PEMBAHASAN



4.1. Umum

Bab ini akan membahas data yang telah diperoleh dari berbagai instansi dengan cara survey secara langsung dan informasi dari para nara sumber di lapangan. Pembahasan ini akan mangkaitkan antara letak kawasan industri dengan dan rute angkutan barang.

4.2. Lokasi Kawasan Indutri

Pola penggunaan lahan pada dasarnya merupakan cermin dari interaksi antara perkembangan demografi dan kegiatan ekonomi. Secara historis perkembangan ruang Kota Semarang lebih banyak terjadi di "Kota Bawah" yang bermofologi landai dan pada awalnya merupakan pusat permukiman (human settlement). Sejalan dengan perkembangan dan tingkat urbanisasi, terjadi perkembangan pemanfaatan ruang kota ke "Kota Atas".

Perkembangan selanjutnya dengan peningkatan kegiatan ekonomi, penduduk dan pendapatan masayarakat Kota Semarang muncul penggunaan lahan yang bercampur baur antara fungsi permukiman dan komersial. Kawasan komersial salah satu contohnya adalah kawasan industri yang lokasinya telah disesuaikan dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) kota Semarang untuk Tahun 2000-2010.

Kawasan industri yang ada di Kota Semarang adalah di Kawasan Industri Terboyo dan LIK Bugangan (BWK IV), Tanjung Emas *Export Processing Zone* (BWK III), KI Candi, Kawasan Industri Tugu Tjokrohandoko, Kawasan Industri Tugu Wijaya Kusuma (BWK X), TI BSB (BWK IX).

A. KI Terboyo dan LIK Bugangan Baru

Berdasarkan rencana pengembangan Kota semarang, Kawasan industri pada KI Terboyo dan LIK Bugangan Baru merupakan kawasan industri Genuk atau BWK IV yang dipersiapkan terutama untuk industri baru yang berskala menengah, ringan atau kecil, atau bagi industri-industri lama yang lokasinya tidak sesuai dengan rencana peruntukan tanah.

Pertimbangan kawasan ini terus dapat dikembangkan karena didukung letaknya dekatan dengan jalan utama Semarang-Demak, berdekatan dengan pelabuhan laut, pusat pergudangan dan pusat perdagangan dan dekat dengan wilayah tenaga kerja (Kecamatan Genuk dan Kecamatan Sayung).

B. Tanjung Emas Export Processing Zone

Kawasan Industri Tanjung Emas Exsport Processing Zone merupakan kawasan industri pada BWK III (Semarang Utara) yang direncanakan sebagai Kawasan Industrial Estate (Bonded Zona Industry) beserta pergudangan yang sangat dekat dengan pelabuhan peti kemas untuk ekspor dan impor.

C. KI Candi, KI Tugu Tjokrohandoko, KI Tugu Wijaya Kusuma

Kawasan Industri ini merupakan kawasan industri pada BWK X (Ngaliyan dan Tugu) yang direncakan sebagai Kawasan Industrial Estate dalam jangka panjang yakni ± 10 tahun (Pemerintah Kota Semarang, 2004). Penetapan kawasan ini sebagai Kawasan Industrial Estate didukung oleh kedekatannya dengan wilayah tenaga kerja dan areal promosi (PRPP), selain itu kondisi tanahnya lebih matang dari BWK IV dan memungkinkan terbangunnya pelabuhan industri.

Kondisi ini ditunjang dengan dekatnya lokasi kawasan industri dengan jalan utama Jl. Semarang-Kendal, simpul-simpul transportasi seperti Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, dan Stasiun Tawang dan Stasiun Poncol yang dapat membantu dalam meningkatkan aksesibilitas distribusi barang.

Laperan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kuta Semarang

D. Taman Industri Bukit Semarang Baru (TI BSB)

Kawasan industri ini merupakan kawasan industri pada BWK IX (Mijen) yang direncanakan sebagai satu kesatuan dengan pengembangan Kota Baru Bukit Semarang Baru (BSB). Jenis industri yang akan dikembangkan di kawasan ini adalah industri nonpolutif (rendah polusi baik polusi udara, polusi air, maupun polusi tanah) dan merupakan industri berteknologi tinggi.

Melihat beberapa deskripsi dari lokasi kawasan industri di atas, telah dijelaskan bahwa hampir semua kawasan industri merupakan kawasan yang sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang. Selain itu, kawasan industri tersebut merupakan kawasan yang telah direncanakan pengembangannya oleh Pemerintah Kota Semarang. Kawasan pengembangan Kota Semarang yaitu pada Kecamatan Tugu, Kecamatan Mijen, Kecamatan Gunung pati, Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Tembalang, Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Genuk.



Gambar 4.1. Pengembagangan Kota Semarang Sumber: RTRW, 2004

Melihat potensi ini diharapkan kawasan industri juga dapat berkembang seiring dengan pengembangan lokasi tersebut. Perkembangan kawasan industri dapat didukung dengan penyediaan infrastruktur yang memadai, peningkatan aksesibilitas angkutan barang ke lokasi tujuan, dan pembangunan yang saling mendukung di kawasan industri misalnya pembangunan kawasan perdagangan dan perekonomian yang dekat dengan kawasan industri. Hal ini akan meningkatkan efisiensi dan efektivitas distribusi angkutan barang.

4.3. Analisis transportasi

Analisa mengenai transportasi pada kawasan industri di Kota Semarang adalah untuk mengidentifikasikan rute angkutan barang kawasan industri di Kota Semarang. Selain itu analisis transportasi ini juga untuk mengetahui pola pergerakan angkutan barang kawasan industri terhadap Kota Semarang.

4.3.1. Rute angkutan barang

Dari data yang diperoleh dari beberapa nara sumber di lapangan diketahui rute angkutan barang kawasan industri di Kota Semarang. Rute angkutan barang masingmasing kawasan industri di kota semarang dijelaskan sebagai berikut.

A. KI Terboyo

Dari informasi nara sumber yaitu sopir dari perusahaan di KI Terboyo diperoleh lokasi tujuan angkutan barang menuju ke daerah industri di Banyumanik, pusat perdagangan di kompleks Pasar Johar, Jl. MT Haryono, dan Jl. Brigjen Sudiarto.

Pergerakan angkutan barang menuju ke tujuannya melalui jaringan jalan disebut dengan rute angkutan barang. Pola angkutan barang pada KI Terboyo menyebar menuju ke berbagai tujuan dan tidak hanya terpusat pada satu lokasi tujuan saja. Hal ini dapat terjadi karena KI Terboyo lokasinya yang dekat dengan jalan utama Jl. Raya Kaligawe yang dapat mengakses ke tempat-tempat pusat perdagangan dan perekonomian, misalnya pada Jl. Woltermonginsidi untuk mengakses Jl. Brigjen

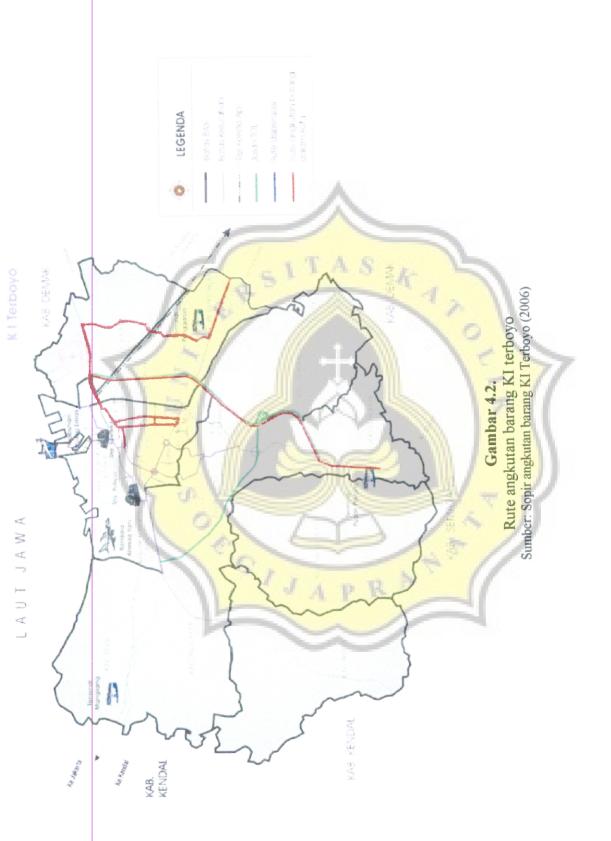
Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarang Sudiarto, Jl. Raden Patah untuk mengaskes ke pusat perdagangan Komplek Pasar Johar dan Jl. MT Haryono, Jl. Tol untuk menunjang ke arah Selatan seperti Banyumanik dan Pedurungan, dan Jl. Arteri Utara yang dapat mengakses Jl. Semarang-Kendal Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 4.2.**

Jalan Raya Kaligawe merupakan jalan utama bagi KI Terboyo. Berdasarkan data yang diperoleh dari Balitbang (2005), arus lalu lintas di perbatasan Semarang-Demak yang melintas di sepanjang Jl. Kaligawe memiliki tingkat pelayanan D, yang berarti arus lalu lintas di jalan tersebut tidak stabil, kecepatan yang ditoleransi bisa dipertahankan, hampir sangat dipengaruhi oleh perubahan pada kondisi lalu lintas, dan kecepatan arus lalu lintas antara 65-80 kilometer per jam.

Jumlah angkutan barang yang melintas baik itu masuk dan keluar Kota Semarang di perbatasan Semarang-Demak adalah 9.429 armada selama satu hari. Dari jumlah tersebut 150 armada yang melintas merupakan angkutan barang dari KI Terboyo, atau 1,6 persen dari banyaknya angkutan barang yang melintas di perbatasan Semarang-Demak.

Aktivitas angkutan barang paling tinggi terjadi pada hari Rabu dan Kamis, terutama untuk rute luar kota. Jumlah angkutan barang dari KI Terboyo terhadap jumlah angkutan barang yang melintas di perbatasan Semarang-Demak adalah 1,6 persen. Jumlah angkutan barang tersebut menunjukkan bahwa angkutan barang di KI Terboyo tidak memiliki pengaruh yang besar terhadap lalu lintas yang melintas di perbatasan Semarang-Demak. Jumlah angkutan barang lain yang melintas bisa saja dari industri lain, angkutan barang dari luar kota yang menuju Kota Semarang. Bahkan bisa saja angkutan barang yang hanya melewati Kota Semarang melintasi perbatasan Semarang-Demak. Hal ini mengingat perbatasan Semarang-Demak yang melalui Jl. Raya Kaligawe yang merupakan jalan pantai utara (pantura) yang menghubungkan Jawa Timur dengan Jawa Barat atau sebaliknya.

Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarano



LAPA AN TESKI POLA PEGERAKAN ANGKULIN BATANG KAWASAN WALELIN AL KATA SENARANG

Selain Jalan Raya Kaligawe yang dapat mengakses jaringan jalan ke dalam kota, lokasi KI Terboyo didukung dekat dan mudahnya mengakses simpul transportasi yang lain seperti Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, Stasiun Tawang dan Stasiun Poncol dalam mendistribusikan barangnya baik keluar kota dan ke luar negeri.

B. LIK Bugangan Baru

Rute angkutan barang yang diperoleh dari informasi nara sumber para sopir angkutan barang di LIK Bugangan Baru adalah Jl. Imam Bonjol, Jl. MT. Haryono, Jl. Brigjen Sudiarto, dan beberapa lokasi di Kota Semarang karena merupakan jasa paket barang.

Pola angkutan barang pada LIK Bugangan Baru juga menyebar menuju ke berbagai lokasi tujuan dan tidak hanya terpusat pada satu lokasi tujuan saja. Hal ini disebabkan LIK Bugangan Baru selain merupakan gudang, industri juga merupakan jasa pengiriman paket barang.

Lokasinya LIK Bugangan Baru dekat dengan jalan utama Jl. Raya Kaligawe yang dapat mengakses ke tempat-tempat pusat perdagangan dan perekonomian, misalnya pada Jl. Tol untuk mengakses Jl. Brigjen Sudiarto dan Daerah Banyumanik, Jl. Raden Patah untuk mengaskes ke Jl. Imam Bonjol, dan Jl. Arteri Utara yang dapat mengakses Jl. Semarang-Kendal. Selain itu masih banyak jaringan jalan lain yang dapat digunakan sebagai rute angkutan barang menuju tujuannya. Beberapa rute angkutan barang di LIK Bugangan Baru dijelaskan pada Gambar 4.3.

Jalan Raya Kaligawe juga merupakan jalan utama bagi LIK Bugangan Baru, karena lokasinya juga berdekatan dengan KI Terboyo. Berdasarkan data yang diperoleh dari Balitbang (2005), arus lalu lintas di perbatasan Semarang-Demak memiliki tingkat pelayanan D, yang berarti arus lalu lintas di jalan tersebut tidak stabil, kecepatan yang ditoleransi bisa dipertahankan, hampir sangat dipengaruhi oleh perubahan pada kondisi lalu lintas, dan kecepatan arus lalu lintas antara 65-80 kilometer per jam.

Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarang

Laporan Tesks Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Indostra di Kata Senarang

Jumlah angkutan barang yang melintas baik itu masuk dan keluar Kota Semarang di perbatasan Semarang-Demak adalah 9.429 armada selama satu hari. Dari jumlah tersebut 200 armada yang melintas merupakan angkutan barang dari LIK Bugangan Baru, atau 2,1 persen dari banyaknya angkutan barang yang melintas.

Aktivitas angkutan barang paling tinggi di LIK Bugangan Baru biasanya terjadi pada hari Rabu hingga Jumat, karena banyaknya angkutan barang yang ke luar kota. Jumlah angkutan barang dari LIK Bugangan Baru terhadap jumlah angkutan barang yang melintas di perbatasan Semarang-Demak adalah 2,1 persen, jumlah angkutan barang tersebut menunjukkan bahwa angkutan barang di LIK Terboyo tidak memiliki pengaruh yang besar terhadap lalu lintas yang melintas di perbatasan Semarang-Demak. Jumlah angkutan barang lain yang melintas bisa saja dari industri lain, angkutan barang dari luar kota yang menuju Kota Semarang. Bahkan bisa saja angkutan barang yang hanya melewati Kota Semarang melintasi perbatasan Semarang-Demak. Hal ini dilandasi mengingat perbatasan Semarang-Demak yang melalui Jl. Raya Kaligawe yang merupakan jalan pantai utara (pantura) yang menghubungkan Jawa Timur dengan Jawa Barat atau sebaliknya.

Selain ditunjang jalan utama Jl. Kaligawe dan jaringan jalan yang dapat mengakses ke berbagi tempat, LIK Bugangan Baru juga mudah mengakses ke beberapa simpul transportasi dalam menunjang distribusi barangnya keluar kota atau ke luar negeri. Simpul transportasi tersebut antara lain Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, Stasiun KA Tawang dan Stasiun KA Poncol.

C. Tanjung Emas Eksport Processing Zone

Kawasan Industri Tanjung Emas *Eksport Processing Zone* ini tidak memiliki rute angkutan barang dalam kota, sebatas rute dalam kawasan pelabuhan saja. Hal ini disebabkan, karena setelah komoditi dari kawasan industri diolah di kawasan ini langsung dikirim kembali menuju luar negeri melalui pelabuhan barang atau peti

Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Keta Semarang Program Magister Lingkungan dan Perkotaan (PMLP) Unika Soegijapranata

kemas di Pelabuhan Tanjung Emas. Negara-negara tujuan dari kawasan ini antara lain USA, Perancis, Hongkong, Korea, Jepang dan Taiwan.

Tanjung Emas *Eksport Processing Zone* merupakan kawasan yang cukup strategis, karena selain lokasinya yang ada dalam satu kawasan dengan pelabuhan peti kemas juga pola pergerakan yang linier atau hanya menuju pelabuhan peti kemas dalam satu kawasan di Pelabuhan Tanjung Emas. Untuk lebih jelasnya distribusi barang pada Tanjung Emas *Eksport Processing Zone* dapat dilihat pada **Gambar 4.4.**

D. KI Candi

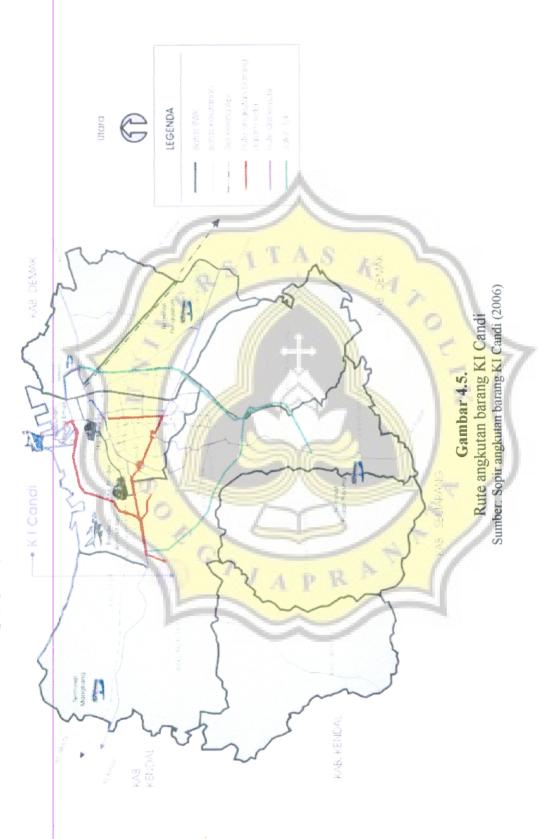
Rute angkutan barang yang diperoleh dari informasi nara sumber para sopir angkutan barang di KI Candi adalah Jl. Simongan, Jl. MT. Haryono dan Pelabuhan Tanjung Emas karena komoditi barangnya di kirim keluar negeri.

Pola angkutan barang pada KI Candi juga menyebar menuju ke berbagai lokasi tujuan dan tidak hanya terpusat pada satu lokasi tujuan saja. Hal ini disebabkan karena KI Candi yang sebagian besar sebagai gudang juga sebagai industri pengolahan yang komoditinya didistribusikan kembali ke berbagi lokasi tujuan.

Lokasinya KI Candi berjarak 500 meter dari jalan utama JI. Semarang-Kendal yang sering disebut sebagi jalur pantai utara (pantura). Jalan ini dapat menghubungkan KI Candi untuk mengakses jaringan jalan lainnya, baik ke tempat-tempat pusat perdagangan dan perekonomian, misalnya JI. Siliwangi untuk ke JI. MT. Haryono, dan JI. Pamularsih menuju ke JI. Simongan, dan menghubungkan ke JI. Siliwangi untuk jalan arteri utara menuju ke pelabuhan. Selain itu masih banyak jaringan jalan lain yang dapat digunakan sebagai rute angkutan barang menuju lokasi tujuannya. Beberapa rute angkutan barang di KI Candi dijelaskan pada Gambar 4.5. berikut ini.

Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarang

Laporan Teski Pola Pergerakan Angkatan Bonang Kasassan Industri di Kota Semanag



Lupa an Tesks Pola Pe gerakan Angkuten Barang Kawasan Indostra A Kata Semarang

Jalan Raya Semarang-Kendal juga merupakan jalan utama bagi KI Candi yang dapat menghubungkan ke jaringan jalan lainnya dan akses menuju ke luar kota. Berdasarkan data yang diperoleh dari Balitbang (2005), arus lalu lintas di perbatasan Semarang-Kendal memiliki tingkat pelayanan C. Nilai tersebut berarti pelayanan ruas jalan tersebut memiliki arus stabil, kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, dengan kecepatan operasi antara 80-90 kilometer per jam.

Jumlah angkutan barang yang melintas baik itu masuk dan keluar Kota Semarang di perbatasan Semarang-Kendal adalah 8.008 armada selama satu hari. Dari jumlah tersebut 250 armada yang melintas merupakan angkutan barang dari KI Candi, atau 3,1 persen dari 8.008 angkutan barang yang melintas.

Aktivitas angkutan barang paling tinggi di KI Candi biasanya terjadi pada hari Rabu, hal ini disebabkan karena banyaknya angkutan barang yang ke menuju ke luar kota. Jumlah angkutan barang dari KI Candi terhadap jumlah angkutan barang yang melintas di perbatasan Semarang-Demak adalah 3,1 persen, jumlah angkutan barang tersebut menunjukkan bahwa angkutan barang di KI Candi tidak memiliki pengaruh yang besar terhadap lalu lintas yang melintas di perbatasan Semarang-Kendal. Jumlah angkutan barang lain yang melintas bisa saja dari industri lain, angkutan barang dari luar kota yang menuju Kota Semarang. Bahkan bisa saja angkutan barang yang hanya melewati Kota Semarang melintasi perbatasan Semarang-Kendal. Hal ini mengingat perbatasan Semarang-Kendal yang melalui JI. Raya Semarang-Kendal yang merupakan jalan pantai utara (pantura) atau jalan utama yang menghubungkan Jawa Timur dengan Jawa Barat atau sebaliknya.

Selain ditunjang jalan utama Jl. Semarang-Kendal dan jaringan jalan yang dapat mengakses ke berbagi tempat, KI Candi juga mudah mengakses ke beberapa simpul transportasi dalam menunjang distribusi barangnya ke luar kota atau ke luar negeri. Simpul transportasi tersebut antara lain Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, Stasiun KA Tawang dan Stasiun KA Poncol.

Laperan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarang

E. KI Tugu Tjokrohandoko

Rute angkutan barang di KI Tugu Tjokrohandoko adalah menuju ke Jl. MT. Haryono, Jl. Semarang-Boja dan ke daerah Kaligawe. Hal ini disebabkan karena distribusi angkutan barang menuju ke pusat perdagangan dan supermarket di daerah permukiman penduduk.

Pola angkutan barang pada KI Tugu Tjokrohandoko juga menyebar menuju ke berbagai lokasi tujuan dan tidak hanya terpusat pada satu lokasi tujuan saja. Hal ini disebabkan karena KI Tugu Tjokrohandoko yang sebagian besar sebagai gudang makanan, gas elpiji juga sebagai industri pengolahan yang komoditinya didistribusikan kembali ke berbagi lokasi tujuan.

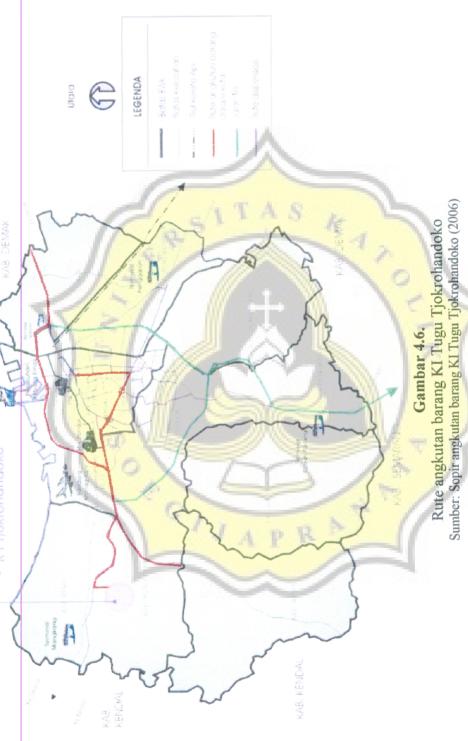
Letak KI Tugu Tjokrohandoko berjarak 800 meter dari jalan utama Jl. Semarang-Kendal yang sering disebut sebagi jalur pantai utara (pantura). Jalan ini dapat menghubungkan KI Tugu Tjokrohandoko untuk mengakses jaringan jalan lainnya, baik ke tempat-tempat pusat perdagangan dan perekonomian, misalnya Jl. MT. Haryono melalui Jl. Siliwangi menuju ke dalam kota, jalan arteri utara menuju ke Jl. Kaligawe dan ke kawasan permukiman Jl. Semarang-Boja. Selain itu masih banyak jaringan jalan lain yang dapat digunakan sebagai rute angkutan barang menuju lokasi tujuannya. Beberapa rute angkutan barang di KI Tugu Tjokrohandoko dijelaskan pada Gambar 4.6.

Menurut nara sumber penarik retribusi di KI Tugu Tjokrohandoko, jumlah angkutan barang yang masuk ke dalam KI Tugu Tjokrohandoko ada 200 armada setiap hari. Aktivitas paling tinggi terjadi pada hari Rabu hingga Jumat, terutama untuk rute luar kota. Untuk rute dalam kota tergantung dari pemesanan. Jumlah lalu lintas angkutan barang yang masuk dan keluar Kota Semarang dari pintu gerbang utama Semarang-Kendal sejumlah 8008 armada selama satu hari. Dari jumlah tersebut 200 armada yang melintas merupakan angkutan barang dari KI Candi, atau 2,5 persen dari 8008 angkutan barang yang melintas.

Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarano



LAUTJAWA



KAWASAM WALSTY AL KOTA SOWAMAN Pola Poigenokon Angkutan Borong

Jumlah angkutan barang dari KI Tugu Tjokrohandoko terhadap jumlah angkutan barang yang melintas di perbatasan Semarang-Kendal adalah 2,5 persen, jumlah angkutan barang tersebut menunjukkan angkutan barang di KI Tugu Tjokrohandoko tidak memiliki pengaruh yang besar terhadap lalu lintas yang melintas di perbatasan Semarang-Kendal. Jumlah angkutan barang lain yang melintas bisa saja dari industri lain, angkutan barang dari luar kota yang menuju Kota Semarang. Bisa saja angkutan barang yang hanya melewati Kota Semarang melintasi perbatasan Semarang-Kendal. Hal ini disebabkan perbatasan Semarang-Kendal yang melalui Jl. Raya Semarang-Kendal yang merupakan jalan pantai utara (pantura) yang menghubungkan Jawa Timur dengan Jawa Barat atau sebaliknya.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Balitbang (2005), arus lalu lintas di perbatasan Semarang-Kendal memiliki tingkat pelayanan C. Nilai tingkat pelayanan itu berarti pelayanan ruas jalan tersebut memiliki arus stabil, kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, dengan kecepatan operasi antara 80-90 kilometer per jam.

Selain ditunjang jalan utama Jl. Semarang-Kendal dan jaringan jalan yang dapat mengakses ke berbagi tempat, KI Tugu Tjokrohandoko juga mudah mengakses ke beberapa simpul transportasi dalam menunjang distribusi barangnya keluar kota atau ke luar negeri. Simpul transportasi tersebut antara lain Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, Stasiun KA Tawang dan Stasiun KA Poncol.

F. TI Bukit Semarang Baru

Rute angkutan barang yang diperoleh dari informasi nara sumber beberapa sopir angkutan barang di TI Bukit Semarang Baru adalah Jl. Semarang-Kendal dan Jl. Karangayu. Hal ini disebabkan kawasan ini merupakan gudang mebel dan industri pengolahan.

Menurut informasi nara sumber penarik retribusi pada TI BSB, jumlah angkutan barang yang masuk dan keluar dalam satu hari adalah empat armada. Hal ini

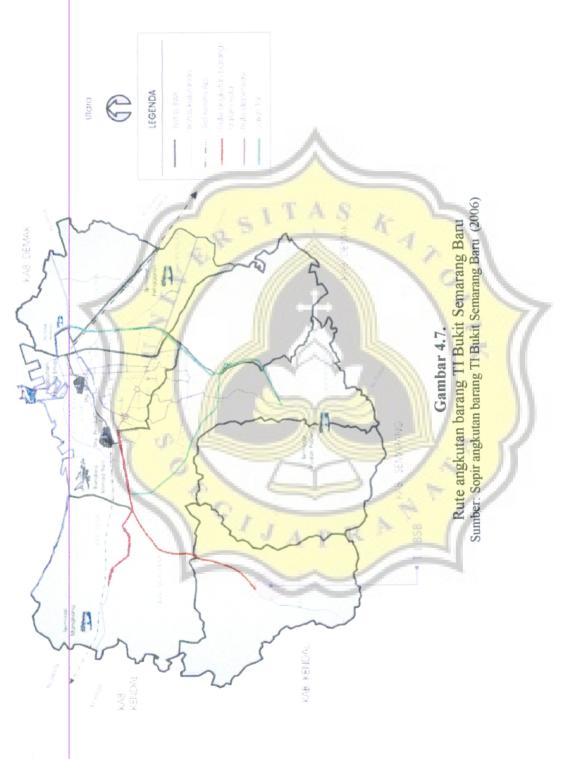
Laporan Tesis Pola Pengerakan Angkutan Baring Kawasan Industri di Kota Semarano disebabkan masih sedikitnya jumlah perusahaan atau industri yang ada di kawasan tersebut. Jumlah angkutan barang ini bisa meningkat hingga enam armada saat hari Kamis dan Jumat, dikarenakan banyak angkutan barang dari luar kota masuk atau keluar dari kawasan ini. Meskipun demikian, pola angkutan barang pada TI BSB juga menyebar menuju ke berbagai lokasi tujuan dan tidak hanya terpusat pada satu lokasi tujuan saja. Industri di TI BSB tidak begitu banyak, namun industri yang ada masih tetap melakukan aktivitas distribusi. Aktivitas distribusi angkutan barang dari data yang diperoleh dapat dilihat pada Gambar 4.7. berikut

TI BSB letaknya bisa diakses melalui jalan Semarang-Boja delapan kilometer dari jalan utama Semarang-Kendal. Jumlah angkutan barang yang masuk ke dalam TI BSB ada empat armada setiap hari. Sedangkan jumlah lalu lintas angkutan barang yang masuk dan ke luar Kota Semarang dari pintu gerbang utama Semarang-Kendal sejumlah 8.008 armada selama satu hari. Dari jumlah tersebut empat armada yang melintas merupakan angkutan barang dari KI Candi, atau 0,05 persen dari 8.008 angkutan barang yang melintas. Dengan demikian, angkutan barang di TI BSB tidak berpengaruh besar terhadap lalu lintas pada ruas jalan Semarang-Kendal.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Balitbang (2005), arus lalu lintas di perbatasan Semarang-Kendal memiliki tingkat pelayanan C. Artinya yaitu pelayanan ruas jalan tersebut memiliki arus stabil, kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, dengan kecepatan operasi antara 80-90 kilometer per jam.

Selain ditunjang jalan utama Jl. Semarang-Kendal dan jaringan jalan yang dapat mengakses ke berbagi tempat, TI BSB juga mudah mengakses ke beberapa simpul transportasi dalam menunjang distribusi barangnya keluar kota atau ke luar negeri. Simpul transportasi tersebut antara lain Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, Stasiun KA Tawang dan Stasiun KA Poncol. Selain itu, jaringan jalan yang memadai juga merupakan faktor yang sangat penting, saat ini jalan Semarang-Boja sedang dalam tahap pelebaran dan peningkatan kualitas jalan.

Laperan Tesis Pola Pergelakan Angkutan Barung Kawasan Industri di Kota Semarang



Lapa an Teski Pola Pelgerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kata Senarang

G. KI Tugu Wijayakusuma

Rute angkutan barang yang diperoleh dari informasi nara sumber beberapa sopir angkutan barang di TI Tugu Wijayakusuma adalah menuju ke Pelabuhan Tanjung Emas dan supermarket di Pengapon. Hal ini disebabkan karena kawasan ini merupakan gudang makanan, industri pengolahan dan perakitan.

Menurut informasi nara sumber penarik retribusi pada KI Tugu Wijayakusuma, jumlah angkutan barang yang masuk dan keluar dalam satu hari adalah 100 armada. Jumlah angkutan barang ini biasanya paling ramai juga pada waktu hari Rabu hingga Jumat, dikarenakan banyak angkutan barang dari luar kota masuk atau keluar dari kawasan ini. Meskipun demikian, pola angkutan barang pada KI Tugu Wiajayakusuma juga menyebar menuju ke berbagai lokasi tujuan dan tidak hanya terpusat pada satu lokasi tujuan saja.

Jumlah angkutan barang dari KI Tugu Wijaya Kusuma terhadap jumlah angkutan barang yang melintas di perbatasan Semarang-Kendal adalah 1,2 persen, jumlah angkutan barang tersebut menunjukkan bahwa angkutan barang di KI Tugu Wijayakusuma tidak memiliki pengaruh yang besar terhadap lalu lintas yang melintas di perbatasan Semarang-Kendal. Jumlah angkutan barang lain yang melintas bisa saja dari industri lain, angkutan barang dari luar kota yang menuju Kota Semarang. Dapat pula angkutan barang yang hanya melewati Kota Semarang melintasi perbatasan Semarang-Kendal. Hal ini dilandasi mengingat perbatasan Semarang-Kendal yang melalui Jl. Raya Semarang-Kendal yang merupakan jalan pantai utara (pantura) yang menghubungkan Jawa Timur dengan Jawa Barat atau sebaliknya.

Untuk lebih jelasnya tentang rute angkutan barang pada KI Tugu Wijayakusuma dijelaskan pada Gambar 4.8 berikut ini.

Laporan tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kuta Semarang

LAUT JAWA

Laporan Tesks Poka Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industra di Kota Senanng

Program Magister Lingkungan dan Perkotaan (PMIP) Unika Soegijapranata

Berdasarkan data yang diperoleh dari Balitbang (2005), arus lalu lintas di perbatasan Semarang-Kendal memiliki tingkat pelayanan C. Artinya yaitu pelayanan ruas jalan tersebut memiliki arus stabil, kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, dengan kecepatan operasi antara 80-90 kilometer per jam.

Beberapa fasilitas yang ada pada KI Tugu Wijayakusuma adalah aksesnya yang dekat dengan jalan utama Semarang-Kendal, jalan tol, jalan arteri, dan dapat mengakses ke dalam kota untuk angkutan barang yang berupa bok. Selain itu simpul transportasi berupa Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Ahmad Yani, dan Stasiun KA Tawang dan Stasiun KA Poncol yang mudah diakses untuk mendistribusikan barangnya ke luar kota atau ke luar negeri.

Dari analisis transportasi masing-masing kawasan industri diatas diketahui bahwa rute angkutan barang ada bermacam-macam. Ini disebabkan karena perbedaan lokasi kawasan industri dan komiditi yang didistribusikan. Oleh karena itu, pola pergerakan angkutan barang di Kota Semarang merupakan pola angkutan barang yang menyebar ke berbagai lokasi tujuan distribusi di Kota Semarang.

4.3.2. Rute dispensasi dalam mendukung rute angkutan barang

Rute dispensasi yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Semarang bertujuan untuk memudahkan aksesibiltas angkutan barang dalam mendistribusikan barangnya. Rute angkutan barang tersebut melintasi lebih kurang 198 ruas jalan dengan total panjang 237,13 kilometer.

Melihat pola pergerakan angkutan barang yang menyebar ke berbagai tempat di dalam Kota Semarang. Rute dispensasi sangat membantu angkutan barang untuk dapat mengakses ke tempat tujuannya. Selain untuk memberikan kemudahan angkutan barang mencapai tujuan, rute dispensasi ini juga berfungsi untuk pemerintah dalam membatasi masuknya angkutan barang ke dalam kota bila tidak memiliki ijin surat ini.

Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarang

Hasil dari wawancara terhadap beberapa nara sumber sopir di kawasan industri, mereka menyatakan tidak semua sopir memiliki surat dispensasi. Surat dispensasi yang berlaku satu hari harus diproses lagi untuk hari berikutnya untuk memperpanjangnya. Kecuali pemesanan selama satu bulan. Hal ini memberatkan sopir, karena kondisi distribusi angkutan barang yang saat ini tidak menentu.

Dari hasil pengamatan di lapangan, banyak rute dispensasi yang kurang sesuai, karena rute ini masuk ke dalam jalan-jalan permukiman penduduk misalnya di Jl. Tengger, Komplek perumnas Banyumanik dan komplek perumahan Tanah Emas. Sedangkan rute dispensasi tidak terbatas pada jenis angkutan barang baik itu kendaraan kecil (bok atau pick up), truk 2 as, truk 3 as, dan truk trailler.

Rute angkutan barang merupakan rute dispensasi bagi jaringan jalan di dalam kota. Oleh karena itu, sebagian besar angkutan barang kawasan industri yang tujuan distribusinya kedalam kota melintasi rute tersebut. Meskipun pada kenyataanya tidak semua rute dispensasi akan dilalui oleh angkutan barang. Untuk lebih jelasnya rute dispensasi tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.9. berikut ini.



Laporan Tesis Pola Pergerakan Angkutan Barang Kawasan Industri di Kota Semarang

AWAL

LAUT

Lapon an 1986. Pola Po gerakan An Okutsa Banang Kawania indostri di Kota Sen arang