peningkatan tundaan, namun masih pada LoS yang sama. Oleh karena itu, juga diperlukan peningkatan performa khususnya pada simpang yang terdampak sebagai bentuk penyesuaian dari skema perubahan dan pengalihan lalu lintas ini.



Gambar 28. Titik Pengamatan Survei Kendaraan Bermotor pada Simpang Bersinyal Maupun Tidak Bersinyal. Sumber: ITDP, 2022

Tabel 7. Tabel Perbandingan Tingkat Pelayanan (LoS) dan Tundaan Sebelum dan Sesudah Skema Perubahan dan Pengalihan Arus Lalu Lintas

Nama Simpang	Titik	Jenis Simpang	Eksisting		Setelah	
			LoS	Tundaan (det/smp)	LoS	Tundaan (det/smp)
Simpang Jembatan Mberok	1	Tidak bersinyal	B	12.91	B	7.27
Simpang Empu Tantular - Tawang	3	Tidak bersinyal	B	6.14	A	4.76
Simpang Merak - Cendrawasih	4	Tidak bersinyal	E	57.05	B	12.56
Simpang Letjen Suprpto - Cendrawasih	7	Tidak bersinyal	C	20.65	E	42.74
Simpang Sayangan	5	Bersinyal	F	83.11	D	26.83
Simpang Agus Salim	11	Bersinyal	F	126.72	F	133.9

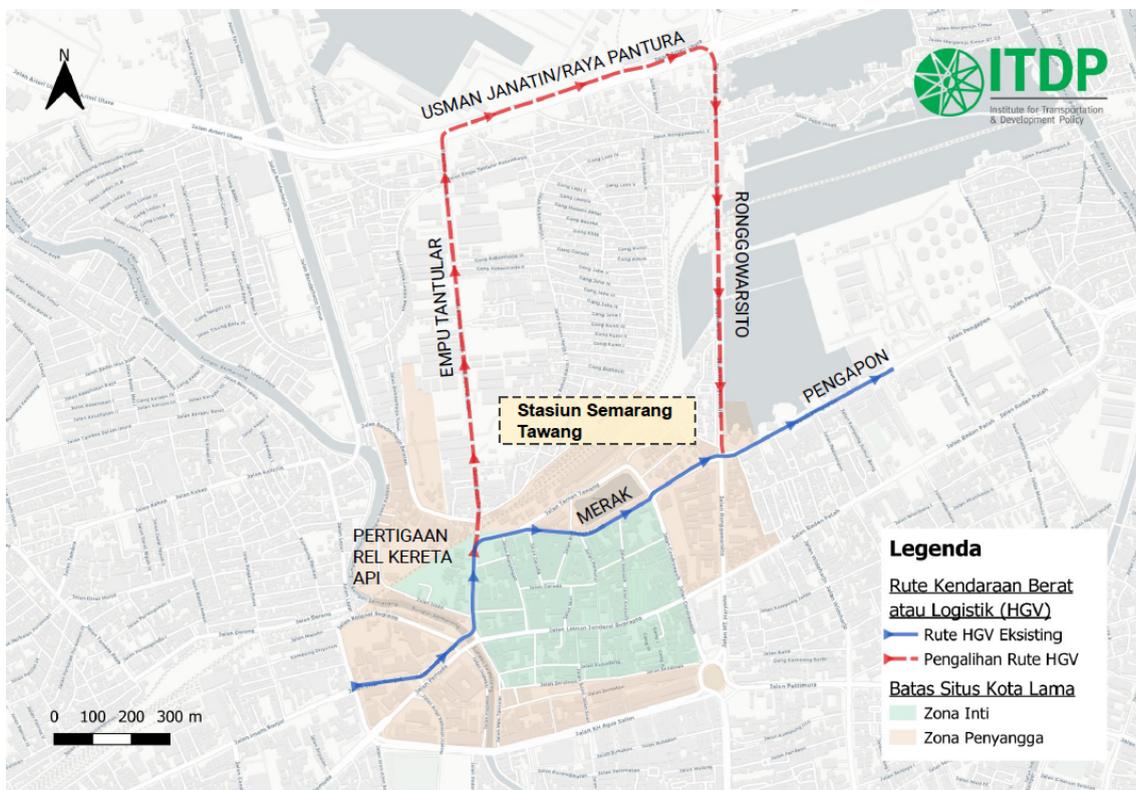
Tabel 8. Tabel Indikator Tingkat Pelayanan MKJI (1997)

LoS (Tingkat Pelayanan)	Tundaan (det/smp)	Keterangan
A	<5	Baik Sekali
B	5.1-15	Baik
C	15.1-25	Sedang
D	25.1-40	Kurang

LoS (Tingkat Pelayanan)	Tundaan (det/smp)	Keterangan
E	40.1-60	Buruk
F	>60	Buruk Sekali

5.2.2 Pengalihan rute kendaraan berat atau logistik pada Kawasan Kota Lama

Untuk memenuhi pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2003 tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kawasan Kota Lama, pengalihan kendaraan berat atau logistik (*HGV/Heavy Goods Vehicle*) menjadi salah satu langkah strategis sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan jalan di kawasan ini. Selain itu, tindakan pengalihan ini bertujuan untuk mengurangi kendaraan bermotor, dan polusi udara serta suara.



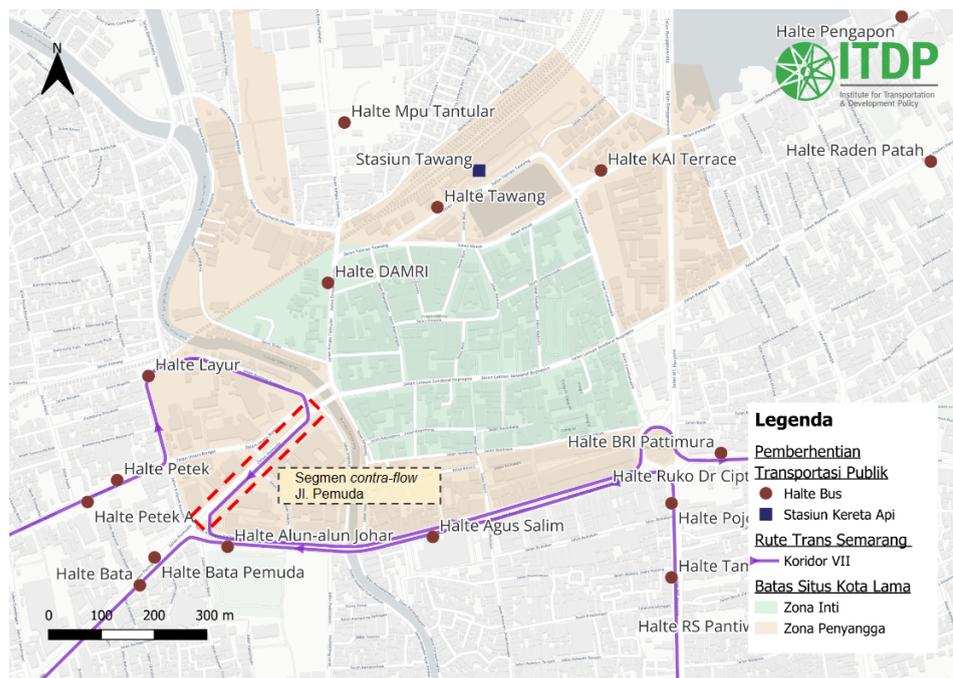
Gambar 29. Rute Pengalihan Kendaraan Berat atau Logistik Melalui Sisi Luar Utara Kawasan Kota Lama. (Sumber: ITDP, 2023)

Kendaraan berat disarankan dialihkan menggunakan rute terluar sisi utara Kawasan Kota Lama, yaitu Jalan Usman Janatin atau Jalan Raya Pantura, di mana rute tersebut dinilai dapat mendukung mobilitas kendaraan berat karena memiliki lebar ruang jalan atau *right-of-way* yang mumpuni. Hal ini berlaku untuk seluruh kendaraan besar kecuali transportasi publik yang akan menuju ke Stasiun Tawang. Adapun aturan yang berlaku adalah larangan melintas bagi kendaraan berat di Jalan Letjen Suprpto, pengalihan di pertigaan rel kereta api untuk memisahkan kendaraan berat yang akan memasuki Jalan Merak, dan melakukan mitigasi pengendalian dengan upaya seperti intervensi desain, intervensi pengawasan, dan kebijakan waktu operasional.

5.3 Transportasi Publik

5.3.1 Skema Penyesuaian Rute Transportasi Publik

Meskipun ada perubahan sirkulasi lalu lintas kendaraan, mobilisasi dan operasional transportasi publik merupakan prioritas utama yang perlu diperhatikan. Secara umum, perubahan dan pengalihan lalu lintas tidak berdampak pada mobilisasi angkutan umum, namun terdapat satu segmen rute Trans Semarang yang terdampak dalam skema ini, yaitu rute Trans Semarang koridor 7.

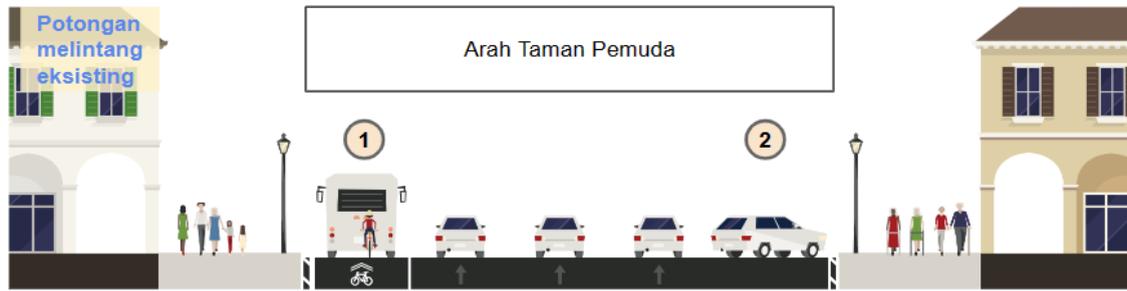


Gambar 30. Dampak Pengalihan Rute Trans Semarang Koridor 7. (sumber: ITDP, 2023)

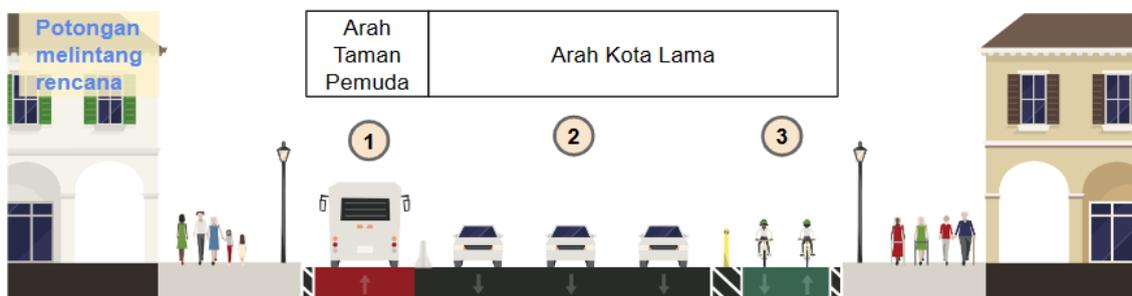
Dengan adanya skema **perubahan arah lalin 1 (Jalan Pemuda)**, rute koridor 7 arah BalaiKota - Terboyo akan menjadi berlawanan arah terhadap lalu lintas di Jalan Pemuda. Hal ini diperlukan mitigasi khusus untuk menjamin keselamatan operasional dan mobilitas angkutan umum selama skema berlangsung. Berikut adalah skenario peningkatan kelancaran operasional bus Trans Semarang khususnya koridor 7:

1. **Alternatif 1:** via Jalan Pemuda
2. **Alternatif 2:** via Jalan Sendowo

Untuk mengetahui dampak secara keseluruhan maka dilakukan identifikasi awal terhadap pro dan kontra dari masing-masing alternatif. Untuk **alternatif 1**, aspek keunggulan dari alternatif ini adalah bus dapat beroperasi seperti biasa. Meskipun demikian diperlukan mitigasi khusus di Jalan Pemuda yakni penyediaan pemisahan fisik berupa jalur khusus bus dikarenakan bus yang akan melakukan *contra-flow* atau melawan arus kendaraan bermotor pribadi di jalan tersebut.



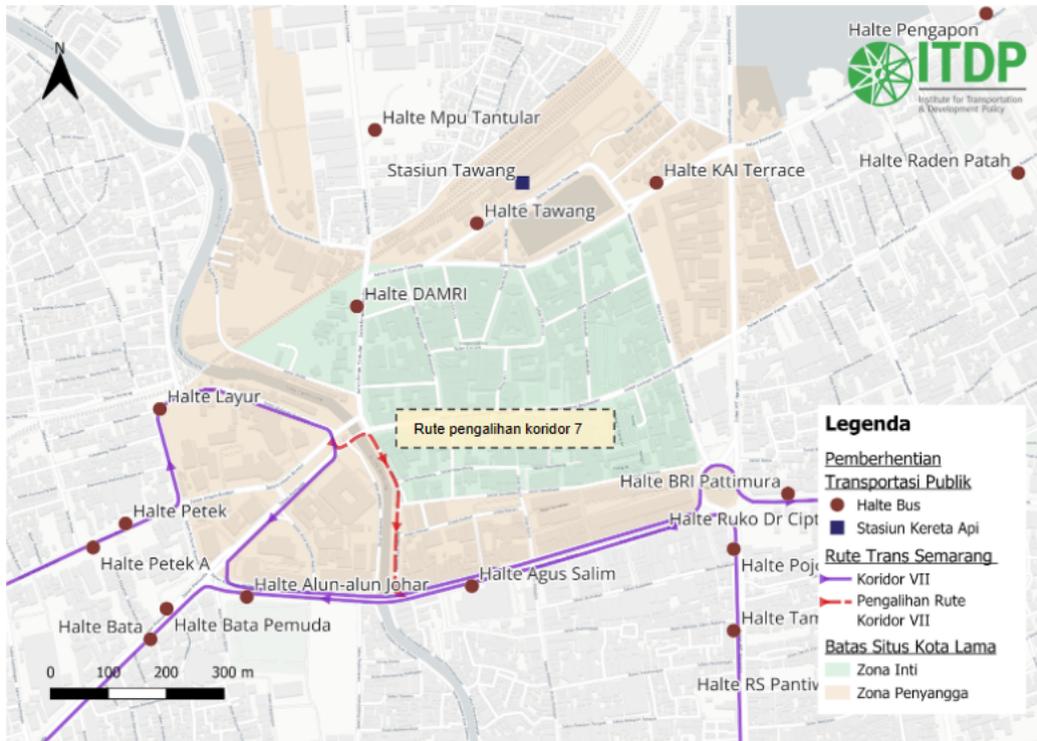
Gambar 31. Kondisi eksisting Jalan Pemuda: (1) Lajur Kiri: Lajur Transportasi Publik Berbagi dengan Lajur Sepeda (2) Lajur Kanan: Dimanfaatkan Sebagai Ruang Henti Kendaraan dan Parkir. (sumber: ITDP, 2023)



Gambar 32. Alternatif 1: (1) Lajur Khusus Bus (Contra-flow) Ke Arah Taman Pemuda (2) Penyesuaian Ruang Lajur Kendaraan Bermotor (3) Penyediaan Jalur Sepeda Terproteksi 2 Arah. (sumber: ITDP, 2023)

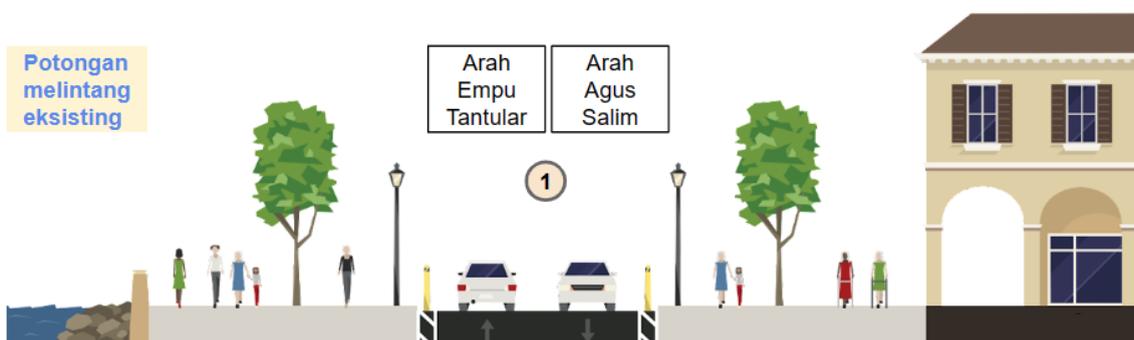


Gambar 33. Kiri: segmen intervensi pada Jalan Pemuda. Kanan: contoh penerapan pemisahan fisik untuk lajur bus menggunakan proteksi kereb beton di Bogota. Sumber: ITDP 2023 dan Carlosfelipe Padro

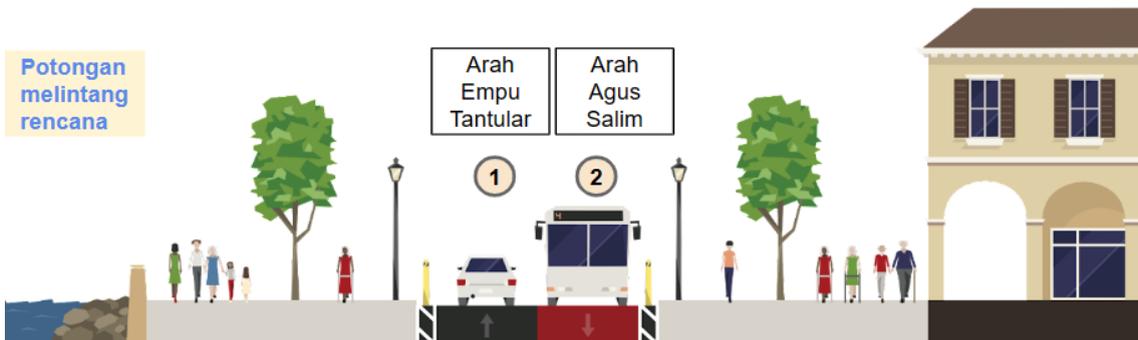


Gambar 34. Rute alternatif 2: rute Trans Semarang koridor 7 dialihkan menuju Jalan Sendowo. Sumber: ITDP, 2023

Sementara itu untuk alternatif 2, untuk pengalihan rute bus ke Jalan Empu Tantular, rute bus tidak bertentangan dengan perubahan arah lalu lintas. Meski demikian, diperlukan mitigasi visual berupa marka khusus bus di Jalan Sendowo agar memastikan keamanan dan kenyamanan operasional transportasi publik.



Gambar X. Kondisi eksisting Jalan Sendowo: (1) Kendaraan Dua Arah Dua Lajur di Sepanjang Jalan Empu Tantular (Selatan). (sumber: ITDP, 2023)



Gambar 35. **Alternatif 2:** (1) Lajur menuju Jalan Agus Salim; implementasi marka khusus bus (2) kendaraan bermotor hanya memiliki satu arah ke menuju utara. (sumber: ITDP, 2023)



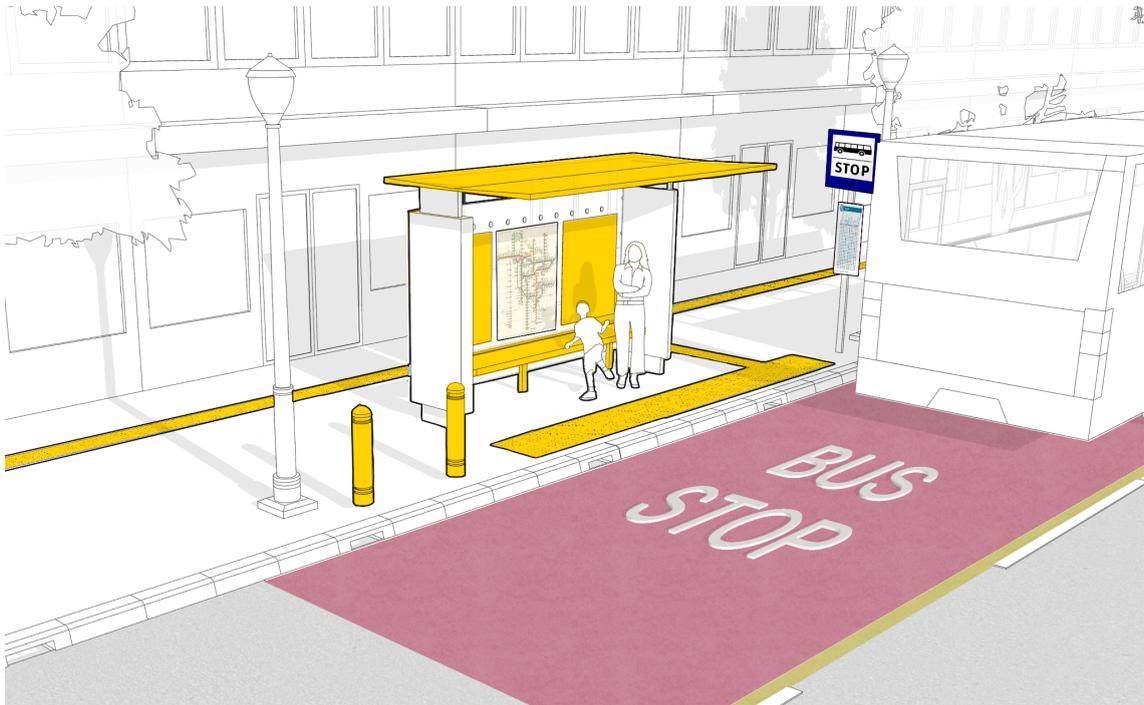
Gambar 36. **Kiri:** segmen intervensi pada Jalan Sendowo. **Kanan:** contoh penerapan marka khusus bus di Jepang. Sumber: ITDP 2023

5.3.2 Redesain Pemberhentian Bus dan Halte

Adapun beberapa halte Trans Semarang yang perlu ditata, didesain kembali, dan ditonjolkan sebagai pengantar masuk dan keluar Kawasan Kota Lama Semarang adalah Halte Tawang, Halte KAI Terrace, Halte DAMRI, dan Halte Agus Salim. Keempat halte ini berada dalam jangkauan jarak berjalan kaki dari Zona Inti Kawasan Kota Lama dan terletak di Zona Penyangga dan di tepi Zona Penyangga Kawasan Kota Lama.

Penataan Halte Tawang dan Halte KAI Terrace akan dibahas lebih lanjut dengan memperhatikan urgensi dan potensi integrasi layanan kedua halte dengan Stasiun Tawang. Sementara untuk dua halte lainnya yakni Halte DAMRI dan Halte Agus Salim, penataan kedua halte setidaknya memperhatikan:

- Penempatan halte yang tidak mengganggu laluan atau lebar efektif minimum pejalan kaki di trotoar;
- Dapat diakses;
- Memiliki ruang tunggu; dan
- Memiliki informasi yang cukup tentang layanan transportasi publik yang tersedia.



Gambar 37. Ilustrasi Contoh Desain Halte Tepi Jalan (sumber: ITDP, 2023)

Penempatan halte dan tipologi Halte Trans Semarang dipertimbangkan dalam skala jaringan dengan memperhatikan kebutuhan yang ada di titik tersebut. Secara jelas dalam Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/SE/Db/2023 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, disebutkan bahwa lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan dua orang pengguna kursi roda berpapasan atau dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan sekurang-kurangnya adalah 185 cm.

Halte harus dapat diakses oleh semua orang. Untuk menciptakan halte yang inklusif, desain halte universal harus tercipta. Dalam perencanaannya, harus memastikan:

- a. Ketersediaan jalur pemandu yang benar;
- b. Ram menuju stasiun yang sesuai kemiringannya;
- c. Area tunggu dengan kapasitas memadai dan/atau mengakomodir setidaknya profil penumpang rentan;
- d. Sistem informasi tersedia dengan jelas, mudah dipahami, ringkas, dan tepat. Termasuk di dalamnya adalah informasi yang *real-time*;
- e. Memiliki pencahayaan yang cukup; dan
- f. Memiliki peneduh atau dekat dengan struktur bangunan dengan peneduh.

Detail lebih lanjut tentang perancangan halte bisa merujuk kepada dokumen Mobilitas Inklusif Semarang.

5.3.3 Integrasi Stasiun Tawang

Sebagai pintu utama bagi pendatang dari luar kota Semarang, kemudahan transfer antarmoda dari Stasiun Tawang ke halte Trans Semarang dan Trans Jateng dapat mendorong minat pendatang untuk menggunakan layanan transportasi publik dalam

kota ataupun berjalan kaki langsung ke dalam Kawasan Kota Lama. Untuk mendorong konektivitas antar moda transportasi publik, ada dua tipe integrasi yang dapat ditingkatkan di Stasiun Tawang:

1. **Integrasi informasi**, mencakup:
 - a. Penambahan informasi layanan moda transportasi publik ke papan informasi dan penunjuk arah yang telah tersedia di dalam area stasiun
 - b. Menambahkan papan informasi penunjuk arah dari dan ke halte bus di sepanjang alur sirkulasi transfer penumpang
2. **Integrasi fisik**, mencakup:
 - a. Penempatan halte di akses pintu stasiun terdekat untuk memastikan kemudahan transfer bagi penumpang
 - b. Penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang inklusif di sepanjang area transfer, seperti trotoar yang menerus dan bebas hambatan, peneduhan, dan jalur pemandu
 - c. Memastikan kemenerusan akses pejalan kaki dengan penyediaan penyeberangan, mengutamakan Jl. Nuri sebagai akses khusus pejalan kaki untuk menghubungkan dengan Zona Inti Kota Lama, dan aktivasi area sekitar polder untuk meningkatkan persepsi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki



Gambar 38. Rekomendasi Peningkatan Integrasi Antarmoda di Stasiun Tawang

Mempertimbangkan rencana pengembangan kawasan stasiun oleh PT KAI dan penataan Kota Lama oleh Pemerintah Kota Semarang, implementasi rekomendasi dapat dibagi ke dalam tiga fase, yaitu jangka pendek, menengah, dan panjang. Strategi jangka pendek bersifat intervensi sederhana untuk meningkatkan kenyamanan

transfer antarmoda yang dapat segera diimplementasikan di dalam kawasan stasiun, karena PT KAI selaku pemilik aset dapat langsung melakukan pembangunan infrastruktur yang dibutuhkan melalui pemeliharaan rutin oleh KAI Daop 4.

Sementara itu, strategi jangka menengah memiliki dua indikator implementasi, yang pertama diselaraskan dengan penataan simpang yang akan dilakukan oleh Pemerintah Kota Semarang, dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Dinas PU, dan yang kedua, diselaraskan dengan rencana penataan area stasiun oleh PT KAI.

Strategi jangka panjang bersifat penataan fisik yang cukup masif, karena akan mengacu pada rencana implementasi *masterplan* Stasiun Tawang yang telah disiapkan oleh PT KAI Pusat, serta diselaraskan dengan implementasi Bus Rapid Transit (BRT) *low-deck* Trans Semarang yang membutuhkan penyesuaian infrastruktur halte.

Tabel 9. Strategi jangka pendek, menengah, dan panjang untuk integrasi Stasiun Tawang (Sumber: ITDP, 2023)

Fase	Strategi Desain	Kewenangan	Tujuan
Jangka pendek (dapat segera dilakukan)	<ul style="list-style-type: none"> Integrasi informasi antarmoda pada signage di dalam dan luar stasiun Penambahan peneduhan ke Halte Tawang 	PT KAI	Mengarahkan penumpang KA untuk menggunakan layanan bus dalam kota (Trans Semarang dan Trans Jateng)
Jangka menengah (selaras dengan penataan simpang)	Penyediaan fasilitas penyeberangan	Dishub Pemkot Semarang, Dinas PU Kota Semarang	Meningkatkan keselamatan pengguna transportasi publik yang akan mengakses kawasan Kota Lama
	<ul style="list-style-type: none"> Pedestrianisasi Jl. Nuri Penataan sirkulasi kendaraan 	PT KAI	Meningkatkan kemudahan berjalan kaki menuju Kawasan Kota Lama
Jangka panjang (setelah penerapan BRT <i>low-deck</i> , selaras dengan masterplan pengembangan Stasiun Tawang)	Integrasi dua bus stop ke dalam area stasiun	PT KAI, Trans Semarang, Dishub	Memudahkan proses transfer antarmoda dan mendorong peningkatan jumlah pengguna layanan bus dalam kota dari segmen pengguna KA ataupun pengantar
	Aktivasi polder Tawang	PT KAI, BPK2L	Meleburkan kawasan Stasiun Tawang sebagai bagian dari Kota Lama

Fase	Strategi Desain	Kewenangan	Tujuan
			dengan menghidupkan aktivitas sosial dan ekonomi

5.3.2.1 Strategi Jangka Pendek

Peningkatan transfer antarmoda bagi penumpang dapat diawali dengan ditambahkannya penunjuk arah dan papan informasi yang secara spesifik mengarahkan penumpang menuju halte Trans Semarang dan Trans Jateng. Peningkatan sistem informasi ini dapat melanjutkan langkah pilot papan informasi yang telah dipasang pada bulan September 2023, dengan menambahkan elemen penunjuk arah yang mengarahkan penumpang ke layanan Trans Semarang.



Gambar 39. Strategi Jangka Pendek Peningkatan Aksesibilitas Antarmoda (kiri) dan Ilustrasi penambahan penunjuk arah ke layanan bus dalam kota (kanan) (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

5.3.2.2 Strategi Jangka Menengah

Seiring dengan rekomendasi penataan sirkulasi lalu lintas di sekitar kawasan Kota Lama, peningkatan desain simpang dan penyediaan fasilitas penyeberangan perlu diimplementasikan oleh Dinas Perhubungan bersama Dinas PU. Untuk memastikan keselamatan pengguna transportasi publik yang berjalan dari dan ke Kota Lama dari area Stasiun Tawang, dapat dibangun *raised crossings* di simpang Jl. Nuri dan Jl. Cendrawasih.

Bersamaan dengan penyediaan fasilitas penyeberangan oleh Dishub dan Dinas PU, PT KAI juga dapat mulai memberlakukan pedestrianisasi atau pengkhususan ruang jalan bagi pejalan kaki di Jl. Nuri yang saat ini pun memang tidak digunakan sebagai sirkulasi kendaraan kecuali dalam kondisi darurat. Pedestrianisasi ini bertujuan untuk memudahkan pejalan kaki yang menyeberang dari sisi Stasiun Tawang ke Jl. Garuda.

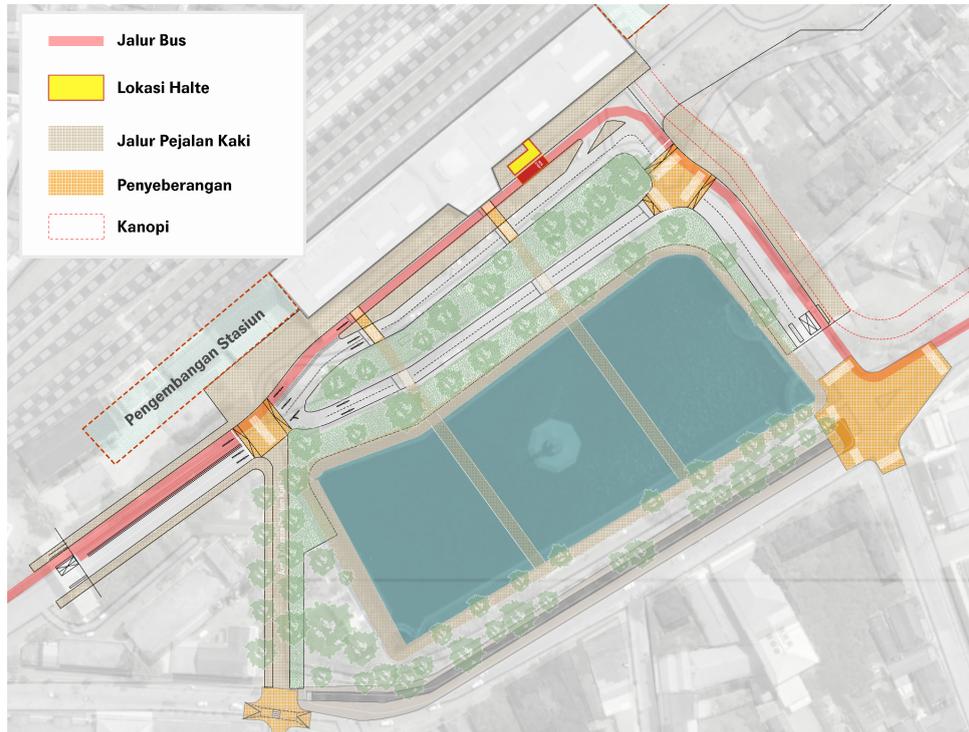


Gambar 40. Ilustrasi Pedestrianisasi Jl. Nuri dan *Raised Crossing* Menuju Stasiun

5.3.2.3 Strategi Jangka Panjang

Peningkatan jangka panjang yang dapat dilakukan di Stasiun Tawang berfokus pada integrasi fisik Halte Tawang dengan bangunan Stasiun Tawang. Pemindahan Halte Tawang direkomendasikan dengan mempertimbangkan masukan dari FGD serta rencana masterplan PT KAI yang telah disusun, namun dengan menempatkan halte lebih dekat ke bangunan stasiun. Sirkulasi bus ditempatkan di bagian paling dekat dengan akses bangunan, dan *drop-off* kendaraan bermotor ditempatkan pada satu lajur setelahnya dengan dilengkapi fasilitas penyeberangan. Hal ini ditujukan untuk memprioritaskan penggunaan transportasi publik dan memberikan kemudahan akses transfer antarmoda.

Penerapan rekomendasi jangka panjang dapat dilakukan bersamaan dengan transisi pergantian armada BRT menjadi *low-deck* di Semarang, seiring kebutuhan penyesuaian fisik halte. Halte *low-deck* juga tidak membutuhkan bidang dengan ketinggian tertentu seperti halte yang ada saat ini (*high-deck*), sehingga tidak akan mengganggu muka bangunan stasiun yang merupakan cagar budaya apabila halte didekatkan ke muka bangunan.



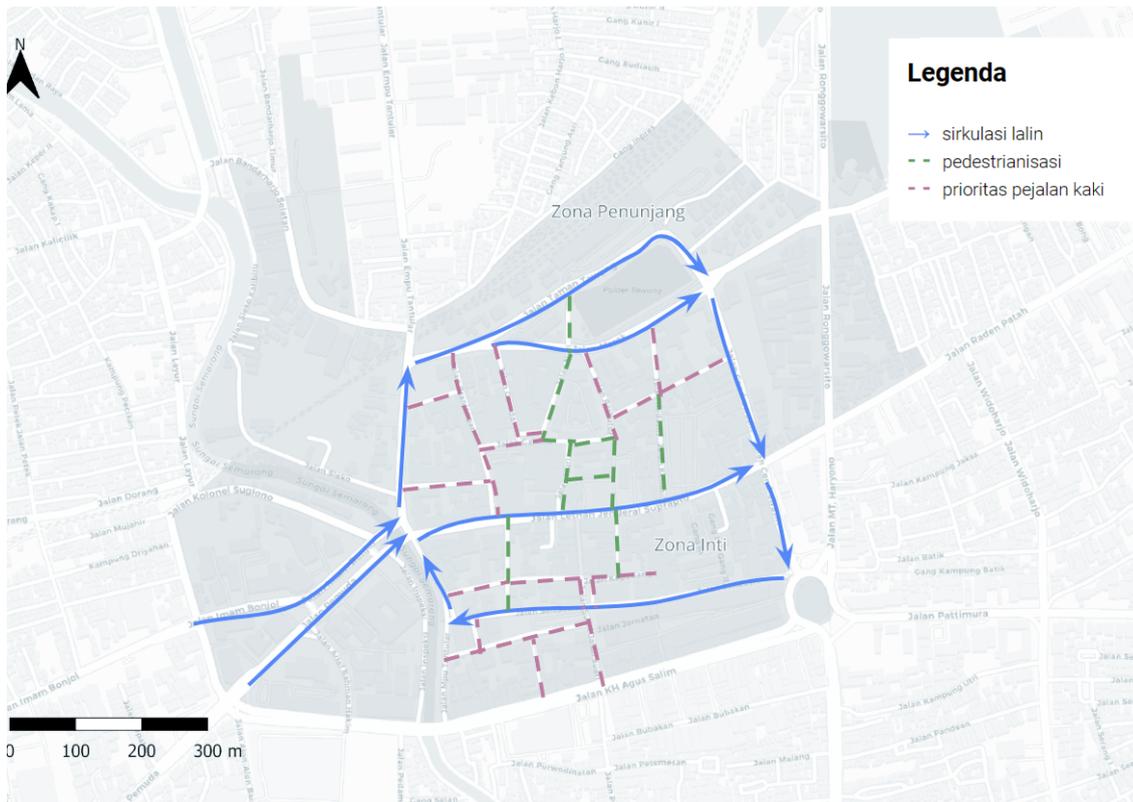
Gambar 41. Rekomendasi Rencana Tapak Area Stasiun Tawang



Gambar 42. Ilustrasi Integrasi Halte Bus Ke Depan Bangunan Stasiun

5.4 Fasilitas Pejalan Kaki

5.4.1 Skema Prioritas Pejalan Kaki dan Tipologi



Gambar 43. Pilihan Ruas Prioritas Pejalan Kaki (sumber: ITDP, 2023)

Dengan memperhatikan rekomendasi atas perubahan arus lalu lintas serta dampaknya di dalam Kawasan Kota Lama, dan ditambah dengan pertimbangan atas lokasi pusat kegiatan dan jarak berjalan kaki, maka terdapat beberapa ruas jalan yang dapat didesain ulang dengan memberikan prioritas utama kepada pejalan kaki. Adapun pemberian prioritas itu termasuk pada sejumlah ruas jalan yang dapat ditutup dan dilalui oleh 100% pejalan kaki dan/atau kendaraan tidak bermotor seperti sepeda dan becak kayu.

Pedestrianisasi dapat dilakukan di sejumlah ruang jalan sebagaimana yang terlihat di dalam peta di atas. Pertimbangan penerapan strategi pedestrianisasi adalah mengacu kepada:

- a. Titik *point of interest*;
- b. Kondisi infrastruktur dan ruang saat ini;
- c. Pertimbangan dampak lalu lintas; dan
- d. Potensi aktivasi ruang.

Beberapa ruang jalan tersebut sudah selesai dilakukan pedestrianisasi, sehingga beberapa di antaranya bersifat melanjutkan penataan dengan memperhatikan kemenerusan pengalaman pejalan kaki dalam menavigasi ruang.

Tabel 10. Daftar Rekomendasi Perbaikan Ruas Jalan (Sumber: ITDP, 2023)

No	Nama Jalan	Tingkat Prioritas Intervensi	Tipologi Rekomendasi	Keterangan
1	Jl. Nuri	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Keutamaan untuk memberikan akses langsung dan berkeselamatan dari Stasiun Tawang ke Zona Inti Kota Lama.
2	Jl. Garuda (sebagian)	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Memberikan akses yang berlanjut dari Jalan Nuri. Sekaligus memberikan akses prioritas ke Oudetrap Theatre. Jalan ini dapat dibuka terbatas untuk keperluan <i>loading</i> acara.
3	Jl. Kutilang	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Dapat diberikan akses khusus hanya untuk <i>loading</i> barang atau kebutuhan logistik. Parkir kendaraan publik tidak disarankan untuk disediakan di ruang jalan ini.
4	Jl. Srigunting Paradeplein (sebagian)	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Infrastruktur sudah mendukung untuk menjadi ruang jalan khusus pejalan kaki. Hanya diperlukan pengawasan implementasi, utamanya untuk parkir kendaraan. Bila ada acara, disarankan terbatas untuk kendaraan masuk <i>loading</i> bukan parkir.

No	Nama Jalan	Tingkat Prioritas Intervensi	Tipologi Rekomendasi	Keterangan
5	Jl. Gelatik	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Infrastruktur sudah mendukung, tapi penataan dan kontrol parkir dibutuhkan.
6	Jl. Suari (sebagian)	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Sudah dalam kondisi terpedestrianisasi.
7	Jl. Kedasih (sebagian)	Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Bertahap dikondisikan untuk hanya dapat dilalui oleh kendaraan tidak bermotor. Meski demikian pentahapan juga termasuk dengan penataan dan pengelolaan parkir.
8	Jl. Roda II	Sangat Tinggi	<i>Pedestrian-only</i>	Sudah dalam kondisi terpedestrianisasi.
9	Jl. Meliwis	Tinggi	<i>Shared street</i>	Ruang jalan berbagi dengan pengendalian lalu lintas kendaraan bermotor terbatas (misal hanya khusus warga atau berizin)
10	Jl. Merpati	Tinggi	<i>Complete street</i>	Jalan ini memberikan ruang pejalan kaki terpisah dan terproteksi dari ruang jalan. Meski demikian diperlukan rambu atau penanda atau intervensi pembatasan kecepatan lainnya

No	Nama Jalan	Tingkat Prioritas Intervensi	Tipologi Rekomendasi	Keterangan
				yang membantu memudahkan pejalan kaki menyeberang jalan.
11	Jl. Branjangan	Tinggi	<i>Complete street</i>	Jalan ini memberikan ruang pejalan kaki terpisah dan terproteksi dari ruang jalan. Meski demikian diperlukan rambu atau penanda atau intervensi pembatasan kecepatan lainnya yang membantu memudahkan pejalan kaki menyeberang jalan.
12	Jl. Garuda (sebagian)	Tinggi	<i>Shared street</i>	Sesuai dengan kondisi saat ini dan berpotensi untuk pembatasan kendaraan terbatas hingga pedestrianisasi.
13	Jl. Cendrawasih I	Tinggi	<i>Shared street</i>	Jalan ini dapat diberikan penambahan prioritas lalu kendaraan terbatas atau berizin sehingga tidak dibutuhkan intervensi tertentu untuk lebih lanjut memberikan prioritas kepada pejalan kaki.
14	Jl. Kedasih (sebagian)	Tinggi	<i>Shared street</i>	Berpotensi untuk dapat dilakukan pedestrianisasi

No	Nama Jalan	Tingkat Prioritas Intervensi	Tipologi Rekomendasi	Keterangan
				selanjutnya melanjutnya dari Jalan Kedasih atau dapat berupa pembatasan kendaraan yang melintas hanya berupa kendaraan warga.
15	Jl. Kepodang	Tinggi	Sidewalk	Sesuai dengan kondisi saat ini, Meski demikian penataan terbatas untuk kendaraan warga atau pekerja dapat dilakukan bertahap.
16	Jl. Kenari	Tinggi	<i>Shared street</i>	Sesuai dengan kondisi saat ini.
17	Jl. Kenari I	Tinggi	<i>Shared street</i>	Sesuai dengan kondisi saat ini.
18	Jl. Suari (sebagian)	Tinggi	<i>Complete street</i>	Perlu dilakukan penataan parkir bertahap sehingga mampu meminimalisir okupansi ruang pejalan kaki oleh kendaraan bermotor.
19	Jl. Srigunting Paradeplein (sebagian)	Tinggi	<i>Complete street</i>	Sesuai dengan kondisi saat ini.

Di luar jalan yang disebutkan di atas, ruas jalan yang telah dianalisis dampak lalu lintasnya, termasuk kepada jalan yang perlu disediakan jalur pejalan kaki terpisah dari ruang jalan kendaraan (*complete street*).

Untuk masing-masing tipologi, berikut adalah penjelasan dan gambaran singkat untuk masing-masing intervensi.

- a. *Pedestrian-only*

Tipologi ini memberikan prioritas ruang hanya kepada pejalan kaki yang masih dapat dilewati oleh kendaraan tidak bermotor lainnya, seperti sepeda dan becak kayuh. Pada penataan jalan saat ini, pengubahan ke tipologi ini relatif mudah. Hal ini sebab infrastruktur terbangun pada kawasan sudah mendukung. Beberapa catatan yang masih perlu diperhatikan adalah kebijakan yang perlu dikeluarkan untuk membatasi lalu lintas kendaraan bermotor yang dapat melintas ruas jalan tersebut. Beberapa intervensi kebijakan dan/atau penataan parkir pada ruas jalan ini juga sekiranya perlu dilakukan. Sebagai tambahan, ruas jalan yang masuk ke dalam tipologi ini disarankan untuk menjadi prioritas aktivasi kawasan.



Gambar 44. Ilustrasi Pedestrianisasi Jalan Nuri (sumber: ITDP, 2023)

b. *Shared street*

Jalan berbagi atau *shared street* adalah pembagian ruang yang tidak terpisah antara ruang pejalan kaki, pesepeda, dengan ruang kendaraan bermotor dalam berlalu lintas. Meski demikian, jalan yang disarankan untuk ditata menjadi jalan ini perlu menerapkan pembatasan kendaraan yang melewati (*through traffic*) dan/atau pembatasan kecepatan kendaraan yang melintas. Sama dengan strategi jalan khusus pejalan kaki, ruang jalan yang akan ditetapkan sebagai jalan berbagi juga perlu diatur untuk terbebas dari parkir kendaraan di badan jalan. Komunikasi dengan bangunan di masing-masing sisi jalan perlu dilakukan untuk menentukan kebijakan pembatasan yang dapat diberlakukan.



Gambar 45. Ilustrasi *Shared Street* Jalan Cendrawasih 1 (sumber: ITDP, 2023)

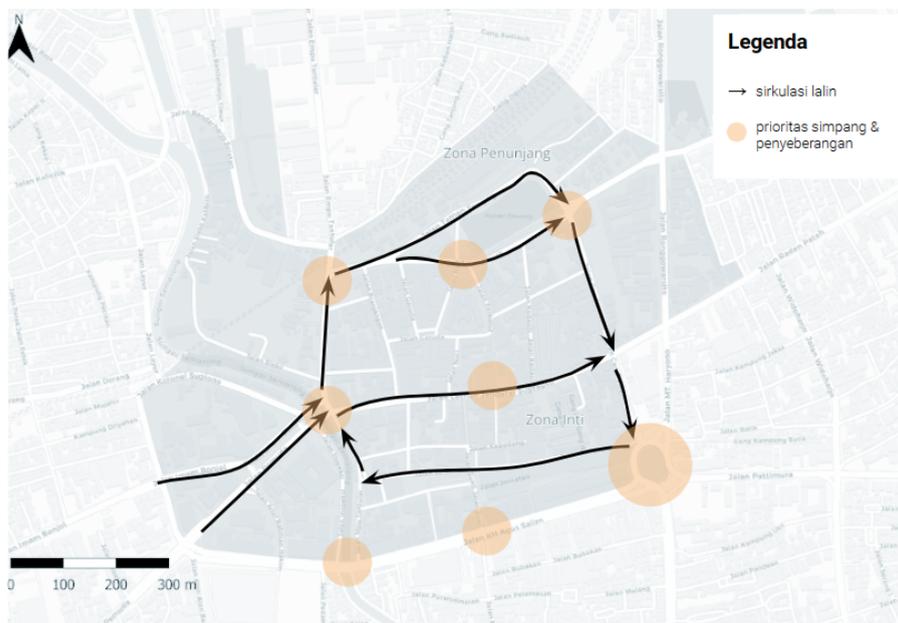
c. *Complete street*

Tipologi ini membagi ruang jalan secara jelas, dengan pemisah jalan, antara ruang pejalan kaki dengan ruang kendaraan lainnya. Pemisahannya dapat berupa perbedaan ketinggian, penambahan pelindung di sisi terluar jalur pejalan kaki, dan/atau penambahan buffer seperti jalur hijau dan ruang utilitas di antara ruang pejalan kaki dan ruang kendaraan. Tipologi ini diterapkan di ruas jalan yang memiliki volume lalu lintas kendaraan cukup tinggi. Pemisahan jalur pejalan kaki dari kendaraan menjadi upaya untuk memberikan prioritas keselamatan bagi pejalan kaki. Meski demikian, pada ruas jalan yang termasuk dalam tipologi ini, masih perlu memperhatikan tambahan intervensi untuk membatasi kecepatan kendaraan yang melaju. Catatan lain yang perlu diperhatikan adalah juga terkait simpang dan penyeberangan.



Gambar 46. Ilustrasi Complete Street di Jalan Suari (sumber: ITDP, 2023)

5.4.2 Intervensi Simpang dan Penyeberangan



Gambar 47. Peta Sebaran Titik Simpang dan Penyeberangan Prioritas (sumber: ITDP, 2023)

Memperhatikan sirkulasi kendaraan dan kebutuhan dari alur pejalan kaki untuk menavigasi ruang, beberapa simpang dan ruas jalan perlu direncanakan tambahan penyeberangan pejalan

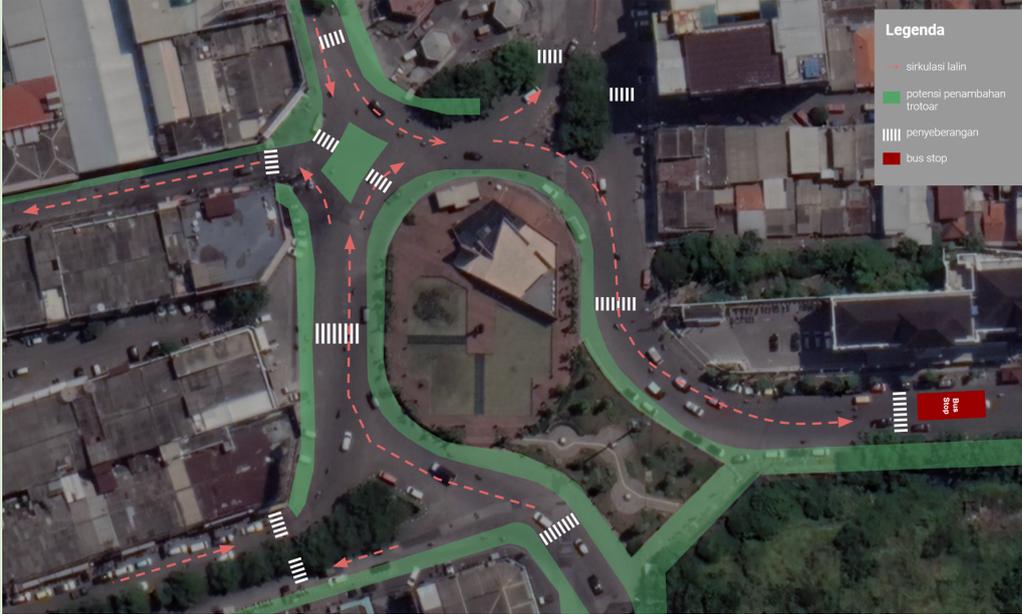
kaki yang berkeselamatan. Adapun perencanaan penyeberangan adalah yakni dengan menyelenggarakan penyeberangan sebidang baik dengan atau tanpa persinyalan.

Tabel 11. Daftar Rekomendasi Perbaikan Simpang (Sumber: ITDP, 2023)

No	Nama Jalan/ Simpang	Rekomendasi
1	Jl. Letjen Suprpto	<p>Penyeberangan pejalan kaki perlu ditambahkan di jalan ini mengingat tingginya volume dan kemungkinan mobilitas pejalan kaki di titik ini. Potensi konflik muncul dengan masih adanya kendaraan yang melintas di Jalan Letjen Suprpto.</p> <p>Jenis perkerasan jalan yang ada saat ini sudah dapat membantu memberi kesan prioritas kepada pejalan kaki dan adanya upaya untuk memperlambat kendaraan bermotor. Meski demikian, beberapa intervensi yang perlu dan dapat diselenggarakan adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> Penambahan rambu prioritas pejalan kaki; Penambahan marka penyeberangan pejalan kaki; Penambahan kenaikan pada ruang penyeberangan (menjadi <i>raised crossing</i>) bila dibutuhkan; dan Pemasangan perlambatan kecepatan kendaraan, misal <i>rumble strips</i>, jika dibutuhkan. <p>Secara umum, di dalam Zona Inti Kota Lama, kebutuhan atas penyeberangan sebidang masih dapat diisi dengan penyeberangan zebra dengan dilengkapi oleh kebijakan yang mengontrol volume kendaraan yang melintas dan memperlambat kendaraan di titik potensi konflik.</p>



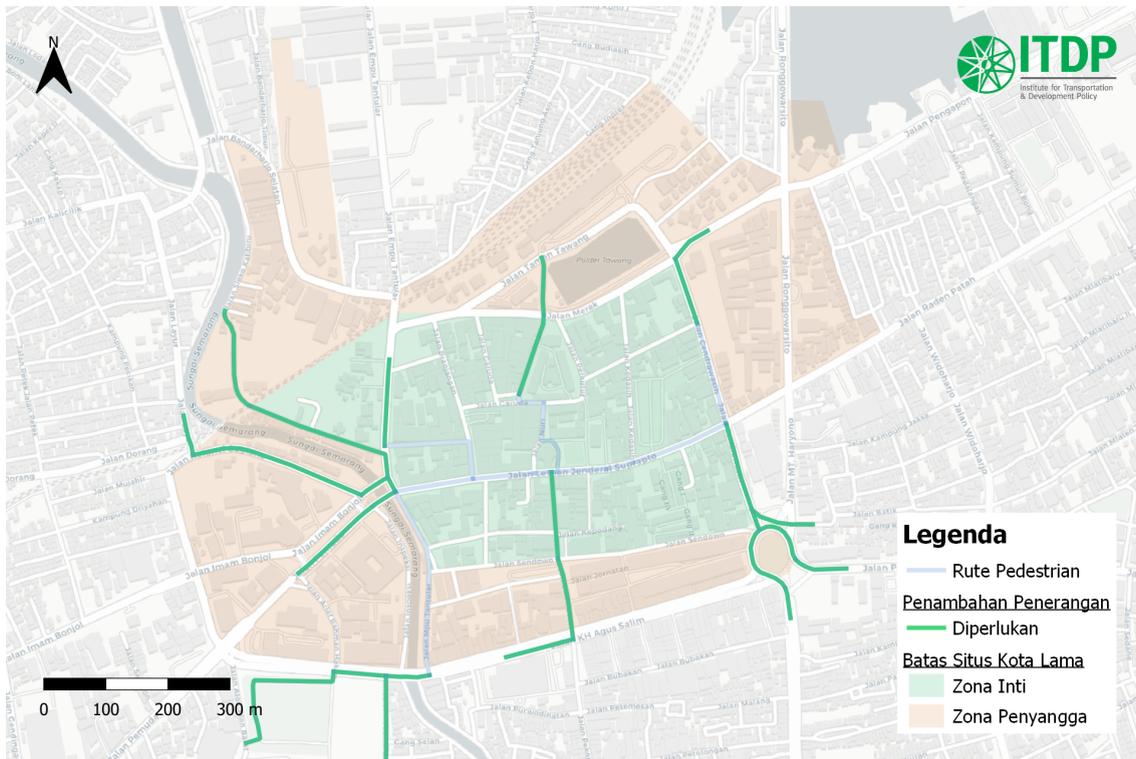
Gambar 48. Ilustrasi Penyeberangan di Jl. Letjen Suprpto

2	Bundaran Museum Kota Lama	<p>Kondisi eksisting di sekeliling Museum Kota Lama teridentifikasi cukup menyulitkan dan membahayakan bagi pejalan kaki yang akan menyeberang dan/atau mengakses Museum Kota Lama. Dengan diadakannya penyesuaian arah dan lalu lintas kendaraan, maka diharapkan kendaraan yang melintas di Bundaran Museum Kota Lama juga dapat memberikan dan/atau meningkatkan keselamatan pejalan kaki.</p> <p>Selain penambahan marka zebra, diperlukan juga beberapa intervensi sebagaimana yang disebutkan berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> Penambahan trotoar di sekeliling Museum Kota Lama; Penambahan rambu pejalan kaki; Penambahan <i>rumble strips</i>; dan Penambahan APILL (untuk meningkatkan penyeberangan menjadi <i>pelican crossing</i>) utamanya di bagian sisi barat Museum Kota Lama <p>Hal ini menjadi penting diselenggarakan karena mampu menghubungkan secara menerus perjalanan dari Zona Inti Kota Lama (arah barat, barat laut, dan utara Museum Kota Lama) ke Museum Kota Lama. Hal ini bisa jadi membantu meningkatkan jumlah wisatawan yang mengunjungi kedua situs tersebut.</p>
 <p style="text-align: center;">Gambar 49. Ilustrasi Penataan Simpang Museum Kota Lama</p>		
3	Simpang K.H. Agus Salim - Suari	<p>Simpang ini juga perlu diredesain dengan memperhatikan peletakan atau penempatan halte Trans Semarang dan rencana pengembangan fasilitas pejalan kaki yang</p>

		<p>mendukung untuk menghubungkan Kota Lama ke arah selatan.</p> <p>Simpang ini juga ramai lalu lintas penyeberang jalan karena juga bersisian dengan pusat kegiatan ekonomi, baik pertokoan dan pasar. Penambahan penyeberangan zebra dapat dilakukan dengan memperbaharui sisa marka yang saat ini telah ada dan menambah bukaan median, sehingga memudahkan seseorang untuk menyeberang. Penambahan lampu indikator bagi penyeberang jalan juga dapat dilakukan.</p>
 <p>Gambar 50. Ilustrasi Penyeberangan di Jl. KH Agus Salim</p>		
4	Simpang Ki Nartosabdo - Mpu Tantular	<p>Simpang ini perlu ditambahkan penyeberangan zebra. Fase menyeberang mengikuti fase APILL dan dapat ditambahkan lampu penanda penyeberangan orang. Pada bagian median dapat ditambahkan ruang untuk menunggu bagi pejalan kaki.</p>
5	Simpang Jembatan Mberok	<p>Desain simpang perlu memperhatikan kemungkinan konflik yang bisa terjadi di seluruh kaki simpang berkenaan dengan penyesuaian arus lalu lintas yang masuk ke dalam Kawasan Kota Lama. Penambahan perlambatan perlu dilakukan di Jalan Pemuda dan Jalan Imam Bonjol sebelum pertemuan simpang dengan Jalan Kolonel Sugiono.</p> <p><i>Raised junction</i> dapat ditambahkan pada ruang Jalan Empu Tantular yang terjadi di pertemuan Jalan Imam Bonjol, Jalan Pemuda, dan Jalan Letjen Suprpto.</p>
6	Simpang Mpu Tantular (rel kereta api)	<p>Pada simpang ini, desain ulang juga perlu dilakukan dengan memperhatikan kemungkinan untuk pembagian arus kendaraan antara yang mengarah ke utara dan ke timur. Penambahan pulau dapat dilakukan dengan bersamaan perlambatan untuk mempermudah penyeberang jalan.</p> <p>Penambahan zebra dapat dilakukan di sisi Jalan Merak</p>

		<p>menghubungkan trotoar di sisi selatan jalan dengan jalan yang melintas rel kereta api. Rambu dan intervensi fisik perlambatan dapat diletakkan sebelum kendaraan berbelok.</p>
7	Simpang Nuri - Merak	<p>Simpang Jalan Nuri-Merak ini merupakan simpang yang direkomendasikan untuk dapat diintervensi dengan memberikan prioritas bagi pejalan kaki sehingga memiliki perjalanan yang menerus dari arah Stasiun Tawang. Intervensi yang disarankan adalah termasuk dengan penambahan marka dan rambu penyeberangan bagi pejalan kaki.</p> <p>Perlambatan kendaraan dapat dilakukan dengan membuat bagian simpang sebagai <i>raised junction</i>.</p>
		
<p>Gambar 51. Ilustrasi Fasilitas Penyeberangan Di Simpang Jl. Nuri (bawah)</p>		

5.4.3 Penerangan

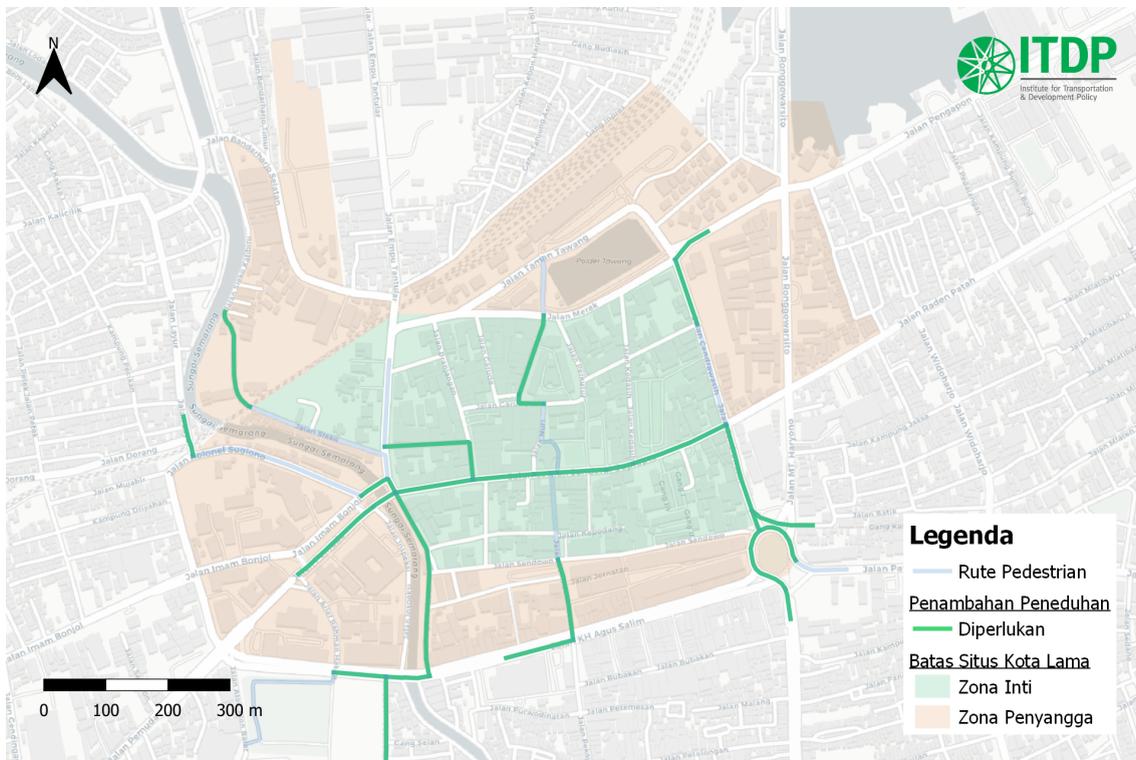


Gambar 52. Peta Ruas Jalan dengan Penambahan Penerangan (sumber: ITDP, 2023)

Beberapa ruas jalan di dalam Kawasan Kota Lama memerlukan penambahan penerangan. Hal ini dikarenakan pada malam hari, kawasan ini cenderung gelap sehingga tidak memiliki aktivitas pejalan kaki dan/atau pengguna ruang. Di lain sisi, ruang jalan yang teridentifikasi seperti di atas memiliki potensi untuk diaktivasi sehingga perlu untuk ditambahkan penerangan, utamanya untuk memperpanjang aktivitas yang dapat berlangsung hingga malam hari.

Potensi aktivasi pada ruas jalan ini dapat berupa penambahan aktivitas ekonomi seperti kios dan/atau ruang komunal yang ditujukan untuk kegiatan sosial dan terjadwal komunitas misalnya. Penerangan yang dimaksud juga tidak terbatas pada penerangan jalan dan/atau pejalan kaki namun juga termasuk penerangan dekoratif. Pada beberapa bangunan, dapat pula dilakukan aktivasi sekaligus yang berdampak pada menambah penerangan yakni dengan instalasi seni lampu dan video mapping.

5.4.4 Peneduhan



Gambar 53. Peta Ruas Jalan dengan Penambahan Peneduhan (sumber: ITDP, 2023)

Untuk mendorong kegiatan berjalan kaki yang aktif di dalam Kawasan Kota Lama Semarang, penambahan vegetasi sebagai peneduh juga perlu dilakukan. Hal ini memperhatikan kondisi cuaca Kota Semarang secara umum. Di atas, ditunjukkan peta ruas jalan di dalam Kawasan Kota Lama Semarang yang membutuhkan penambahan peneduhan. Beberapa catatan yang perlu diperhatikan dalam penambahan peneduhan yang berupa vegetasi adalah sebagai berikut:

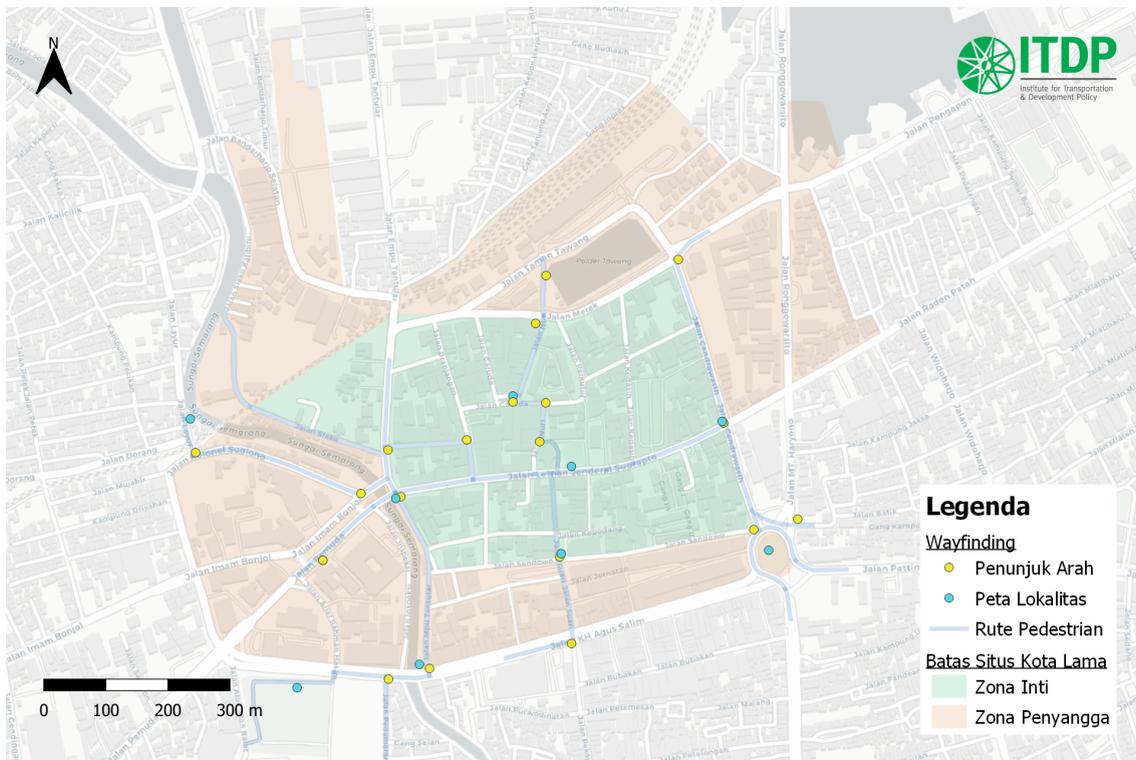
- a. jarak penanaman pohon besar 12-24 meter dengan diameter batang kurang lebih 20-30 sentimeter;
- b. jika dipasang sebagai median jalan, maka disarankan menggunakan tanaman berbunga atau perdu khas jawa, seperti gardenia, melati, asoka, atau tanaman perdu berbunga jenis lainya dengan catatan akar tanaman tidak merusak utilitas dan jarak atur tanaman minimum adalah 0,5 meter dari garis tepi jalan;
- c. tanaman sebagai peneduh adalah pohon pule, pohon asam, atau tanaman sejenis lainya;
- d. tanaman sebagai penunjuk arah adalah tanaman palem atau tanaman sejenis lainnya; dan
- e. penambahan tanaman berbunga atau perdu.

Menyesuaikan dengan Peraturan Walikota Semarang Nomor 29 tahun 2023 tentang Pedoman Pelaksanaan dalam Pengembangan, Pemeliharaan, Pemanfaatan Ruang, Infrastruktur dan Bangunan Situs Kota Lama Semarang, maka berikut adalah tabel pilihan vegetasi di setiap ruas jalan.

Tabel 12. Daftar Jenis Vegetasi di Tiap Ruas Jalan (sumber: Peraturan Walikota Semarang Nomor 29 tahun 2023)

Ruas Jalan	Jenis Vegetasi
Blok 1 (Jalan Taman Sri Gunting, Jalan Gelatik, Jalan Garuda, Jalan Branjangan, Jalan Mpu Tantular, Jalan Kepodang, Jalan Sendowo, Jalan Cendrawasih, dan Jalan Perkutut)	Tanaman peneduh
Blok 2 (Jalan Branjangan, Jalan Merak, dan Jalan Merpati)	Tanaman penunjuk arah
Blok 2 (Jalan Mpu Tantular, Jalan Kasuari)	Tanaman peneduh
Blok 2 (Jl. Branjangan)	Tanaman berbunga
Blok 3 (Jalan Merak, Jalan Cendrawasih)	Tanaman peneduh
Blok 3 (Jl. Nuri)	Tanaman penunjuk arah
Blok 3 (Jalan Garuda, Jalan Kedasih dan Jalan Cendrawasih I)	Tanaman berbunga
Blok 4 (Jalan Kepodang, Jalan Perkutut, Jalan Pinggirkali Semarang, Jalan Sendowo)	Tanaman peneduh
Blok 4 (Jl. Suari)	Tanaman peneduh dan berbunga
Blok 5 (Jl. Tawang, Pinggir Kali Semarang)	Tanaman peneduh
Blok 5 (Jl. Pemuda, depan Kantor Pos Indonesia)	Tanaman berbunga

5.4.5 Sistem Informasi dan Penunjuk Arah (*Wayfinding*)



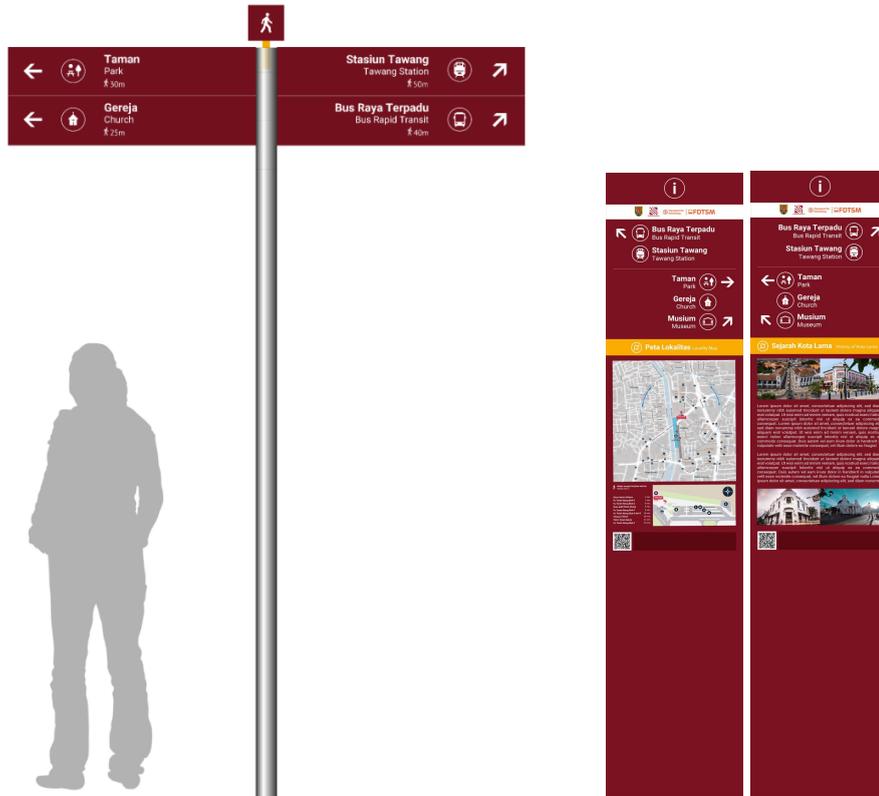
Gambar 54. Peta Titik Penempatan Penunjuk Arah dan Peta Lokalitas (sumber: ITDP, 2023)

Di dalam Kawasan Kota Lama Semarang, jenis *wayfinding* yang dapat terpasang terbagi menjadi dua jenis yakni penunjuk arah dan peta lokalitas. Rekomendasi lokasi penempatan masing-masing dari *wayfinding* tersebut dapat dilihat di peta di atas.

Peta penunjuk arah diprioritaskan ditempatkan di simpang prioritas dan diperuntukkan dalam skala baca pejalan kaki. Penempatan penunjuk arah dimaksudkan untuk mempermudah ‘kemenerusan’ perjalanan pejalan kaki baik dalam menavigasi dan/atau melakukan eksplorasi kawasan.

Sementara itu, peta lokalitas ditempatkan di titik simpang dan non-simpang yang strategis sebagai titik masuk/keluar (*boundaries*), pusat aktivitas, dan ruang lainnya yang bisa memiliki sifat ruang yang lebih luas dan/atau menjadi titik temu dan kumpul pejalan kaki. Sifatnya tidak terbatas untuk menunjukkan arah, tapi juga sebagai pemberi informasi dan orientasi ruang kawasan yang lebih lengkap. Tambahkan informasi yang sifatnya ‘promosi’ dan/atau informasi temporer juga dapat ditambahkan di sini dengan memanfaatkan teknologi tertentu.

Detail terkait desain hingga bentuk untuk masing-masing jenis *wayfinding* dapat ditentukan kemudian secara terpisah dan mendetail. *Wayfinding* dapat memiliki bentuk yang khas kawasan tertentu sehingga dapat menjadi identitas kawasan, pembeda, hingga pertanda masuk dan keluarnya seseorang dari suatu kawasan. Meski demikian, informasi yang tertera serta tingkat keterbacaan (misal termasuk di dalamnya jenis huruf hingga warna), dapat diatur sama dalam skala kota sehingga mempermudah untuk melakukan integrasi dengan layanan perkotaan lainnya.



Gambar 55. Contoh Penunjuk arah dan Papan Peta Lokalitas (sumber: dikembangkan dari panduan desain Forum Diskusi Transportasi Semarang - Transport for Semarang, 2023)

6 Penutup

Dokumen **“Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Semarang”** ini disusun oleh ITDP Indonesia tahun 2023 dan memuat rekomendasi guna mendukung pola mobilitas Kawasan Kota Lama Semarang yang lebih mengutamakan pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi publik. Guna mewujudkan hal tersebut, sebagaimana dipelajari dari contoh sukses di beberapa negara lainnya, penataan Kawasan Kota Lama yang lebih aktif dapat mendorong ketercapaian misi tersebut, hingga pada akhirnya juga berdampak positif pada lingkungan, kesehatan, hingga ekonomi. Dalam penataan Kawasan Kota Lama Semarang, setidaknya peningkatan konektivitas dapat dilakukan dengan penyesuaian arus lalu lintas kendaraan, penyesuaian rute Trans Semarang, dan perbaikan desain stasiun Trans Semarang untuk lebih dapat terjangkau dari ragam rute dan kemudahan untuk akses oleh ragam abilitas.

Peningkatan aksesibilitas kawasan dapat dilakukan dengan memberikan prioritas bagi pejalan kaki di dalam kawasan. Pemberian prioritas pejalan kaki termasuk di antaranya adalah dengan penyesuaian lalu lintas kendaraan di dalam kawasan, penyesuaian desain simpang terintegrasi layanan transportasi publik, dan penambahan fasilitas pendukung pejalan kaki.