

BAB III

TINJAUAN LOKASI

3.1 Tinjauan Umum

Pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia, khususnya di koridor utama Pulau Jawa, telah memasuki fase di mana integrasi fisik dan sistemik menjadi prasyarat mutlak bagi efisiensi pergerakan manusia dan barang. Kota Semarang, sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah, memegang peranan vital sebagai titik temu jalur perhubungan nasional yang menghubungkan koridor barat menuju Jakarta, koridor timur menuju Surabaya, serta jalur selatan menuju Yogyakarta dan Surakarta. Dalam konstelasi geografis ini, Kecamatan Banyumanik muncul sebagai fragmen spasial yang memiliki nilai strategis paling tinggi bagi mobilitas regional. Terletak di bagian selatan kota, kawasan ini sering dijuluki sebagai "Kota Atas", berfungsi sebagai pintu gerbang utama bagi arus komuter dari wilayah satelit seperti Kabupaten Semarang, Salatiga, dan Boyolali.

Krisis mobilitas yang terjadi di lokasi ini dipicu oleh pertumbuhan kendaraan pribadi yang sangat dominan, di mana data menunjukkan bahwa 77% beban lalu lintas berasal dari mobil dan motor pribadi, sementara moda angkutan umum hanya menyerap sekitar 19% dari total pergerakan. Kondisi ini semakin diperparah oleh fenomena "Terminal Bayangan" Sukun yang berlokasi tepat di bibir jalan arteri dekat pintu tol. Terminal bayangan ini merupakan manifestasi dari kegagalan terminal resmi dalam memberikan aksesibilitas yang kompetitif, menciptakan sebuah ekosistem ekonomi informal yang terorganisir namun membawa dampak destruktif terhadap kelancaran lalu lintas. Perancangan Subterranean Intermodal Hub di lokasi ini merupakan jawaban transformatif untuk mengurai tumpukan kendaraan melalui strategi dekopling vertikal, mengalihkan operasional transit bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) ke level bawah tanah guna memulihkan performa jalan arteri primer.

3.2 Tinjauan Kota Semarang

Kota Semarang berdiri sebagai pusat administrasi, ekonomi, dan budaya yang terus mengalami evolusi spasial yang signifikan. Sebagai kota metropolitan, Semarang menghadapi tantangan unik akibat karakteristik geografisnya yang terbagi menjadi "Kota Bawah" dan "Kota Atas". Penurunan muka tanah (land subsidence) dan ancaman banjir rob di wilayah utara telah mendorong pergeseran beban aktivitas ke arah selatan.

Berdasarkan data terkini dari Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2023 tercatat sebanyak 1.659.975 jiwa, mengalami peningkatan yang stabil dari tahun-tahun sebelumnya. Kepadatan penduduk ini terkonsentrasi di pusat-pusat aktivitas yang memicu bangkitan lalu lintas yang besar pada jam-jam sibuk, dengan rata-rata tingkat kemacetan yang menempatkan Semarang di peringkat global yang memerlukan penanganan serius. Pemerintah Kota Semarang telah merespons kondisi ini melalui dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2025-2029 yang menetapkan visi menuju kota hijau dan modern. Salah satu prioritas utama dalam periode ini adalah percepatan infrastruktur strategi yang mencakup peningkatan aksesibilitas dan konektivitas wilayah melalui sistem transportasi massal yang inklusif.

dinamis. Berdasarkan data "Kecamatan Banyumanik Dalam Angka 2024", total penduduk di wilayah ini mencapai 145.370 jiwa. Komposisi penduduk didominasi oleh kelompok usia produktif, yang mencerminkan besarnya potensi tenaga kerja dan pergerakan harian di wilayah ini. Sektor pendidikan memegang peranan kunci dalam membentuk profil sosial masyarakat, di mana terdapat 26.135 orang yang berstatus sebagai pelajar dan mahasiswa. Angka ini memberikan indikasi kuat mengenai tingginya kebutuhan akan moda transportasi umum yang efisien untuk mendukung aktivitas akademik dan non-akademik di sekitar kawasan universitas.

Kelurahan	Luas Wilayah (Ha)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (Jiwa/Ha)
Pudakpayung	392,93	24.235	61,68
Gedawang	235,88	10.345	43,86
Jabungan	117,94	4.567	38,72
Banyumanik	235,88	12.876	54,59
Srondol Wetan	226,48	21.216	93,68
Srondol Kulon	232,75	11.567	49,70
Sumurboto	84,54	7.894	93,38
Ngesrep	235,88	14.487	61,42
Tinjomoyo	200,00	8.765	43,83
Pedalangan	235,88	15.432	65,42
Padangsari	150,00	14.234	94,89

Tabel 3.1 distribusi penduduk dan luas wilayah Kecamatan Banyumanik

Kondisi infrastruktur di Banyumanik menunjukkan tingkat kemantapan yang cukup baik pada jaringan jalan lingkungan dan arteri, namun kapasitasnya seringkali tidak sebanding dengan volume kendaraan yang terus bertambah. Penggunaan lahan di kecamatan ini mayoritas adalah untuk pekarangan dan perumahan (68,71%), disusul oleh tegal/kebun (21,61%) yang kini mulai banyak terkonversi menjadi bangunan komersial. Fenomena urban sprawl di Banyumanik menyebabkan struktur ruang menjadi tidak kompak, di mana pusat-pusat aktivitas pelayanan publik belum terintegrasi dengan baik, sehingga jarak pergerakan penduduk menjadi jauh dan tidak efisien.

Secara ekonomi, masyarakat Banyumanik memiliki diversifikasi mata pencaharian

yang luas, mulai dari pegawai negeri, karyawan swasta, hingga sektor informal. Keberadaan markas Komando Daerah Militer (Kodam) IV Diponegoro di Kelurahan Srandol Kulon menambah dimensi strategis kawasan ini sebagai zona pertahanan dan keamanan. Hal ini menciptakan karakter lingkungan yang lebih tertib namun juga menuntut pengaturan lalu lintas yang ekstra hati-hati di sekitar titik-titik instalasi militer. Keberadaan Subterranean Intermodal Hub di Srandol Kulon diharapkan dapat menyinergikan kebutuhan mobilitas masyarakat sipil dengan aksesibilitas instalasi militer tanpa menimbulkan konflik sirkulasi di permukaan tanah.

3.4 Kebijakan Tata Ruang Wilayah Dan Regulasi Zonasi

Penataan ruang di kawasan Banyumanik dipandu oleh Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang Tahun 2011-2031. Kebijakan ini menetapkan Kecamatan Banyumanik sebagai bagian dari Bagian Wilayah Kota (BWK) VII. Kelurahan Srandol Kulon secara spesifik ditetapkan sebagai salah satu titik Sub Pusat Pelayanan Kota (SPPK) yang berfungsi melayani skala sub wilayah kota dengan dukungan prasarana ekonomi, sosial, dan administrasi.

Dalam matriks zonasi, BWK VII diarahkan dengan fungsi utama sebagai kawasan perkantoran militer serta perdagangan dan jasa. Pengembangan perdagangan dan jasa di wilayah ini mencakup skala pelayanan regional, nasional, hingga internasional. Selain itu, seluruh wilayah Kecamatan Banyumanik ditetapkan sebagai kawasan resapan air yang memberikan perlindungan terhadap kawasan bawahannya, sehingga setiap kegiatan pembangunan wajib memperhatikan kemampuan infiltrasi air ke dalam tanah.

Aspek Regulasi	Dasar Hukum / Ketentuan	Arahan Strategis
Klasifikasi Wilayah	BWK VII (Kecamatan Banyumanik)	Perkantoran militer, perdagangan dan jasa
Pusat Pelayanan	Sub Pusat Pelayanan Kota (Srandol Kulon)	Pelayanan ekonomi dan sosial skala BWK
Intensitas Bangunan	KDB Maksimal 60%	Kepadatan bangunan sedang hingga tinggi

Ruang Terbuka Hijau	KDH Minimal 10% - 15%	KDH 15% untuk bangunan pelayanan publik
Kawasan Lindung	Kawasan Resapan Air	Rehabilitasi dan penghijauan kawasan resapan

Tabel 3.2 Ringkasan Kebijakan Tata Ruang Wilayah Banyumanik.

Rencana Induk Transportasi (RIT) Kota Semarang 2023-2043 secara spesifik mengidentifikasi Simpang Sukun di Banyumanik sebagai titik kemacetan utama yang memerlukan intervensi infrastruktur pemisah bidang. Pemerintah berencana membangun flyover atau underpass di titik-titik kritis sepanjang koridor selatan untuk memisahkan arus kendaraan regional dan lokal. Kebijakan ini sangat selaras dengan strategi dekopling vertikal yang diusulkan dalam perancangan Subterranean Intermodal Hub, di mana pergerakan bus antar kota dipindahkan ke level subterranean sehingga jalur permukaan tanah dapat dikembalikan fungsinya bagi sirkulasi lokal dan pejalan kaki.

Selain itu, terdapat rencana penyediaan fasilitas "Park and Ride" di sekitar terminal atau titik transit di Banyumanik. Fasilitas ini bertujuan untuk mendorong pengguna kendaraan pribadi dari arah selatan (Ungaran, Ambarawa, Salatiga) agar berpindah ke angkutan umum massal sebelum memasuki pusat kota. Dengan adanya integrasi moda BRT, rencana LRT, dan fasilitas Park and Ride di dalam satu hub subterranean, Banyumanik akan menjadi model implementasi TOD 3.0 yang ideal di Indonesia, sesuai dengan prinsip Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact, dan Shift.

3.5 Potensi Perkembangan Wilayah

Visi pengembangan Kota Semarang di masa depan menempatkan Banyumanik sebagai gerbang selatan kota yang akan menjadi wajah utama kota bagi pengunjung dari arah selatan. Potensi ini didasarkan pada posisi geostrategisnya sebagai simpul pergerakan regional yang didukung oleh infrastruktur tol dan arteri primer. Di masa depan, Banyumanik direncanakan tidak lagi sekadar menjadi kawasan perlintasan, melainkan sebuah kota satelit mandiri yang mampu melayani seluruh kebutuhan penduduknya di dalam satu kawasan yang kompak.

Pembangunan Subterranean Intermodal Hub pada tapak Spondol Kulon akan

menjadi jangkar utama bagi transformasi ini. Dengan mengadopsi strategi dekoupling vertikal, kawasan ini dapat mengembalikan fungsi permukaan tanah sebagai civic forecourt yang selaras dengan konteks di sekitarnya. Ke depan, Banyumanik akan menjadi model bagi pembangunan perkotaan di Indonesia yang mampu menyinergikan tantangan topografi dengan kebutuhan mobilitas modern. Potensi ekonomi akan ditangkap melalui penyediaan fasilitas komersial dan ruang publik yang terintegrasi di dalam intermodal hub, menjadikannya sebuah pusat pertumbuhan yang hidup selama 24 jam.