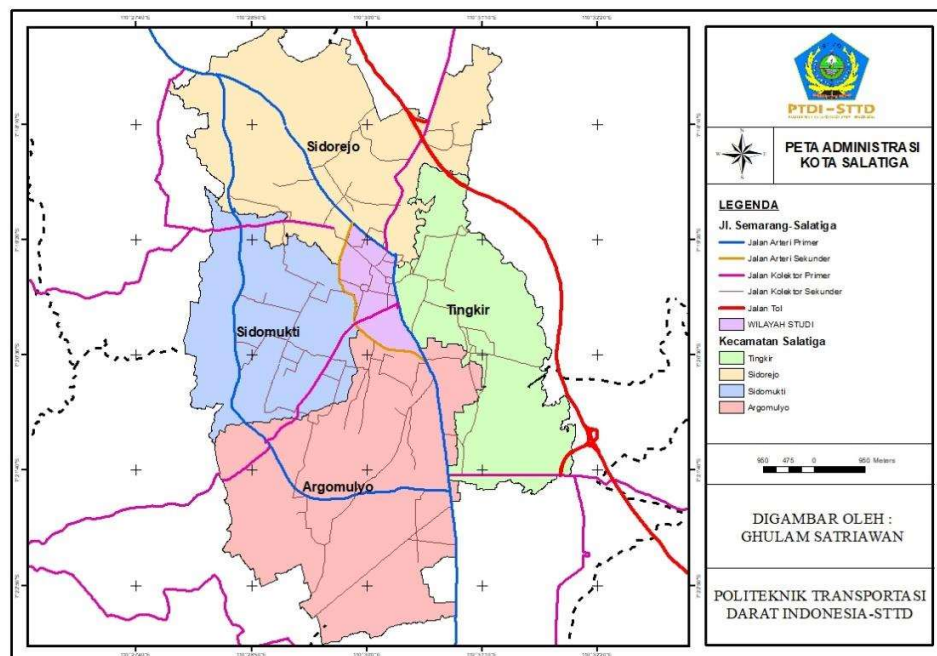


BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Wilayah

Kota Salatiga merupakan kota yang terletak di tengah wilayah Kabupaten Semarang dimana jumlah penduduk Kota Salatiga sekitar 193.525 sesuai data Badan Pusat Statistik terakhir, dengan kondisi ini pergerakan Masyarakat dari area Selatan Kabupaten Semarang banyak melewati Kota Salatiga jika menuju bagian utara Kabupaten Semarang. Kondisi ini menjadi salah satu penyebab peningkatan volume kendaraan. Kota Salatiga pergerakan lalu lintasnya cukup padat dikarenakan banyaknya Masyarakat dari Kabupaten Semarang bagian Selatan lebih memilih menuju Kota Salatiga dibandingkan menuju ke ibukota Kabupaten Semarang yang lebih jauh dalam memenuhi kebutuhan sehari – hari.



Sumber : Arcgis

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kota Salatiga

Kota Salatiga sendiri mempunyai semboyan yaitu "Salatiga Kota Hati Beriman", ini telah tertuang dalam Perda Kodya Tingkat II Salatiga Nomor 10 Tahun 1993 tentang penetapan semboyan Kota Salatiga Hati Beriman yang terdapat singkatan beberapa kata antara lain SEHAT (Kesehatan jasmani, Rohani, dan lingkungan), TERTIB (Kesadaran social dan disiplin), BERSIH (kondisi kehidupan yang bersih baik fisik maupun mental), INDAH (keindahan alam), dan AMAN (Keamanan lingkungan pemukiman, kerja dan umum). Dengan semboyan tersebut ada kaitannya dengan perwujudan Kota Salatiga yang lebih efisien dan keberlanjutan. Tentunya penelitian ini akan membantu mewujudkan system perkotaan yang lebih baik lagi. Penelitian ini dilakukan di Kota Salatiga dengan fokus pada Kawasan alun-alun Kota Salatiga. Pada Kawasan tersebut sudah tersedia fasilitas penunjang bagi pejalan kaki dan berpeda, tetapi masih sedikitnya Masyarakat yang menggunakan fasilitas yang telah ada.



Sumber : Google Earth

Gambar II. 2 Peta Lokasi Kajian

Gambar diatas merupakan Kawasan Alun-Alun Salatiga yang dimana pada kawasan tersebut sudah tersedia jalur sepeda ditunjukkan dengan garis biru. Pada wilayah tersebut mencakup pusat pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pelayanan jasa, pusat kesehatan dan pusat pendidikan.

Kota-kota di Indonesia khususnya Kota Salatiga dapat mencontoh negara-negara Eropa yang telah mengedepankan mobilitas aktif seperti Belanda sebagai negara kincir angin juga dikenal negeri sepeda yang mana Bersepeda di Belanda bukan hanya sebagai sarana wisata tetapi juga untuk pergi ke tempat kerja, sekolah, dan bahkan ke rumah raja dan perdana menteri. Belanda memiliki sekitar 17 juta penduduk dan diperkirakan memiliki lebih dari 22 juta sepeda di negara itu. Belanda memiliki jumlah sepeda terbesar di dunia dibandingkan dengan populasinya. Bersepeda sangat populer di Belanda. Sekitar 15% perjalanan rata-rata orang Belanda dilakukan dengan sepeda. Pemilihan moda bersepeda bahkan melebihi 50% di beberapa kota seperti Groningen dan Houten(Sidjabat 2016). Belanda juga memiliki jaringan yang luas untuk bersepeda. Mencakup sekitar 35 ribu kilometer jalur yang khusus dirancang untuk sepeda. Untuk memenuhi permintaan yang terus meningkat dari pengendara sepeda, infrastruktur terus diperbarui. Dengan 12.500 tempat parkir, stasiun kereta Utrecht Centraal di Belanda adalah tempat parkir sepeda terbesar di dunia. Selain dikenal dengan negara ramah pesepeda, kota-kota di Belanda sekarang ini juga dikenal dengan kota ramah pejalan kaki. Salah satu contohnya Kota amsterdam adalah kota yang ramah pejalan kaki dan ramah pesepeda. Di Amsterdam, pagar trotoar dipenuhi dengan tanaman untuk memberikan ruang bagi para pejalan kaki(Liu, Ettema, and Helbich 2023).

Kota Salatiga sendiri memiliki sejarah sebagai kota istirahat pada masa kolonial Belanda menjadikan Kota Salatiga berpotensi dapat dikembangkan seperti kota-kota di Eropa dengan menerapkan konsep *Sustainable Transportation* dengan mengedepankan sistem kota dengan mobilitas aktif.

2.2 Kondisi Transportasi

Kota Salatiga menjadi salah satu yang mengalami permasalahan tersebut yang dapat diketahui dengan tingginya jumlah kendaraan bermotor khususnya kendaraan pribadi yang semakin bertambah dari tahun ke tahun. Kota Salatiga memiliki jumlah penduduk pada tahun 2023 sebesar 200.738 jiwa berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Salatiga dengan luas wilayahnya 56,781 km². Tingginya pertumbuhan penduduk tentunya akan berdampak pada tingginya mobilitas Masyarakat, artinya ruang gerak semakin sempit dan dapat timbulnya kepadatan lalu lintas. Terkait dengan penambahan setiap tahunnya jumlah kendaraan bermotor menurut Badan Pusat Statistik Kota Salatiga sebagai berikut:

Tabel II. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor Per Tahun

Kabupaten / Kota	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Tengah (Unit)											
	Mobil Penumpang			Bus			Sepeda Motor			Jumlah		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Kota Salatiga	18844	19701	23381	460	471	300	117680	120507	123276	142514	146412	151971

Sumber : BPS Kota Salatiga

Sedangkan menurut data dari Polda Jawa Tengah untuk jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2024 sebesar 135.991 untuk sepeda motor dan 24.222 untuk mobil penumpang. Tentunya hal ini sangat mungkin untuk terus adanya penambahan pada setiap tahunnya.

Kualitas udara di Kota Salatiga saat ini masuk dalam kategori sedang dalam artian udara yang dihirup belum terlalu memberi efek buruk terhadap manusia dan hewan, tetapi dapat mempengaruhi tumbuhan. Polutan utama yang terkandung yaitu jenis PM2.5 merupakan partikel polusi udara paling kecil dan paling berbahaya, karena berpengaruh terhadap Kesehatan tubuh.

Selain itu dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat juga dapat mengakibatkan penyalahgunaan fasilitas-

fasilitas penunjang yang digunakan semestinya. Seperti contoh, di kota-kota besar untuk menghindari kemacetan lalu lintas pengendara motor memakai trotoar untuk jalan alternatif, hal lainnya seperti kurangnya lahan parkir akhirnya para kendaraan bermotor parkir sembarangan seperti di trotoar atau jalur sepeda. Hal ini juga terjadi di Kota Salatiga yang mana trotoar dipergunakan untuk parkir dan tempat berjualan pedagang kaki lima, tentunya hal ini dapat mengganggu bagi pejalan kaki. Untuk jalur khusus sepeda yang telah disediakan juga dipergunakan untuk parkir, pada akhirnya fasilitas tersebut tidak dapat dimanfaatkan sebagaimana semestinya. Berikut merupakan dokumentasi permasalahan-permasalahan yang terjadi.



Sumber : Dokumentasi mandiri

Gambar II. 3 Dokumentasi Penyalahgunaan fasilitas