

PENGEMBANGAN TRANSPORTASI KOTA SALATIGA

Ardi Pradana¹, Djoko Setijowarno², Erika Hapsari³

^{1,3} Asisten Penelitian Laboratorium Transportasi Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang
dn_ardi@ymail.co, m_erika.unitrans@yahoo.com

² Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Soegijapranata
Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang
Tlp: (024) 8441555, Fax: (024)8445265
djokosetijowarno@yahoo.com

Abstrak

Kondisi ketidakefisienan sistem transportasi terjadi di Kota Salatiga, yang tercermin dari menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota sebagai akibat timbulnya terminal bayangan, penyediaan pelayanan angkutan yang tumpah tindih dan belum merata, lintasan angkutan barang yang belum teratur dan belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan. Selanjutnya untuk menangani perspektif lalu lintas dan angkutan jalan Kota Salatiga perlu penanganan yang komprehensif dan terpolo. Dalam penelitian ini, yang dilakukan pertama kali adalah mengkaji perundangan dan literatur, pustaka, serta beberapa dokumen mengenai kebijakan transportasi. Setelah itu dilakukan survei primer dan sekunder untuk mengetahui kondisi dan permasalahan transportasi di Kota Salatiga. Dari kondisi dan permasalahan tersebut dilakukan pemetaan yang berfungsi untuk menghasilkan usulan kebijakan yang berguna bagi pengembangan transportasi di Kota Salatiga. Hasil yang didapatkan adalah berupa prediksi permintaan perjalanan, dan gambaran tentang kondisi transportasi. Selain itu juga dihasilkan usulan-usulan berupa program-program kebijakan untuk pengembangan transportasi di Kota Salatiga.

Kata kunci: *kondisi transportasi; Kota Salatiga; pengembangan transportasi*

Latar Belakang

Kondisi ketidakefisienan sistem transportasi terjadi di Kota Salatiga, yang tercermin dari menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota sebagai akibat timbulnya terminal bayangan, penyediaan pelayanan angkutan yang tumpah tindih dan belum merata, lintasan angkutan barang yang belum teratur dan belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan. Selanjutnya untuk menangani perspektif lalu lintas dan angkutan jalan Kota Salatiga perlu penanganan yang komprehensif dan terpolo.

Permasalahan

Kota Salatiga merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Tengah yang terletak di bagian tengah, berbatasan dan dikelilingi oleh wilayah Kabupaten Semarang. Letak Kota Salatiga sangat strategis, karena dilewati jalur jaringan perekonomian skala besar, baik jalur jaringan jalan nasional maupun jalur jaringan jalan regional. Salatiga dikenal sebagai daerah pegunungan yang berhawa sejuk, mempunyai beberapa obyek wisata, sehingga menjadi kota transit pariwisata dan juga tujuan wisata. Salatiga juga mempunyai fasilitas pendidikan dan olah raga, yaitu dengan terdapatnya beberapa perguruan tinggi negeri dan swasta serta beberapa klub atletik dan sekolah sepak bola yang memiliki prestasi tingkat nasional, bahkan tingkat internasional.

Meningkatnya kebutuhan itu secara langsung maupun tidak langsung membawa dampak pada ketidakefisienan dan kurang nyamannya sistem lalu lintas dan angkutan jalan, yang pada dasarnya lebih disebabkan karena adanya ketidakterpaduan antara perencanaan wilayah dan perencanaan transportasi. Ketidakterpaduan tersebut didukung oleh berbagai kenyataan empiris berikut.

1. Banyak dijumpainya perubahan pola dan intensitas tata guna lahan (misalnya, pembangunan pemukiman pada lahan-lahan konversi atau berjamurnya kantor dan ritel di daerah pemukiman) yang tidak diikuti dengan pembangunan prasarana transportasi yang memadai, sehingga terjadi kesenjangan antara *transport supply* dan *transport demand*.
2. Terdapat kenyataan bahwa pembangunan sarana dan prasarana transportasi tidak diikuti dengan pengelolaan dan pembinaan kawasan di sekitarnya (koridor) sehingga pembebanan lalu lintas pada prasarana transportasi dimaksud melampaui pembebanan lalu lintas yang dicanangkan sebelumnya.

3. Ditemukan kondisi yang prasarana transportasi difungsikan tidak sesuai dengan apa yang dicanangkan (misalnya jalan arteri difungsikan sebagai jalan kolektor). Perubahan fungsi ini salah satunya disebabkan karena tidak adanya pembinaan dan pengawasan pola dan intensitas tata guna lahan di sekitar prasarana transportasi dimaksud.

Maksud dan Tujuan

Maksud kegiatan ini adalah sebagai dasar pemerintah Kota Salatiga dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Salatiga sesuai dengan kebutuhan dan kewenangannya.

Sedangkan tujuannya adalah:

1. Menyiapkan rumusan konsepsi rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Menyusun rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan kota;
3. Menyusun program pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan jangka pendek, menengah dan panjang;
4. Menentukan arah kebijakan dan peningkatan peranan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan Kota Salatiga dalam mendukung dan memfasilitasi bidang ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan.

Metodologi Penelitian

Secara teknis metodologi yang dikembangkan akan mengaitkan antara variabel sistem transportasi dan tata ruang wilayah ke dalam bentuk model. Model yang digunakan adalah model perencanaan transportasi empat tahap. Kalibrasi model dilakukan dengan menggunakan data kondisi jaringan transportasi, sosio-ekonomi dan kependudukan, serta pola tata ruang eksisting di Kota Salatiga. Dari hasil kalibrasi diperoleh beberapa model yang diperlukan untuk prediksi permintaan perjalanan dan kinerja sistem transportasi di masa datang.

Prediksi pola tata ruang di masa datang dilakukan dengan menggunakan data rencana tata ruang wilayah yang diperoleh dari dokumen yang ada serta wawancara dengan pihak terkait. Sedangkan konsep pengembangan sistem transportasi yang berisi konsep jaringan, indikator kinerja jaringan dan standar penyediaan sarana dan prasarana transportasi diperoleh dari sejumlah peraturan terkait. Konsep dan pola pengembangan ini akan menjadi masukan dalam mengembangkan alternatif solusi yang memungkinkan.

Hasil simulasi jaringan berupa indikator lalu lintas (kecepatan dan waktu perjalanan, volume/kapasitas, tundaan dan lain-lain) serta indikator ekonomi (biaya dan manfaat) akan digunakan untuk melakukan evaluasi kinerja yang dikaitkan dengan konsep pengembangan sistem transportasi yang ada. Sebagai langkah terakhir, penyusunan rekomendasi akan merupakan kesimpulan dari analisis efisiensi dan efektifitas kinerja dari alternatif pengembangan yang diusulkan untuk menentukan prioritas dan kebijakan pendukung dalam pelaksanaannya.

Kajian Transportasi Kota Salatiga

Jaringan jalan

Dari kondisi jalan yang ada di Kota Salatiga terlihat bahwa sebagian besar jalan memiliki kondisi baik dengan sekitar 54,51 persen. Untuk kondisi jalan rusak di Kota mencapai 13,06 persen dan rusak berat mencapai 8,23 persen. Jalan nasional di Kota Salatiga semua ruas jalan berkondisi baik dengan panjang 12.127 meter. Demikian pula dengan jalan provinsi dengan panjang 8.841 meter dengan keadaan baik.

Jembatan

Untuk kondisi Jembatan yang ada di Kota Salatiga, secara keseluruhan terdapat 31 jembatan dengan panjang keseluruhan 278,5 meter. Kondisi yang ada saat ini sebanyak 7 jembatan dalam keadaan sedang, 1 jembatan dalam kondisi rusak dan sisanya 23 jembatan dalam kondisi baik.

Terminal

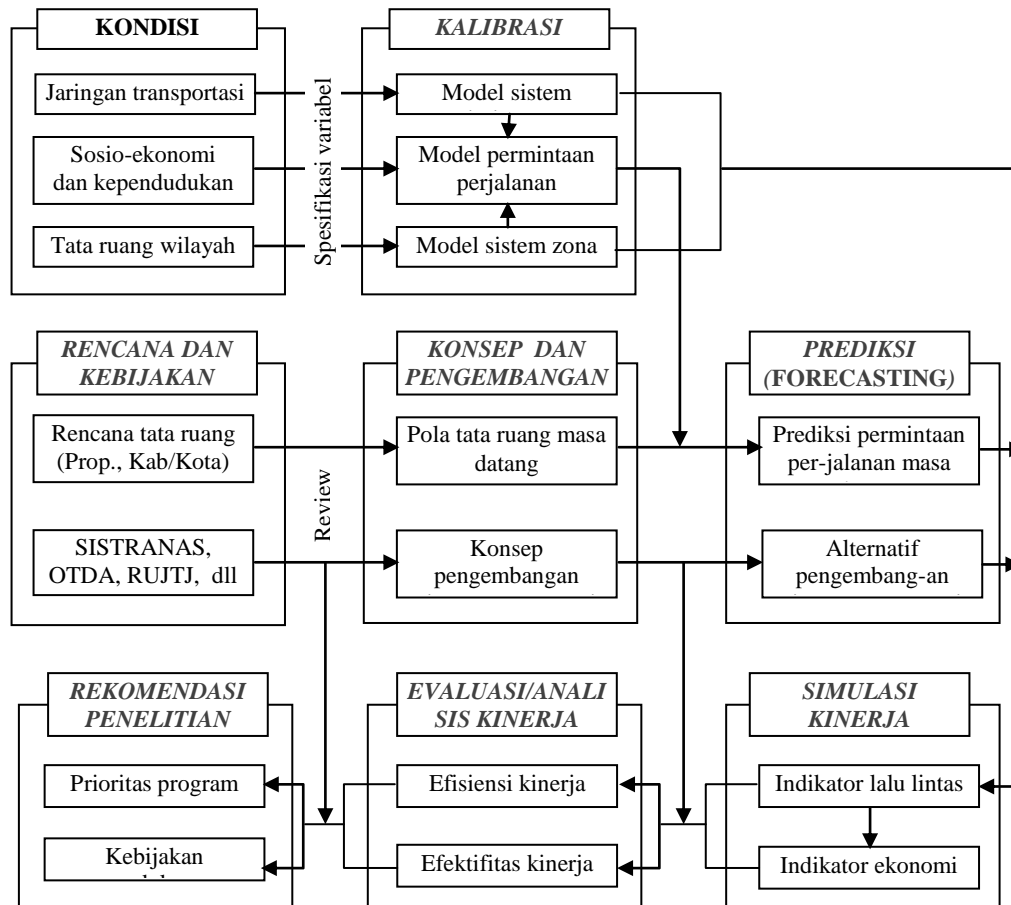
Kota Salatiga memiliki Terminal Tingkir sebagai Terminal Induk dengan tipe A. Keberadaan terminal ini berada di wilayah Kelurahan Tingkir sebelah selatan Kota Salatiga. Kondisi terminal sudah baik dan tingkat pelayanannya juga sudah mengalami kemajuan. Jalur bus dan minibus untuk angkutan pedesaan sudah terpisah. Secara umum fasilitas Terminal Tingkir ini tergolong cukup lengkap dikarenakan memiliki tingkat fasilitas terminal ukuran tipe A. Selain Terminal Tingkir sebagai terminal Induk, Kota Salatiga juga memiliki terminal angkutan kota yang terletak di Tamansari. Kondisi terminal ini tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan angkutan yang ada, sehingga banyak angkutan kota yang menunggu penumpang diluar. Saat ini terminal Tamansari hanya dapat menampung sebagian dari kebutuhan angkutan kota yang ada saat ini.

Trotoar

Trotoar jalan yang ada di Kota Salatiga terdapat sebanyak 15 ruas jalan utama.

Halte

Kota Salatiga saat ini memiliki sembilan lokasi titik bangunan halte. Kondisi halte sebagian besar sudah tidak baik. Fungsi halte untuk tempat menunggu, menaikkan, dan menurunkan penumpang sebagian besar sudah tidak berfungsi dengan sebagaimana mestinya.



Gambar 1. Metodologi teknis pelaksanaan pekerjaan

Parkir

Untuk kondisi parkir, saat ini perpikiran yang ada di Kota Salatiga terdapat parkir di badan jalan dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*).

Jembatan penyeberangan

Untuk fasilitas pendukung berupa jembatan penyeberangan, Kota Salatiga memiliki satu unit jembatan penyeberangan orang yang terletak di Jl. Diponegoro.

Angkutan umum

Untuk angkutan bus AKAP satu-satunya perjalanan melalui koridor Solo – Jakarta. Untuk jaringan yang dilalui Bus AKAP pada jaringan jalan yang dilalui Solo – Salatiga – Semarang – Jakarta. Sedangkan untuk angkutan bus AKDP yang melayani di wilayah Kota Salatiga ini sebanyak 6 jurusan/trayek yang ada dengan jumlah kendaraan sebanyak 76 kendaraan. Selain AKAP dan AKDP, Kota Salatiga juga dilayani oleh angkutan kota yang berupa kendaraan mobil baik plat kuning maupun plat hitam. Mobil angkutan tersebut biasanya berada di dalam terminal dan pasar. Jumlah angkutan kota yang ada di Kota Salatiga sebanyak 416 armada dengan 15 trayek jurusan. Untuk angkutan paratransit, Kota Salatiga juga memiliki pelayanan jenis angkutan paratransit, yaitu angkutan becak, ojek dan dokar.

Kecelakaan

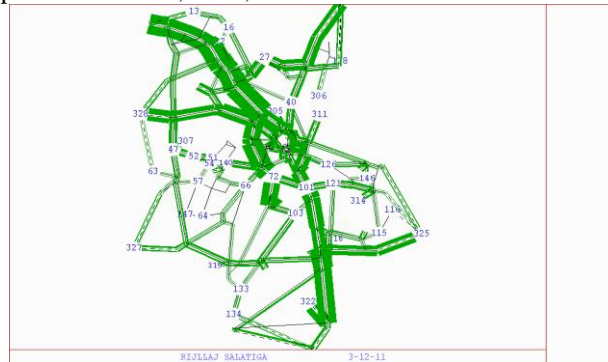
Dalam waktu lima tahun terakhir di Kota Salatiga tingkat kecelakaan yang ada pada tahun 2008 mengalami kejadian kecelakaan tertinggi mencapai 181 kecelakaan. Ditinjau dari kondisi korban kecelakaan mencapai 346 korban kecelakaan dengan klasifikasi korban meninggal dunia sebanyak 15 orang, luka berat sebanyak 14 orang dan luka ringan sebanyak 317 orang.

Rambu, marka, dan APILL

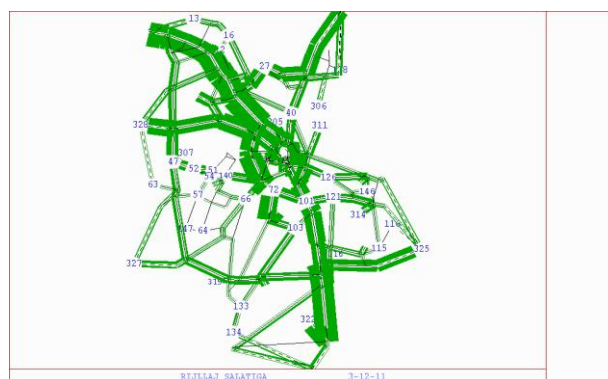
Sebagai upaya untuk mewujudkan keteraturan, maka sekarang ini diadakan penambahan pemasangan rambu-rambu lalu lintas sebanyak 71 titik pada tahun 2009. Ini dikarenakan rambu lalu lintas yang terpasang di wilayah Kota Salatiga masih kurang. Jumlah rambu yang terdapat di Kota Salatiga ada di 256 titik lokasi. Untuk marka jalan di Kota Salatiga, telah mencapai 1.195 meter persegi. Selain Rambu dan marka, Kota Salatiga juga telah memasang APILL, yang terdiri dari 3 fase yang terletak pada 4 simpang tiga dan 6 simpang empat. Warning Light terdapat di 4 ruas jalan, 3 simpang tiga dan 2 simpang empat.

Kinerja ruas jalan

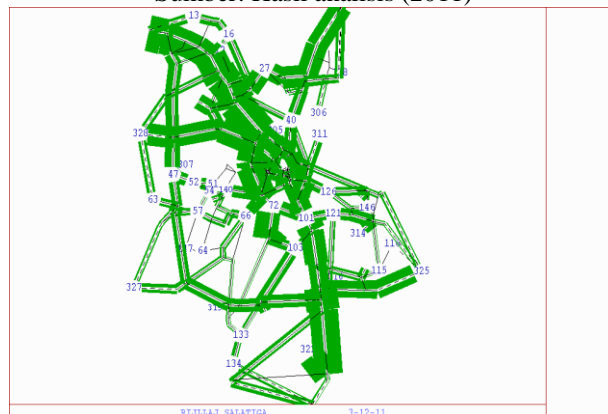
Kinerja ruas jalan dapat dilihat dari nilai perbandingan antara arus lalu lintas (*traffic flow*) dengan kapasitas jalan. Berikut ini *traffic flow* pada tahun 2011, 2016, dan 2026.



Gambar 2. *Traffic flow* tahun 2011
Sumber: Hasil analisis (2011)



Gambar 3. *Traffic flow* tahun 2016
Sumber: Hasil analisis (2011)



Gambar 4. *Traffic flow* tahun 2026
Sumber: Hasil analisis (2011)

Dari hasil pemodelan di atas, dapat disimpulkan bahwa pergerakan orang paling besar berasal dari Tegalrejo menuju ke arah Bawen, serta jalur yang padat arus lalu lintasnya berada di jalur Jl. Diponegoro – Jl. Wahid Hasyim – Jl. Osamaliki – Jl. Veteran – Jl. Sudirman – Jl. Soekarno-Hatta. Kinerja ruas jalan di Kota Salatiga untuk tahun 2011, masih stabil artinya ruas jalan masih mampu melayani dengan baik, tanpa kemacetan. Untuk tahun 2016, ada salah satu ruas jalan yaitu Jalan Osamaliki yang mempunyai nilai VCR 0,81 yang berarti dalam keadaan tidak stabil, sudah mulai macet. Untuk 10 tahun yang akan datang yaitu pada tahun 2026, kondisi kinerja beberapa ruas jalan sudah berstatus tidak stabil karena mempunyai nilai VCR lebih dari 0,75.

Kinerja simpang

Di Kota Salatiga, ada beberapa simpang yang kinerjanya masih baik, yaitu:

- a. Simpang Empat Karang Balong
- b. Simpang Empat Grogol
- c. Simpang Empat Muh. Yamin
- d. Simpang Tiga BRI
- e. Simpang Tiga Semeru
- f. Simpang Tiga Tegalrejo
- g. Simpang Tiga Golkar
- h. Simpang Tiga JLS Cebongan
- i. Simpang Tiga JLS Fatmawati
- j. Simpang Tiga Kauman
- k. Simpang Tiga Pattimura
- l. Simpang Tiga SMA 1
- m. Simpang Empat Karang Balong (dekat Terminal Tingkir)
- n. Simpang Empat Sukowati
- o. Simpang Empat Terminal Tingkir

Sedangkan simpang yang sudah mulai bermasalah yaitu:

- a. Simpang Tiga Mrican
- b. Simpang Tiga Palang
- c. Simpang Empat UPP LLAJ
- d. Simpang Empat Imam Bonjol
- e. Simpang Empat Jetis
- f. Simpang Empat Rejosari

Kinerja angkutan umum

Load factor jam sibuk adalah rasio jumlah penumpang angkutan umum terhadap kapasitas tempat duduk mobil penumpang tersebut. Pada tabel di bawah ini dapat dilihat bahwa perbandingan antara *load factor* dinamis dan *load factor* statis tidak begitu signifikan. Hanya pada beberapa trayek yang terlihat perbedaan yang cukup signifikan seperti pada trayek jurusan Tamansari – Bugel. Perbedaan yang signifikan mungkin saja terjadi karena dipengaruhi oleh jumlah penumpang. Tingkat perjalanan masyarakat yang menggunakan angkutan umum sangat mempengaruhi hal tersebut. Untuk lebih jelasnya, perbandingan antara *load factor* dinamis dan *load factor* statis dapat terperinci berikut ini.

Tabel 1. Perbandingan *load factor* dinamis dan *load factor* statis

No.	Trayek	Load Faktor (%)	
		Dinamis	Statis
1	Tamansari - Karangrejo	47	38
2	Tamansari - Modangan	32	38
3	Tamansari - Kidul	31	49
4	Tamansari - Kalibening	30	35
5	Tamansari - Isep-isep	47	40
6	Tamansari - Noborejo	58	39
7	Tamansari - Tegalrejo	52	44
8	Tamansari - Ngawen	53	42
9	Tamansari - Grogol	50	44
10	Tamansari - RSU - Isep-isep	39	39

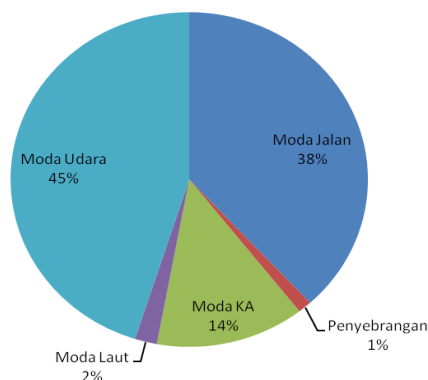
No.	Trayek	Load Faktor (%)	
		Dinamis	Statis
11	Tamansari - Karangalit	36	44
12	Tamansari - Bugel	40	56
13	Tamansari - Banyuputih - Grogol	33	50
14	Tamansari - Randuacir	53	41
15	Tamansari - Gamol	46	38
16	AKDP Salatiga - Bringin	52	42
17	AKDP Salatiga - Ambarawa	37	30

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Salatiga (2010)

Dalam angkutan umum di Kota Salatiga memiliki masalah operasional, terutama kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas masih kurang. Banyak angkutan umum yang berhenti lama di tempat-tempat tertentu yang bukan terminal. Selain itu banyak juga yang melanggar rambu-rambu lalu lintas, seperti berhenti di rambu larangan berhenti.

Angkutan barang

Menurut data dari survei O-D tahun 2006, pergerakan barang dari Kota Salatiga menuju ke 124 tujuan.



Gambar 5. Persentase tiap moda untuk angkutan barang

Sumber: Survei O-D angkutan barang (2006)

Menurut gambar di atas, barang-barang dari Kota Salatiga lebih banyak diangkut melalui moda udara untuk menuju ke tempat tujuan, yaitu sebesar 45 persen, disusul dengan moda jalan yaitu sebesar 38 persen.

Identifikasi masalah

Secara umum, kondisi transportasi di Kota Salatiga sudah cukup baik. Kondisi yang sudah cukup baik ini bukan berarti tidak ada masalah yang dihadapi. Beberapa masalah transportasi yang ada di Kota Salatiga adalah sebagai berikut:

- a. Aspal jalan yang mengelupas
 Ada beberapa ruas jalan yang kondisi aspalnya sudah mengelupas. Ruas jalan tersebut antara lain di Jl. Imam Bonjol dan Jl. Hasanuddin, serta di jalan yang menuju ke Suruh.
- b. Terminal bayangan
 Di Kota Salatiga ada beberapa titik yang menjadi terminal bayangan. Titik terminal bayangan ada di depan Ramayana, di depan ruko di Jalan Pattimura, Blauran (2 titik, salah satunya arah ke Sukoharjo), Kalibening, Pasar Rejosari, Jl. Johar, Jl. Kalinyamat, Jl. Hasanuddin dan di Banyuputih.
- c. Angkutan umum yang menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang di dekat persimpangan
 Kebiasaan angkutan umum untuk menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang di dekat persimpangan juga terjadi di Kota Salatiga. Hal ini karena di dekat persimpangan merupakan tempat paling mudah mencari penumpang dimana penumpang biasanya menunggu di tempat tersebut. Akibat dari masalah ini

biasanya pergerakan lalu lintas menjadi terganggu. Persimpangan yang biasanya menjadi tempat angkutan umum menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang adalah persimpangan antara Jl. Wahid Hasyim dengan Jl. Imam Bonjol, persimpangan ABC, persimpangan depan dan persimpangan dekat SD Negeri Salatiga 01.

d. Pemahaman yang kurang terhadap rambu-rambu lalu lintas

Masalah ini terjadi biasanya dilakukan oleh sopir-sopir angkutan umum, yaitu berhenti di rambu larangan parkir atau larangan berhenti. Mereka melakukan hal ini untuk mencari penumpang.

e. Persimpangan yang bermasalah

Masalah di persimpangan terjadi karena ada beberapa faktor, antara lain tidak adanya lampu pengatur lalu lintas dan penyetingan lampu pengatur lalu lintas yang kurang tepat serta angkutan umum yang berhenti untuk mencari penumpang. Permasalahan ini biasanya berupa ketidakteraturan pergerakan lalu lintas, dan memungkinkan terjadi kecelakaan dan kemacetan. Persimpangan yang bermasalah dijumpai di persimpangan dekat SD Negeri Salatiga 01 (biasanya pada waktu jam-jam sibuk), persimpangan antara Jl. Wahid Hasyim dengan Jl. Imam Bonjol, dan persimpangan di jalan *ring road*.

f. Kesadaran tentang keselamatan berlalu lintas yang kurang

Masalah ini biasanya dilakukan oleh pelajar, misalnya naik angkutan umum yang over load, sehingga bergelantungan di depan pintu. Selain itu juga biasanya naik motor dengan kecepatan tinggi serta tidak memakai helm.

g. Penggunaan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya

Masalah ini sudah biasa terjadi di daerah-daerah di Indonesia, termasuk di Kota Salatiga. Di Kota Salatiga, penggunaan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya, yaitu digunakan sebagai tempat PKL terjadi di Jl. Diponegoro, tepatnya di depan UKSW. Untuk trotoar yang digunakan sebagai tempat parkir juga ditemui di depan UKSW. Masalah ini dapat mempengaruhi keselamatan dan menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

Rekomendasi

Rencana penanganan masalah

Ada beberapa masalah yang teridentifikasi untuk kondisi transportasi saat ini di Kota Salatiga. Masalah-masalah tersebut perlu penanganan supaya tercipta transportasi yang lebih baik, nyaman, selamat, dan aman bagi penggunaannya.

a. Aspal jalan yang mengelupas

Perlu adanya pengaspalan ulang di Jl. Imam Bonjol dan Jl. Hasanuddin, serta di jalan yang menuju ke Suruh.

b. Terminal bayangan

Pengkajian titik terminal bayangan yang ada di depan Ramayana, di depan ruko di Jalan Pattimura, Blauran (2 titik, salah satunya arah ke Sukoharjo), Kalibening, Jl. Hasanuddin, Jl. Johar, Jalan Kalinyamat, Pasar Rejosari dan di Banyuputih, sehingga dapat diputuskan apakah terminal-terminal bayangan tersebut dapat menjadi terminal tipe C, ataukah dihilangkan.

c. Angkutan umum yang menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang di dekat persimpangan

Perlu adanya tindakan tegas terhadap para sopir angkutan umum yang menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang di persimpangan antara Jl. Wahid Hasyim dengan Jl. Imam Bonjol (Simpang Jetis), persimpangan ABC, dan persimpangan dekat SD Negeri Salatiga 01 (Simpang BRI). Selain itu perlu adanya halte yang berjarak kurang lebih 75 meter dari persimpangan untuk memindahkan angkutan umum yang menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang di dekat persimpangan serta untuk memfasilitasi para penumpang yang menunggu dan yang turun dari angkutan umum. Perlu juga pemberian pagar dari mulut simpang sampai halte, yang tujuannya untuk mengarahkan penumpang dan angkutan umum berhenti di halte.

d. Pemahaman yang kurang terhadap rambu-rambu lalu lintas

Perlu adanya tindakan tegas bagi pelanggar rambu-rambu lalu lintas. Untuk orang yang membuat SIM, harus melalui prosedur yang benar, antara lain dengan test terhadap pengertian rambu-rambu lalu lintas.

e. Persimpangan yang bermasalah

1). Penerapan sistem simpang bersinyal di Simpang UPP LLAJ dan Simpang Tiga Mrican.

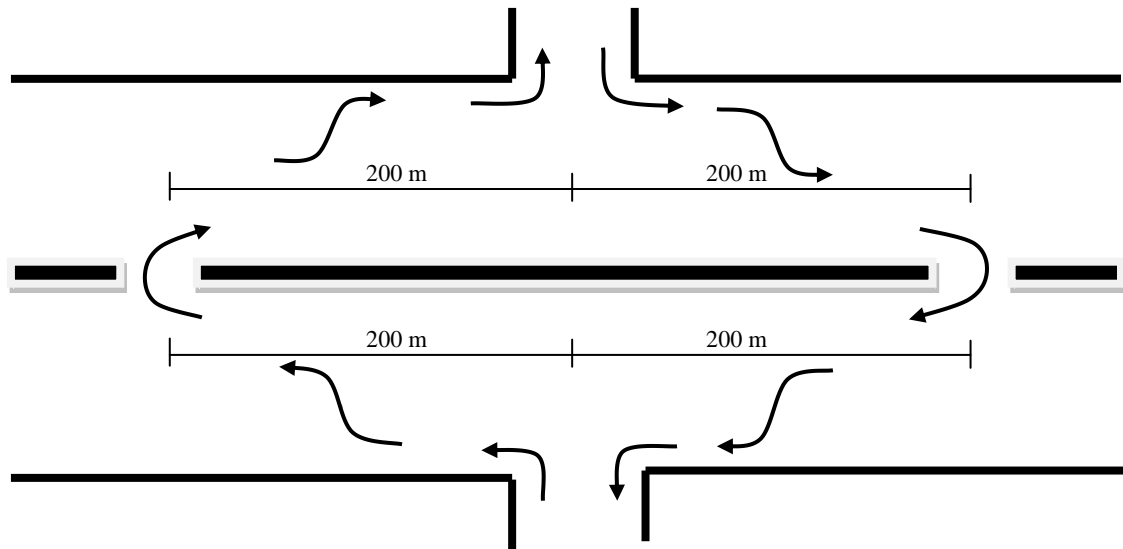
2). Peningkatan kapasitas simpang serta penggunaan APILL di Simpang Tiga Palang.

3). Pengaturan ulang lampu pengatur lalu lintas di Simpang Rejosari. Pemindahan rute angkutan berat juga dapat mengurangi masalah di simpang ini.

4). Pemasangan lampu pengatur lalu lintas di persimpangan dekat SD Negeri Salatiga 01 (Simpang BRI). Di dalam pengaturan lampu lalu lintas di simpang ini hendaknya diintegrasikan dengan Simpang Yos Sudarso – Monginsidi – Diponegoro.

5). Pengaturan kembali lampu pengatur lalu lintas di persimpangan antara Jl. Wahid Hasyim dengan Jl. Imam Bonjol (Simpang Jetis), yaitu dengan menjadi 4 fase.

- 6). Pemasangan lampu pengatur lalu lintas di persimpangan yang ada di jalan ring road. Pemasangan lampu pengatur lalu lintas ini dilakukan tidak di semua persimpangan, melainkan hanya di persimpangan dengan mulut simpang dengan lebar ≥ 6 meter.



Gambar 6. Penanganan simpang dengan mulut simpang < 6 meter
Sumber: Hasil analisis (2011)

- f. Kesadaran tentang keselamatan berlalu lintas yang kurang
- 1). Sosialisasi tentang keselamatan berlalu lintas.
 - 2). Penindakan tegas bagi pelanggar lalu lintas tidak terkecuali bagi sopir angkutan umum yang membahayakan penumpang.
 - 3). Penyediaan bus sekolah yang mempunyai trayek tersendiri, dimana trayek tersebut melewati sekolah-sekolah.
- g. Penggunaan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya
- 1). Pemindahan PKL di depan Kampus UKSW masuk ke dalam Kampus UKSW.
 - 2). Penindakan tegas bagi pengendara yang memarkir kendaraannya di atas trotoar.

Rencana pengembangan

Rencana pengembangan transportasi dimaksudkan juga untuk menciptakan transportasi yang baik di masa yang akan datang. Rencana pengembangan transportasi yang direkomendasikan sebagai berikut.

- a. Penyempurnaan Jalan Lingkar Salatiga
Kondisi sekarang, Jalan Lingkar Salatiga masih banyak kekurangannya. Kekurangan tersebut antara lain lapisan aspal yang masih kurang dan belum lengkapnya rambu dan marka jalan serta lampu pengatur lalu lintas. Selain itu, ada kondisi yang cukup membahayakan, yaitu ada sebagian jalan yang tanpa bahu jalan (aspal langsung bersinggungan dengan parit).
- b. Pemindahan rute angkutan barang
Rute angkutan barang yang sekarang melewati Jl. Diponegoro – Jl. Wahid Hasyim – Jl. Osamaliki – Jl. Veteran – Jl. Soekarno – Hatta, sebaiknya dipindahkan melalui Jalan Lingkar Salatiga, untuk mengurangi beban jalan di ruas jalan tersebut. Sedangkan rute untuk bus AKDP maupun AKAP sebaiknya tetap, dengan pertimbangan supaya pergerakan orang dari luar Kota Salatiga ke dalam Kota Salatiga terlayani.
- c. Pemindahan Terminal Tingkir dan Pengujian Kendaraan Bermotor serta pembangunan terminal barang.
- d. Pemindahan Terminal Tingkir dilakukan karena pertimbangan adanya Jalan Lingkar Salatiga, rencana pembangunan jalan tol Semarang – Solo, dan adanya wacana pemindahan PKB. Wacana pemindahan PKB disebabkan letak PKB sekarang ini kurang sesuai yaitu berada di daerah perkampungan serta jalan menuju ke PKB sempit. Pembangunan terminal barang juga diperlukan karena untuk tempat penyimpanan barang sebelum didistribusikan ke seluruh wilayah Kota Salatiga. Pendistribusian barang ini sebaiknya menggunakan mobil yang lebih kecil (mobil box maupun mobil bak terbuka) untuk mengurangi beban lalu lintas jalan di Kota Salatiga. Pemindahan Terminal Tingkir dan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) diusulkan nantinya

dijadikan dalam satu area dengan terminal barang. Penyatuan area ini dimaksudkan supaya pengontrolan lebih mudah karena terintegrasi. Area tersebut sebaiknya berada di area sebelum masuk Jalan Lingkar Salatiga, sebelah kiri apabila dari Solo, dengan pertimbangan jalan yang melintasi area tersebut merupakan jalan arteri primer (memiliki lebar dan perkerasan untuk angkutan berat) serta nantinya dilewati angkutan barang. Langkah-langkah dalam pemindahan Terminal Tingkir dan Pengujian Kendaraan Bermotor serta pembangunan terminal barang yang perlu dilakukan ada tiga tahap, yaitu studi kelayakan, AMDAL, dan DED (*Detail Engineering Design*).

- e. Pembangunan dan pemeliharaan trotoar
Pembangunan dan pemeliharaan trotoar harus dilakukan tiap tahun, sehingga pejalan kaki merasa nyaman dan aman. Hal ini dapat mendorong orang untuk berjalan kaki.
- f. Penataan parkir
Penataan parkir di pinggir jalan perlu dilakukan. Hal ini dilakukan untuk menambah kapasitas ruas jalan serta membuat ruas jalan menjadi teratur. Penataan parkir yang diusulkan adalah pembangunan gedung parkir di Jalan Sudirman sehingga parkir yang ada di sepanjang pasar dapat dipindah ke dalam gedung parkir. Untuk di ruas-ruas jalan lain, hendaknya parkir di pinggir jalan diberlakukan tarif yang tinggi. Dalam hal pembayaran tarif parkir, juga diusulkan untuk sistem berlangganan. Untuk para tukang parkir juga sebaiknya dibayar bulanan. Sistem ini mempunyai keuntungan, yaitu lebih jelas pendapatan dan pengeluaran dari sektor perparkiran.
- g. Pembuatan jalur sepeda
Pembuatan jalur sepeda sebaiknya dibuat di seluruh ruas-ruas jalan di Kota Salatiga.
- h. Program *Car Free Day*
Program *Car Free Day* ini bertujuan untuk mengurangi polusi. Ruas jalan yang diusulkan untuk Program *Car Free Day* yaitu Jl. Ahmad Yani, Jl. Jend. Sudirman, dan Jl. Kartini. Untuk akses angkutan umum, jalur angkutan umum diberi pembatas.
- i. Pembuatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
ZoSS dibuat di depan Sekolah Dasar (SD) dan Sekolah Menengah Pertama (SMP) yang ada di jalan nasional, provinsi maupun kota.
- j. Penambahan halte
Halte yang ada di Kota Salatiga masih kurang, sehingga perlu adanya penambahan halte. Sedangkan tempat pemberhentian bus juga diperlukan sebagai tempat menaikturunkan penumpang dari bus.
- k. Program *Citywalk*
Waktu program *citywalk* diusulkan dilaksanakan pada malam hari dan tempat pelaksanaan di Jl. Jend. Sudirman (sepanjang pasar). Tujuan program ini supaya orang-orang dapat menikmati pusat Kota Salatiga pada malam hari. Selain itu juga dapat meningkatkan perekonomian masyarakat Kota Salatiga.
- l. Pengadaan APILL dan ATCS (*Area Traffic Control System*)
ATCS berfungsi lebih memudahkan dalam mengontrol lalu lintas.
- m. Pengembangan pelayanan angkutan umum dengan program BRT (*Bus Rapid Transit*)
Program BRT sekarang ini digalakkan di banyak kota di Indonesia. Keuntungan dari BRT adalah dapat memberikan kenyamanan, keamanan, keselamatan, dan murah. Operasional BRT dapat dilakukan dengan sistem *buy the service*, artinya pemerintah membeli pelayanan dari operator, dimana biaya kekurangan dari operasional BRT diganti oleh pemerintah, asal operator mampu menyediakan pelayanan yang disyaratkan oleh pemerintah.
- n. Pergerakan jaringan angkutan umum antar wilayah kecamatan
Angkutan umum di wilayah Kota Salatiga yang melayani pergerakan antar kecamatan sangat diperlukan. Hal ini untuk mempermudah *pergerakan* orang antar kecamatan serta untuk membantu mengurangi pengguna kendaraan bermotor di jalan.

Daftar Pustaka

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (2010), Profil Daerah Kota Salatiga
- Dinas Perhubungan, Komunikasi, Kebudayaan dan Pariwisata (2007), Penyusunan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kota Salatiga, Salatiga
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah (2010), Studi Pengembangan Intermoda Transportasi pada Kawasan Kedungsepur, Laporan Akhir, Semarang

- Direktorat Jenderal Bina Marga (2011), *Rencana Umum Jaringan Jalan*, Makalah Seminar Sinkronisasi Rencana Induk Transportasi Nasional, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 29 November 2011, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009) dalam Sinaga, Elly (2011), *Peningkatan Pelayanan Transportasi Darat*, Makalah dalam Rapat Koordinasi Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, Solo, 26-28 Juli 2011
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian (2010), *Perkeretaapian untuk Mendukung Sektor Pariwisata (Lintas Kedungjati – Bedono)*, Makalah dalam Workshop Pengembangan Kawasan Museum Kereta Api Ambarawa sebagai Destinasi Pariwisata Sejarah Perkeretaapian Indonesia, Gedung Lawang Sewu Semarang, 1 Maret 2011
- Kementerian Lingkungan Hidup (2008), *Perancangan Strategi Pengendalian Pencemaran Emisi Sumber Bergerak*, Jakarta
- Morlok, Edward (1991), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga
- Munawar (2005), *Dasar-Dasar teknik Transportasi*, Beta Offset, Yogyakarta
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan
- Sinaga, Elly (2011), *Peningkatan Pelayanan Transportasi Darat*, Makalah dalam Rapat Koordinasi Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, Solo, 26-28 Juli 2011
- Susilo, Djoko (2011), *Upaya Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia*, Makalah *Rountable Discussion* Kebijakan Peningkatan Keselamatan Transportasi Jalan Menuju *Zero Accident*, Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Kementerian Perhubungan, 16 Juni 2011, Jakarta
- Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung (ITB), Bandung