

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kawasan memiliki arti daerah tertentu yang mempunyai ciri tertentu, seperti tempat tinggal, pertokoan, industri, dan sebagainya. Komersial juga dapat diartikan sebagai sesuatu yang berhubungan dengan niaga atau perdagangan, dimaksudkan untuk diperdagangkan, sesuai yang bernilai niaga tinggi, dan lain sebagainya. Berdasarkan Kamus Tata Ruang, Kawasan Komersial merupakan area yang fungsi dominannya digunakan untuk kegiatan komersial.

Kamus Tata Ruang (1998) mendefinisikan kegiatan komersial merupakan sebagai suatu kegiatan yang mencerminkan suatu bentuk aktivitas perdagangan di suatu kota yang meliputi aktivitas perdagangan retail dan perusahaan jasa skala lokal, pusat perbelanjaan skala regional serta daerah hiburan, letaknya tidak selalu di tengah-tengah kota dan memiliki pengaruh besar terhadap kegiatan ekonomi kota. Dalam Kamus Ekonomi Perdagangan menjelaskan bahwa kegiatan komersial merupakan kegiatan pertukaran atau jual/beli barang dan jasa dengan cara perdagangan untuk mendapatkan suatu keuntungan seperti transportasi, perbankan, komunikasi, dan sebagainya (Sungguh, 1992). Menurut Kamus Ekonomi Inggris – Indonesia, kegiatan komersial merupakan kegiatan perniagaan, pembelian atau penjualan barang-barang atau jasa khususnya secara besar-besaran baik nasional maupun internasional (Prof.Dr.Winardi, 1998).

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 30 Tahun

2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan Tahun 2009 – 2029, Sub Pusat Pelayanan Kota Kecamatan Pekalongan Selatan terletak di Kelurahan Banyu Urip Kecamatan Pekalongan Selatan, sebagai pusat perdagangan dan jasa skala kecamatan. Pusat perdagangan dan jasa yang ada di Kelurahan Banyu Urip berada pada sepanjang ruas jalan Gatot Subroto hingga Urip Sumoharjo dengan memiliki tata guna lahan kawasan komersial diantaranya Pasar Induk Banyu Urip, SDN Kradenan 01, TK Batik Buaran, pemukiman dan pertokoan. Dengan banyaknya pergerakan yang dilakukan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya dapat menimbulkan suatu permasalahan seperti kemacetan.

Menurut Manajemen Kapasitas Jalan Indonesia, Kemacetan lalu lintas merupakan kondisi di ruas jalan yang terjadi akibat intensitas yang melebihi kapasitas jalan yang direncanakan sehingga menyebabkan kecepatan bebas di ruas jalan mendekati 0 km/jam yang mengakibatkan antrian. Jika arus lalu lintas mendekati derajat kejenuhan $> 0,80$, kondisi arus akan terhambat yang disebabkan oleh kemacetan sehingga bertambahnya asap dan juga kebisingan. Semakin tinggi nilai rasio volume per kapasitas maka kepadatan lalu lintas juga semakin tinggi, begitu juga sebaliknya (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997). Peningkatan jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan tidak seimbang dengan kapasitas jalan menjadi penyumbang penyebab kemacetan (Oktopianto & Pangesty, 2021). Faktor – faktor yang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas menurut (Boediningsih, 2011) yaitu banyak pengguna jalan yang tidak tertib, volume lalu lintas, kendaraan yang parkir di badan jalan, permukaan jalan yang tidak rata, tidak adanya jembatan penyebrangan, tidak adanya pembatasan jenis kendaraan, pengendara yang melawan arus, serta kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi.

Berdasarkan Pola Umum Kondisi Kinerja Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022, segala bentuk kegiatan yang dilakukan di bahu jalan Gatot Subroto hingga Urip Sumoharjo seperti parkir pada bahu jalan dan pedagang kaki lima yang berjualan menyebabkan hambatan samping

di sepanjang ruas jalan ini tinggi. Kendaraan yang keluar masuk dari persimpangan serta pertokoan yang tidak mempunyai lahan parkir menyebabkan ruang pergerakan lalu lintas menurun. Kegiatan komersial yang dilakukan masyarakat serta belum tersedianya marka jalan dan fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, *zebra cross*, Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) pada beberapa segmen jalan di kawasan Komersial Banyu Urip dapat menjadi faktor kemacetan. Pada ruas jalan Gatot Subroto dengan tipe jalan 2/2 UD tata guna lahan disekitarnya merupakan pertokoan dan terdapat pasar yaitu Pasar Induk Banyu Urip, kegiatan parkir *on street* di Pasar Induk Banyu Urip menyebabkan berkurangnya lebar efektif jalan dari 10 meter menjadi 8 meter dengan rasio volume per kapasitas di ruas jalan ini sebesar 0,88 dan kecepatan rata – rata kendaraan sebesar 22,11 km/jam. Jalan Urip Sumoharjo IV memiliki *v/c ratio* sebesar 0,81 dan Jalan Urip Sumoharjo V memiliki *v/c ratio* sebesar 0,75 dengan besarnya *v/c ratio* pada ruas jalan ini menandakan menurunnya kinerja ruas jalan dengan kecepatan kendaraan rata - rata Jalan Urip Sumoharjo IV sebesar 26,19 km/jam dan Jalan Urip Sumoharjo V sebesar 28,88 km/jam. Sepanjang ruas jalan Gatot Subroto hingga Urip Sumoharjo terdapat simpang yang dilewatinya yaitu Simpang 4 Gatot Subroto dan Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I. Simpang 4 Gatot Subroto merupakan simpang dengan pengendalian bersinyal, simpang ini mengalami penurunan kinerja simpang yang ditandai dengan tundaan rata – rata simpangnya sebesar 44,16 detik/smp. Pada Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I merupakan simpang tak bersinyal yang juga mengalami penurunan kinerja simpang dengan derajat kejenuhan sebesar 0,66 dan tundaan simpang selama 43,47 detik/smp. (Pola Umum Kondisi Kinerja Transportasi Darat Kota Pekalongan, 2022).

Berdasarkan uraian di atas, maka perlu dilakukan penelitian terhadap permasalahan lalu lintas yang terjadi pada Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan untuk memberikan pelayanan transportasi yang tertib, aman, dan selamat. Maka dari itu penelitian ini diberi judul "**PENATAAN**

LALU LINTAS PADA KAWASAN KOMERSIAL BANYU URIP TERHADAP PENINGKATAN KINERJA LALU LINTAS DI KOTA PEKALONGAN". Penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi terhadap permasalahan lalu lintas yang terjadi di Kota Pekalongan terutama di wilayah kajian.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Kegiatan komersial pada Kawasan Komersial Banyu Urip memperburuk ruang pergerakan kendaraan yang ditandai dengan kecepatan rata – rata kendaraan melewati ruas Jalan Gatot Subroto sebesar 22,11 km/jam, Jalan Urip Sumoharjo IV sebesar 26,19 km/jam dan Jalan Urip Sumoharjo V sebesar 28,88 km/jam.
2. Belum tersedianya fasilitas pejalan kaki di beberapa titik dan parkir kendaraan di bahu jalan menyebabkan berkurangnya lebar efektif dari 10 meter menjadi 8 meter dan hambatan samping menjadi tinggi.
3. Kinerja simpang yang menurun ditandai dengan adanya tundaan simpang rata - rata pada Simpang 4 Gatot Subroto sebesar 44,16 detik/smp.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan identifikasi permasalahan tersebut, maka dapat ditentukan beberapa rumusan masalah menjadi sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting kinerja jalan dan persimpangan di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan?
2. Bagaimana penanganan masalah yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan di ruas jalan, persimpangan, dan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan?

3. Bagaimana kondisi setelah dilakukan penanganan sesuai dengan permasalahan di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan apakah sudah terpecahkan?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan identifikasi permasalahan-permasalahan yang ada di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan dengan memperhatikan indikator tingkat pelayanan lalu lintas dalam rangka mendukung pergerakan masyarakat agar lebih efektif dan efisien.

Adapun tujuan penelitian skripsi ini adalah :

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting kinerja ruas jalan dan persimpangan di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan.
2. Melakukan penataan lalu lintas di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan yang selanjutnya dilakukan perbandingan sebelum dan sesudah penanganan.
3. Mengusulkan desain *Layout* di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan setelah dilakukan penanganan untuk mendukung pelayanan lalu lintas dan pergerakan masyarakat yang efektif dan efisien.

1.5 Ruang Lingkup

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan batasan permasalahan untuk mempersempit wilayah penelitian agar permasalahan yang akan dikaji dapat dianalisis sehingga pemecahan masalah dapat dikerjakan secara sistematis. Untuk membatasi lingkup permasalahan, maka diperlukan adanya pembatasan masalah sebagai berikut:

1. Kajian studi kondisi eksisting saat ini terletak di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan yang difokuskan pada ruas jalan :
 - a. Jalan Gatot Subroto sepanjang 800 meter
 - b. Jalan Pelita II sepanjang 620 meter
 - c. Jalan Pelita I sepanjang 450 meter

- d. Jalan Letjen Suprpto segmen I sepanjang 290 meter
- e. Jalan Urip Sumoharjo segmen IV sepanjang 500 meter
- f. Jalan Urip Sumoharjo segmen V sepanjang 304 meter dengan total keseluruhan sepanjang 2.964 meter.

Serta simpang yang memiliki kinerja terendah yang difokuskan sebagai batasan penelitian yaitu Simpang 4 Bersinyal Gatot Subroto dan Simpang 3 Tak Bersinyal Urip Sumoharjo – Pelita I.

2. Analisis peningkatan kinerja jaringan jalan dibatasi penelitian dengan analisis – analisis sebagai berikut:
 - a. Analisis kinerja ruas jalan seperti *V/C Ratio*, kecepatan, dan kepadatan.
 - b. Analisis kinerja simpang seperti derajat kejenuhan, antrian, dan tundaan.
 - c. Analisis parkir terhadap kebutuhan ruang parkir guna mengusulkan ruang parkir untuk mengurangi parkir *on street*.
 - d. Analisis pejalan kaki terhadap volume pejalan kaki guna mengusulkan fasilitas pejalan kaki.
3. Menggunakan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)
4. Tidak menghitung biaya perencanaan, pengadaan, dan pemasangan prasarana yang dibutuhkan.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

2.1.1 Karakteristik Prasarana

Pekalongan berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Kabupaten Batang di timur, serta Kabupaten Pekalongan di sebelah selatan dan barat, dan terletak di Jalur Pantura. Berdasarkan Keputusan Walikota Pekalongan Nomor 620/0031 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Walikota Pekalongan Nomor 620/101 Tahun 2017 Tentang Penetapan Ruas – Ruas Jalan dan Jembatan di Kota Pekalongan memiliki keseluruhan panjang jalan sebesar 162.557 km, dimana jaringan jalan menurut status terdiri dari Jalan Nasional dengan panjang 9.954 km dan Jalan Kota dengan panjang 152.603 km.

Menurut Badan Statistik Kota Pekalongan Tahun 2022 dalam Buku Kota Pekalongan Dalam Angka Tahun 2023, Jalan merupakan sarana dan prasarana transportasi yang vital dalam menunjang kegiatan ekonomi suatu daerah. Jika ditinjau menurut jenis permukaan jalan, 70.86% jalan di Kota Pekalongan berupa jalan aspal, 15.72% merupakan jalan beton, 10.69% merupakan jalan kerikil dan 2.73% merupakan jalan tanah. Sedangkan bila ditinjau dari kondisi jalan, 62.82% jalan dalam kewenangan Kota Pekalongan dalam kondisi baik, 17.77% dalam kondisi sedang, 6.49% dalam kondisi rusak ringan dan 12.93% dalam kondisi rusak berat. (Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan, 2023).

2.1.2 Karakteristik Sarana

Dari segi sarana untuk di Kota Pekalongan terdiri atas kendaraan umum, kendaraan pribadi, dan kendaraan barang. Menurut Badan Statistik Kota Pekalongan dalam Buku Kota Pekalongan Dalam Angka Tahun 2023, Moda transportasi umum yang digunakan menuju dan dari Kota Pekalongan ada bus umum dan kereta api. Selama tahun 2021 terdapat 242.284 penumpang yang masuk dan 235.006 penumpang keluar melalui Terminal Kota Pekalongan, sedangkan yang menggunakan moda transportasi kereta api, terdapat 178.369 penumpang naik dan 157.587 penumpang turun melalui Stasiun Kota Pekalongan. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Pekalongan pada tahun 2022 dengan status kepemilikan pemerintah sebanyak 546.660 kendaraan, status kepemilikan umum sebanyak 3.453 kendaraan, status kepemilikan pribadi sebanyak 4.322 kendaraan dan dengan total sebanyak 572.435 kendaraan. (Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan, 2023). Sehingga masih sangat rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum. Kendaraan yang melewati kawasan Komersial Banyu Urip adalah Sepeda motor, mobil, MPU, bus kecil, *pick up*, becak dan sepeda.

2.1.3 Karakteristik Pergerakan/Volume Lalu Lintas

Pada karakteristik volume lalu lintas di Kota Pekalongan dapat dilihat dari perbedaan pada waktu jam sibuknya. Pada waktu jam sibuk di pagi hari di dominasi orang berangkat ke kantor, anak-anak berangkat ke sekolah dan orang pergi ke pasar. Pada waktu jam sibuk di siang hari, jumlah pergerakan tidak sebesar waktu jam sibuk di pagi hari. Di siang hari di dominasi oleh anak-anak pulang sekolah dan orang istirahat kantor. Pada waktu jam sibuk di sore hari banyak pergerakan dari dalam kota menuju daerah *Central Bussiness District* seperti pulang kerja dan kebanyakan masyarakat Kota Pekalongan memiliki kebiasaan untuk mencari makan ataupun hanya jalan –

jalan sore. Pada dasarnya sebagian besar pergerakan berasal dari dalam Kota Pekalongan itu sendiri, sedangkan pergerakan dari luar Kota Pekalongan sedikit. Volume lalu lintas di Kawasan Komersial Banyu Urip Kota Pekalongan memiliki waktu jam sibuk di pagi hari dikarenakan terdapat pasar yaitu Pasar Banyu Urip, Sekolah yaitu TK Batik Buaran dan SDN Kradenan 01, pertokoan, serta pemukiman. Dimana pergerakan orang terbanyak dilakukan di waktu jam sibuk pagi hari.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

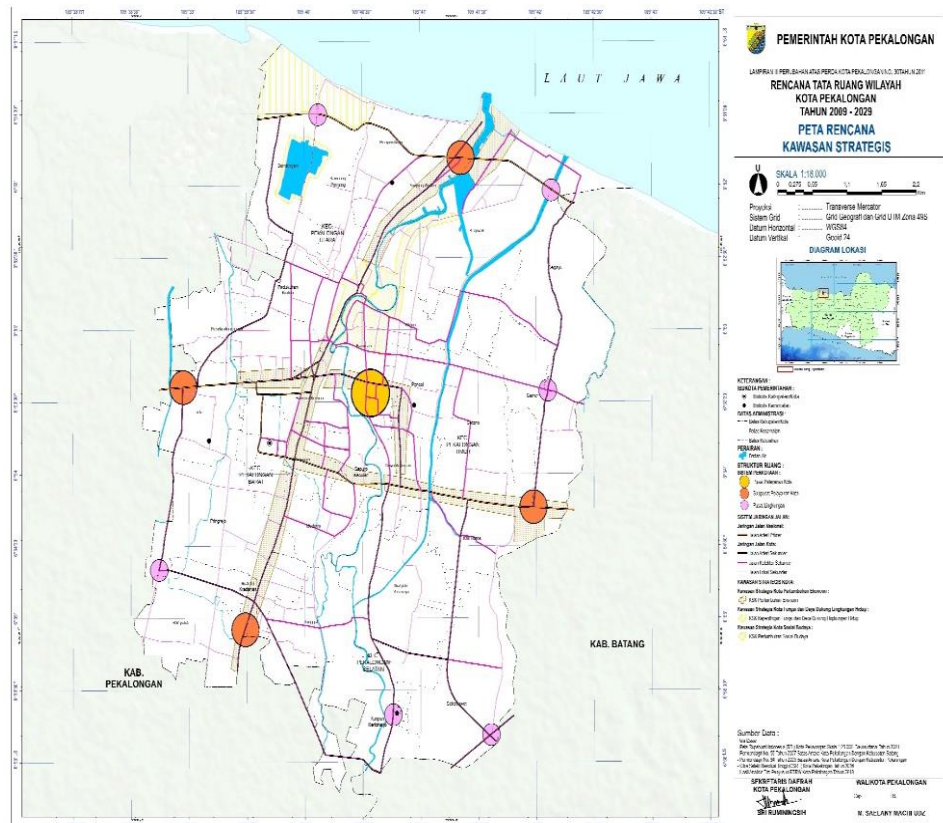
2.2.1 Wilayah Geografis

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan, Kota Pekalongan terletak di dataran rendah pantai utara Pulau Jawa, dengan ketinggian kurang lebih 1 meter di atas permukaan laut dengan posisi geografis antara 6,50'42" s.d. 6,55'44" Lintang Selatan dan 109,37'55" s.d. 109,42'19" Bujur Timur serta dengan koordinat fiktif 510 - 518 Km membujur dan 517,75 – 526,75 km melintang.

Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) menetapkan Kota Pekalongan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), sehingga diharapkan Kota Pekalongan dapat berperan menjadi pusat pengembangan bagi wilayah di sekitarnya, yang meliputi Kabupaten Pekalongan dan Kabupaten Batang. Dalam sistem pengembangan wilayah Provinsi Jawa Tengah, RTRW Provinsi Jawa Tengah juga menetapkan Kota Pekalongan sebagai bagian dan simpul utama dari Kawasan Petanglong (Kawasan Kota Pekalongan, Kabupaten Batang dan Kabupaten Pekalongan), sehingga Kawasan Pekalongan menjadi kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi dan sektor unggulannya adalah pertanian, pariwisata, industri dan perikanan. Potensi ekonomi yang menjadi andalan Kawasan Petanglong meliputi sektor primer adalah perikanan; sektor sekunder adalah tekstil, batik, dan pengolahan ikan; serta sektor tersier adalah

jasa dan perdagangan, termasuk didalamnya Kawasan Komersial Banyu Urip terdapat Pasar Induk Banyu Urip sebagai pusat perdagangan yang menawarkan berbagai macam bahan baku (Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2020).

2.2.2 Wilayah Administrasi



Sumber: Pemerintah Kota Pekalongan

Gambar II. 1 Peta Rencana Kawasan Strategis Kota Pekalongan

Berdasarkan Peta Rencana Kawasan Strategis Kota Pekalongan yang dikeluarkan di dalam Perubahan Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 30 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan Tahun 2009 – 2029, Kawasan Komersial Banyu Urip merupakan subpusat pelayanan kota serta dengan tata guna lahan yang merupakan kawasan strategis kota pertumbuhan ekonomi.

Tabel II. 1 Luas Wilayah Kota Pekalongan

No	Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)		Jumlah Kelurahan
		(km ²)	%	
1.	Pekalongan Selatan	10,80	23,87	6
2.	Pekalongan Utara	14,88	32,88	7
3.	Pekalongan Timur	9,52	21,04	7
4.	Pekalongan Barat	10,05	22,21	7

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan Tahun 2022

Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan, Kota Pekalongan memiliki luas wilayah administratif sebesar 45,25 km², yang terdiri dari 4 kecamatan dan 27 kelurahan dengan luas wilayah 4.525 Ha atau 0.14% dari luas wilayah Jawa Tengah (luas wilayah Jawa Tengah 3.254 ribu Ha). Kecamatan paling luas adalah Pekalongan Utara sekitar 33% dari luas Kota Pekalongan (1.488 Ha) dan kecamatan paling kecil adalah Pekalongan Timur sekitar 21 persen dari luas Kota Pekalongan (952 Ha). Jarak terjauh dari utara ke selatan ± 9 km dan dari barat ke timur ± 7 km.

Batas wilayah secara administratif adalah :

- Utara : Laut Jawa
- Timur : Kabupaten Batang
- Selatan : Kab. Pekalongan, Kab. Batang
- Barat : Kab. Pekalongan

2.2.3 Kondisi Demografi

Berdasarkan Badan Pusat Statistik (BPS) Tingkat kepadatan penduduk di Kota Pekalongan terus meningkat dari tahun ke tahun seiring dengan meningkatnya laju pertumbuhan. (Kota Pekalongan Dalam Angka Tahun 2023). Berikut merupakan tabel data penduduk Kota Pekalongan:

Tabel II. 2 Data Penduduk Kota Pekalongan

Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020 – 2022 (%)	Presentase Penduduk (%)	Kepadatan penduduk pr km ²
Pekalongan Barat	95.220	0,24	30,74	9.474,63
Pekalongan Timur	69.396	0,54	22,40	7.289,50
Pekalongan Utara	66.750	1,37	21,55	6.180,56
Pekalongan Selatan	78.376	-0,01	25,30	5.267,20
Kota Pekalongan	309.742	0,48	100	6.845,13

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan Tahun 2022

Dapat dilihat dari tabel data penduduk di atas, jumlah penduduk Kota Pekalongan pada tahun 2022 adalah sebanyak 309.742 jiwa. Kecamatan Pekalongan Selatan pada tahun 2022 memiliki jumlah penduduk terbanyak kedua setelah Kecamatan Pekalongan Barat sebanyak 78.376 jiwa dengan presentase sebanyak 25,30% dan kepadatan penduduknya sebanyak 5.267,20 per km².

2.2.4 Kondisi Sosial Ekonomi

Buku Kota Pekalongan Dalam Angka Tahun 2023 menyatakan bahwa laju perekonomian di Kota Pekalongan mengalami perbaikan setelah membaiknya kondisi pandemi Covid-19 di Tahun 2022 dengan sebesar 5,76%. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya di Tahun 2021 sebesar 3,59% kondisi di tahun ini

jauh lebih baik. Laju pertumbuhan tertinggi ada pada lapangan usaha transportasi sebesar 48,53%, penyediaan akomodasi dan makan minum sebesar 12,43%, dan jasa lainnya sebesar 5,75%. (Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan, 2023)

Kawasan Komersial Banyu Urip memiliki tata guna lahan yang dapat dikatakan sebagai kawasan strategis kota pertumbuhan ekonomi. Tata guna lahan di Kawasan ini terdapat Pasar Induk Banyu Urip dan pertokoan yang dapat dibilang sebagai salah satu kawasan yang ikut serta dalam memajukan perekonomian di Kota Pekalongan (Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2020).

2.2.5 Jumlah Kendaraan

Berikut merupakan jumlah kendaraan bermotor di Kota Pekalongan:

Tabel II. 3 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Pekalongan Tahun 2022

Jenis Kendaraan	Status Kepemilikan			
	Pemerintah	Umum	Pribadi	Jumlah Potensi Riil
1. Mobil	31.617	395	366	32.378
2. Bus, Microbus, Minibus	38.674	1.119	831	40.624
3. Pick Up, Truk, Light Truck	17.338	1.939	319	19.596
4. Sepeda Motor	477.031	-	2.806	479.837
Total	564.660	3.453	4.322	572.435

Sumber: Dipenda Prov. Jawa Tengah UPPD Kota Pekalongan

Dari tabel II.3 menunjukkan jumlah kendaraan terbanyak yaitu sepeda motor dengan jumlah potensi riil atau keseluruhan sebanyak 572,435 kendaraan di tahun 2022.

Tabel II. 4 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Pekalongan Tahun 2017-2022

Tahun	Status Kepemilikan			
	Pemerintah	Umum	Pribadi	Jumlah Potensi Riil
2022	564.660	3.453	4.322	572.435
2021	862	187	121.541	122.590
2020	1.557	1.387	170.170	173.114
2019	1.516	1.366	163.989	166.871
2018	1.453	1.281	154.598	157.332
2017	1.381	1.233	144.522	147.136

Sumber: Dipenda Prov. Jawa Tengah UPPD Kota Pekalongan

Dari tabel II.4 jumlah kendaraan di Kota Pekalongan setiap tahunnya mengalami peningkatan kecuali pada tahun 2021 yang mengalami penurunan dan jumlah kendaraan bermotor tertinggi Kota Pekalongan berada pada tahun 2022.

2.2.6 Karakteristik Wilayah Kajian

Kawasan Komersial Banyu Urip ini berada di bagian selatan Kota Pekalongan dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Pekalongan. Pusat perdagangan dan jasa yang ada di Kelurahan Banyu Urip berada pada sepanjang ruas jalan Gatot Subroto hingga Urip Sumoharjo dengan memiliki tata guna lahan kawasan komersial diantaranya Pasar Banyu Urip dan di dominasi oleh pertokoan. Tingginya aktivitas masyarakat dalam kawasan ini memberikan dampak terhadap kinerja lalu lintas pada ruas-ruas jalan yang termasuk di dalamnya. Berikut ruas jalan wilayah yang dikaji:

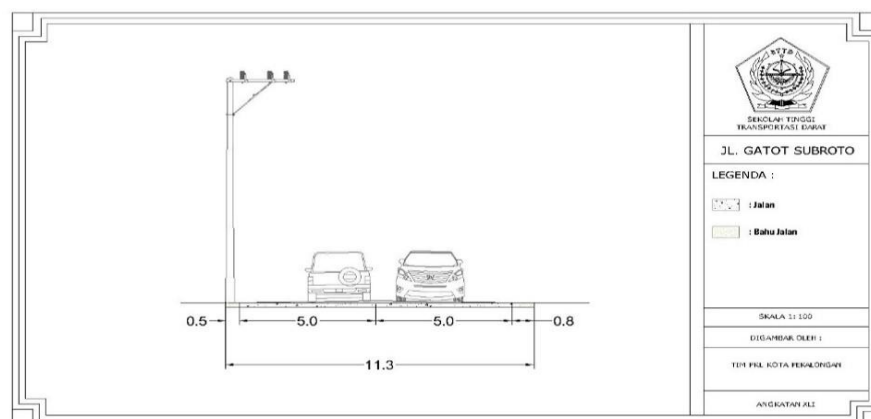
Tabel II. 5 Ruas Jalan Kajian

Nama Jalan	Tipe	Fungsi Jalan	Panjang ruas jalan (m)
Jl. Gatot Subroto	2/2 UD	Kolektor Primer	800
Jl. Urip sumoharjo V	2/2 UD	Kolektor Primer	304

Nama Jalan	Tipe	Fungsi Jalan	Panjang ruas jalan (m)
Jl. Urip sumoharjo IV	2/2 UD	Kolektor Primer	500
Jl. Pelita II	2/2 UD	Lokal Primer	620
Jl. Letjen Suprpto I	2/2 UD	Lokal Primer	290
Jl. Pelita I	2/2 UD	Lokal Sekunder	450

Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

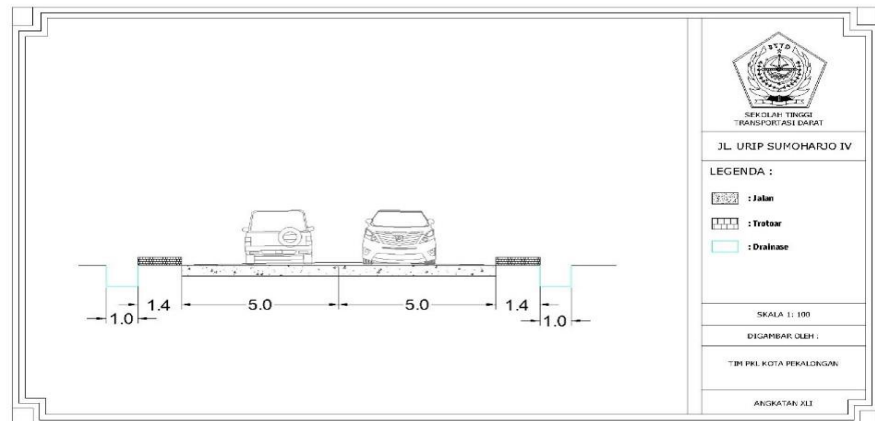
Dari Tabel II. 4 dapat dilihat ruas jalan wilayah kajian memiliki tipe 2/2 UD dengan fungsi jalan terdapat kolektor primer, lokal primer, dan lokal sekunder. Total Panjang keseluruhan ruas jalan yang dikaji mencapai 2.964 meter.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 2 Penampang Melintang Jalan Gatot Subroto

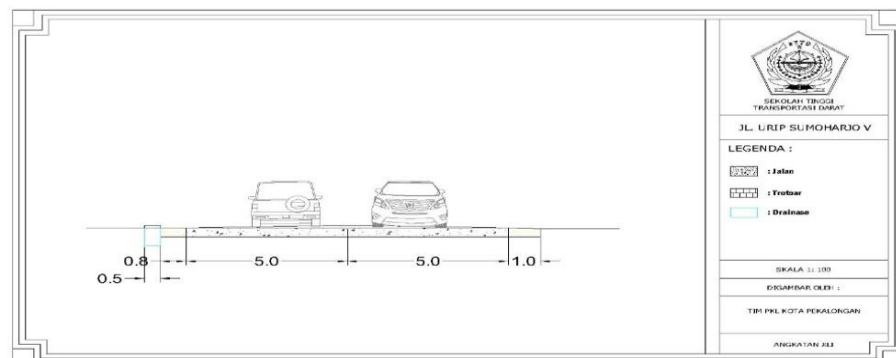
Pada Jalan Gatot Subroto ini memiliki tipe jalan 2/2 UD dengan bahu jalan sebelah kanan sebesar 0,8 meter dan bahu jalan sebelah kiri sebesar 0,5 meter. Lebar efektif dari ruas jalan ini sebesar 10 meter dengan masing – masing lebar per lajur sebesar 5 meter.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 3 Penampang Melintang Jalan Urip Sumoharjo IV

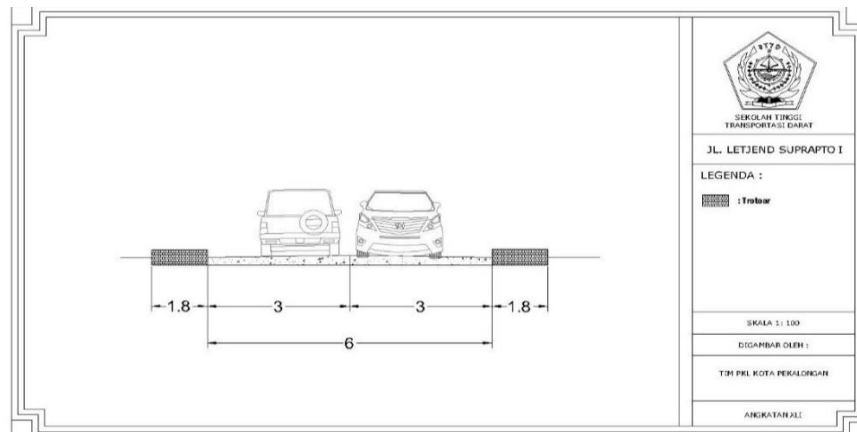
Jalan Urip Sumoharjo IV memiliki tipe jalan 2/2 UD, lebar efektif kedua arah sebesar 10 meter dan lebar per lajunya sebesar 5 meter. Terdapat trotoar di sebelah kanan dan kiri jalannya dengan lebar 1,4 meter serta drainase di sebelah kanan dan kirinya dengan lebar 1 meter. Total lebar jalan pada ruas ini yaitu 14,8 meter.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 4 Penampang Melintang Jalan Urip Sumoharjo V

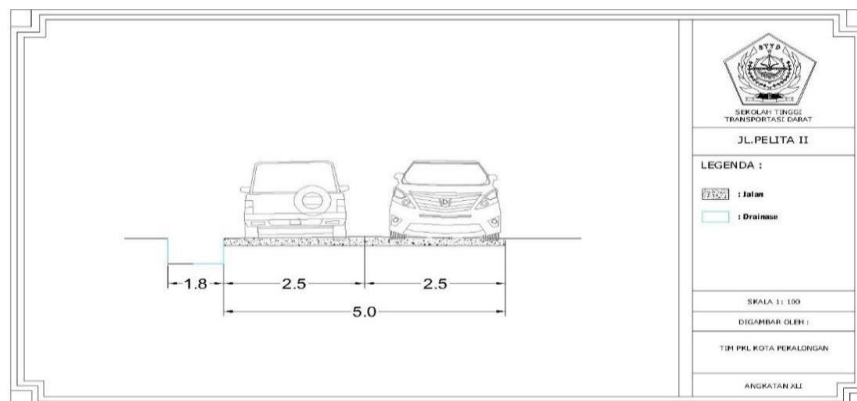
Jalan Urip Sumoharjo V memiliki tipe jalan 2/2UD dengan lebar efektif kedua arah sebesar 10 meter dan lebar per lajunya sebesar 5 meter. Terdapat drainase di sebelah kiri dengan lebar 0,5 meter dan bahu jalan di sebelah kiri sebesar 0,8 meter dan kanan 1 meter serta tidak memiliki trotoar. Lebar total untuk ruas jalan ini yaitu 12,3 meter.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 5 Penampang Melintang Jalan Letjen Suprpto I

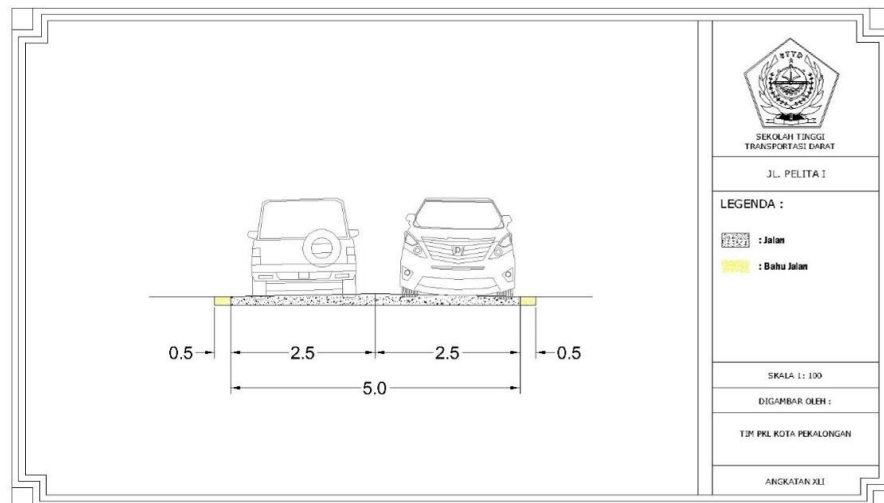
Dari gambar II.4 dapat dilihat bahwa Jalan Letjen Suprpto I dengan tipe jalan 2/2 UD memiliki lebar efektif kedua arah sebesar 6 meter dengan lebar per lajur nya sebesar 3 meter. Terdapat trotoar di sebelah kiri dan kanannya dengan lebar 1,8 meter. Lebar total jalannya yaitu 9,6 meter.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 6 Penampang Melintang Jalan Pelita II

Jalan Pelita II memiliki lebar efektif kedua arahnya dengan lebar 5 meter dan lebar per lajurnya sebesar 2,5 meter. Tidak memiliki median jalan, trotoar, dan bahu jalan. Terdapat drainase di sebelah kiri jalan sebesar 1,8 meter. Lebar total pada jalan ini sebesar 9,6 meter.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 7 Penampang Melintang Jalan Pelita I

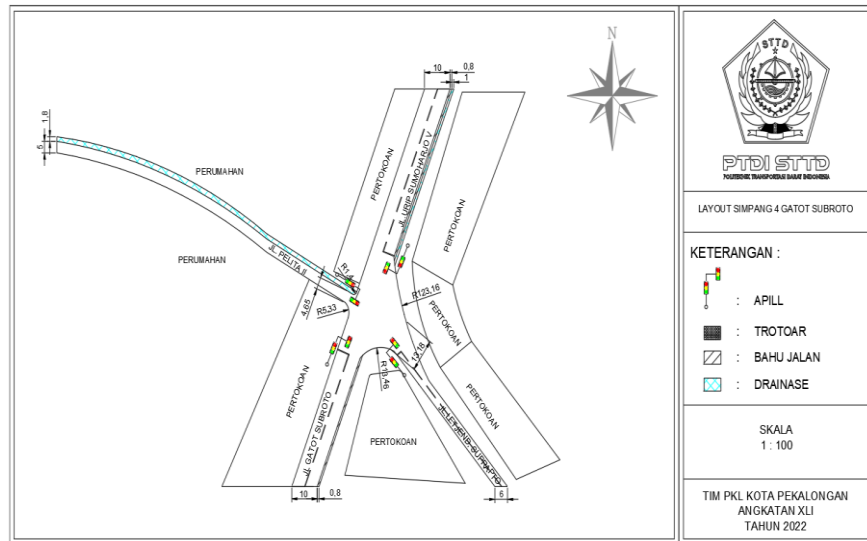
Jalan Pelita I merupakan jalan lokal sekunder dengan tipe jalan 2/2 UD. Lebar efektif kedua arah jalan ini sebesar 5 meter dengan lebar per lajunya sebesar 2,5 meter. Lebar bahu jalan kiri dan kanannya sebesar 0,5 meter dan tidak terdapat trotoar. Lebar total jalan ini ialah 5,5 meter. Di dalam wilayah kajian juga terdapat persimpangan diantaranya:

Tabel II. 6 Simpang Wilayah Kajian

Nama Simpang	Jenis Pengendalian
Simpang 4 Gatot Subroto	Bersinyal
Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I	Tak Bersinyal

Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

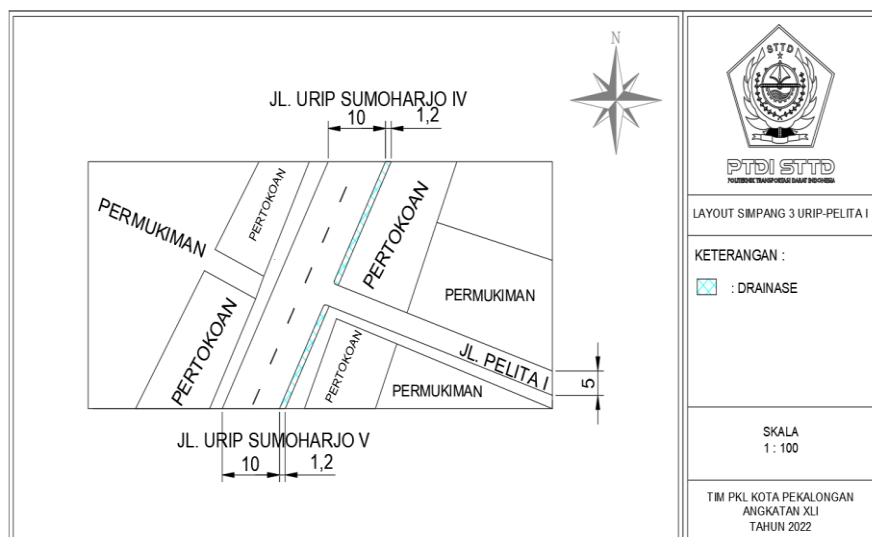
Simpang 4 Gatot Subroto merupakan simpang dengan jenis pengendalian bersinyal, simpang ini membatasi antara ruas Jalan Gatot Subroto dengan Jalan Urip Sumoharjo. Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I merupakan simpang tak bersinyal. Berikut merupakan *Layout* dari simpang kajian.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 8 Layout Simpang 4 Gatot Subroto

Pada gambar II. 8 dapat diketahui inventarisasi dari Simpang 4 Gatot Subroto. Kaki pendekat utara merupakan Jalan Urip Sumoharjo V, kaki pendekat selatan yaitu Jalan Gatot Subroto, kaki pendekat barat yaitu Jalan Pelita II, dan kaki pendekat timur yaitu Jalan Letjen Suprpto I.



Sumber: Pola Umum Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022

Gambar II. 9 Layout Simpang 3 Urip Sumoharjo - Pelita I

Pada gambar II. 9 dapat diketahui inventarisasi dari Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I. Kaki pendekat utara merupakan Jalan Urip Sumoharjo IV, kaki pendekat selatan yaitu Jalan Urip Sumoharjo V, dan kaki pendekat timur yaitu Jalan Pelita I.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 10 Kondisi Eksisting Jalan Gatot Subroto

Dari gambar II. 10 merupakan gambar kondisi arus lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang yang berada di ruas Jalan Gatot Subroto. Kegiatan parkir di bahu jalan dan pedagang kaki lima menyebabkan hambatan samping pada ruas jalan ini menjadi sangat tinggi.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 11 Kondisi Eksisting Jalan Urip Sumoharjo IV

Dari gambar II. 11 merupakan kondisi eksisting pada Jalan Urip Sumoharjo. Tata guna lahan di sekitar Jalan Urip Sumoharjo segmen IV merupakan pertokoan.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 12 Kondisi Eksisting Jalan Urip Sumoharjo V

Dari gambar II. 12 merupakan kondisi eksisting pada segmen Jalan Urip Sumoharjo V. Dapat dilihat dari gambar segmen jalan ini memiliki arus kendaraan yang ramai, tidak memiliki marka dan fasilitas pejalan kaki dengan hambatan samping sekitarnya tinggi.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 13 Kondisi Eksisting Jalan Pelita II

Dari gambar II. 13 dapat dilihat bahwa kondisi eksisting ruas Jalan Pelita II memiliki arus lalu lintas kendaraan yang ramai dengan

tipe jalan 2/2 UD, belum ada marka dan fasilitas pejalan kaki dengan tata guna lahan sekitarnya yaitu pemukiman. Hambatan samping pada ruas jalan ini yaitu rendah.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 14 Kondisi Eksisting Jalan Letjen Suprpto I

Dari gambar II. 14 menjelaskan kondisi eksisting pada Jalan Letjen Suprpto I dengan arus lalu lintas kendaraan yang ramai. Jalan Letjen Suprpto I ini memiliki tata guna lahan disekitarnya merupakan pertokoan.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 15 Kondisi Eksisting Jalan Pelita I

Dari gambar II. 15 merupakan kondisi eksisting dari Jalan Pelita I yang merupakan jalan lokal sekunder dengan tipe jalan 2/2 UD serta tata guna lahan sekitarnya ialah pemukiman. Hambatan samping pada ruas jalan ini yaitu rendah.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 16 Kondisi Eksisting Simpang 4 Gatot Subroto

Dari gambar II. 16 merupakan kondisi eksisting pada Simpang 4 Gatot Subroto dengan jenis simpang bersinyal. Berdasarkan Pola Umum Kinerja Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022, Simpang 4 Gatot Subroto memiliki antrian kendaraan sepanjang 51,74 meter di kaki pendekat Jalan Gatot Subroto.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 17 Kondisi Eksisting Simpang 3 Urip Sumoharjo - Pelita I

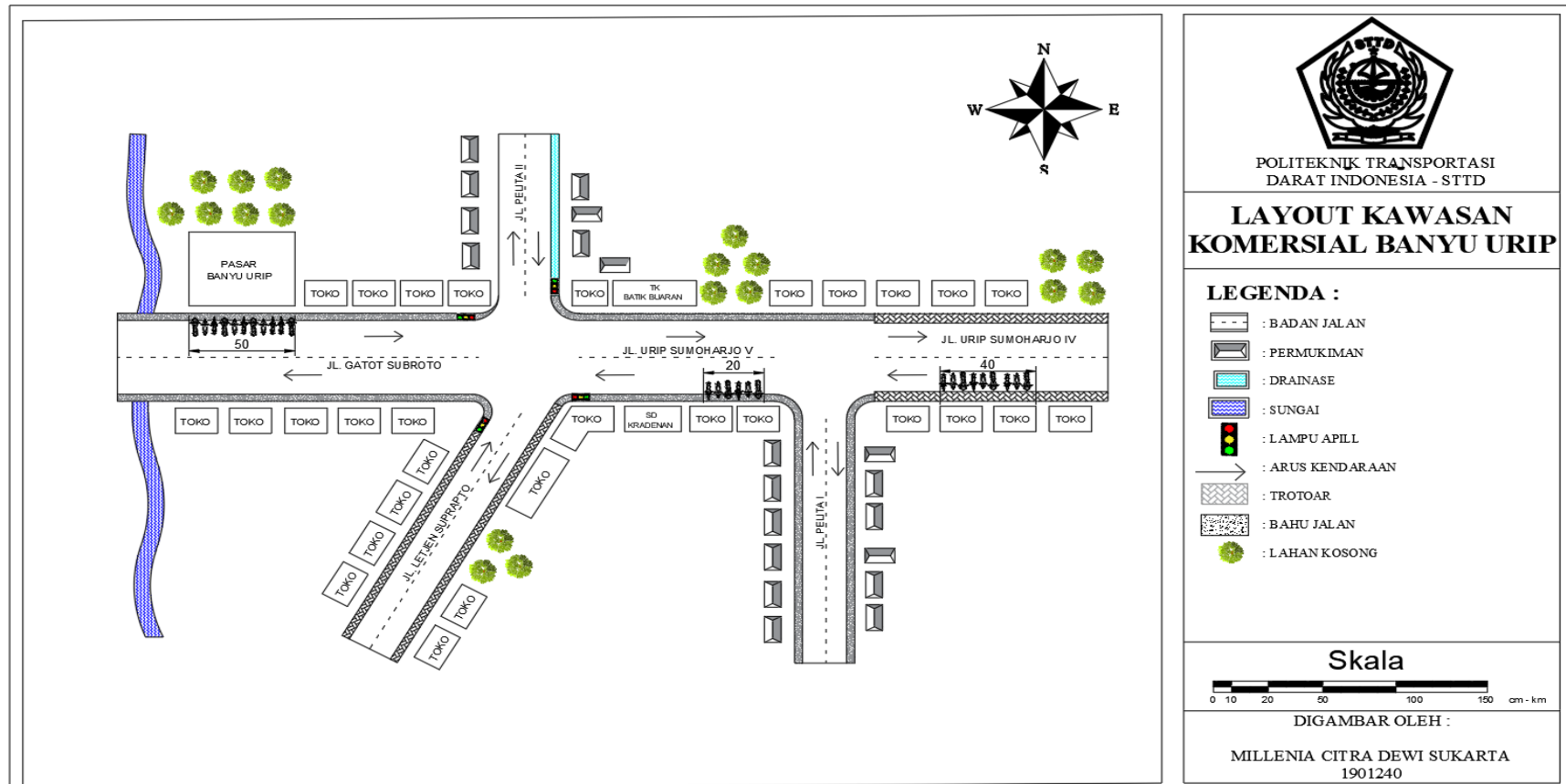
Dari gambar II. 17 merupakan Simpang dengan 3 kaki pendekat yaitu Jalan Urip Sumoharjo V, Jalan Urip Sumoharjo IV, dan Jalan Pelita I. Jenis pengendalian pada simpang ini yaitu tak bersinyal. Simpang ini memiliki tata guna lahan pertokoan dan pemukiman. Berdasarkan Pola Umum Kinerja Transportasi Darat Kota Pekalongan Tahun 2022, Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I memiliki peluang antrian kendaraan sebesar 12 persen hingga 17 persen.



Sumber: Google Earth, 2023

Gambar II. 18 Lokasi Wilayah Kajian

Dari gambar II. 18 merupakan lokasi wilayah yang dikaji yaitu Jalan Gatot Subroto, Jalan Letjen Suprpto I, Jalan Pelita II, Jalan Urip Sumoharjo V, Jalan Urip Sumoharjo IV, dan Jalan Pelita I. Terdapat dua simpang yaitu Simpang 4 Gatot Subroto dan Simpang 3 Urip Sumoharjo – Pelita I.



Sumber: Autodesk Autocad, 2023

Gambar II. 19 Layout Wilayah Kajian

Dari gambar II. 9 merupakan *Layout* wilayah kajian dimana tata guna lahan sekitarnya terdapat Pasar Induk Banyuwir, pemukiman, TK Batik Buaran, SDN Kradenan, dan pertokoan.