

PENGEMBANGAN ANGKUTAN AGLOMERASI DI KAWASAN PETANGLONG

Djoko Setijowarno¹, Ardi Pradana², dan Anastasia Yulianti³

¹ Dosen Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang

Email: djokosetijowarno64@gmail.com

² Asisten Penelitian Laboratorium Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang

Email: ardidana0605@gmail.com

³ Asisten Penelitian Laboratorium Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang

Email: anna_fourth@yahoo.com

ABSTRAK

Peran angkutan umum dalam melayani kebutuhan pergerakan masyarakat sangatlah penting. Namun kondisi angkutan umum saat ini dapat dikatakan kurang layak, kurang memenuhi standar yang diinginkan masyarakat pengguna jasa terlebih lagi dengan pelayanannya yang kurang maksimal. Hal ini menyebabkan adanya penurunan minat masyarakat untuk naik angkutan umum, sehingga masyarakat berupaya memenuhi kebutuhan sendiri dengan menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi seperti ini akan berdampak pada beban lalu lintas jalan yang terus meningkat seiring peningkatan kebutuhan perjalanan orang. Salah satu wilayah aglomerasi di Provinsi Jawa Tengah yang berkembang pesat adalah Wilayah Petanglong yang berada di Jalur Pantura yang merupakan jalur utama di Provinsi Jawa Tengah. Petanglong terdiri dari Kota Pekalongan, Kabupaten Batang dan Kabupaten Pekalongan. Keberadaan wilayah aglomerasi telah menjadi satu kesatuan secara ekonomi yang saling erat satu sama lain. Selain itu adanya pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB) maka akan semakin meningkatkan kebutuhan sarana transportasi guna menunjang pergerakan antar lokasi di Wilayah Petanglong. Di dalam penelitian ini, pertama kali mengkaji literatur dan peraturan tentang angkutan umum termasuk standar pelayanan minimal angkutan umum. Setelah itu dilakukan survei primer yaitu identifikasi koridor dan *load factor* angkutan umum eksisting. Sedangkan untuk survei sekunder adalah kinerja jalan di Kawasan PETANGLONG. Di dalam penentuan koridor, dianalisis kinerja jalan dan potensi demand. Penelitian ini nantinya menghasilkan koridor-koridor angkutan umum yang perlu dikembangkan di Kawasan PETANGLONG dan penentuan prioritas pelaksanaannya.

Kata kunci: Angkutan umum, Kawasan PETANGLONG, koridor

1. LATAR BELAKANG

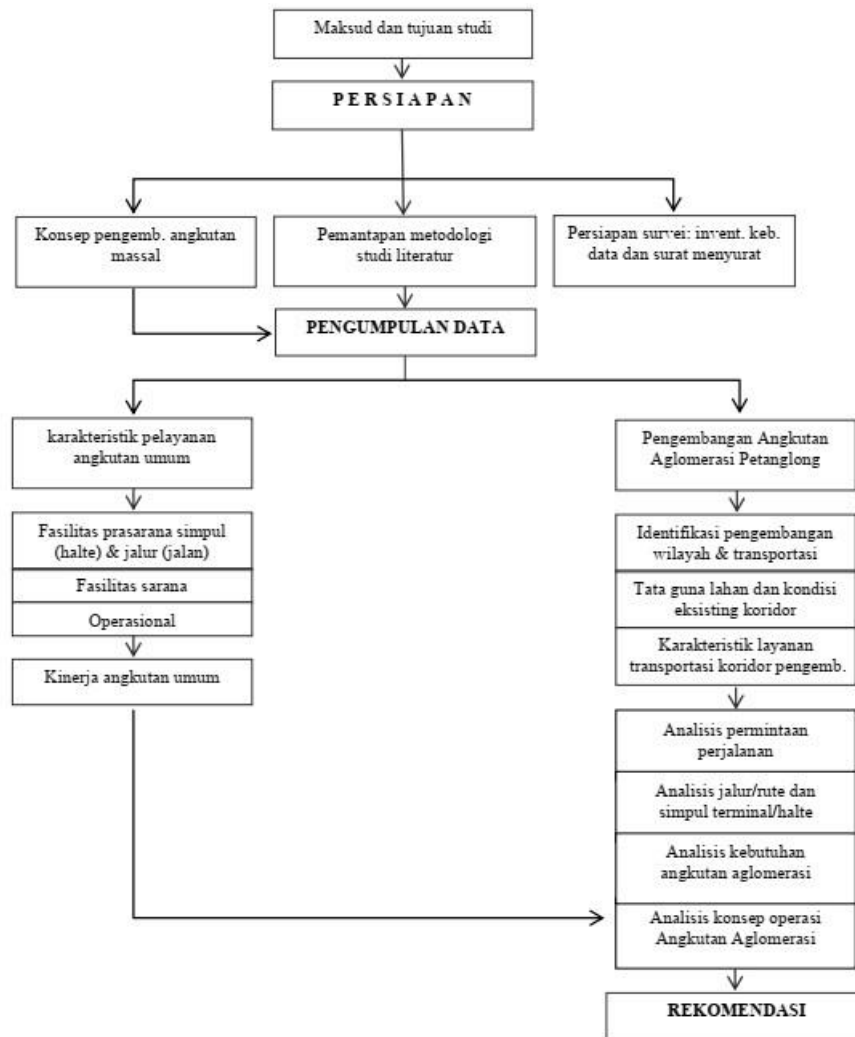
Peran angkutan umum dalam melayani kebutuhan pergerakan masyarakat sangatlah penting. Namun kondisi angkutan umum saat ini dapat dikatakan kurang layak, kurang memenuhi standar yang diinginkan masyarakat pengguna jasa terlebih lagi dengan pelayanannya yang kurang maksimal. Hal ini menyebabkan adanya penurunan minat masyarakat untuk naik angkutan umum. Sehingga masyarakat berupaya memenuhi kebutuhan sendiri dengan menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi seperti ini akan berdampak pada beban lalu lintas jalan yang terus meningkat seiring peningkatan kebutuhan perjalanan orang.

Salah satu wilayah aglomerasi di Provinsi Jawa Tengah yang berkembang pesat adalah Wilayah Petanglong yang berada di Jalur Pantura yang merupakan jalur utama di Provinsi Jawa Tengah. Petanglong terdiri dari Kota Pekalongan, Kabupaten Batang dan Kabupaten Pekalongan. Keberadaan wilayah aglomerasi telah menjadi satu kesatuan secara ekonomi yang saling erat satu sama lain. Selain itu adanya pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB) maka akan semakin meningkatkan kebutuhan sarana transportasi guna menunjang pergerakan antar lokasi di Wilayah Petanglong.

Oleh karena itu penataan transportasi di Wilayah Petanglong ini tidak dapat dilakukan sendiri oleh masing-masing Pemerintah Daerah, untuk itulah maka infrastruktur transportasi yang terintegrasi di wilayah perkotaan makin diperkuat. Terintegrasinya layanan transportasi dari tahap perencanaan hingga implementasi di lapangan merupakan kunci dalam menunjang lancarnya mobilitas masyarakat dan pergerakan barang. Termasuk di dalamnya pengintegrasian tata ruang antar wilayah yang mampu memberikan aksesibilitas dan konektivitas yang tinggi, sehingga membentuk suatu sistem jaringan transportasi yang terintegrasi dan tekoordinasi.

2. METODOLOGI

Metodologi yang digunakan di dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.



Gambar 1. Metodologi Teknis Pelaksanaan Pekerjaan

3. METODE ANALISIS

Metode analisis deskriptif digunakan untuk menganalisis rencana pengembangan tata ruang dan transportasi wilayah, jaringan pelayanan dan kinerja angkutan umum eksisting, sehingga didapatkan potensi pengembangan pengembangan jalur angkutan Aglomerasi Petanglong, kemudian dilakukan perangkingan terhadap jalur pengembangan tersebut. Selanjutnya dilakukan analisis permintaan perjalanan.

Analisis permintaan (*demand*) perjalanan berkaitan dengan kapasitas layanan (*supply*) jasa transportasi. Kebutuhan akan jasa-jasa transportasi ditentukan oleh banyaknya penumpang atau barang yang akan di pindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Jumlah kapasitas angkutan tersedia dibandingkan dengan kebutuhan terbatas, disamping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan "*derived demand*". Berdasarkan Salim, (1993) untuk mengetahui banyaknya jumlah permintaan akan jasa angkutan sebenarnya (*actual demand*) diperlukan analisis permintaan akan jasa-jasa transportasi seperti:

- a. pembangunan wilayah dan daerah,
- b. pertumbuhan sosial ekonomi wilayah,
- c. pertumbuhan dan sebaran penduduk,
- d. analisis dan proyeksi akan permintaan jasa transportasi.

Sedangkan dari segi kapasitas layanan (*supply*) jasa-jasa angkutan dapat dibedakan dari segi.

- a. jaringan pelayanan,
- b. jenis moda yang digunakan,
- c. kapasitas yang tersedia,

- d. kondisi teknis moda tersebut,
- e. sistem pembiayaan dalam pengoperasian moda.

Banyak metode yang digunakan untuk mengestimasi kebutuhan permintaan perjalanan, baik yang menggunakan metode perhitungan (menggunakan rumus) maupun yang menggunakan alat bantu software khusus. Dalam studi ini digunakan metode paling sederhana dalam mengestimasi kebutuhan permintaan perjalanan menggunakan BST. Yaitu dengan mengasumsikan bahwa permintaan perjalanan masing-masing moda berbanding lurus dengan komposisi dari arus lalu lintas yang membebani jaringan jalan di Wilayah Petanglong. Estimasi awal permintaan perjalanan dilakukan dengan menjumlah potensi pengguna angkutan umum baik formal (bus/mpu).

4. IDENTIFIKASI KORIDOR ANGKUTAN AGLOMERASI

Potensi Wilayah Petanglong

Di Wilayah Petanglong terdapat Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yaitu kawasan perkotaan Pekalongan. Berdasarkan UU Nomor 26 tahun 2007 terdapat lima kawasan strategis berdasarkan pertimbangan kepentingan pertahanan dan keamanan, pertumbuhan ekonomi, sosial budaya, pendayagunaan sumber daya alam dan/atau teknologi tinggi, serta fungsi dan daya dukung lingkungan hidup.

Tabel 1. Kawasan Strategis Wilayah Petanglong

No	Kawasan strategis	Kab/kota	Kawasan
1	Pertumbuhan ekonomi	Kab. Pekalongan	<p>Kawasan strategis sepanjang koridor jalan arteri primer pantai utara (pantura) melalui Kecamatan Tirto - Kecamatan Wiradesa – Kecamatan Siwalan.</p> <p>Kawasan agropolitan KRIDO TALUN ANYAR dengan komoditas unggulan tanaman hortikultura yang meliputi: Kecamatan Doro, Kecamatan Karanganyar, kecamatan Petungkriyono, dan Kecamatan Talun.</p> <p>Kawasan strategis minapolitan SIWO TIRTO meliputi: Kecamatan Siwalan, Kecamatan Tirto, dan Kecamatan Wonokerto.</p> <p>Kawasan strategis peruntukan industri Siwalan – Sragi dan Bojong – Wonopringgo.</p>
		Kota Pekalongan	<p>Pengembangan Kawasan Strategis Kepentingan Ekonomi berbasis perdagangan dan jasa meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. kawasan koridor Jalan Gajah Mada – Jalan Merdeka – Jalan Pemuda di Kelurahan Tirto, Kelurahan Pasir kraton ramat dan Kelurahan Bendankergon; b. kawasan koridor Jalan Hayam Wuruk – Jalan dr. Cipto - Jalan dr. Wahidin di Kelurahan Bendankergon, kelurahan kauman, Kelurahan Poncol, dan Kelurahan Noyontaansari; c. kawasan koridor Jalan Imam Bonjol – Jalan Pemuda - Jalan KH.Mansyur – Jalan Jenderal Sudirman – Jalan dr. Setiabudi di kelurahan Padukuhan Kraton, Benda Kergon, kelurahan Podosugih, kelurahan Sapuro Kebulen, Kalurahan Kauman, dan Kelurahan Noyontaansari. d. kawasan koridor Jalan Dr. Sutomo di Kelurahan Noyontaansari, Kelurahan Setono, Kelurahan Kalibaros (di kawasan koridor ini akan dikembangkan Kota Pekalongan Baru), dan Kelurahan Gamer Kecamatan Pekalongan Timur; e. kawasan koridor Jalan Urip Sumoharjo – Jalan Gatot Subroto (Pasar Banyurip) di kelurahan Podosugih, kelurahan Medono, kelurahan Pringrejo, Kelurahan Buaran Kradenan, dan Kelurahan Banyurip. f. kawasan koridor Jalan WR. Supratman, di Kelurahan Panjang Wetan Kecamatan Pekalongan Utara; <p>Pengembangan Kawasan Strategis Kepentingan Ekonomi Berbasis Perikanan di Kecamatan Pekalongan Utara.</p>

No	Kawasan strategis	Kab/kota	Kawasan
		Kab. Batang	Kawasan Perkotaan Batang; Kawasan Perkotaan Banyuputih-Gringsing; Kawasan Perkotaan Limpung; Kawasan Industri Terpadu Batang;
2	Sosial Budaya	Kab Pekalongan	Kawasan pariwisata berupa kawasan wisata Linggoasri di Kecamatan Kajen dan kawasan wisata Petungkriyono. Kawasan perbatasan meliputi: Kawasan perbatasan Tirto - Kota Pekalongan; Kawasan perbatasan Buaran – Kota Pekalongan; Kawasan perbatasan Siwalan – Ulujami (Kabupaten Pemalang); Kawasan perbatasan Kesesi – Bodeh (Kabupaten Pemalang); Kawasan Perbatasan Talun – Wonotunggal (Kabupaten Batang); dan Kawasan Perbatasan Paninggaran – Kalibening (Kabupaten Banjarnegara).
		Kota Pekalongan	Kawasan Jetayu sebagai kawasan heritage berada di Kelurahan Panjang Wetan, Kelurahan Kandang Panjang dan Kelurahan Padukuhan Kraton Kecamatan Pekalongan Utara; Kawasan cagar budaya di Kelurahan Krapyak Kecamatan Pekalongan Utara dan Kelurahan Klego Kecamatan Pekalongan Timur. lingkungan etnis terdiri atas: Kampung Arab di Kelurahan Kauman Kecamatan Pekalongan Timur; dan Kampung Pecinan sebagai tempat perlindungan terhadap keanekaragaman budaya berada di Kelurahan Kauman Kecamatan Pekalongan Timur.
3	Fungsi dan daya dukung lingkungan hidup	Kab. Pekalongan	Kawasan yang memberikan perlindungan keseimbangan tata guna air kawasan imbuhan air tanah meliputi: Kecamatan Doro; Kecamatan Kajen; Kecamatan Kandangserang; Kecamatan Karanganyar; Kecamatan Kesesi; Kecamatan Lebakbarang; Kecamatan Paninggaran; Kecamatan Petungkriyono; dan Kecamatan Talun. Kawasan yang memberikan perlindungan terhadap keseimbangan iklim makro berupa kawasan pelestarian mangrove dan tanah timbul di estuari Sungai meliputi: Kecamatan Siwalan; Kecamatan Tirto; dan Kecamatan Wonokerto.
		Kota Pekalongan	Pengembangan dan peningkatan Kawasan Strategis Kepentingan Lingkungan Kawasan sekitar Polder dan Kawasan konservasi Pantai di Kelurahan Kandang Panjang dan Kelurahan Bandengan Kecamatan Pekalongan Utara.
		Kab. Batang	Kawasan Dataran Tinggi Dieng.
4	Pendayagunaan sumber daya alam dan/atau teknologi tinggi	Kab Batang	Kawasan Peruntukan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Jawa Tengah

Sumber: kompilasi RTRW, 2024

Analisis Perpindahan Orang Menurut Asal Dan Tujuan Perjalanan

Pergerakan orang dan kendaraan paling besar berasal dari Kota Pekalongan menuju Kabupaten Batang. Hal ini disebabkan letak Kota Pekalongan dengan Kabupaten Batang bersebelahan dan Kota Pekalongan merupakan pusat tujuan dari Wilayah Petanglong. Rata-rata pergerakan orang di Wilayah Petanglong sebanyak 5.427 orang/jam.

Load Factor Angkutan Umum Eksisting Di Wilayah Petanglong

Weleri – Banyuputih

Load factor dinamis pada perjalanan angkutan umum Weleri-Banyuputih memiliki gambaran penumpang naik di RTH Weleri sebesar 15 % dari kapasitas armada yang ada, kemudian pada segmen antara RTH Weleri sampai Timbang memiliki *load factor* 18 %. Rata-rata *load factor* Weleri-Banyuputih sebesar 13,89 %.

Load factor dinamis pada perjalanan angkutan umum Banyuputih-Weleri memiliki gambaran penumpang naik pada Terminal Banyuputih dan sekitarnya mencapai 83 %, kemudian pada segmen Hotel Podomoro Banyuputih sampai Simpang Tiga Penundan *load factor* meningkat mencapai 100 % dan menurun sampai Pasar Plelen dengan *load factor* sebesar 58 %. *Load factor* sampai RTH Weleri sebesar 42%. Rata-rata *load factor* Banyuputih-Weleri sebesar 72,92 %.

Limpung – Banyuputih – Pekalongan

Load factor dinamis pada perjalanan angkutan umum Limpung-Banyuputih-Pekalongan memiliki gambaran penumpang naik pada Terminal Limpung dan sekitarnya mencapai 16 % dari kapasitas armada yang ada, kemudian meningkat sampai SPBU Subah dengan *load factor* mencapai 36 %. Untuk rata-rata *load factor* angkutan umum Limpung-Banyuputih-Pekalongan sebesar 21,78 %.

Untuk *load factor* dinamis pada perjalanan angkutan umum Pekalongan-Banyuputih-Limpung, titik awal di Terminal Pekalongan mempunyai *load factor* sebesar 28 %, kemudian meningkat hingga *load factor* mencapai 72 % di segmen MTs Negeri Batang. Dari segmen MTs Negeri Batang sampai Terminal Limpung, *load factor* cenderung menurun. *Load factor* rata-rata Pekalongan-Banyuputih-Limpung sebesar 47,13 %.

Pekalongan – Wiradesa – Kajen

Load factor segmen Terminal Pekalongan sampai Pangkalan Simpang Wiradesa cenderung meningkat. *Load factor* awal di Terminal Pekalongan sebesar 11 %, sedangkan *load factor* sampai di Pangkalan Simpang Wiradesa sebesar 50 %. *Load factor* rata-rata segmen Terminal Pekalongan – Pangkalan Simpang Wiradesa sebesar 24,07 %, sedangkan *load factor* rata-rata segmen Pangkalan Simpang Wiradesa – Kajen sebesar 43,33 %. Untuk *load factor* rata-rata Pekalongan-Wiradesa-Kajen sebesar 37,83 %.

Load factor untuk segmen Kajen – Simpang Wiradesa mempunyai rata-rata sebesar 13,89%, sedangkan rata-rata *load factor* segmen Pasar Wiradesa – Terminal Pekalongan yaitu 26,67%. Untuk *load factor* rata-rata Kajen-Wiradesa-Pekalongan sebesar 23,72 %.

Pekalongan – Kedungwuni – Kajen

Load factor angkutan umum Pekalongan-Kedungwuni-Kajen fluktuatif. *Load factor* terendah di segmen RSI PKU Muhammadiyah – Simpang Tiga Podo, yaitu sebesar 8 %, sedangkan *load factor* tertinggi di segmen Alun-alun Kajen – SMAN 01 Kajen dengan besaran 67 %. Rata-rata *load factor* Pekalongan-Kedungwuni-Kajen adalah sebesar 41,67 %.

Load factor tertinggi di segmen Pasar Kajen – SMPN 01 Kajen dengan nilai 42 % sedangkan *load factor* terendah di segmen Pasar Karanganyar – Surabayan dengan *load factor* rata-rata 11 %. *Load factor* Kajen-Kedungwuni-Pekalongan mempunyai rata-rata sebesar 21,67 %.

Kondisi Lalu Lintas Di Wilayah Petanglong

Jalur utama Wilayah Petanglong adalah:

1. Weleri – Banyuputih – Batang - Pekalongan yang melintasi jalan nasional Jl. Bts. Kab. Batang – Sp. 4 Barat Jln. Lingkar Weleri, Jl. Plelen (Utara), Jl. Bts. Kota Batang – Bts. Kab. Kendal, Jl. Slamet Riyadi (Kab. Batang), Jl. Sudirman (Kab. Batang), Jl. Urip Sumoharjo (Kab. Batang), Jl. Dokter Sutomo (Kota Pekalongan), Jl. Jend. Sudirman (Kota Pekalongan), Jl. KH. Mas Mansyur (Kota Pekalongan), Jl. Merdeka (Kota Pekalongan), Jl. Gajah Mada (Kota Pekalongan), dan Jl. Raya Tirto (Kab. Pekalongan).
2. Pekalongan – Wiradesa – Kajen yang melintasi jalan nasional Jl. Raya Tirto (Kab. Pekalongan) dan jalan provinsi Jl. Wiradesa – Kajen (Kab. Pekalongan).
3. Pekalongan – Kedungwuni - Kajen yang melintasi jalan nasional Jl. KH. Mas Mansyur (Kota Pekalongan), Jl. Merdeka (Kota Pekalongan), Jl. Gajah Mada (Kota Pekalongan), jalan provinsi Jl. Kajen – Bts. Kab. Batang (Kab. Pekalongan), jalan kabupaten/kota Jl. Urip Sumoharjo (Kota Pekalongan), Jl. Gatot Subroto (Kota Pekalongan), Jl. Raya Pekajangan (Kab. Pekalongan), Jl. Raya Karangdowo (Kab. Pekalongan), Jl. Raya Wonopringgo (Kab. Pekalongan), dan Jl. Raya Karanganyar (Kab. Pekalongan).

Tabel 2. Volume Kendaraan Di Jaringan Jalan Utama Wilayah Petanglong

No	Ruas Jalan	Status Jalan	Volume Lalu Lintas (Smp/Jam)	Kapasitas (Smp/Jam)	VCR
1	BTS. KAB. BATANG - SP.4 BARAT JLN. LINGKAR WELERI	Nasional	4.594	7.508	0,61
2	JLN. PLELEN (UTARA)	Nasional	1.576	2.901	0,54
3	BTS. KOTA BATANG - BTS. KAB. KENDAL	Nasional	4.564	6.744	0,68
4	JLN. SLAMET RIYADI (BATANG)	Nasional	5.214	7.124	0,73
5	JLN. SUDIRMAN (BATANG)	Nasional	4.396	7.151	0,62
6	JLN. URIP SUMOHARJO (BATANG)	Nasional	4.010	7.151	0,56
7	JLN. DOKTER SUTOMO (PEKALONGAN)	Nasional	5.998	7.054	0,85
8	JLN. JEND. SUDIRMAN (PEKALONGAN)	Nasional	4.363	6.177	0,71
9	JLN. WILIS (PEKALONGAN)	Nasional	2.163	2.918	0,74
10	JLN. SRIWIJAYA (PEKALONGAN)	Nasional	2.809	2.918	0,96
11	JLN. KH. MAS MANSYUR (PEKALONGAN)	Nasional	2.890	6.608	0,44
12	JLN. MERDEKA (PEKALONGAN)	Nasional	3.772	2.810	1,00
13	JLN. GAJAH MADA (PEKALONGAN)	Nasional	5.155	6.665	0,77
14	JLN. RAYA TIRTO (PEKALONGAN)	Nasional	6.357	7.168	0,89
15	JLN. URIP SUMOHARJO (PEKALONGAN)	Kota	2.292	2.577	0,89
16	JLN. GATOT SUBROTO (PEKALONGAN)	Kota	1.807	3.784	0,48
17	WIRADESA - KAJEN (KAB PEKALONGAN)	Provinsi	1.225	2.455	0,50
18	KAJEN - BTS. KAB BATANG (KAB PEKALONGAN)	Provinsi	218	2.792	0,08
19	JLN. RAYA PEKAJANGAN (KAB PEKALONGAN)	Kabupaten	2.951	4.722	0,62
20	JLN. RAYA KARANGDOWO (KAB PEKALONGAN)	Kabupaten	2.380	2.884	0,83
21	JLN. RAYA WONOPRINGGO (KAB PEKALONGAN)	Kabupaten	2.239	2.921	0,77
22	JLN. RAYA KARANGANYAR (KAB PEKALONGAN)	Kabupaten	1.303	2.372	0,55

Sumber: BPJN, Dinas Pekerjaan Umum dan Cipta karya Provinsi Jawa Tengah, Dishub Wilayah Petanglong, 2024

Identifikasi Potensi Koridor Angkutan Aglomerasi Di Wilayah Petanglong

Setelah melakukan survei di lapangan dan wawancara dengan pihak yang berkompeten, maka di Wilayah Petanglong direncanakan 4 koridor pelayanan angkutan aglomerasi. Koridor-koridor tersebut yaitu:

1. Koridor Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Wiradesa – KAJEN (Terminal Bus KAJEN);
2. Koridor Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni – KAJEN (Terminal Bus KAJEN);
3. Koridor Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Batang – Banyuputih – Limpung (Terminal Limpung);
4. Koridor Weleri (RTH Weleri) – Banyuputih (Terminal Banyuputih).

Tabel 3. Koridor Pelayanan Angkutan Aglomerasi Wilayah Petanglong

Koridor Pelayanan	Jaringan Pelayanan	
	Rute	Panjang (Km)
Koridor Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Wiradesa – KAJEN (Terminal Bus KAJEN)	Terminal Pekalongan-Jl. Dokter Sutomo-Jl. Jend. Sudirman-Jl. KH. Mas Mansyur-Jl. Gajah Mada-Jl. Raya Tirto-Pasar Wiradesa-Jl. Wiradesa-KAJEN-Jl. Diponegoro-Terminal Bus KAJEN	29,2
Koridor Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni	Stasiun Pekalongan-Jl. Merdeka-Jl. KH. Mas Mansyur-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Gatot Subroto-Jl. Raya Pekajangan-Jl.	25,5

Koridor Pelayanan	Jaringan Pelayanan	
	Rute	Panjang (Km)
– Kajen (Terminal Bus Kajen)	Raya Karangdowo-Jl. Raya Wonopringgo-Jl. Raya Karanganyar-Jl. Kajen – Bts. Kab. Batang-Alun-alun Kajen-Jl. Diponegoro-Terminal Bus Kajen Terminal Bus Kajen-Jl. Diponegoro-Alun-alun Kajen- Jl. Kajen – Bts. Kab. Batang-Jl. Raya Karanganyar-Jl. Raya Wonopringgo-Jl. Raya Karangdowo-Jl. Raya Pekajangan- Jl. Gatot Subroto-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Wilis-Jl. Sriwijaya-Jl. Gajah Mada-Stasiun Pekalongan	
Koridor Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Batang – Banyuputih – Limpung (Terminal Limpung)	Terminal Pekalongan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Sudirman-Jl. Slamet Riyadi-Jl. Bts. Kota Batang – Bts. Kab. Kendal-Terminal Banyuputih-Jl. Raya Banyuputih-Terminal Limpung	34,8
Koridor Weleri (RTH Weleri) – Banyuputih (Terminal Banyuputih)	RTH Weleri-Jl. Bts. Kab. Batang – Sp. 4 Barat Jln. Lingkar Weleri-Jl. Plelen (Utara)-Jl. Bts. Kota Batang – Bts. Kab. Kendal-Terminal Banyuputih	15,5

Sumber: Hasil analisis (2024)



Gambar 2. Koridor Pelayanan Angkutan Aglomerasi Wilayah Petanglong

5. URUTAN PRIORITAS PELAKSANAAN ANGKUTAN AGLOMERASI WILAYAH PETANGLONG

Di dalam penentuan prioritas pelaksanaan koridor angkutan Aglomerasi di Wilayah Petanglong, dipertimbangkan 5 faktor, yaitu:

- Potensi demand (tata guna lahan)
- Potensi demand (penumpang/jam)
- Ketersediaan armada angkutan eksisting di koridor aglomerasi
- VCR tertinggi
- Pusat kegiatan.

Tabel 4. Penilaian Indikator

Indikator	Parameter	Skor
Potensi Demand (Tata Guna Lahan)	>350	4
	300-350	3
	250-299	2
	<250	1
Potensi Demand (Penumpang/Jam)	>80 pnp/jam	4
	71-80 pmp/jam	3
	60-70 pnp/jam	2
	<60 pnp/jam	1
Ketersediaan Armada Angkutan Eksisting Di Koridor Aglomerasi	<100	4
	100-200	3
	201-300	2
	>300	1
VCR Tertinggi	0,75-1,00	3
	0,40-0,74	2
	0,00-0,39	1
Pusat Kegiatan	PKN, PKW, PKL, Kawasan Strategis	3
	PKW, PKL, Kawasan Strategis	2
	PKL, Kawasan Strategis	1

Tabel 5. Penilaian Indikator Masing-masing Koridor

Koridor	Indikator	Keterangan	Skor
Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Wiradesa – Kajen (Terminal Bus Kajen)	Potensi Demand (Tata Guna Lahan)	328	3
	Potensi Demand (Penumpang/Jam)	72	3
	Ketersediaan Armada Angkutan Eksisting Di Koridor Aglomerasi	331	1
	VCR Tertinggi	1	3
	Pusat Kegiatan	PKW, PKL, Kawasan Strategis	2
Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni – Kajen (Terminal Bus Kajen)	Potensi Demand (Tata Guna Lahan)	353	4
	Potensi Demand (Penumpang/Jam)	56	1
	Ketersediaan Armada Angkutan Eksisting Di Koridor Aglomerasi	468	1
	VCR Tertinggi	1	3
	Pusat Kegiatan	PKW, PKL, Kawasan Strategis	2
Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Batang –	Potensi Demand (Tata Guna Lahan)	331	3
	Potensi Demand (Penumpang/Jam)	90	4

Koridor	Indikator	Keterangan	Skor
Banyuputih – Limpung (Terminal Limpung)	Ketersediaan Armada Angkutan Eksisting Di Koridor Aglomerasi	91	4
	VCR Tertinggi	0,73	2
	Pusat Kegiatan	PKL, Kawasan Strategis	1
Weleri (RTH Weleri) – Banyuputih (Terminal Banyuputih)	Potensi Demand (Tata Guna Lahan)	140	1
	Potensi Demand (Penumpang/Jam)	60	2
	Ketersediaan Armada Angkutan Eksisting Di Koridor Aglomerasi	62	4
	VCR Tertinggi	0,68	2
	Pusat Kegiatan	PKL, Kawasan Strategis	1

Tabel 6. Hasil Skoring Prioritas Pelaksanaan Koridor

Koridor	Skoring	Prioritas
Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni – Kajen (Terminal Bus Kajen)	2,86	1
Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Batang – Banyuputih – Limpung (Terminal Limpung)	2,83	2
Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Wiradesa – Kajen (Terminal Bus Kajen)	2,81	3
Weleri (RTH Weleri) – Banyuputih (Terminal Banyuputih)	1,50	4

Berdasarkan analisis di atas maka prioritas pertama untuk pelaksanaan koridor angkutan Aglomerasi Wilayah Petanglong adalah Koridor Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni – Kajen (Terminal Bus Kajen).

6. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian di bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan:

- Salah satu upaya pengembangan Wilayah Petanglong adalah pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan.
- Pergerakan orang dan kendaraan paling besar berasal dari Kota Pekalongan menuju Kabupaten Batang. Rata-rata pergerakan orang di Wilayah Petanglong sebanyak 5.427 orang/jam.
- Load factor* angkutan umum eksisting yang melayani Wilayah Petanglong rata-rata di bawah 50 persen.
- Jalur utama Wilayah Petanglong adalah:
 - Weleri – Banyuputih – Batang - Pekalongan yang melintasi jalan nasional Jl. Bts. Kab. Batang – Sp. 4 Barat Jln. Lingkar Weleri, Jl. Plelen (Utara), Jl. Bts. Kota Batang – Bts. Kab. Kendal, Jl. Slamet Riyadi (Kab. Batang), Jl. Sudirman (Kab. Batang), Jl. Urip Sumoharjo (Kab. Batang), Jl. Dokter Sutomo (Kota Pekalongan), Jl. Jend. Sudirman (Kota Pekalongan), Jl. KH. Mas Mansyur (Kota Pekalongan), Jl. Merdeka (Kota Pekalongan), Jl. Gajah Mada (Kota Pekalongan), dan Jl. Raya Tirto (Kab. Pekalongan).
 - Pekalongan – Wiradesa – Kajen yang melintasi jalan nasional Jl. Raya Tirto (Kab. Pekalongan) dan jalan provinsi Jl. Wiradesa – Kajen (Kab. Pekalongan).
 - Pekalongan – Kedungwuni - Kajen yang melintasi jalan nasional Jl. KH. Mas Mansyur (Kota Pekalongan), Jl. Merdeka (Kota Pekalongan), Jl. Gajah Mada (Kota Pekalongan), jalan provinsi Jl. Kajen – Bts. Kab. Batang (Kab. Pekalongan), jalan kabupaten/kota Jl. Urip Sumoharjo (Kota Pekalongan), Jl. Gatot Subroto (Kota Pekalongan), Jl. Raya Pekajangan (Kab. Pekalongan), Jl. Raya Karangdowo (Kab. Pekalongan), Jl. Raya Wonopringgo (Kab. Pekalongan), dan Jl. Raya Karanganyar (Kab. Pekalongan).
- Wilayah Petanglong direncanakan 4 koridor pelayanan angkutan aglomerasi, yaitu:
 - Koridor Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Wiradesa – Kajen (Terminal Bus Kajen);
 - Koridor Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni – Kajen (Terminal Bus Kajen);
 - Koridor Pekalongan (Terminal Pekalongan) – Batang – Banyuputih – Limpung (Terminal Limpung);
 - Koridor Weleri (RTH Weleri) – Banyuputih (Terminal Banyuputih).
- Berdasarkan analisis maka prioritas pertama untuk pelaksanaan koridor angkutan Aglomerasi Wilayah Petanglong adalah Koridor Pekalongan (Stasiun Pekalongan) – Kedungwuni – Kajen (Terminal Bus Kajen).

7. SARAN

Untuk terwujudnya pelayanan angkutan umum yang baik, tidak menimbulkan masalah sosial, dan mampu melayani pergerakan orang dari asal ke tujuan, maka dapat disarankan sebagai berikut:

1. Melakukan sosialisasi kepada pihak-pihak terkait terutama pelaku angkutan umum eksisting yang trayeknya bersinggungan dengan angkutan aglomerasi.
2. Membuat koridor untuk angkutan pengumpan (*feeder*) yang saling terhubung dengan koridor utama.

DAFTAR PUSTAKA

REFERENSI:

Badan Pusat Statistik (2024), *Kabupaten Pekalongan Dalam Angka*, Kabupaten Pekalongan

Badan Pusat Statistik (2024), *Kota Pekalongan Dalam Angka*, Kota Pekalongan

Badan Pusat Statistik (2024), *Kabupaten Batang Dalam Angka*, Kabupaten Batang

Badan Pusat Statistik (2024), *Jawa Tengah Dalam Angka*, Provinsi Jawa Tengah

Departemen Perhubungan, 2002, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Kementerian Perhubungan, Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta-Indonesia

REGULASI:

_____, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta-Indonesia

_____, 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan yang merupakan penyempurnaan dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta-Indonesia

_____, 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*, Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta-Indonesia