

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Seiring dengan perkembangan waktu, bertambah pula kebutuhan terhadap barang dan jasa. Dalam hal ini, diperlukan sarana dan prasarana penunjang pemenuhan kebutuhan agar dapat terpenuhi dengan baik. Transportasi merupakan bagian penting masyarakat dalam proses distribusi barang dari asal ke tujuan. Dengan harapan dapat terwujud pergerakan yang aman, nyaman, selamat, dan efisien (Pattisinai, Muniatun, and Nisa 2019). Pergerakan kendaraan di jalan raya harus diatur dan diawasi agar dapat mencakup seluruh kebutuhan masyarakatnya. Dari segi kendaraan yang melintas dan prasarana yang mendukung perlu dilakukan pengawasan dan perhatian agar berjalan dengan baik dalam melakukan pergerakan.

Transportasi memegang peranan penting dalam menunjang berbagai kegiatan baik perekonomian, industri, pariwisata, dan lain-lain. Transportasi tidak dapat berfungsi dengan baik tanpa prasarana atau sarana yang memadai. Salah satu infrastruktur transportasi utama adalah jalan (Jotin Khisty B Kent Lall 2003). Apabila sarana jalan seperti prasarana transportasi tidak memadai maka aktivitas sehari-hari masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pokok hidup tidak akan berjalan lancar sehingga dapat mengganggu kelancaran arus kehidupan masyarakat. Keberadaan jalan dalam sistem transportasi jalan sangat penting untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan jasa, kegiatan pemerintah dan sosial ekonomi masyarakat.

Pertumbuhan jaringan jalan yang ada pada suatu daerah harus mampu mengimbangi pesatnya pertumbuhan ekonomi dan jumlah penduduk agar tidak menurunkan tingkat pelayanan akibat kurang memadainya jaringan jalan yang ada. Karena salah satu fungsi jaringan jalan adalah menghubungkan atau menjangkau antar wilayah, maka menjadi prasarana yang sangat penting bagi masyarakat perkotaan dan sekitarnya dalam menjalankan aktivitasnya. (Dr. Ir. Ofyar Z Tamin 2000).

Secara umum, Kota Pekalongan telah memiliki jaringan jalan dan aksesibilitas yang cukup baik. Dimana semua ruas jalan di Kota Pekalongan masih mampu menampung arus lalu lintas dengan baik. Kota Pekalongan secara administratif terletak di persilangan lalu lintas ekonomi dan transportasi antara kabupaten Pemalang - Kabupaten Pekalongan - Kabupaten Batang – Kota Semarang sehingga memiliki tingkat lalu lintas yang sibuk untuk jalur penghubung antar kota dan kabupaten di Jawa Tengah. Arus lalu lintas menerus yang melalui Kota Pekalongan yaitu kendaraan pribadi, angkutan penumpang dan angkutan barang maupun wisata dari arah Barat (Jakarta) yang akan menuju ke arah Timur (Semarang) atau sebaliknya. Jalan penghubung ini memiliki dua akses ruas jalan yang dapat digunakan yaitu pertama lalu lintas kendaraan dari arah Jakarta menuju Semarang melalui jaringan jalan tol, kedua lalu lintas kendaraan besar seperti bus dan angkutan barang maupun wisata yang melintasi Kota Pekalongan diarahkan melalui jaringan jalan arteri primer Jalan Pantai Utara Jawa yang melewati kawasan CBD Kota Pekalongan.

Sebagai dampak alternatif pertama terjadinya kemacetan di kawasan CBD Kota Pekalongan sedangkan alternatif kedua menyebabkan meningkatnya V/C ratio dan terjadi penurunan tingkat pelayanan. Pada ruas jalan tersebut juga terjadi mix traffic dalam jumlah yang banyak akibat adanya pergerakan yang berasal dari zona luar menuju zona luar yang lain (*external zone to external zone*) yang bercampur dengan pergerakan lokal (*internal zone to internal zone*).

Secara umum, V/C ratio jaringan jalan di Kota Pekalongan masih tergolong aman yaitu dengan perbandingan antara volume dan kapasitasnya (V/C ratio) masih dibawah 0,5 dan hanya terdapat beberapa ruas jalan yang memiliki nilai diatas 0,6. Seperti pada ruas Jalan Gajah Mada segmen 2 dengan V/C ratio sebesar 0,58 dan kecepatan rata-rata sebesar 52,07 km/jam. Pola distribusi perjalanan di Kota Pekalongan terkait dengan perjalanan internal (dalam wilayah) dan eksternal (luar wilayah). Pola Pergerakan yang cukup tinggi menimbulkan permasalahan transportasi berupa kemacetan dan keselamatan lalu lintas yang meningkat di setiap ruas

jalan. Selain itu, gangguan lingkungan berupa kebisingan, polusi, serta kerusakan jalan dan juga permasalahan transportasi mengakibatkan penurunan aksesibilitas.(Hanly Fendy Djohar Siwu 2018). Melihat dan mempertimbangkan kondisi diatas, maka pembangunan jalan Lingkar Utara di Kota Pekalongan perlu diadakan untuk mengantisipasi meningkatnya volume kendaraan dan penurunan tingkat pelayanan jalan utama. Tujuan lainnya adalah untuk menghindari penumpukan kendaraan dan memecah arus lokal dan regional pada ruas jalan yang dilalui dan menghindari mix traffic dengan angkutan barang terutama dikawasan CBD. Dengan adanya pembangunan jalan Lingkar Utara tersebut diharapkan akan meningkatkan efektifitas dan efisiensi baik waktu, tenaga maupun biaya yang harus dikeluarkan oleh pengguna jasa untuk melakukan perjalanan.

Pemerintah Kota Pekalongan telah merancang rencana pembangunan jalan lingkar utara yang tercantum dalam RT/RW 2011 – 2029. Perlu dilakukan kajian mengenai dampak terhadap kinerja Lalu lintas apabila telah jalan lingkar tersebut telah beroperasi. Selain itu, pengembangan jalan baru dapat merangsang pertumbuhan perekonomian di sekitar jalan tersebut, yang nantinya akan meningkatkan kesejahteraan bagi masyarakat di sekitar lokasi tersebut. Dari gambaran tersebut di atas maka dibutuhkan penelitian guna memberikan gambaran dan informasi, sehingga penulis bermaksud membuat kajian dengan judul penelitian **“Pengaruh Perencanaan Pembangunan Jalur Lingkar Utara Terhadap Kinerja Lalu Lintas Di Kota Pekalongan”**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang ada, terdapat beberapa permasalahan terkait transportasi di Kota Pekalongan, antara lain:

1. Wilayah Kota Pekalongan berada pada jalur utama yang menghubungkan Kabupaten Pekalongan maupun Kabupaten Batang (Jalan Nasional) sehingga mobilitas kendaraan yang melewati jalur tersebut juga cukup tinggi, sebesar 43.868 perjalanan eksternal-eksternal.

2. Berdasarkan hasil survei pencacahan lalu lintas ruas jalan diperoleh hasil perbandingan volume dengan kapasitas jalan (V/C Ratio) tertinggi sebesar 0,62 yang masuk dalam kategori level of service D. Dengan kondisi tersebut diharapkan adanya penanganan agar kinerja ruas jalannya tidak menurun.
3. terjadi mix traffic arus lalu lintas pada jaringan jalan di Kota Pekalongan terutama dikawasan dalam kota yang menyebabkan volume kendaraan meningkat.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Dengan melihat permasalahan di atas dan keterbatasan yang ada, maka yang menjadi bahan penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pola pergerakan yang masuk dan keluar serta yang melintas di Kota Pekalongan?
2. Bagaimana kinerja lalu lintas pada jaringan jalan yang ada saat ini sebelum adanya pembangunan?
3. Bagaimana kinerja lalu lintas pada jaringan jalan yang ada saat ini setelah adanya pembangunan?
4. Bagaimana perbandingan kinerja lalu lintas pada jaringan jalan sebelum dan sesudah adanya pembanguan jalan lingkak utara?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

Penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisis dampak setelah adanya pembangunan jalan Lingkar Utara Kota Pekalongan. Sementara Tujuan dari pembuatan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui pola pergerakan angkutan barang yang masuk dan keluar serta yang melintas di Kota Pekalongan.
2. Mengetahui kinerja lalu lintas pada jaringan jalan yang ada saat ini sebelum adanya pembangunan
3. Mengetahui kinerja lalu lintas pada jaringan jalan yang ada saat ini setelah adanya pembangunan.
4. Memberikan hasil analisis perbandingan kinerja lalu lintas jaringan jalan sebelum dan sesudah adanya pembanguan jalan lingkak utara

## **1.5 Ruang Lingkup**

Dalam penelitian ini, supaya dapat lebih fokus, maka ruang lingkupnya dibatasi dimana Lokasi Penelitiannya adalah pada dampak pembangunan jalan Lingkar Utara. Adapun batasan masalah pembahasan dari penelitian yang akan difokuskan hanya pada hal hal sebagai berikut :

1. Pergerakan angkutan barang yang masuk dan keluar serta yang melintas di Kota Pekalongan.
2. Kinerja lalu lintas jaringan jalan yang terdampak terhadap pembangunan jalan lingkar utara kondisi eksisting.
3. Kinerja lalu lintas jaringan jalan yang terdampak terhadap pembangunan jalan lingkar utara kondisi setelah adanya pembangunan.
4. Perbandingan Kinerja lalu lintas jaringan jalan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan lingkar utara.