

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Geografis

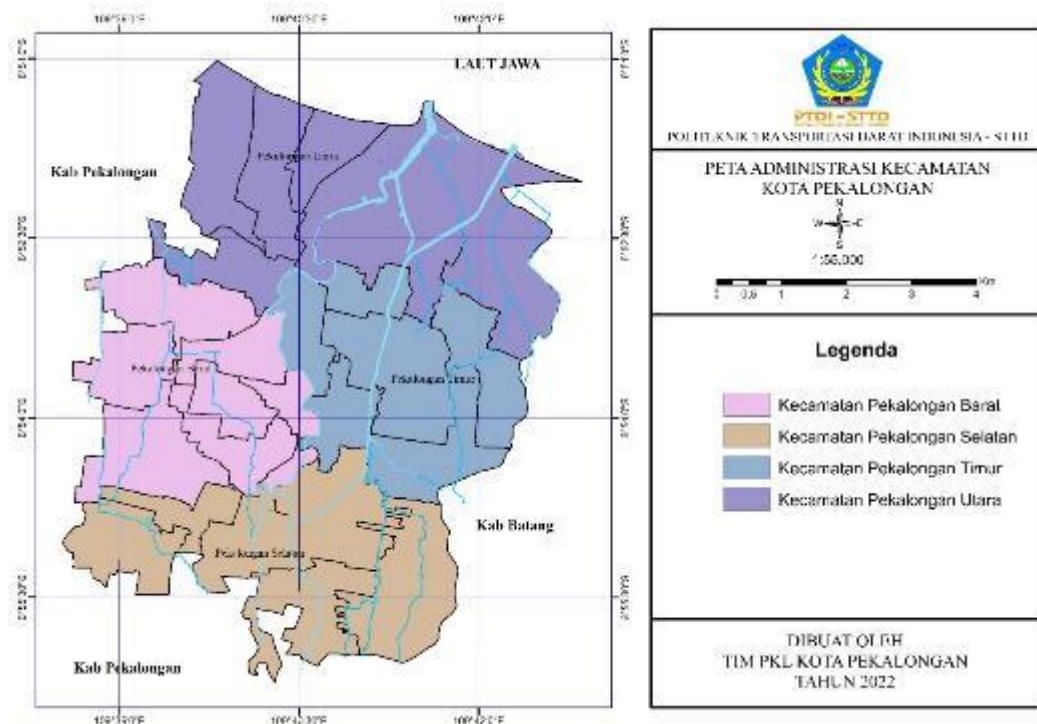
Kota Pekalongan merupakan salah satu dari 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah dengan letak geografis antara 60 50' 42" - 60 55' 44" Lintang Selatan dan 1090 37' 55" - 1090 42' 19" Bujur Timur derajat. Kota Pekalongan berbatasan dengan Laut Jawa di sebelah utara. Berbatasan dengan Kabupaten Batang di sebelah timur, Kabupaten Pekalongan di sebelah selatan. Kota Pekalongan letaknya strategis di tengah Jalan Pantura Jakarta-Surabaya dan relatif dekat dengan Jalan Selatan. Kota Pekalongan mempunyai koordinat 510,00 – 518,00 km vertikal dan 517,75 – 526,75 km horizontal. Batas administratif Kota Pekalongan adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Laut Jawa

- a. Sebelah Timur : Kabupaten Batang
- b. Sebelah Selatan : Kabupaten Pekalongan
- c. Sebelah Barat : Kabupaten Pekalongan

2.2 Wilayah Administrasi

Luas administrasi dari Kota Pekalongan sendiri tercatat 3,08% dari bagian wilayah Jawa Tengah dengan luas wilayah administrasi seluruhnya 45,25 Ha. Kecamatan yang terluas adalah Kecamatan Singorojo yang luasnya mencapai 14,88 kilometer persegi atau 33% dari luas wilayah Kota Pekalongan. Sedangkan wilayah terbawah adalah Kecamatan Ringinarum dengan luas 9,52 km² atau sekitar 21% dari total luas Kota Pekalongan.



Sumber : Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat di Kota Pekalongan 2022

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kota Pekalongan per Kecamatan

Secara administratif Kota Pekalongan terbagi menjadi 4 kelurahan dan 27 desa/kelurahan dengan peruntukan tiap kelurahan sebagai berikut::

Tabel II. 1 Luas Wilayah per Kelurahan

No	Kelurahan	Luas (Ha)	Persentase
1	Bendan Kergon	163	4%
2	Medono	116	3%
3	Pasirkratonkramat	185	4%
4	Podosugih	81	2%
5	Pringrejo	224	5%
6	Sapuro Kebulen	95	2%
7	Tirto	141	3%
8	Banyurip	164	4%
9	Buaran Kradenan	104	2%
10	Jenggot	123	3%
11	Kuripan Kertoharjo	207	5%
12	Kuripan Yosorejo	226	5%
13	Sokoduwet	256	6%

No	Kelurahan	Luas (Ha)	Persentase
14	Noyontaansari	90	2%
15	Kauman	146	3%
16	Poncol	62	1%
17	Klego	85	2%
18	Gamer	170	4%
19	Setono	191	4%
20	Kalibaros	208	5%
21	Bandengan	221	5%
22	Degayu	337	7%
23	Krapyak	379	8%
24	Kandang Panjang	151	3%
25	Panjang Baru	94	2%
26	Panjang Wetan	141	3%
27	Padukuhan Kraton	165	4%

2.3 Kondisi Transportasi

2.3.1 Karakteristik Pergerakan Lalu Lintas

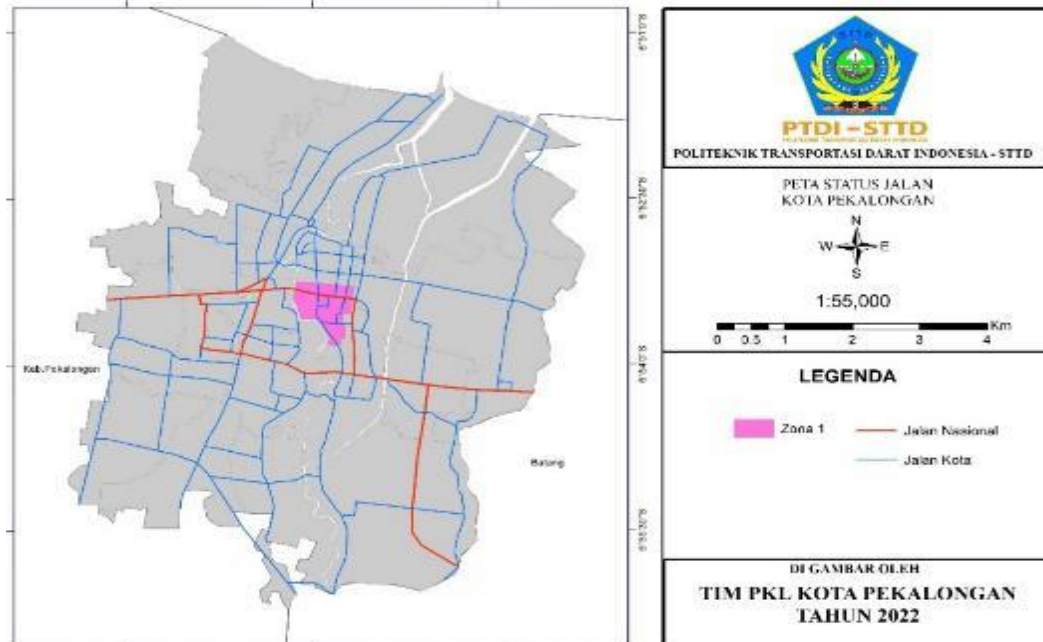
Pola perjalanan penduduk Wilayah Studi Kota Pekalongan dapat diamati dari waktu beraktivitas, dengan rata-rata jam sibuk tertinggi terjadi pada sore hari. Hal ini dibuktikan dengan tingginya volume lalu lintas antara pukul 16.00 hingga 18.00 yang merupakan waktu pulang kerja dan bersantai untuk melakukan perjalanan. Di pagi hari, waktu berangkat bekerja dan belanja ke pasar terjadi di waktu yang berbeda, sehingga walaupun tingkat perjalanan penduduk di wilayah studi Kota Pekalongan tinggi, apabila terjadi di waktu yang berbeda, akan mengurangi beban jalan yang dilalui. Karakteristik arus lalu lintas di wilayah studi Kota Pekalongan dapat dilihat melalui perbedaan jam sibuk. Pada pagi hari puncak, lalu lintas di Kota Pekalongan biasanya bergerak menuju kawasan pusat bisnis (CBD), tempat terkonsentrasinya aktivitas dan perbelanjaan. Sedangkan pergerakan dari luar wilayah Kota Pekalongan menuju ke pusat perkantoran Kota Pekalongan. Aktivitas perjalanan pada jam sibuk pagi hari sangat bervariasi karena perbedaan kebutuhan perjalanan pagi hari. Pergerakan masyarakat untuk bekerja juga terkena dampaknya, yaitu adanya alternatif jadwal kerja atau jam kerja mulai pukul 07.30 hingga 08.30. Pada jam sibuk sore hari,

masih banyak pergerakan di Kota Pekalongan akibat pengaruh jam kerja yang bergilir dan banyaknya pekerja kantoran yang mengambil jam istirahat untuk makan siang. Sedangkan puncak pergerakan sore hari seringkali menjauhi kawasan pemerintahan dan perkantoran, dikarenakan jam tersebut jam pulang kerja/kantor.

2.3.2 Karakteristik Jalan dan Kondisi Lalu Lintas

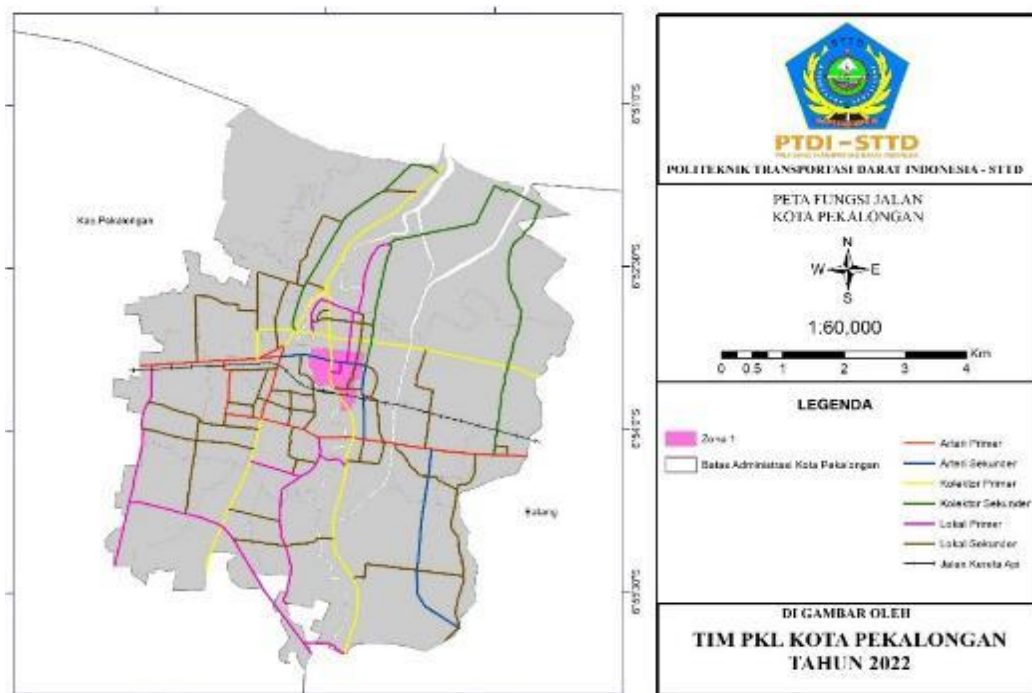
Transportasi merupakan salah satu sarana agar suatu daerah maju dan berkembang, dapat meningkatkan aksesibilitas, yang dapat menghubungkan seluruh wilayah Kota Pekalongan. (Nia Fitria Indah and Samsul ma'rif 2014). Untuk mengembangkan suatu wilayah, keberadaan sarana dan prasarana transportasi tidak dapat dipisahkan dari program pembangunan. Kesenambungan produksi yang efisien, investasi dan pengembangan teknologi untuk menciptakan pasar dan nilai selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik. Tujuan transportasi meliputi melayani pergerakan barang dan orang dari suatu daerah ke daerah lain serta mendukung berkembangnya kegiatan sektoral lain yang mendorong pembangunan nasional (Silondae 2016). Oleh karena itu penataan dan manajemen lalu lintas yang baik akan menjadi salah satu tujuan utama dalam menciptakan sistem transportasi yang aman, terjamin, cepat dan efisien untuk mendukung perkembangan dan kemajuan Kota Pekalongan.(Safitri and Andari 2020). Dilihat dari karakteristiknya, berdasarkan peta jaringan jalan yang diperoleh dari Departemen Pekerjaan Umum dan Perencanaan Tata Ruang, jenis jaringan jalan Kota Pekalongan mempunyai model jaringan jalan radial. Dari model jaringan radial ini terlihat bahwa bentuk jalan perkotaan ini berkembang karena topografi lokal yang terbentuk di sepanjang jalan tersebut. Jalur distribusi tersebut kemudian dihubungkan dengan jalur utama. Volume lalu lintas yang sangat besar dan lalu lintas lokal kini dapat mengambil rute yang sama dan dengan mudah menjadi kewalahan melampaui perkiraan dan terus bertambah. Kota Pekalongan merupakan kota dengan jaringan jalan yang padat di beberapa wilayah terutama di pusat kegiatan. Sehingga bisa juga berdampak pada Central

Business District (CBD) Kota Pekalongan.. Berikut akan ditampilkan peta jaringan jalan yang ada di Kota Pekalongan:



Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kota Pekalongan, 2022

Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Status Jalan



Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kota Pekalongan, 2022

Gambar II. 3 Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan

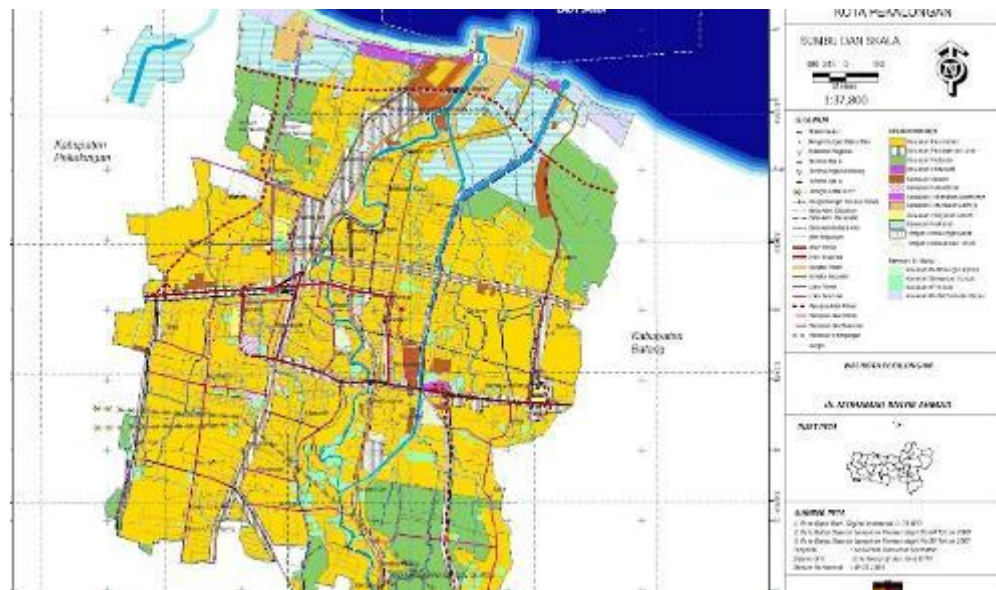
2.4 Kondisi wilayah kajian

2.4.1 Kondisi Ruas Jalan

Ruas jalan yang terdapat di Kota Pekalongan mencakup ruas dengan arus dua arah dan arus satu arah. Berdasarkan survei inventarisasi, data ruas jalan yang telah didapat dipadukan dengan data sekunder yang didapat dari beberapa instansi terkait di Kota Pekalongan. Data yang sudah diperoleh kemudian dihitung kapasitas jalannya dan digunakan sebagai parameter evaluasi kinerja ruas jalan secara statis. Berdasarkan inventarisasi ruas jalan, termuat inventarisasi atau pengukuran seperti panjang dan lebar jalan, jumlah lajur dan jalur, tipe jalan, model arus (arah), lebar parkir, lebar efektif jalan, median, trotoar, drainase, bahu jalan, jalur hijau, jenis perkerasan jalan, hambatan samping luas kerusakan jalan, jumlah akses, dan marka. Dari hasil survei inventarisasi ruas jalan didapati bahwa kondisi fisik jalan di Kota Pekalongan memiliki kondisi yang baik dengan sebagian besar jalan telah diaspal. Fasilitas bagi pejalan kaki seperti trotoar belum memadai di sepanjang ruas jalan Kota Pekalongan dikarenakan dalam tahap pembangunan.

Karakteristik arus lalu lintas di Kota Pekalongan dapat dilihat dari perbedaan zona waktu antara jam sibuk dan jam di luar jam sibuk. Pada jam sibuk pagi hari, perjalanan dalam kota menuju pusat kota/CBD lebih banyak, sedangkan perjalanan dari luar Kota Pekalongan lebih sedikit. Pada pagi hari puncak, lalu lintas tidak terkonsentrasi sekaligus, karena waktu berangkat ke tempat kerja dan mobil-mobil truk yang memasuki kota berbeda-beda. Masyarakat rata-rata tiba di kantor pada pukul 07.30 hingga 08.30, sedangkan angkutan barang di Kota Pekalongan tidak diatur pergerakannya. Pada jam Puncak sore hari, jumlah pergerakannya tidak sebanyak jam puncak pagi hari. Pada dasarnya sebagian besar pergerakan berasal dari dalam kota itu sendiri. Sambil pindah sebentar ke luar kota. Pada sore hari puncak, sebagian besar perjalanan kota meninggalkan pusat kota/CBD. Begitu pula dengan angkutan barang yang banyak berangkat ke luar Kota Pekalongan.

Kondisi tata guna lahan pada jalan ruas jalan rencana yang akan dibangun kebanyakan yaitu persawahan dan tambak. Mengingat rencana ruan jalan ini dibangun didaerah utara dari Kota Pekalongan. Berikut rencana pembangunan jalan lingkaran utara berdasarkan RTRW Kota Pekalongan.



Sumber : BAPERLITBANG Kota Pekalongan

Gambar II. 4 Peta Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Utara