

BAB IV

ANALISIS

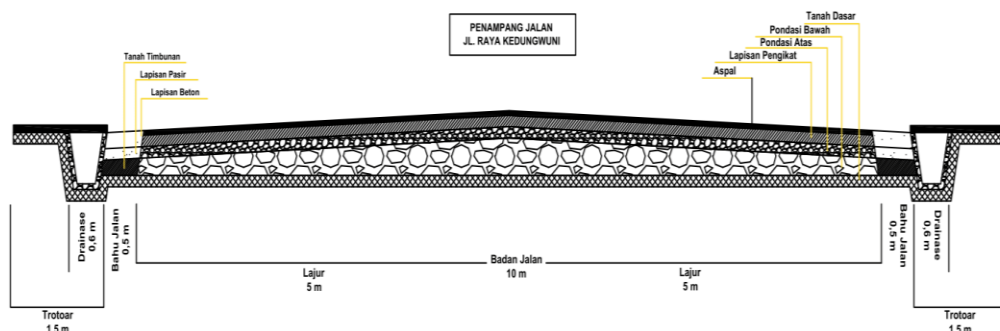
4.1 Identifikasi Lalu Lintas dan Pola Parkir Jalan Raya Kedungwuni

Kecamatan Kedungwuni memiliki ruas jalan yang terdiri atas jalan tol, jalan kolektor sekunder, jalan lokal primer, serta jalan lingkungan (Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kota Kabupaten Pekalongan Tahun 2020-2040). Jalan tol merupakan jalan arteri bebas hambatan yang memiliki akses terbatas yang dirancang untuk pergerakan kendaraan jauh dengan kecepatan tinggi. Pada Kecamatan Kedungwuni wilayah yang dilalui oleh jalan tol berada pada Desa Rengas, Desa Karangdowo, Kelurahan Kedungwuni Barat, Desa Tangkil Tengah dan Desa Pekajangan. Jalan tol berfungsi sebagai prasarana pendukung mobilitas barang dan orang.

4.1.1 Identifikasi Kondisi Lalu Lintas Jalan Raya Kedungwuni

A. Geometrik Jalan

Menurut Andri (2010) dalam (Dwi Poetra, 2019) menyebutkan bahwa faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam geometrik jalan meliputi karakteristik gerakan dan ukuran kendaraan, perilaku pengemudi dalam mengendalikan kendaraan, serta karakteristik arus lalu lintas. Pertimbangan-pertimbangan ini sangat penting untuk merancang bentuk dan ukuran jalan serta ruang gerak kendaraan, sehingga dapat memenuhi standart kenyamanan dan keamanan yang diharapkan. Berikut merupakan **Gambar 4.1** terkait gambar penampang melintang jalan di Kecamatan Kedungwuni.



Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2025

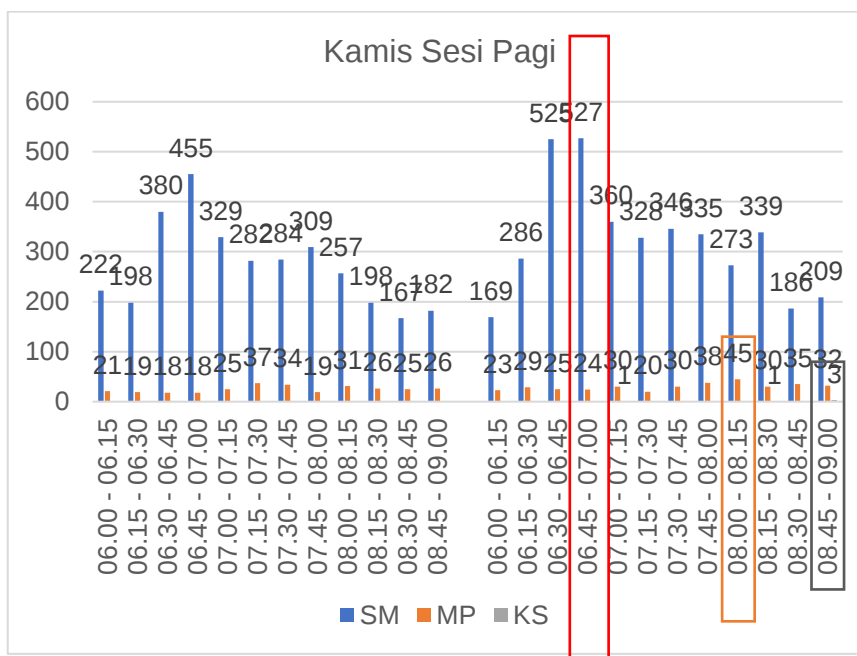
Gambar 4. 1
Penampang Melintang Jalan

Pada lokasi studi, jalan yang menjadi lokasi amatan termasuk dalam jalan perkotaan yang memiliki tipe jalan 2/2 TT (2 lajur 2 arah tidak terbagi), memiliki lebar bahu jalan 10meter yang terbagi atas 5meter pada setiap lajurnya, lebar bahu jalan 50 cm, dan drainase selebar 0,6 meter serta trotoar selebar 1,5 meter yang mana jalan tersebut termasuk pada jalan lokal primer. Jalan lokal primer merupakan jalan yang memiliki peran pendukung dalam pergerakan kendaraan skala kecamatan atau antar desa yang berfungsi sebagai aksesibilitas permukiman, pasar, sekolah, dan fasilitas umum lainnya.

B. Arus Kendaraan

Arus lalu lintas terbentuk dari pergerakan individu pengendara dan kendaraan yang saling berinteraksi satu sama lain di sepanjang ruas jalan serta lingkungan sekitarnya (Intanghina, 2019). Arus kendaraan yang dihitung adalah kendaraan yang tercantum pada PKJI 2023 yaitu sepeda motor, mobil penumpang, kendaraan sedang, truk besar, bus besar. Perhitungan arus kendaraan pada Kecamatan Kedungwuni dilakukan dari titik A yaitu SMP Islam Walisongo Kedungwuni ke titik B yaitu MTS Islam Walisongo sepanjang kurang lebih 1km. Berikut merupakan hasil *traffic counting* perhitungan arus kendaraan pada ruas jalan raya Kedungwuni.

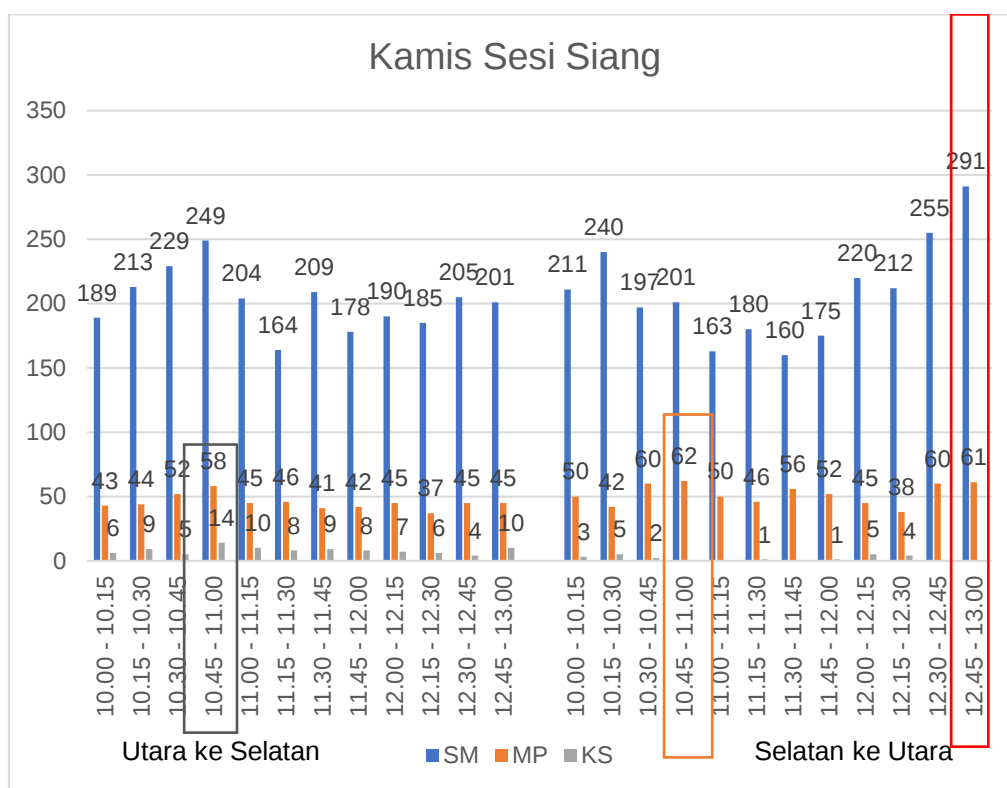
a. Kamis (Weekday)



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 2
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Kamis Sesi Pagi

Pada Hari Kamis sesi pagi, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) sejumlah 527 kendaraan yang melintas dari arah selatan ke utara pada pukul 06.45 hingga 07.00 dan untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 08.00 hingga 08.15 sejumlah 45 kendaraan dari arah selatan ke utara dan kendaraan sedang (KS) tertinggi pada sesi pagi yaitu jam 08.45 hingga 09.00 sebanyak 3 kendaraan dari arah selatan ke utara. Arah selatan ke utara paling ramai dilalui karena banyak fasilitas seperti sekolah dan kantor terletak di utara Jalan Raya Kedungwuni. Selain itu, waktu pukul 06.45–07.00 adalah jam sibuk pagi saat banyak orang berangkat kerja atau sekolah. Sepeda motor yang merupakan kendaraan paling umum di Jalan Raya Kedungwuni yang mendominasi.

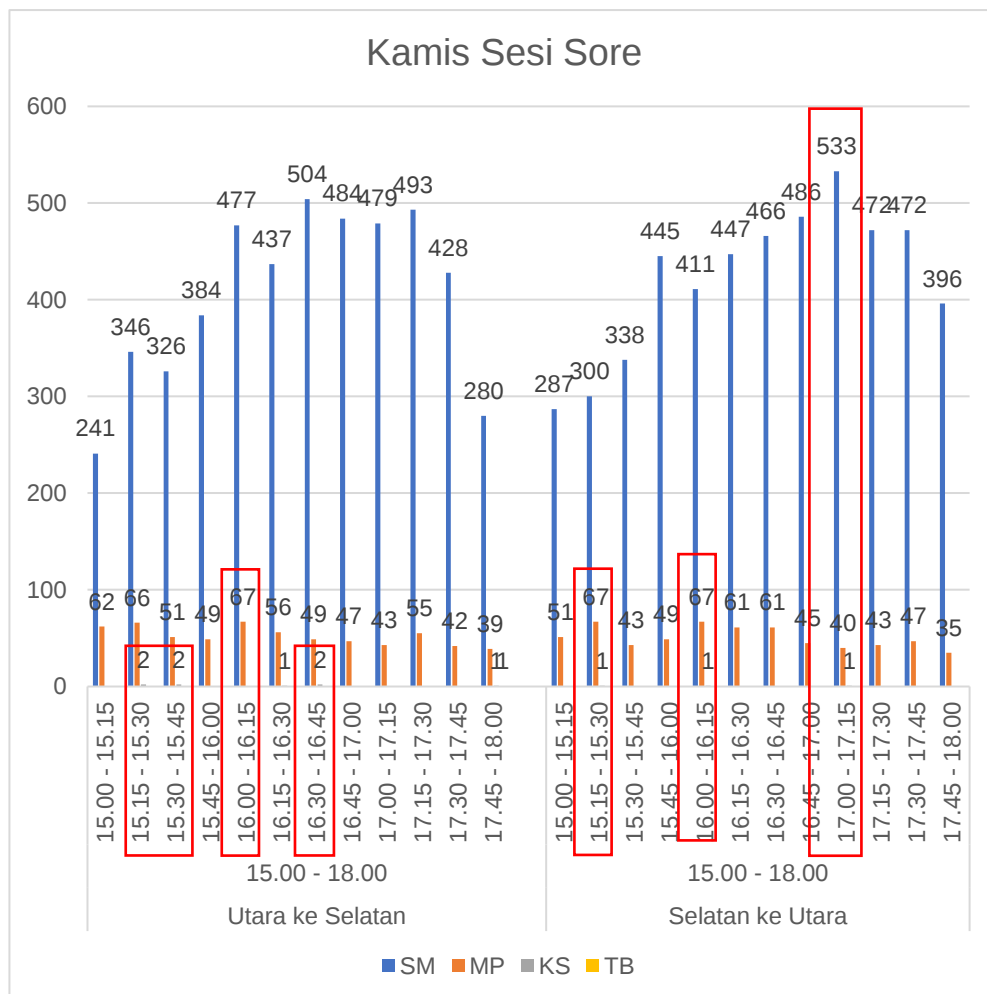


Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 3
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Kamis Sesi Siang

Pada Hari Kamis sesi siang, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) sejumlah 291 kendaraan yang terjadi pada pukul 12.45 hingga 13.00 dan untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 10.45 hingga 11.00 sejumlah 62 kendaraan dan kendaraan sedang (KS) tertinggi yaitu jam 10.45 hingga 11.00 sebanyak 14 kendaraan. Hal ini kemungkinan terjadi

disebabkan karena pengguna kembali beraktivitas usai istirahat siang. Mobil penumpang (MP) dan kendaraan sedang (KS) mencapai puncak pada pukul 10.45–11.00, masing-masing sebanyak 62 dan 14 unit, seiring mobilitas pekerja dan distribusi logistik menjelang jam istirahat. Pola ini mencerminkan tingginya aktivitas menjelang dan sesudah waktu makan siang, serta penggunaan kendaraan sesuai kebutuhan.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

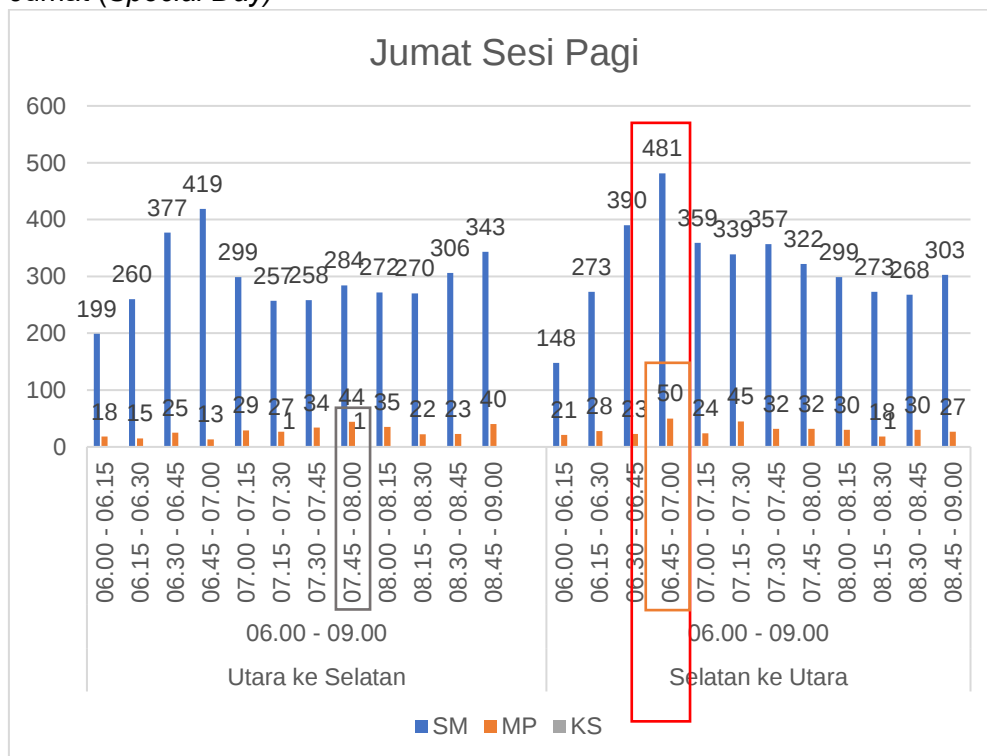
Gambar 4. 4
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sesi Kamis Sore

Pada Hari Kamis sesi sore, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah selatan ke utara sejumlah 593 kendaraan yang melintas pada pukul 17.00 hingga 17.15 dan untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 16.00 hingga 16.15 dari arah utara ke selatan sejumlah 67 kendaraan, arah selatan ke utara pada pukul 15.15 hingga 15.30 sejumlah 67 kendaraan dan pukul 16.00 – 16.15 sebanyak 67 kendaraan.

Sedangkan untuk kendaraan sedang (KS) tertinggi yaitu terdapat pada arah utara ke selatan pada pukul 15.00 hingga 15.30 sebanyak 2 kendaraan, dan 15.30 hingga 15.45 sebanyak 2 kendaraan, serta pada pukul 16.30 hingga 16.45 sebanyak 2 kendaraan. Untuk kendaraan truk besar (TB) yang melintasi jalan Raya Kedungwuni melintas pada jam 17.45 hingga 18.00 sebanyak 1 kendaraan dari arah utara ke selatan.

Tradisi pocokan atau gajian mingguan yang lazim di Kabupaten Pekalongan, terutama di sektor konveksi dan batik. Kamis sore sering menjadi waktu pulang kerja sekaligus saat para pekerja menerima upah mingguan, sehingga mendorong mobilitas tinggi, baik untuk pulang ke rumah maupun menuju pusat perbelanjaan dan tempat makan. Hal ini turut menjelaskan lonjakan arus kendaraan pribadi, terutama sepeda motor, sebagai moda utama para pekerja. Mobil penumpang yang ramai dua arah juga mencerminkan aktivitas tambahan seperti antar jemput atau belanja kebutuhan rumah tangga usai menerima penghasilan. Tradisi lokal ini berperan penting dalam membentuk pola lalu lintas khas menjelang akhir pekan.

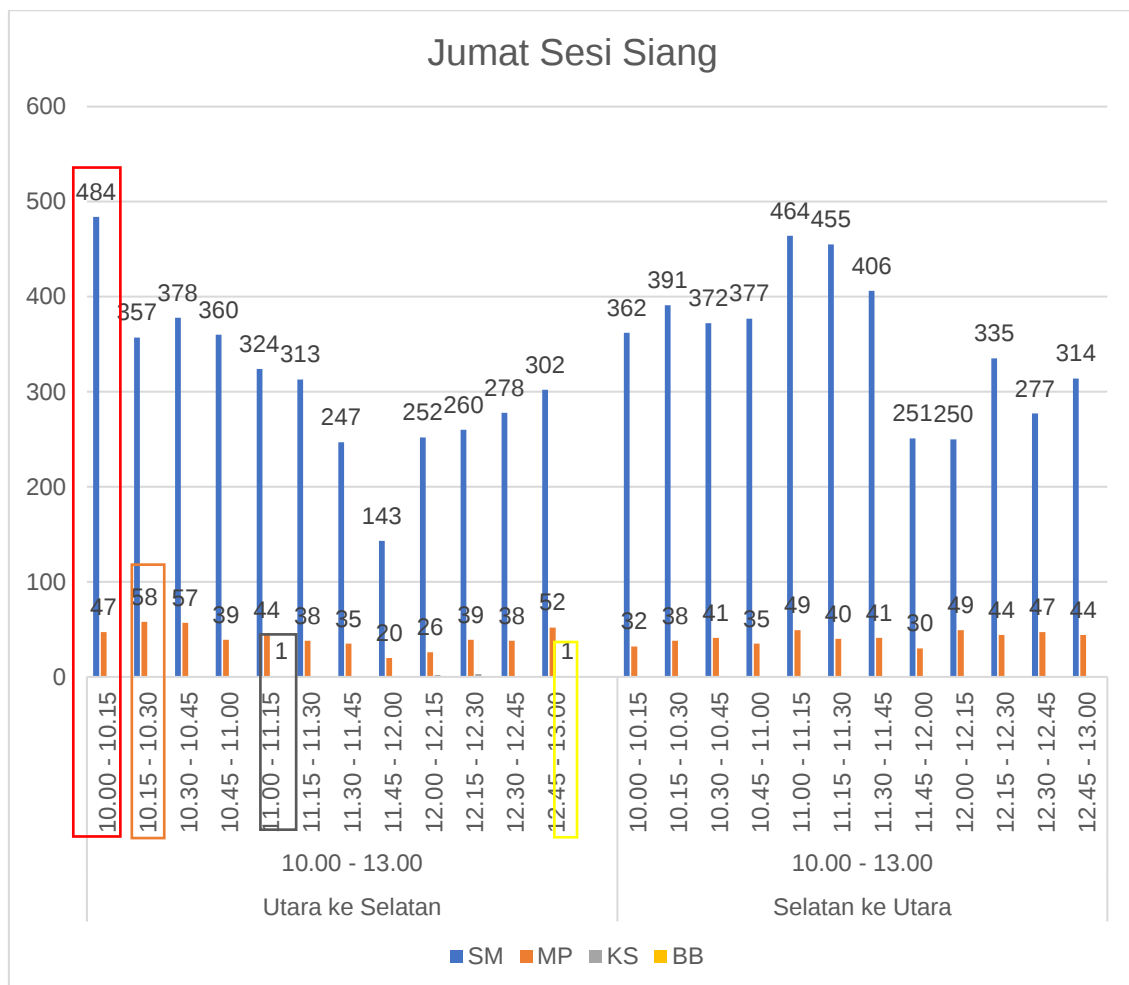
b. Jumat (*Special Day*)



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 5
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sesi Jumat Pagi

Pada Hari Jumat sesi pagi, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah selatan ke utara sejumlah 481 kendaraan yang melintas pada pukul 06.45 hingga 07.00 dan untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 06.45 hingga 07.00 dari arah selatan ke utara sejumlah 50 kendaraan, dan kendaraan sedang (KS) paling banyak melintas dari arah utara ke selatan pada pukul 07.30 hingga 07.45 dan 07.45 hingga 08.00 sebanyak masing-masing 1 kendaraan.

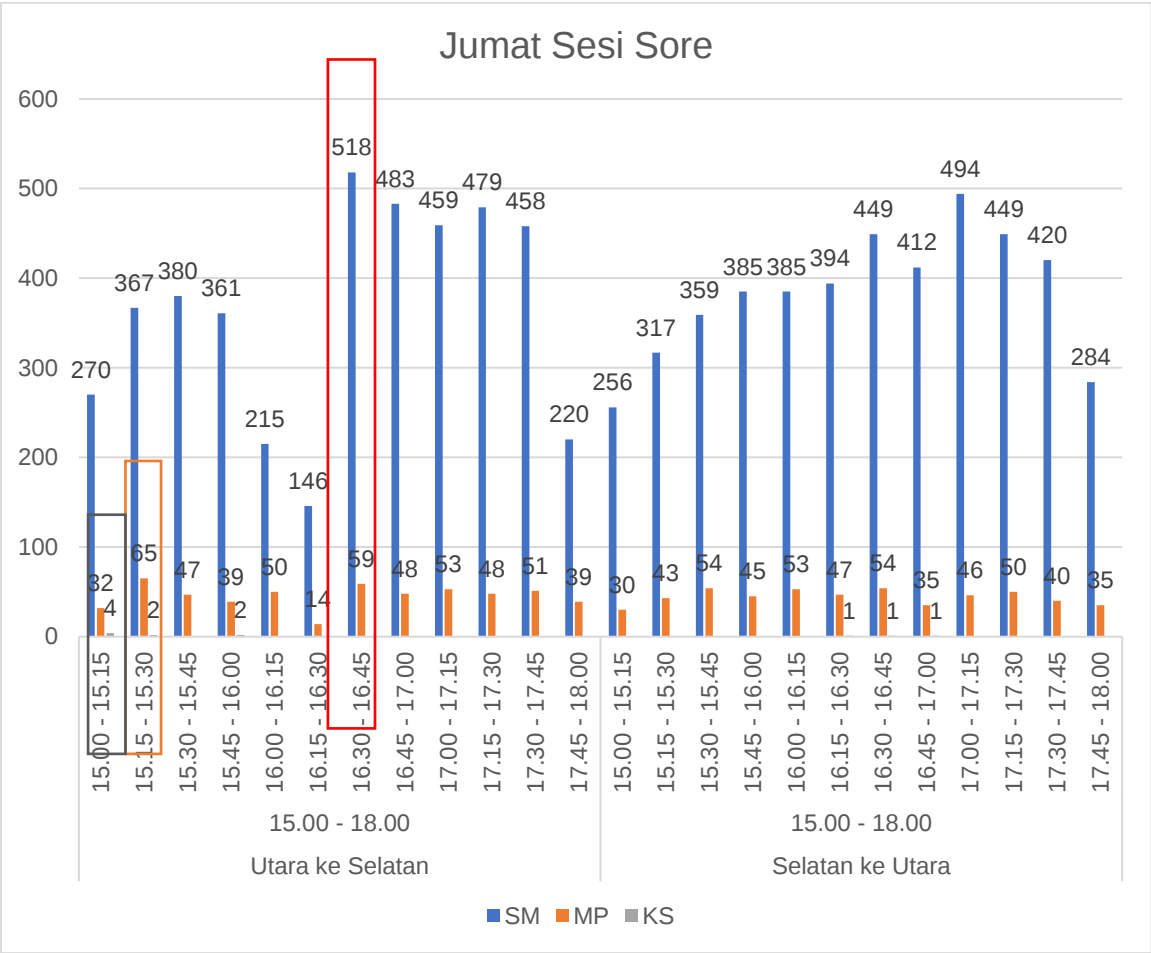


Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 6
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sesi Jumat Siang

Pada Hari Jumat sesi siang, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah utara ke selatan sejumlah 484 kendaraan yang melintas pada pukul 10.00 hingga 10.15 dan untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP)

paling banyak berada pada pukul 10.15 hingga 10.30 dari arah utara ke selatan sejumlah 58 kendaraan, dan kendaraan sedang (KS) paling banyak melintas dari arah utara ke selatan pada pukul 11.00 hingga 11.15 sebanyak 1 kendaraan dan pukul 12.45 hingga 13.00 sebanyak 1 kendaraan untuk jenis bus besar (BB) dari arah utara ke selatan.

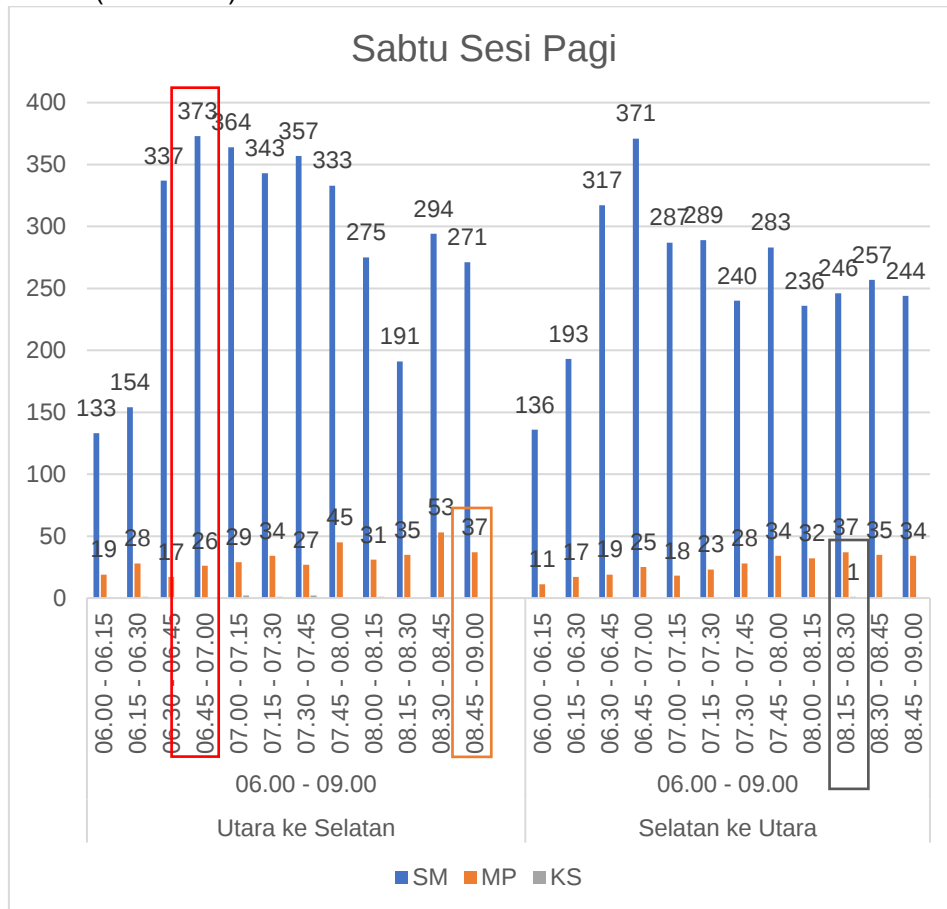


Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 7
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sesi Jumat Sore

Pada Hari Jumat sesi sore, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah utara ke selatan sejumlah 518 kendaraan yang melintas pada pukul 16.30 hingga 16.45. Untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 15.15 hingga 15.30 dari arah utara ke selatan sejumlah 65 kendaraan, dan kendaraan sedang (KS) paling banyak melintas dari arah utara ke selatan pada pukul 15.00 hingga 15.15 sebanyak 4 kendaraan.

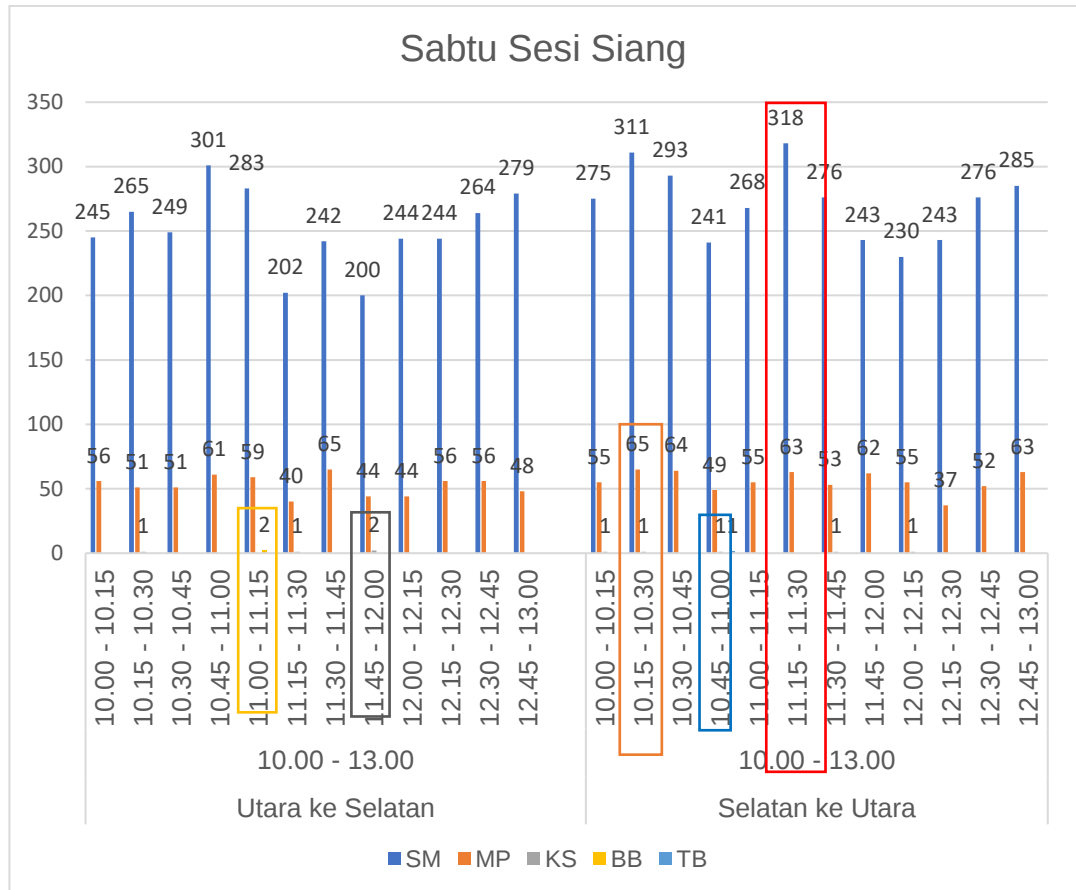
c. Sabtu (*Weekend*)



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 8
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sesi Sabtu Pagi

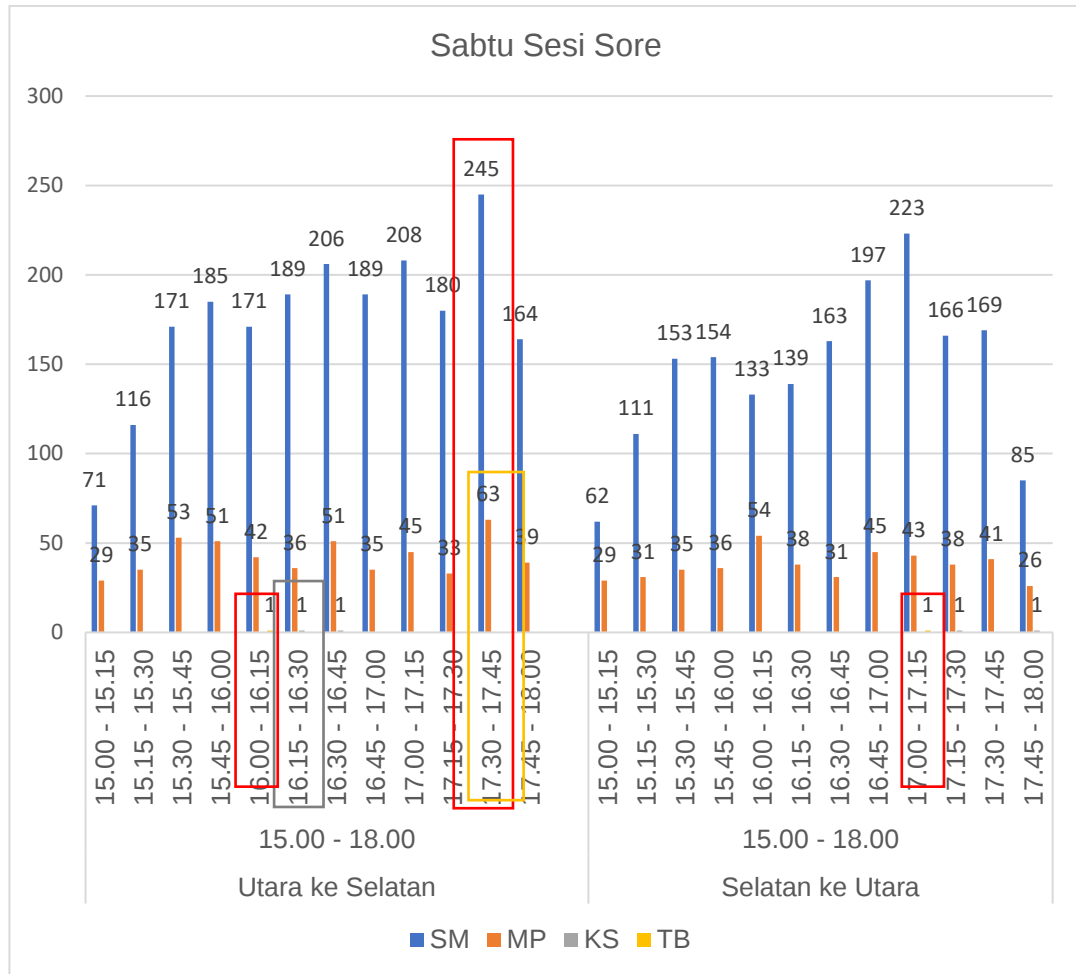
Pada Hari Sabtu sesi pagi, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah utara ke selatan sejumlah 373 kendaraan yang melintas pada pukul 06.45 hingga 07.00. Untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 08.45 hingga 09.00 dari arah utara ke selatan sejumlah 37 kendaraan, dan kendaraan sedang (KS) paling banyak melintas dari arah selatan ke utara pada pukul 08.15 hingga 08.30 sebanyak 1 kendaraan.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 9
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sabtu Sesi Siang

Pada Hari Sabtu sesi siang, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah selatan ke utara sejumlah 318 kendaraan yang melintas pada pukul 11.15 hingga 11.30. Untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 10.15 hingga 10.30 dari arah selatan ke utara sejumlah 65 kendaraan, dan kendaraan sedang (KS) paling banyak melintas dari arah utara ke selatan pada pukul 11.45 hingga 12.00 sebanyak 2 kendaraan. Untuk kendaraan bus besar (BB) sebanyak 2 kendaraan pada pukul 11.45 hingga 12.00 dari arah utara ke selatan dan untuk kendaraan truk besar (TB) dari arah selatan ke utara sebanyak 1 kendaraan pada jam 10.45 hingga 11.00.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 10
Hasil Rekapitulasi Traffic Counting Sabtu Sesi Sore

Pada Hari Sabtu sesi sore, arus kendaraan paling banyak berada pada jenis kendaraan sepeda motor (SM) arah utara ke selatan sejumlah 245 kendaraan yang melintas pada pukul 17.30 hingga 17.45. Untuk jenis kendaraan mobil penumpang (MP) paling banyak berada pada pukul 17.30 hingga 17.45 dari arah utara ke selatan sejumlah 63 kendaraan, dan kendaraan sedang (KS) paling banyak melintas dari arah utara ke selatan pada pukul 16.15 hingga 16.30 dan 16.30 hingga 16.45 masing-masing waktu sebanyak 1 kendaraan. Untuk kendaraan truk besar (TB) dari arah selatan ke utara sebanyak 1 kendaraan pada pukul 17.00 hingga 17.15 dan dari arah utara ke selatan pukul 16.00 hingga 16.15 sebanyak 1 kendaraan.

C. Hambatan Samping

Kelas hambatan samping dibedakan melalui bobot terhadap jenis gangguan lalu lintas pada sisi jalan dan kriteria fungsi kejadiannya. Setiap kelas pada hambatan samping mencerminkan kondisi eksisting pada lokasi amatan. Frekuensi kejadian jenis hambatan yang meliputi pejalan kaki, kendaraan parkir, kendaraan keluar masuk, dan kendaraan lambat dikalikan dengan bobot yang telah ditentukan dalam Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2023. **Tabel IV.1** terkait hasil rekapitulasi hasil amatan hambatan samping pada Jalan Raya Kedungwuni. **Gambar 4.11** dokumentasi hambatan samping pada jalan raya Kedungwuni.



Gambar 4. 11
Hambatan Samping Jalan Raya Kedungwuni

Tabel IV. 1

Hasil Rekapitulasi Amatan Hambatan Samping Jalan Raya Kedungwuni

Jam	Jenis Hambatan			
	Pejalan kaki di badan jalan dan yang menyebrang	Kendaraan umum dan kendaraan lainya yang berhenti (termasuk bongkat muat)	Kendaraan keluar/masuk sisi atau lahan samping jalan	Arus kendaraan lambat (kendaraan tak bermotor)
Kamis				
06.00 - 09.00	463	32	6	17
10.00 - 13.00	206	174	10	8
15.00 - 18.00	343	195	15	18
Jumat				
06.00 - 09.00	179	85	40	8
10.00 - 13.00	92	56	12	2
15.00 - 18.00	330	118	15	11

Jam	Jenis Hambatan			
	Pejalan kaki di badan jalan dan yang menyebrang	Kendaraan umum dan kendaraan lainnya yang berhenti (termasuk bongkat muat)	Kendaraan keluar/masuk sisi atau lahan samping jalan	Arus kendaraan lambat (kendaraan tak bermotor)
Sabtu				
06.00 - 09.00	224	99	12	8
10.00 - 13.00	62	112	40	5
15.00 - 18.00	372	186	123	16
Total	2.271	994	1057	1057

Sumber: Hasil Observasi, 2024

Dari tabel hasil pengamatan di atas, terlihat bahwa terjadi hambatan lalu lintas dari hari Kamis hingga Sabtu menunjukkan variasi hambatan di berbagai waktu. Selama jam sibuk pagi (06.00-09.00), pejalan kaki yang berada di badan jalan dan yang menyebrang mendominasi, dengan total 463 kejadian pada Kamis. Sementara itu, hambatan akibat kendaraan umum yang berhenti tercatat 32 kejadian. Di siang hari (10.00-13.00), hambatan kendaraan umum yang berhenti meningkat, mencapai 174 kejadian pada Kamis.

Pada periode sore (15.00-18.00), hambatan akibat kendaraan keluar/masuk sisi jalan meningkat, mencapai 123 kejadian pada Hari Sabtu. Secara keseluruhan, hambatan yang paling dominan adalah pejalan kaki di badan jalan dan kendaraan umum yang berhenti, masing-masing dengan total 2.271 dan 994 kejadian. Hambatan lain, seperti kendaraan keluar/masuk sisi jalan dan arus kendaraan lambat, tercatat 1.057 kejadian, menggambarkan beragam faktor penyebab kemacetan.

D. Permasalahan Arus Lalu Lintas

Masalah adalah sesuatu kejadian yang perlu mendapat penanganan tindak lanjut untuk meminimalisir kerugian yang kemungkinan akan terjadi. Permasalahan yang terdapat pada Kecamatan Kedungwuni adalah macet, beberapa titik jalan rusak seperti jalan yang berlubang, penumpukkan sampah, pedagang kaki lima di trotoar dan bahu jalan, serta adanya pembukaan toko baru yang menyebabkan kepadatan dan penumpukkan kendaraan pada titik tersebut. Berikut merupakan **Gambar 4.12** terkait peta komik permasalahan yang terjadi di ruas jalan Kecamatan Kedungwuni.



Sumber: Hasil Observasi, 2025

Gambar 4. 12
Peta Komik Permasalahan Arus Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengamatan langsung, ditemukan sejumlah permasalahan pada ruas Jalan Kedungwuni yang memengaruhi kelancaran aktivitas masyarakat. Permasalahan tersebut meliputi adanya pertigaan menuju Pasar Kedungwuni yang menjadi salah satu titik kemacetan terutama saat adanya kendaraan yang menyeberang, serta pembukaan toserba di dekat pertigaan pasar yang menarik banyak pengunjung sehingga kepadatan lalu lintas semakin tinggi. Selain itu, kondisi lingkungan diperburuk oleh tumpukan sampah yang mengganggu pemandangan, serta keberadaan pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan dan trotoar yang mengganggu fasilitas pejalan kaki.

E. Jumlah Kendaraan Parkir

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), parkir diartikan sebagai kondisi ketika kendaraan berhenti dan tidak bergerak untuk sementara waktu, sementara berhenti merujuk pada kondisi serupa, namun pengemudi tetap berada di dalam kendaraannya. Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, terdapat dua jenis parkir berdasarkan lokasinya, yaitu parkir di badan jalan (on street) dan di luar badan jalan (off street). Selain itu, parkir juga dibedakan berdasarkan bentuknya, seperti parkir paralel dan parkir bersudut. Parkir paralel adalah posisi kendaraan sejajar dengan arah jalan, sedangkan parkir bersudut adalah posisi kendaraan yang membentuk sudut tertentu terhadap jalan, seperti 30°, 45°, 60°, atau 90°. **Tabel IV.2** berikut ini menyajikan rekapitulasi hasil observasi terhadap pola parkir di ruas Jalan Raya Kedungwuni.

Tabel IV. 2

Rekapitulasi Hasil Amatan Pola Parkir Jalan Raya Kedungwuni

1. Kamis

ARAH			KAMIS, 21 FEBRUARI 2025	UTARA KE SELATAN										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
JENIS KENDARAAN	SM	PARKIR PARALEL		10	25	25		45	50	43		60	49	54
	MP	PARKIR PARALEL		7	7	13		13	19	15		11	10	8
	KS	PARKIR PARALEL						1	3	1		0	0	
ARAH				SELATAN KE UTARA										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
JENIS KENDARAAN	SM	PARKIR PARALEL		10	17	20		35	44	45		43	55	38
	MP	PARKIR PARALEL		6	10	6		18	15	10		11	9	12
	KS	PARKIR PARALEL							3			0		0

ARAH			KAMIS	UTARA KE SELATAN										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
SM	PARKIR BERSUDUT	30		2	7	4		2	2	8		5	3	5
		45		5	5	2		10	11	5		0	0	0
		60		12	21	9		25	27	19		18	12	10
		90		25	25	33		42	59	63		45	56	66
MP		90		1	1	1		0	2	2		1	1	1

ARAH			KAMIS	SELATAN KE UTARA											
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00	
SM	PARKIR BERSUDUT			30	3	1	0		3	5	7		10	12	8
				45	0	0	2		6	0	10		8	5	7
				60	3	8	6		16	20	34		45	59	66
				90	6	18	42		59	66	56		64	70	76
MP	PARKIR BERSUDUT			30	1	0	1		0	0	0		0	0	0
				45	1	0	1		1	0	0		0	0	0
				90	0	1	1		3	1	4		4	1	2

Sumber: Hasil Observasi, 2025

2. Jumat

ARAH			JUMAT	UTARA KE SELATAN										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
JENIS KENDARAAN	SM	PARKIR PARALEL		22	16	29		20	25	30		42	35	44
	MP			2	8	7		11	12	10		10	15	9
	TB					3		2						
ARAH				SELATAN KE UTARA										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
JENIS KENDARAAN	SM	PARKIR PARALEL		6	7	15		32	35	56		51	34	67
	MP			3	4	3		10	11	9		10	15	13
	TB			2	2	3			5					

ARAH			JUMAT	UTARA KE SELATAN										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
SM	PARKIR BERSUDUT	30		2	0	0		0	1	4		2	4	10
		45		4	1	1		0	3	2		2	3	0
		60		16	11	3		25	17	23		42	45	32
		90		14	20	27		37	38	40		54	47	49
MP		90		2	0	1		5	3	3		3	5	6
ARAH			JUMAT	SELATAN KE UTARA										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
SM	PARKIR BERSUDUT	30		3	0	2		8	15	10		6	9	5
		45		0	0	4		6	0	5		0	5	10
		60		3	6	10		48	20	27		10	8	18
		90		7	10	25		58	98	110		81	79	90
MP		90		1	1	2		6	2	2		4	8	3

Sumber: Hasil Observasi, 2025

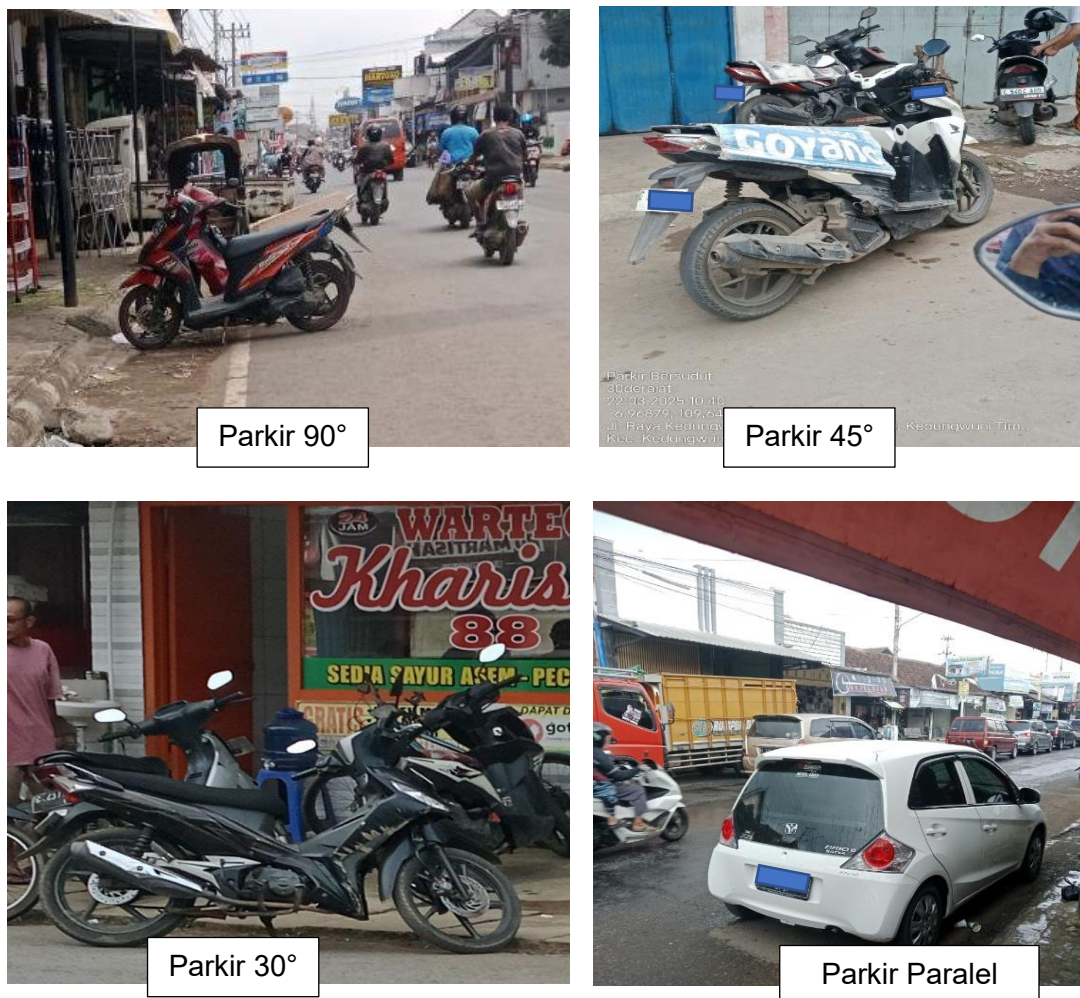
3. Sabtu

ARAH			SABTU	UTARA KE SELATAN										
WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
JENIS KENDARAAN	SM	PARKIR PARALEL		17	24	24		60	30	64		66	74	54
	MP	PARKIR PARALEL		5	13	5		7	8	11		10	11	7
	TB	PARKIR PARALEL				2		3						
ARAH				SELATAN KE UTARA										

WAKTU				06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00		10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00		15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00
JENIS KENDARAAN	SM	PARKIR PARALEL		17	12	19		35	15	63		30	40	41
	MP	PARKIR PARALEL		7	6			8	10	15		12	10	18
	KS	PARKIR PARALEL										8		

Sumber: Hasil Observasi, 2025

Pola parkir yang diamati menunjukkan perbedaan yang cukup berdasarkan faktor arah, waktu, dan jenis kendaraan selama pengamatan yang dilakukan pada hari Jumat, Sabtu, dan Kamis. Secara umum jumlah kendaraan parkir mengalami peningkatan pada jam sibuk seperti jam berangkat sekolah atau berangkat kerja, berkisar antara jam 06.45 hingga 08.00 WIB, jam makan siang atau istirahat sekitar jam 10.45 hingga 11.30 dan jam sore atau jam pulang kerja sekitar jam 16.30 hingga 17.00 WIB. Jenis kendaraan yang melewati jalan raya Kedungwuni antara lain sepeda motor (SM), mobil penumpang (MP), kendaraan sedang (KS), truk besar (TB), dan bus besar (BB). Berikut merupakan **Gambar 4.13** terkait sampel dokumentasi pola parkir pada ruas Jalan Raya Kedungwuni.



Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Gambar 4. 13
Dokumentasi Pola Parkir Jalan Kedungwuni

4.2 Analisis Perhitungan Kapasitas Jalan

Jalan Raya Kedungwuni termasuk ke dalam jalan raya perkotaan yang memiliki tipe jalan 2/2 TT serta dikategorikan sebagai jalan lokal primer. Nilai kapasitas jalan dipengaruhi oleh faktor geometrik jalan yang meliputi lebar jalan, jumlah lajur, dan kondisi permukaan, sedangkan kondisi lingkungan meliputi kepadatan lalu lintas, dan aktivitas di sekitar jalan. Berikut merupakan rumus kapasitas jalan.

$$C = C_o \times FCLJ \times FCPA \times FCHS \times FCUK$$

Keterangan:

C = Kapasitas ruas jalan (smp/jam)

C_o = Kapasitas Dasar (smp/jam)

FCLJ = Faktor koreksi lebar jalur lalu lintas

FCPA = Faktor koreksi pemisah arah

FCHS = Faktor koreksi kapasitas akibat KHS pada jalan berbahu

FCUK = Faktor koreksi ukuran kota

4.2.1 Kapasitas Dasar (C_o)

Nilai kapasitas dasar dapat dilihat pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2023, dapat disesuaikan dengan lokasi amatan. Pada jalan raya Kedungwuni termasuk dalam tipe jalan 2/2 TT. Berikut merupakan **Tabel IV.3** terkait besaran kapasitas dasar yang disadur dari PKJI 2023.

Tabel IV. 3
Kapasitas Dasar

Tipe Jalan	C _o (SMP/jam)	Catatan
4/2 T, 6/2 T, 8/2 T atau Jalan Satu Arah	1700	Per lajur (satu arah)
2/2 TT	2800	Per dua arah

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Nilai kapasitas dasar jalan raya Kedungwuni adalah 2800 karena jalan raya Kedungwuni termasuk dalam tipe jalan 2/2 TT.

4.2.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur (FCLJ)

Berikut merupakan **Tabel IV.4** terkait faktor koreksi penyesuaian lebar jalur (FCLJ).

Tabel IV. 4
Faktor Penyesuaian Lebar Jalur

Tipe Jalan	LLE atau LJE (m)	FCLJ
4/2 T, 6/2 T, 8/2 T atau Jalan Satu Arah	Lle = 3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
2/2 TT	LJE 2 arah = 5,00	0,56
	6,00	0,87
	7,00	1,00
	8,00	1,14
	9,00	1,25
	10,00	1,29
	11,00	1,34

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Jalan Raya Kedungwuni termasuk dalam jalan raya 2/2 TT yang memiliki lebar bahu jalan 10 meter dengan masing-masing lajunya selebar 5 meter.

4.2.3 Faktor Koreksi Pemisah Arah (FCPA)

Jalan raya Kedungwuni tergolong ke dalam tipe jalan 2/2-TT karena pada kondisi eksisting jalan tersebut yaitu dua lajur dua arah tanpa median jalan, dengan arus lalu lintas dibagi menjadi dua arus dengan presentase 50%-50% dikarenakan lebar lajur masing-masing sisi adalah 5 meter dengan arus masing-masing sisi adalah satu arah. Berikut merupakan **Tabel IV.5** terkait FCPA pada ruas Jalan Kedungwuni.

Tabel IV. 5
Faktor Koreksi Pemisah Arah (FCPA)

PA %-%	50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FCPA	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Faktor Koreksi Pemisah Arah (FCPA) pada ruas jalan raya Kedungwuni adalah 1,00 karena pemisah arah pada ruas jalan raya Kedungwuni sebesar 50%-50%

4.2.4 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu (FCHS)

Pada perhitungan kapasitas akibat kelas hambatan samping pada jalan Raya Kedungwuni dilakukan dengan cara frekuensi kejadian setiap jenis hambatan samping (pedestrian, kendaraan parkir, atau aktivitas komersial) dikalikan dengan bobot masing-masing kategori. Frekuensi kejadian dihitung melalui observasi lapangan selama satu jam pada segmen jalan yang diteliti. Berikut merupakan **Tabel IV.6** terkait FCHS:

Tabel IV. 6
Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu (FCHS)

Tipe Jalan	KHS	Lebar bahu Efektif (m)			
		≤0,5	1,0	1,5	≥2,0
4/2 T	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2 TT atau Jalan Satu Arah	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,00
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu (FCHS) pada ruas jalan raya Kecamatan Kedungwuni termasuk dalam kategori sangat tinggi karena berdasarkan hasil pengamatan, lebar bahu pada ruas jalan Kedungwuni sebesar 50cm atau kurang dari 0,5m sehingga berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2023, ruas jalan Kedungwuni memiliki lebar bahu efektif 0,73 meter.

a. **FC_{HS} Hari Kamis Pagi**

Tabel IV. 7
Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Hambatan Samping Kamis Pagi

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Faktor penyesuaian kapasitas akibat hambatan samping (KHS) pada jalan berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni, termasuk tipe jalan 2/2-TT, ditentukan berdasarkan jumlah frekuensi hambatan yang terjadi pada Kamis pagi, yaitu sebanyak 277 kejadian. Jumlah ini mengindikasikan bahwa tingkat hambatan samping berada pada kategori rendah, sesuai dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023. Berdasarkan hasil survei lapangan, lebar bahu jalan di ruas tersebut adalah 50 cm atau ≤ 0,5 meter, sehingga nilai FC_{HS} pada Kamis pagi sebesar 0,92.

b. **FC_{HS} Hari Kamis Siang**

Tabel IV. 8
Faktor Koreksi Kapasitas akibat Hambatan Samping di Hari Kamis Siang

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Penyesuaian kapasitas jalan akibat pengaruh hambatan samping (KHS) pada jalan berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni, yang diklasifikasikan sebagai jalan tipe 2/2-TT, dianalisis berdasarkan data pengamatan pada hari Kamis siang. Pada waktu tersebut, tercatat sebanyak 287 kejadian hambatan yang terjadi di sepanjang Jalan Raya Kedungwuni. Jumlah ini menempatkan tingkat hambatan samping pada kategori rendah, sebagaimana yang diatur dalam Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) edisi 2023. Hasil observasi lapangan menunjukkan bahwa lebar bahu jalan di ruas tersebut adalah 50 cm atau $\leq 0,5$ meter. Dengan kondisi tersebut, nilai Faktor Penyesuaian Kapasitas akibat Hambatan Samping (FCHS) pada Kamis siang ditentukan sebesar 0,92, yang mencerminkan pengaruh hambatan samping yang relatif kecil terhadap kapasitas jalan secara keseluruhan.

d. FCHS Hari Kamis Sore

Faktor Penyesuaian Kapasitas akibat Hambatan Samping (KHS) pada jalan berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni, yang tergolong tipe jalan 2/2-TT.

Tabel IV. 9
Faktor Koreksi Kapasitas akibat Hambatan Samping di Hari Kamis Sore

Tipe Jalan	KHS	FCHS			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedomann Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Berdasarkan jumlah frekuensi hambatan yang tercatat pada hari Kamis sore. Pada waktu tersebut, tercatat sebanyak 385 kejadian hambatan di Jalan Raya Kedungwuni, yang menurut klasifikasi dalam Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) tahun 2023 termasuk dalam kategori hambatan samping tingkat sedang. Berdasarkan hasil observasi di lapangan, lebar bahu jalan di ruas tersebut adalah 50 cm atau $\leq 0,5$ meter. Dengan kondisi ini, nilai Faktor Penyesuaian Kapasitas (FCHS) yang diperoleh untuk hari Kamis sore adalah sebesar 0,89

d. FCHS Hari Jumat Pagi

Tabel IV. 10
Faktor Koreksi Kapasitas akibat Hambatan Samping di Hari Jumat Pagi

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedomann Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Faktor Penyesuaian Kapasitas (FCHS) akibat Hambatan Samping (KHS) pada jalan berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni, yang termasuk dalam klasifikasi jalan tipe 2/2-TT, dianalisis berdasarkan frekuensi kejadian hambatan yang tercatat pada hari Jumat pagi. Berdasarkan hasil pengamatan, tercatat sebanyak 206 kejadian hambatan di Jalan Raya Kedungwuni pada waktu tersebut. Jumlah ini mengindikasikan bahwa tingkat hambatan samping berada dalam kategori rendah, sebagaimana diatur dalam Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) tahun 2023. Dari hasil survei lapangan, diketahui bahwa lebar bahu jalan di ruas tersebut adalah 50 cm atau ≤ 0,5 meter. Dengan kondisi ini, nilai FCHS pada hari Jumat pagi diperoleh sebesar 0,92.

e. FCHS Hari Jumat Siang

Tabel IV. 11
Faktor Koreksi Kapasitas akibat Hambatan Samping di Hari Jumat Siang

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedomann Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni termasuk pada tipe 2/2-TT dengan jumlah frekuensi kejadian hambatan di Jalan Raya Kedungwuni pada hari jumat siang mencapai 111, yang menunjukkan kelas hambatan samping pada kategori rendah sesuai dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2023. Lebar bahu pada Ruas Jalan Kedungwuni menurut observasi lapangan adalah 50 cm atau $\leq 0,5$ m yaitu dengan nilai FC_{HS} pada hari jumat siang adalah 0,92.

f. FC_{HS} Hari Jumat Sore

Tabel IV. 12
Faktor Koreksi Kapasitas akibat Hambatan Samping di Hari Jumat Sore

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
2/2-TT	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedomann Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni termasuk pada tipe 2/2-TT dengan jumlah frekuensi kejadian hambatan di Jalan Raya Kedungwuni pada hari jumat sore mencapai 298, yang menunjukkan kelas hambatan samping pada kategori rendah sesuai dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2023. Lebar bahu pada Ruas Jalan Kedungwuni menurut observasi lapangan adalah 50 cm atau $\leq 0,5$ m yaitu dengan nilai FC_{HS} pada hari jumat sore adalah 0,92.

g. FCHS Hari Sabtu Pagi

Tabel IV. 13
Faktor Koreksi Kapasitas akibat KHS di Hari Sabtu Pagi

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Perkotaan (PKJI 2023)

Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni termasuk pada tipe 2/2-TT dengan jumlah frekuensi kejadian hambatan di Jalan Raya Kedungwuni pada hari sabtu pagi mencapai 222, yang menunjukkan kelas hambatan samping pada kategori rendah sesuai dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2023. Lebar bahu pada Ruas Jalan Kedungwuni menurut observasi lapangan adalah 50 cm atau ≤ 0,5 m yaitu dengan nilai FC_{HS} pada hari sabtu pagi adalah 0,92.

h. FCHS Hari Sabtu Siang

Tabel IV. 14
Faktor Koreksi Kapasitas akibat KHS di Hari Sabtu Siang

Tipe Jalan	KHS	FC _{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Perkotaan (PKJI 2023)

Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni termasuk pada tipe 2/2-TT dengan jumlah frekuensi kejadian hambatan di Jalan

Raya Kedungwuni pada hari sabtu siang mencapai 173, yang menunjukkan kelas hambatan samping pada kategori rendah sesuai dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2023. Lebar bahu pada Ruas Jalan Kedungwuni menurut observasi lapangan adalah 50 cm atau $\leq 0,5$ m yaitu dengan nilai FC_{HS} pada hari sabtu siang adalah 0,92.

i. FCHS Hari Sabtu sore

Tabel IV. 15

Faktor Koreksi Kapasitas akibat hambatan samping di Hari Sabtu Sore

Tipe Jalan	KHS	FC_{HS}			
		Lebar bahu efektif L_{BE} , (m)			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2-T, 6/2-T, 8/2-T atau Jalan satu arah	Sangat Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
2/2-TT	Sangat Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat Tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Perkotaan (PKJI 2023)

Faktor penyesuaian kapasitas akibat hambatan samping pada jalan berbahu di Ruas Jalan Kedungwuni termasuk pada tipe 2/2-TT dengan jumlah frekuensi kejadian hambatan di Jalan Raya Kedungwuni pada hari sabtu sore mencapai 442, yang menunjukkan kelas hambatan samping pada kategori sedang sesuai dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2023. Lebar bahu pada Ruas Jalan Kedungwuni menurut observasi lapangan adalah 50 cm atau $\leq 0,5$ m yaitu dengan nilai FC_{HS} pada hari sabtu sore adalah 0,89.

4.2.5 Faktor Penyesuaian Kapasitas Ukuran Kota (FCUK)

Berikut merupakan **Tabel IV.16** terkait Faktor Penyesuaian Kapasitas Terkait Ukuran Kota (Fcuk).

Tabel IV. 16
Faktor Penyesuaian Kapasitas Ukuran Kota (FCUK)

Ukuran Kota (Juta Jiwa)	Kelas Kota/Kategori Kota		Faktor Koreksi Ukuran Kota (FCUK)
< 0,1	Sangat Kecil	Kota Kecil	0,86
0,1 – 0,5	Kecil	Kota Kecil	0,90
0,5 – 1,0	Sedang	Kota Menengah	0,94
1,0 – 3,0	Besar	Kota Besar	1,00
> 3,0	Sangat Besar	Kota Metropolitan	1,04

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik dalam publikasi Kecamatan Dalam Angka Tahun 2024, pada Kecamatan Kedungwuni tercatat pada tahun 2023 tercatat sebanyak 104.109 jiwa. Jika angka tersebut diubah menjadi satuan juta jiwa, dengan cara jumlah penduduk tahun 2023 dibagi dengan 1.000.000 maka hasilnya adalah 0,104 juta jiwa. Sehingga jika melihat dari tabel FCUK di atas, faktor koreksi ukuran kota di Kecamatan Kedungwuni adalah 0,90 dengan ukuran kota 0,1 dengan kategori kota kecil.

4.2.6 Perhitungan Kapasitas Jalan

Berdasarkan pedoman-pedoman di atas, yang disadur dari Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2023 yang kemudian disesuaikan dengan kondisi pada ruas jalan Kedungwuni, maka diperoleh tabulasi atau kumpulan rumus pedoman dalam **Tabel IV.6** terkait perhitungan tingkat pelayanan jalan di ruas jalan Kedungwuni.

Tabel IV. 17
Perhitungan Kapasitas Jalan

Indikator	Nilai	Keterangan
Co	2.800	Dua lajur dua arah tak terbagi
FCLJ	1,29	Lebar jalur dua = 10 meter
FCPA	1,00	Pemisah arah lalu lintas = 50% - 50%
FCHS	0,73	Hambatan samping sangat tinggi

Indikator	Nilai	Keterangan
FCUK	0,90	Kota kecil dengan jumlah penduduk sebesar 0,1 juta jiwa

Sumber: Analisis Penulis, 2025

Ditanya : C (kapasitas jalan)
: $C = Co \times FCLJ \times FCPA \times FCHS \times FCUK$

Tabel IV. 18
Perhitungan Kapasitas Jalan pada Jalan Raya Kedungwuni

Hari	Waktu	Co	FCLJ	FCPA	FCHS	FCUK	C (Smp/jam)
Kamis	Pagi	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
	Siang	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
	Sore	2.800	1,29	1,00	0,89	0,90	2893
Jumat	Pagi	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
	Siang	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
	Sore	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
Sabtu	Pagi	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
	Siang	2.800	1,29	1,00	0,92	0,90	2991
	Sore	2.800	1,29	1,00	0,89	0,90	2893

Sumber: Analisis Penulis, 2025

4.3 Analisis Perhitungan Volume Lalu Lintas

Data volume lalu lintas pada ruas jalan raya Kedungwuni dikumpulkan dengan cara menghitung jumlah kendaraan yang melintasi SMP Islam Walisongo hingga MTS Walisongo selama tiga hari, yaitu Kamis (*weekday*), Jumat (*special day*), dan Sabtu (*weekend*). Pemilihan hari Kamis, Jumat, dan Sabtu sebagai waktu pelaksanaan *traffic counting* dilakukan berdasarkan pertimbangan aktivitas masyarakat di Kecamatan Kedungwuni. Ketiga hari tersebut dipilih karena merepresentasikan hari kerja produktif dan mendekati akhir pekan, yang mana terjadi peningkatan signifikan terhadap aktivitas perdagangan, perbelanjaan, serta lalu lintas kendaraan di sekitar kawasan pasar dan pertokoan.

Hari tersebut (Kamis, Jumat, dan Sabtu) juga cenderung menunjukkan variasi lalu lintas yang stabil dan padat, sehingga pengamatan yang dilakukan dinilai lebih mencerminkan kondisi aktual yang relevan. Sementara itu, hari Minggu tidak digunakan karena aktivitas lalu lintas cenderung menurun akibat dominasi kegiatan non-produktif atau rekreasi masyarakat. Pengamatan dilakukan dalam jangka waktu mulai dari pukul 06.00 WIB hingga 18.00 WIB dengan turunan waktu tiap sesinya adalah per 15 menit. Data ini diolah dengan cara mengubah nilai tiap jenis kendaraan dalam satuan per jam menjadi dalam smp/jam (satuan mobil penumpang).

Untuk mengubah nilai volume lalu lintas dari satuan kendaraan/jam menjadi smp/jam, perlu dilakukan perhitungan dengan cara mengalikan jumlah arus kendaraan dengan faktor ekuivalensi mobil penumpang (emp). Adapun untuk rumus-rumus emp telah tertuang dalam Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2023. Dalam **Tabel IV.7** berikut merupakan rumus emp dan **Tabel IV.19** terkait perhitungan volume arus lalu lintas.

Tabel IV. 19

EMP Jalan Perkotaan Tak Terbagi

Tipe Jalan	Volume lalu lintas total dua arah (kend/jam)	EMP KS	EMP SM	
			LJalur ≤ 6 m	LJalur >6 m
2/2 TT	< 1800	1,3	0,5	0,40
	≥ 1800	1,2	0,35	0,25

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan, 2023

Tabel IV. 20

Perhitungan volume lalu lintas di Jalan Raya Kedungwuni

Kamis							
MODA	VOLUME LALU LINTAS (Kend/Jam)			EMP	VOLUME LALU LINTAS (SMP/Jam)		
	A ke B	B ke A	Jumlah		A ke B	B ke A	Jumlah
Sesi Pagi (Peak Hours 06.00-07.00)							
SM	1255	1507	2762	0,25	313,75	376,75	690,5
MP	76	101	177	1	76	101	177
KS	0	0	0	1,3	0	0	0
TOTAL	1331	1608	2939	2,55	389,75	477,75	867,5
Sesi Siang (Peak Hours 12.00-13.00)							
SM	781	978	1759	0,4	312,4	391,2	703,6
MP	172	204	376	1	172	204	376
KS	27	9	36	1,3	35,1	11,7	46,8
TOTAL	980	1191	2171	2,7	519,5	606,9	1126,4
Sesi Sore (Peak Hours 16.00-17.00)							
SM	1902	1810	3712	0,25	475,5	452,5	928
MP	219	234	453	1	219	234	453
KS	3	1	4	1,3	3,9	1,3	5,2
TOTAL	2124	2045	4169	2,55	698,4	687,8	1386,2
Jumat							
Sesi Pagi (Peak Hours 06.00-07.00)							
SM	1255	1292	2547	0,25	313,75	323	636,75
MP	71	122	193	1	71	122	193
KS	0	0	0	1,3	0	0	0
TOTAL	1326	1414	2740	2,55	384,75	445	829,75
Sesi Siang (Peak Hours 12.00-13.00)							
SM	1092	1176	2268	0,25	273	294	567
MP	155	184	339	1	155	184	339
KS	6	0	6	1,3	7,8	0	7,8
TOTAL	1253	1360	2613	2,55	435,8	478	913,8
Sesi Sore (Peak Hours 16.00-17.00)							
SM	1362	1640	3002	0,25	340,5	410	750,5
MP	171	189	360	1	171	189	360
KS	0	3	3	1,3	0	3,9	3,9
TOTAL	1533	1832	3365	2,55	511,5	602,9	1114,4
Sabtu							

Kamis							
MODA	VOLUME LALU LINTAS (Kend/Jam)			EMP	VOLUME LALU LINTAS (SMP/Jam)		
	A ke B	B ke A	Jumlah		A ke B	B ke A	Jumlah
Sesi Pagi (Peak Hours 06.00-07.00)							
SM	997	1017	2014	0,25	249,25	254,25	503,5
MP	90	72	162	1	90	72	162
KS	1	0	1	1,3	1,3	0	1,3
TOTAL	1088	1089	2177	2,55	340,55	326,25	666,8
Sesi Siang (Peak Hours 12.00-13.00)							
SM	1031	1034	2065	0,25	257,75	258,5	516,25
MP	204	207	411	1	204	207	411
KS	0	1	1	1,3	0	1,3	1,3
TOTAL	1235	1242	2477	2,55	461,75	466,8	928,55
Sesi Sore (Peak Hours 16.00-17.00)							
SM	755	632	1387	0,4	302	252,8	554,8
MP	164	168	332	1	164	168	332
KS	2	0	2	1,3	2,6	0	2,6
TOTAL	921	800	1721	2,7	468,6	420,8	889,4

Sumber: Hasil Observasi dan Pengolahan Data oleh Penulis, 2025

Berdasarkan data volume lalu lintas yang tercatat pada hari Kamis, Jumat, dan Sabtu, November 2024, terlihat adanya fluktuasi volume kendaraan yang cukup signifikan selama tiga sesi waktu (pagi, siang, sore). Pada sesi pagi (06.00-07.00), volume lalu lintas mencapai angka tertinggi di hari Kamis, dengan total 2939 kendaraan, yang kemudian sedikit menurun pada Jumat dan Sabtu, yakni 2740 dan 2177 kendaraan, masing-masing. Moda transportasi sepeda motor (SM) mendominasi volume kendaraan pada setiap sesi, diikuti oleh mobil penumpang (MP) dan kendaraan sumber lainnya (KS). Di sesi sore, volume lalu lintas kembali meningkat, terutama pada Kamis dan Jumat, yang mencapai lebih dari 400 kendaraan, sementara pada Sabtu terlihat penurunan dengan total 1721 kendaraan.

Analisis pergerakan kendaraan antara arah A ke B dan B ke A menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan, terutama pada sesi pagi. Pada Kamis, volume kendaraan dari B ke A lebih tinggi dibandingkan dengan A ke B, dengan selisih mencapai 252 kendaraan pada moda sepeda motor. Meskipun terdapat variasi pada setiap hari, distribusi kendaraan antara kedua arah tersebut cenderung lebih seimbang pada sesi siang dan sore. Hal ini

menunjukkan adanya pergerakan yang dinamis antara dua arah utama, yang dipengaruhi oleh pola perjalanan harian dan kebutuhan pengelolaan lalu lintas yang lebih efisien di masing-masing waktu.

4.4 Analisis Perhitungan Rasio dan Tingkat Pelayanan Jalan

Rasio tingkat pelayanan jalan atau *volume capacity ratio* merupakan indikator penting untuk mengevaluasi kinerja jalan, yang dihitung dengan membandingkan volume kendaraan yang melintas terhadap kapasitas maksimal ruas jalan tersebut. Volume lalu lintas diperoleh melalui survei *traffic counting* yang mencatat jenis kendaraan seperti sepeda motor (SM), mobil penumpang (MP), kendaraan sedang (KS), bus besar (BB), dan truk besar (TB). Berdasarkan MKJI 1997, rumus dari VCR adalah sebagai berikut:

$$VCR = V/C$$

Keterangan:

V = volume lalu lintas (smp/jam)

C = kapasitas jalan (smp/jam)

Analisis tingkat pelayanan jalan pada Jalan Kedungwuni dilakukan dengan membandingkan volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan yang tersedia. Dengan menggunakan analisis ini, dapat diperoleh gambaran mengenai tingkat pelayanan jalan pada lokasi yang diamati apakah sudah baik atau belum. Berikut merupakan **Tabel IV.21** terkait analisis perhitungan rasio dan tingkat pelayanan jalan.

Tabel IV. 21
Analisis Perhitungan Rasio dan Tingkat Pelayanan Jalan

Hari	Waktu	Volume	Kapasitas	VCR	Tingkat Pelayanan	Keterangan
Kamis	Pagi	867,5	2.991	0,30	B	• Arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. • Kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan.
	Siang	1.126,4	2.991	0,37	B	

Hari	Waktu	Volume	Kapasitas	VCR	Tingkat Pelayanan	Keterangan
						• Pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan
	Sore	1.386,2	2.893	0,47	C	• Arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. • Kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan. • Pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.
Jumat	Pagi	829,75	2.991	0,27	B	• Arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. • Kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan. • Pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan
	Siang	913,8	2.991	0,30	B	
	Sore	1.114,4	2.991	0,37	B	
Sabtu	Pagi	666,8	2.991	0,22	B	
	Siang	928,55	2.991	0,31	B	
	Sore	889,4	2.893	0,30	B	

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006 dan Analisis Penulis, 2025

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, dapat dilihat bahwa tingkat pelayanan jalan di Jalan Kedungwuni memiliki tingkat pelayanan yang paling tinggi pada kategori B. Namun

pada Kamis sore, tingkat pelayanan jalan turun menjadi kategori C. Hal ini menunjukkan bahwa arus lalu lintas di Jalan Kedungwuni cenderung stabil dengan volume lalu lintas sedang. Salah satu faktor yang menyebabkan turunnya tingkat pelayanan jalan menjadi kategori C pada hari Kamis adalah karena adanya kebiasaan masyarakat yang memiliki usaha di Kabupaten Pekalongan yang memberikan upah gaji mingguan kepada karyawan atau biasa disebut istilah “pocokan” yang dibagikan pada hari Kamis sore.

4.5 Analisis Karakteristik Pola Parkir

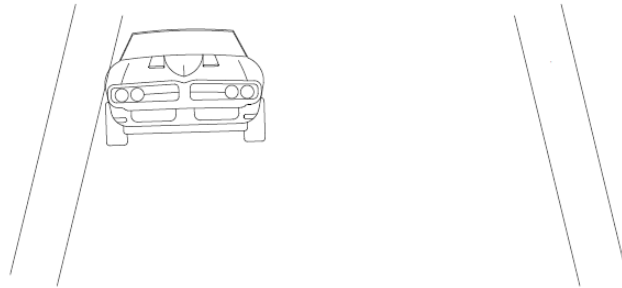
Karakteristik pola parkir yang dibahas pada bab ini adalah parkir berdasarkan polanya, yaitu pola parkir paralel dan parkir bersudut. Pola parkir paralel merupakan parkir dengan posisi kendaraan lurus sejajar ke belakang dan atau ke depan dengan jalan raya. Parkir bersudut merupakan jenis parkir yang membentuk pola sudut kemiringan saat parkir. Pola parkir pada ruas jalan lokasi amatan merupakan ruas jalan yang tergolong ke dalam jalan lokal primer yang mana jalan tersebut juga merupakan pembatas fisik antara dua kelurahan yaitu Kelurahan Kedungwuni Barat dan Kedungwuni Timur. Pada sepanjang ruas jalan amatan, terdapat banyak aktivitas ekonomi kegiatan jual beli berupa pertokoan, dan beberapa fasilitas umum seperti kantor polisi, sekolah, dan kantor pos.

Penentuan dan penghitungan parkir dalam penelitian ini dilakukan melalui metode observasi langsung di lapangan. Pengamatan dilakukan pada hari Kamis yang mewakili *weekdays*, Jum'at yang mewakili *special day*, dan Sabtu untuk hari yang mewakili *weekend*. Pengamatan dimulai dari pukul 06.00 WIB hingga 18.00 WIB dengan turunan waktu per satu jam. Data yang dikumpulkan mencakup jenis kendaraan (seperti sepeda motor, mobil penumpang, dan kendaraan berat), arah parkir, serta pola parkir yang digunakan, yakni paralel maupun bersudut 30°, 45°, 60°, dan 90°. Hasil pengamatan diolah menggunakan analisis statistik deskriptif untuk mengetahui intensitas rata-rata parkir per jenis dan pola, yang kemudian divisualisasikan dalam bentuk tabel, grafik, dan peta sebaran menggunakan perangkat lunak ArcGIS. Analisis ini bertujuan untuk menggambarkan karakteristik parkir di ruas Jalan Raya Kedungwuni.

4.5.1 Analisis Karakteristik Pola Parkir Paralel

Pola parkir paralel merupakan parkir yang penataan kendarannya diletakkan secara sejajar dengan jalan atau trotoar. Hal pertama yang dilakukan adalah dengan pengamatan dan pengumpulan data pada lokasi studi. Mengamati serta mencatat jenis-jenis kendaraan yang parkir pada lokasi studi serta bagaimana pola parkirnya apakah paralel atau bersudut

parkirnya. Berikut merupakan **Gambar 4.14** terkait ilustrasi parkir paralel yang ada pada lokasi studi.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

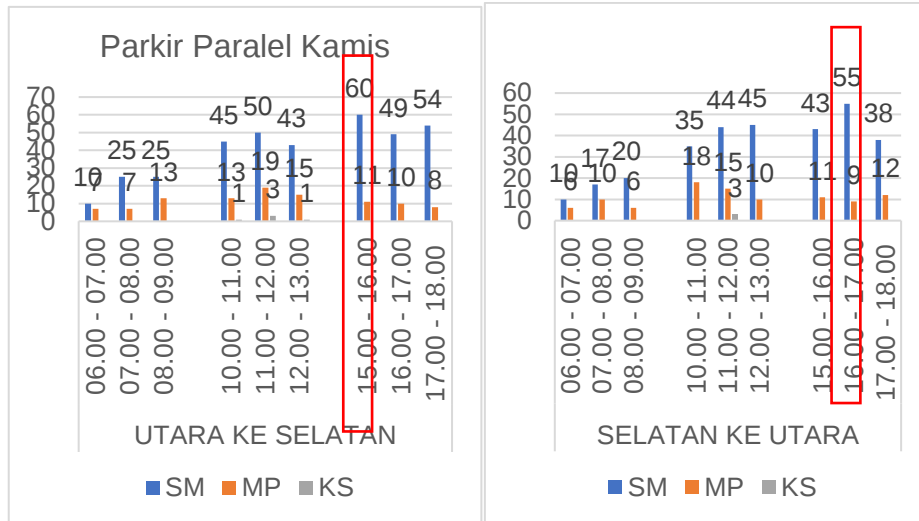
Gambar 4. 14
Ilustrasi Parkir Paralel

Berikut merupakan **Gambar 4.15** terkait contoh dokumentasi parkir paralel dan **Gambar 4.16** terkait analisis hasil amatan pola parkir yang terdapat pada ruas jalan raya Kedungwuni.



Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Gambar 4. 15
Contoh Parkir Paralel

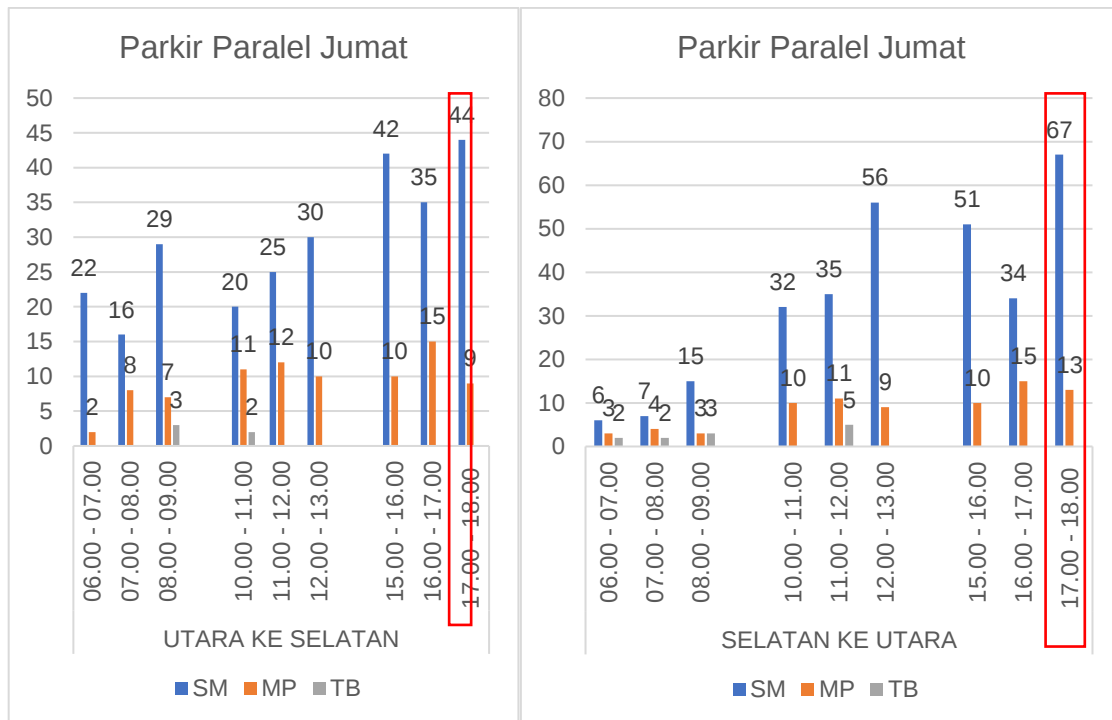


Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 16

Diagram Rekapitulasi Pola Parkir Paralel Hari Kamis

Pada diagram di atas dapat dilihat bahwa diagram tersebut menggambarkan jumlah kendaraan yang parkir paralel pada hari Kamis, berdasarkan arah dan jenis kendaraannya. Diagram pertama menunjukkan jumlah kendaraan yang parkir paralel dengan arus Utara ke Selatan dan diagram kedua menunjukkan jumlah kendaraan yang parkir paralel dengan arus Selatan ke Utara. Jenis kendaraan yang diamati adalah sepeda motor (SM) dengan simbol biru, mobil penumpang (MP) dengan simbol oranye, dan truk besar (TB) dengan simbol abu-abu. Pada perhitungan hari Kamis, dari arah Utara ke Selatan mayoritas kendaraan yang parkir paralel adalah sepeda motor (SM) pada pukul 15.00 – 16.00 sejumlah 60 kendaraan, sementara mobil penumpang (MP) mayoritas parkir paralel terbentuk pada pukul 11.00 – 12.00 sejumlah 19 kendaraan. Sedangkan untuk arah Selatan ke Utara, puncak tertinggi parkir paralel berada pada pukul 16.00 – 17.00 pada kendaraan sepeda motor (SM) sejumlah 55 kendaraan, dan mobil penumpang (MP) pada pukul 10.00 – 11.00 sejumlah 18 kendaraan.

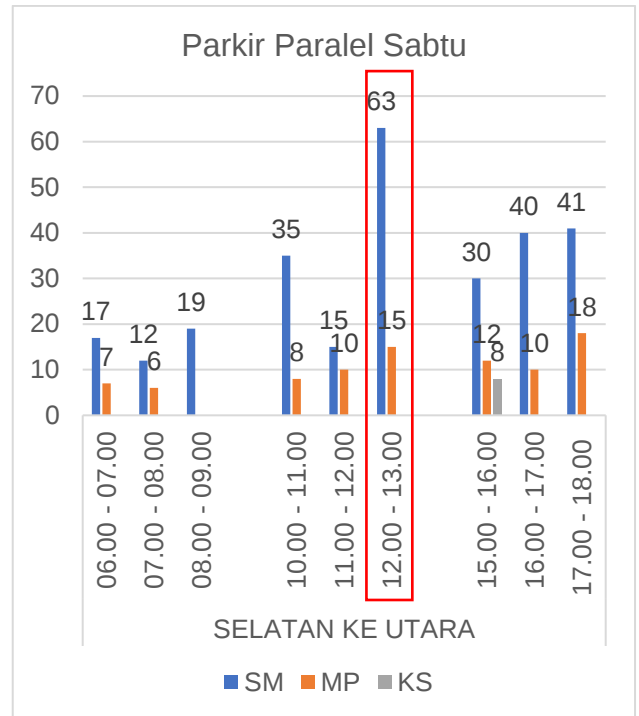
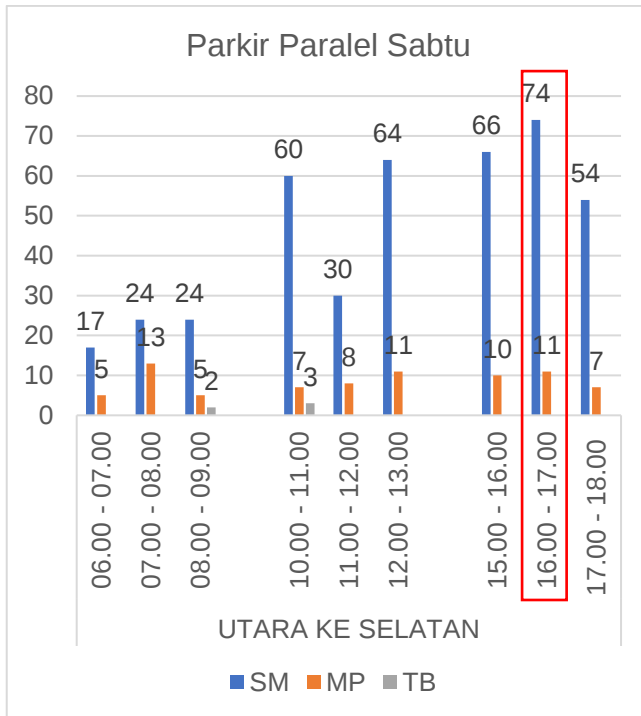


Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 17

Diagram Rekapitulasi Pola Parkir Paralel Hari Jumat

Berdasarkan data yang ditampilkan, sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling mendominasi parkir sepanjang hari. Jumlah tertinggi tercatat pada pukul 17.00–18.00 sebanyak 44 unit dari arah Utara ke Selatan, sedangkan dari arah Selatan ke Utara tercatat pada pukul 17.00 – 18.00 sebanyak 67 unit. Sementara itu, mobil penumpang menunjukkan jumlah tertinggi pada pukul 16.00–17.00 baik dari Utara ke Selatan maupun Selatan ke Utara sebanyak 15 unit. Untuk truk besar (TB), jumlah yang tercatat relatif rendah, dengan angka tertinggi sebanyak 3 kendaraan pada pukul 08.00–09.00 dari arah Utara ke Selatan dan pukul 11.00 – 12.00 sejumlah 5 unit.



Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 18

Diagram Rekapitulasi Pola Parkir Paralel Hari Sabtu

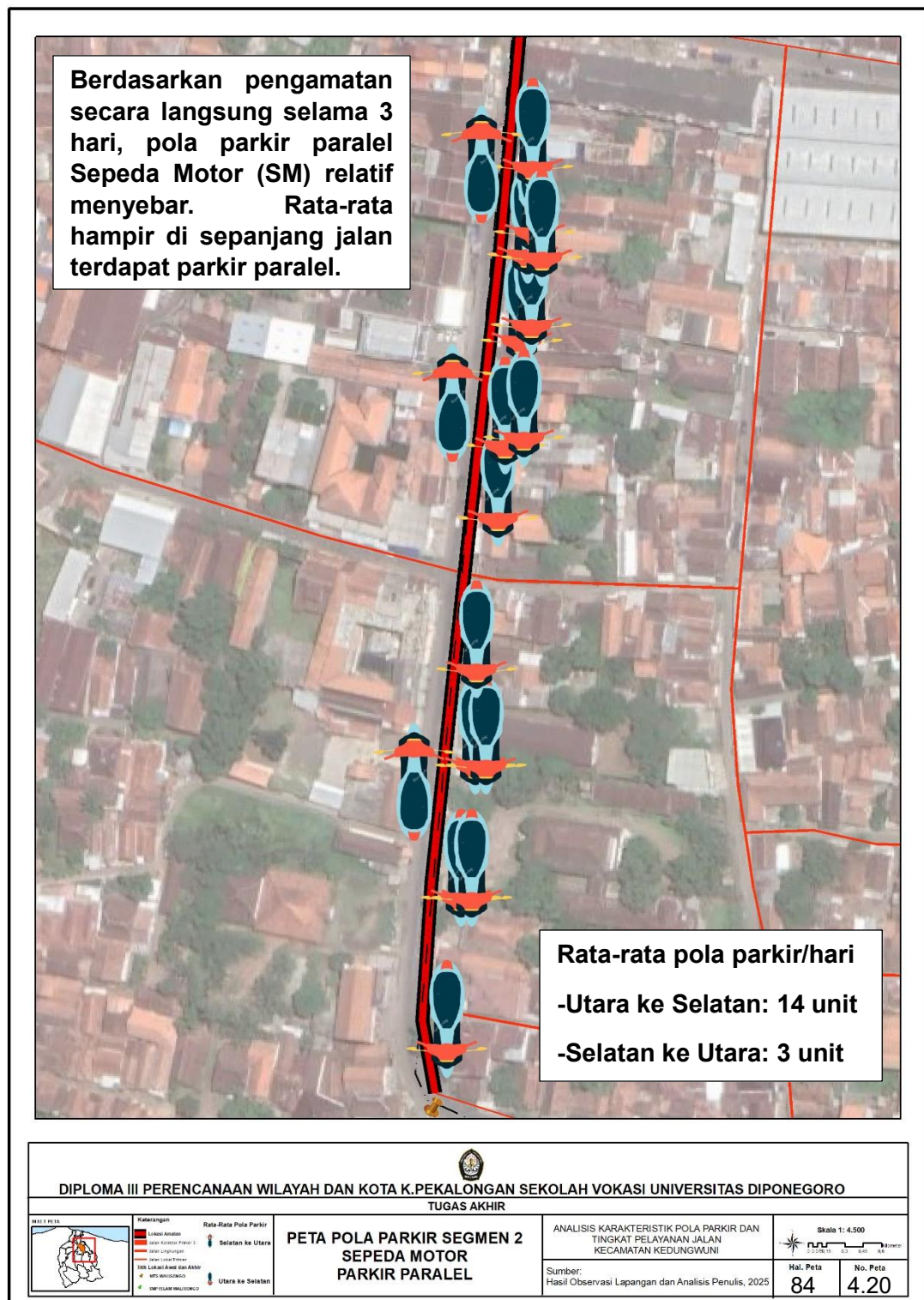
Data menunjukkan bahwa sepeda motor (SM) mendominasi kendaraan yang diparkir, dengan diagram parkir paralel pada hari Sabtu mengindikasikan puncak parkir terjadi antara pukul 16.00–17.00 dengan 74 unit dari arah Utara ke Selatan. Mobil penumpang (MP) dan truk besar (TB) tercatat jauh lebih sedikit. Arah Selatan ke Utara juga menunjukkan pola serupa, dengan 63 sepeda motor terparkir pada pukul 12.00–13.00. Jumlah mobil penumpang dan kendaraan sekolah tetap stabil dan rendah. Rata-rata intensitas parkir selama tiga hari pengamatan dapat dilihat pada **Tabel IV.22**, serta peta pola parkir paralel ditampilkan dalam **Gambar 4.19**, **Gambar 4.20**, dan **Gambar 4.21**.

Tabel IV. 22

Intesintas Rata-Rata Parkir Paralel

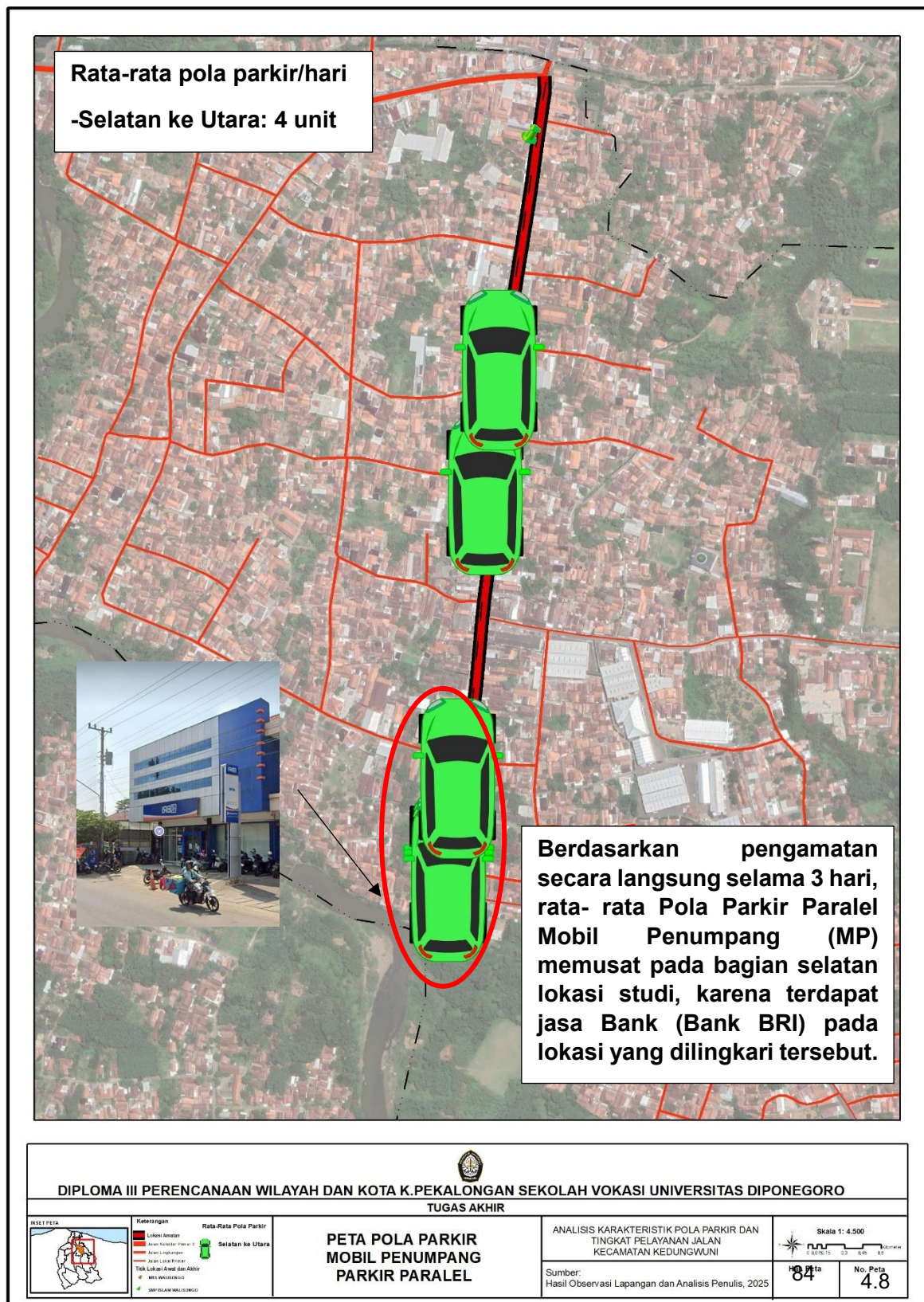
No	Jenis Kendaraan	Arah	
		Utara ke Selatan	Selatan ke Utara
1	SM	40	34
2	MP	11	11
3	KS	2	3

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2025



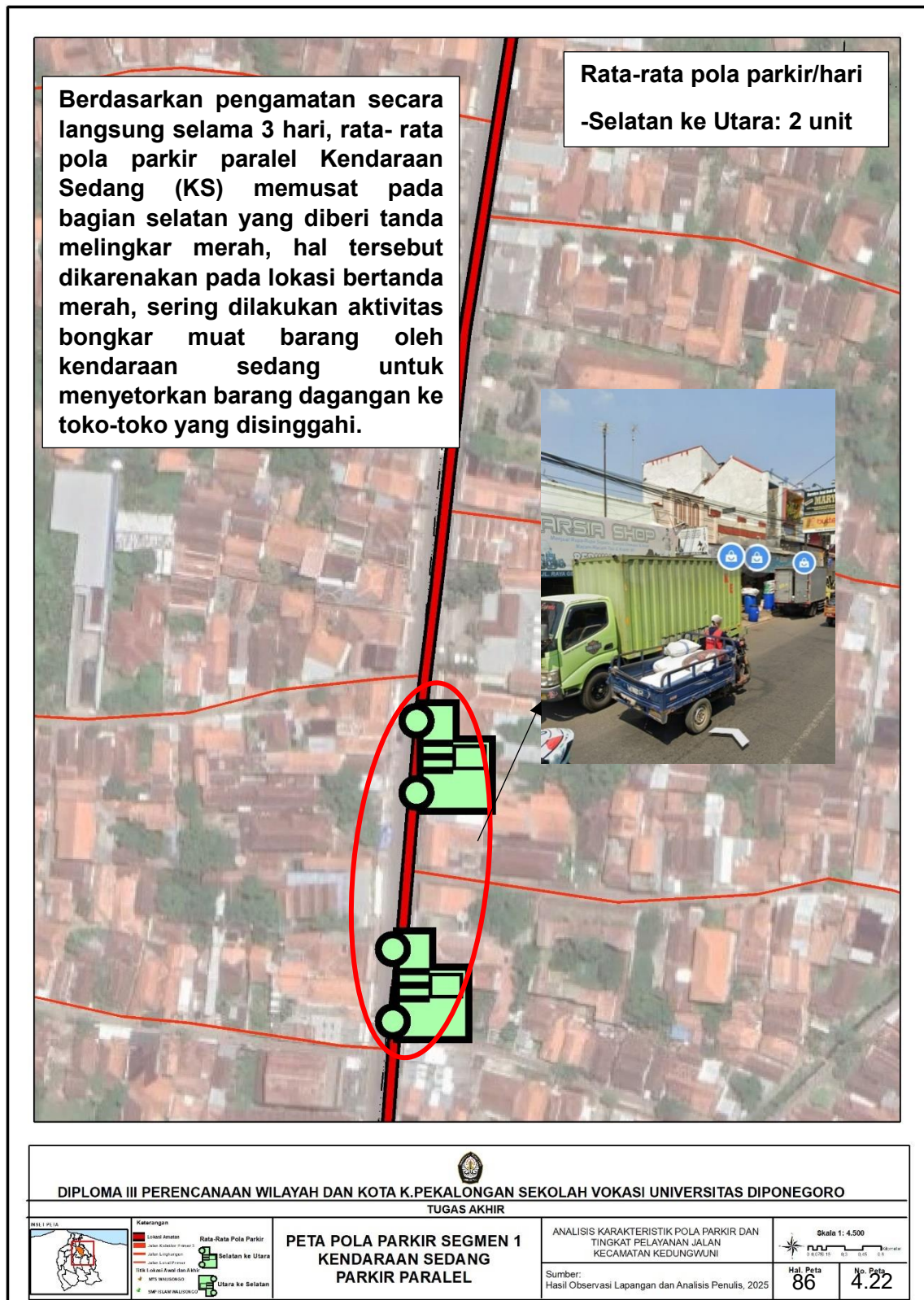
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 20
Peta Pola Parkir Segmen 2 Sepeda Motor Paralel



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 21
Peta Pola Parkir SM Paralel



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 22

Peta Pola Parkir Segmen 1 Kendaraan Sedang Parkir Paralel



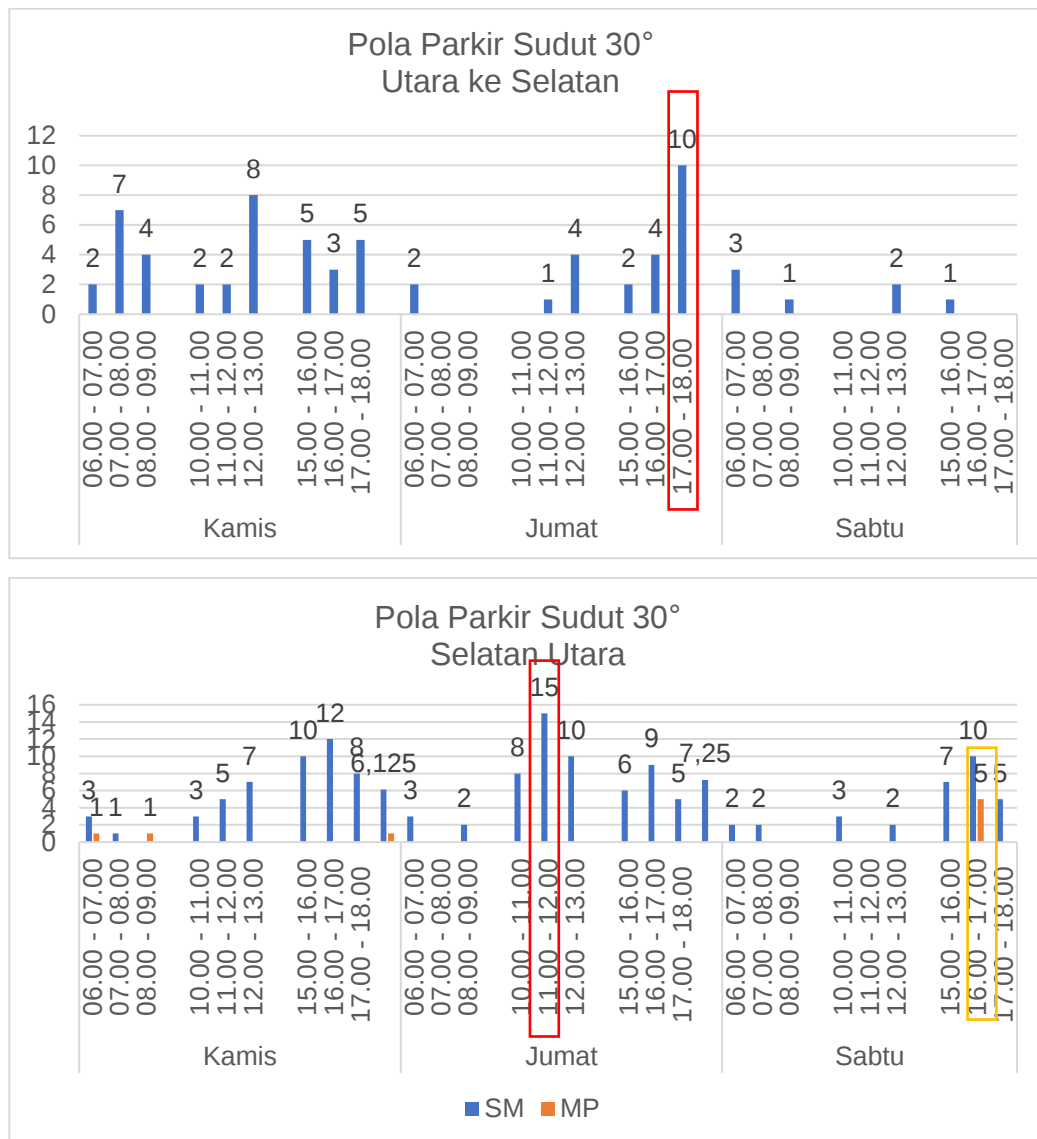
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 23

Peta Pola Parkir Segmen 2 Kendaraan Sedang Parkir Paralel

4.5.2 Analisis Karakteristik Pola Parkir Sudut 30°

Pola parkir ini membentuk sudut 30° terhadap jalur sirkulasi kendaraan dan sering dipilih karena dapat menampung lebih banyak kendaraan dibanding parkir paralel, meskipun tidak sebanyak pola sudut 45° atau 60°. Keunggulan utama pola parkir 30° terletak pada kemudahan untuk keluar masuk kendaraan, serta lebar jalur sirkulasi yang lebih kecil. Namun kelemahannya adalah parkir ini hanya mendukung sirkulasi satu arah, sehingga perlu dirancang secara hati-hati untuk menjaga kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Berikut merupakan **Gambar 4.24** terkait hasil analisis pola parkir sudut 30°.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 24
Analisis Pola Parkir Sudut 30°

Berdasarkan data observasi di atas, menunjukkan bahwa intensitas parkir pada Jumat sore pada jam 17.00–18.00, dengan jumlah kendaraan mencapai 10 unit pada arah utara ke selatan. Sementara itu, pada arah selatan ke utara, aktivitas parkir lebih merata dengan puncak tertinggi tercatat pada hari Kamis pukul 11.00–12.00 sebanyak 15 kendaraan. Jika dilihat berdasarkan grafik, jumlah kendaraan yang parkir pada hari Sabtu cenderung lebih rendah, menandakan penurunan aktivitas parkir di akhir pekan Rata-rata total 3 hari pola parkir tersebut untuk sepeda motor dari arah utara ke selatan adalah 10 unit dan sepeda motor dari arah selatan ke utara 6 unit. Berdasarkan hasil pengamatan secara langsung, faktor yang menyebabkan terjadinya pemusatan pola parkir sudut 30° adalah karena adanya kegiatan transaksi jual beli pada pedagang kaki lima terutama pada saat pagi hari dan sore hari. Berikut merupakan **Gambar 4.25** terkait kegiatan jual beli pada pagi hari di lokasi studi.

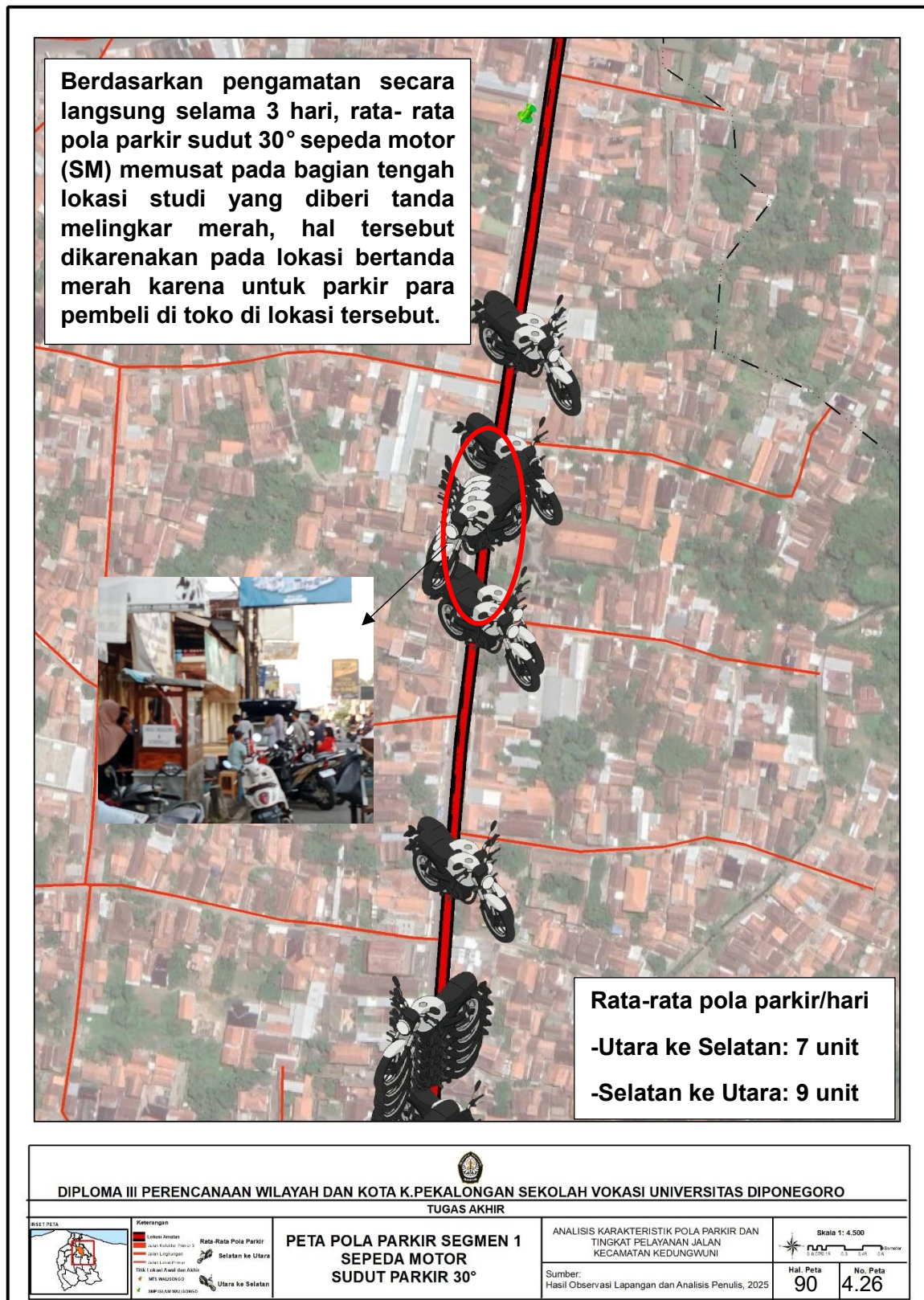


Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Gambar 4. 25

Faktor Penyebab Pola Parkir Badan Jalan

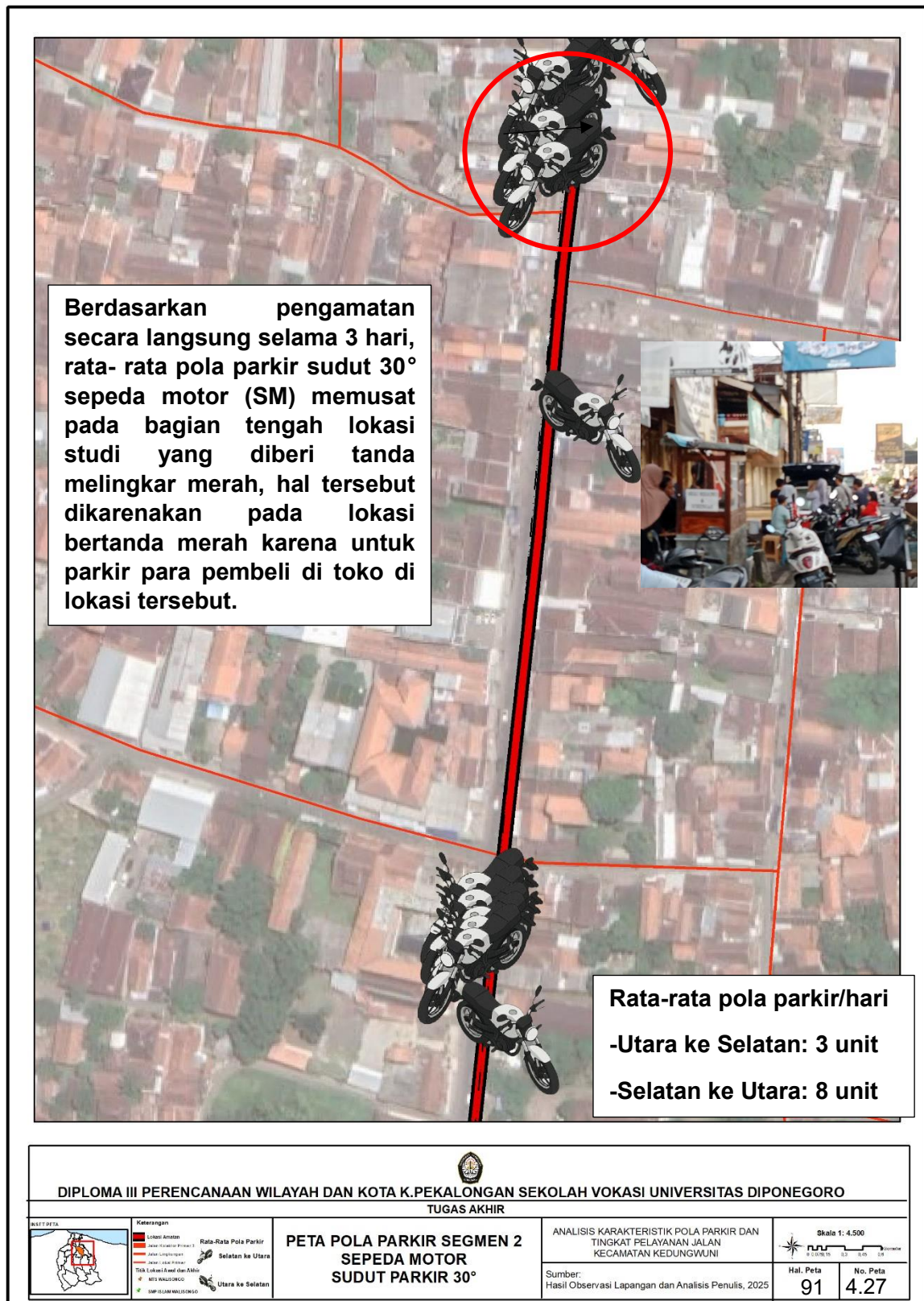
Data juga menunjukkan bahwa kendaraan roda dua (sepeda motor) mendominasi penggunaan ruang parkir sudut 30°, dengan jumlah yang secara konsisten lebih tinggi dibandingkan mobil penumpang. Hal ini terlihat dari distribusi yang ditampilkan pada grafik arah selatan ke utara, di mana sepeda motor lebih banyak ditemukan pada seluruh waktu pengamatan. Secara umum, pola ini mencerminkan kecenderungan pengguna parkir yang meningkat pada jam-jam sibuk siang hingga sore hari, dan mengindikasikan bahwa arah sirkulasi serta jenis kendaraan mempengaruhi kepadatan parkir. Berikut merupakan **Gambar 4.26** terkait peta total rata-rata pola parkir sudut 30° selama 3 hari.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 26

Peta Pola Parkir Segment 1 Sepeda Motor Sudut 30°



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 27

Peta Pola Parkir Segmen 2 Sepeda Motor Sudut 30°

Berdasarkan pengamatan secara langsung selama 3 hari, rata-rata pola parkir sudut 30° mobil penumpang (MP) memusat pada bagian tengah lokasi studi yang diberi tanda melingkar merah, hal tersebut dikarenakan pada lokasi bertanda merah karena untuk parkir para pembeli di toko di lokasi tersebut.



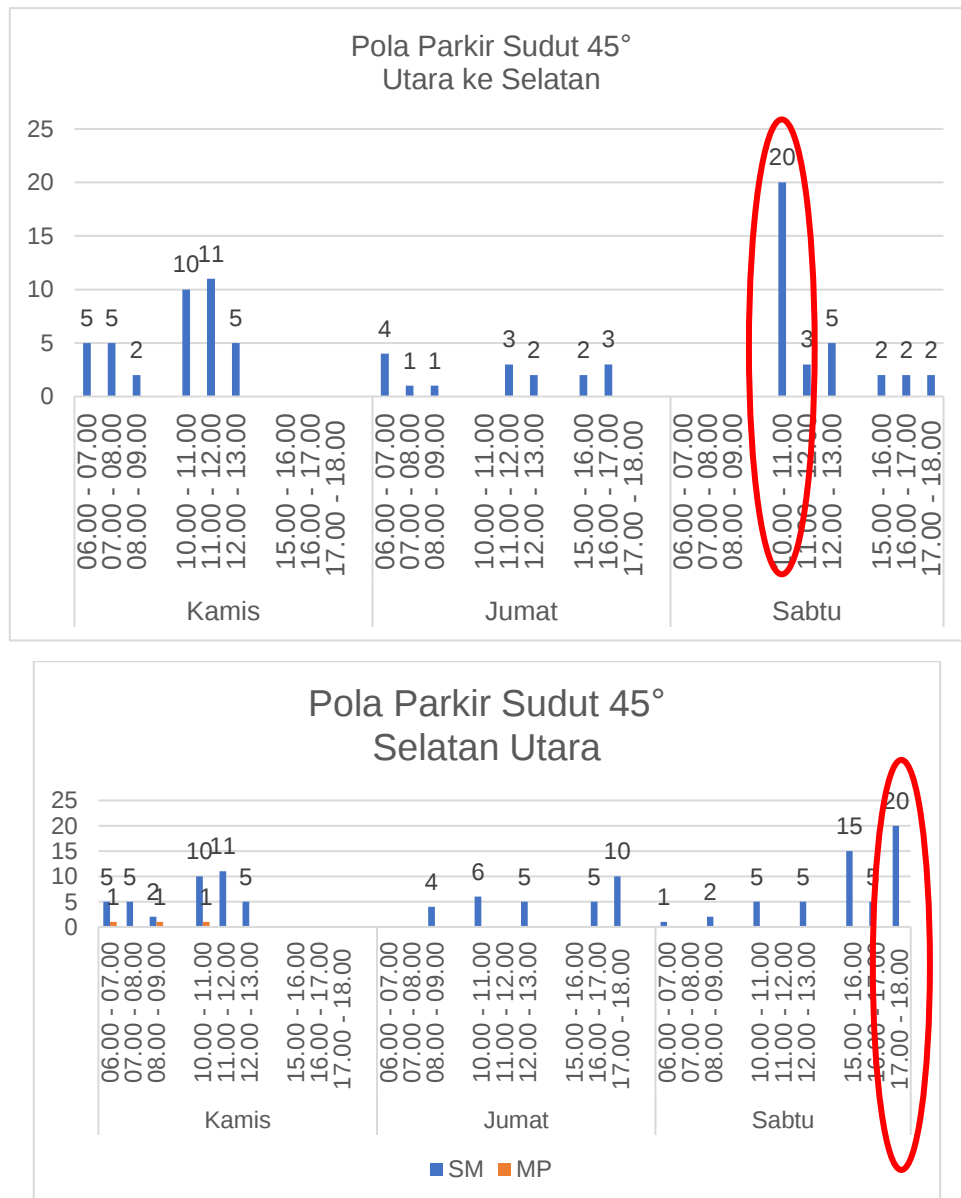
 DIPLOMA III PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA K. PEKALONGAN SEKOLAH VOKASI UNIVERSITAS DIPONEGORO TUGAS AKHIR			
	Keterangan  Lokasi Amatan  Jalan Kuningan  Jalan Lingkungan  Jalan Lokal Primer  Jalan Lokal Sekunder  Jalan Lokal Tersier  Jalan Lokal Lainnya  Jalan Lokal Lainnya	PETA POLA PARKIR SEGMENT 1 MOBIL PENUMPANG SUDUT PARKIR 30°	ANALISIS KARAKTERISTIK POLA PARKIR DAN TINGKAT PELAYANAN JALAN KECAMATAN KEDUNGWUNI
			Sumber: Hasil Observasi Lapangan dan Analisis Penulis, 2025
Skala 1: 4.500 		Hal. Rata 92	No. Rata 4.28

Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 28
Peta Pola Parkir Mobil Penumpang Sudut 30°

4.5.3 Analisis Karakteristik Pola Parkir Sudut 45°

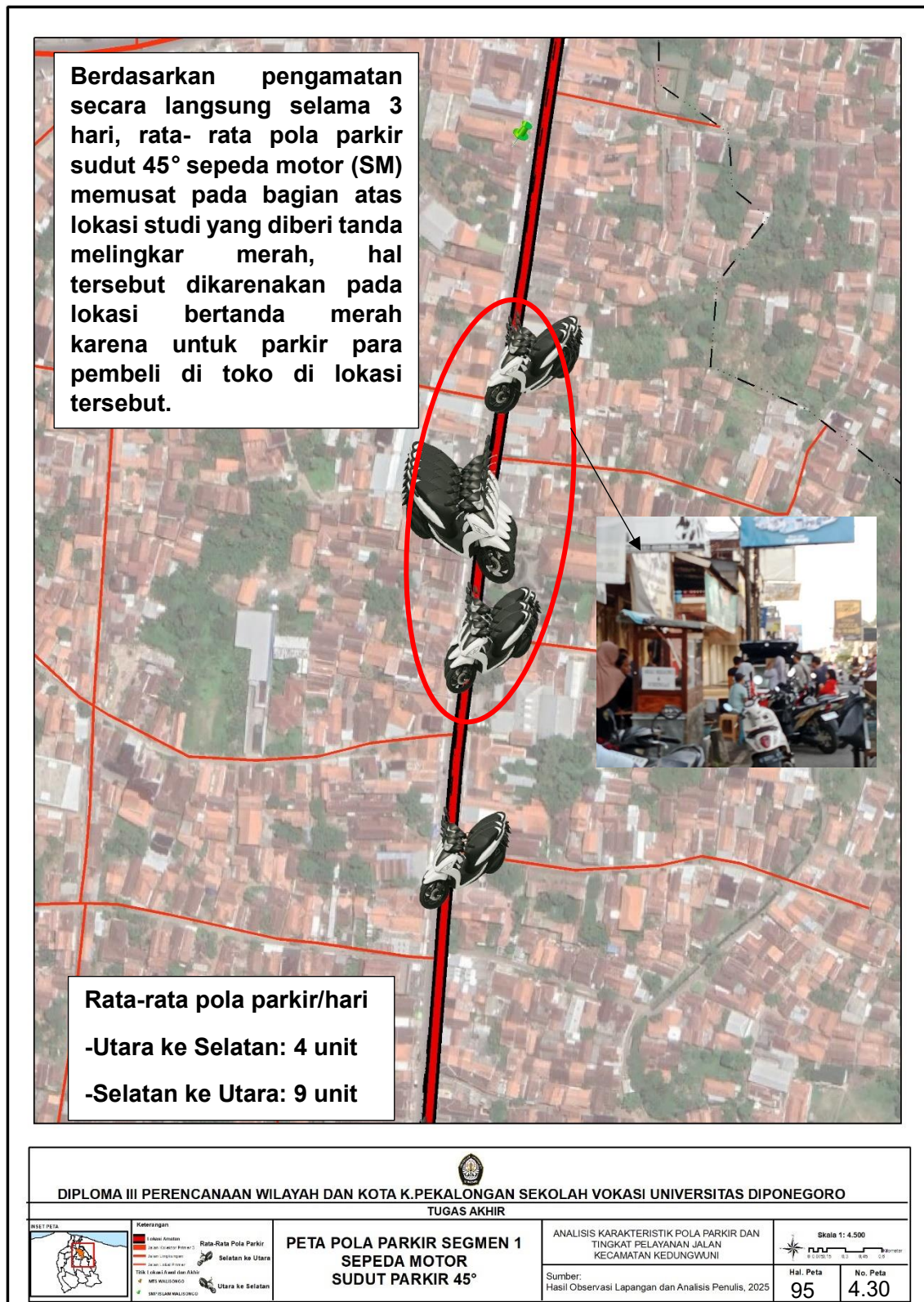
Analisis pola parkir dengan sudut 45° dilakukan untuk mengetahui seberapa besar efektivitas dan pemanfaatan ruang parkir oleh pengguna kendaraan, khususnya dalam konteks arah dan waktu penggunaan. Selain waktu, arah parkir juga memengaruhi intensitas penggunaan. Pada beberapa titik, parkir dengan sudut 45° memberikan keuntungan karena memudahkan manuver masuk dan keluar kendaraan, terutama bagi kendaraan roda dua. Berikut merupakan **Gambar 4. 29** hasil analisis pola parkir sudut 45°.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 29
Analisis Pola Parkir Sudut 45°

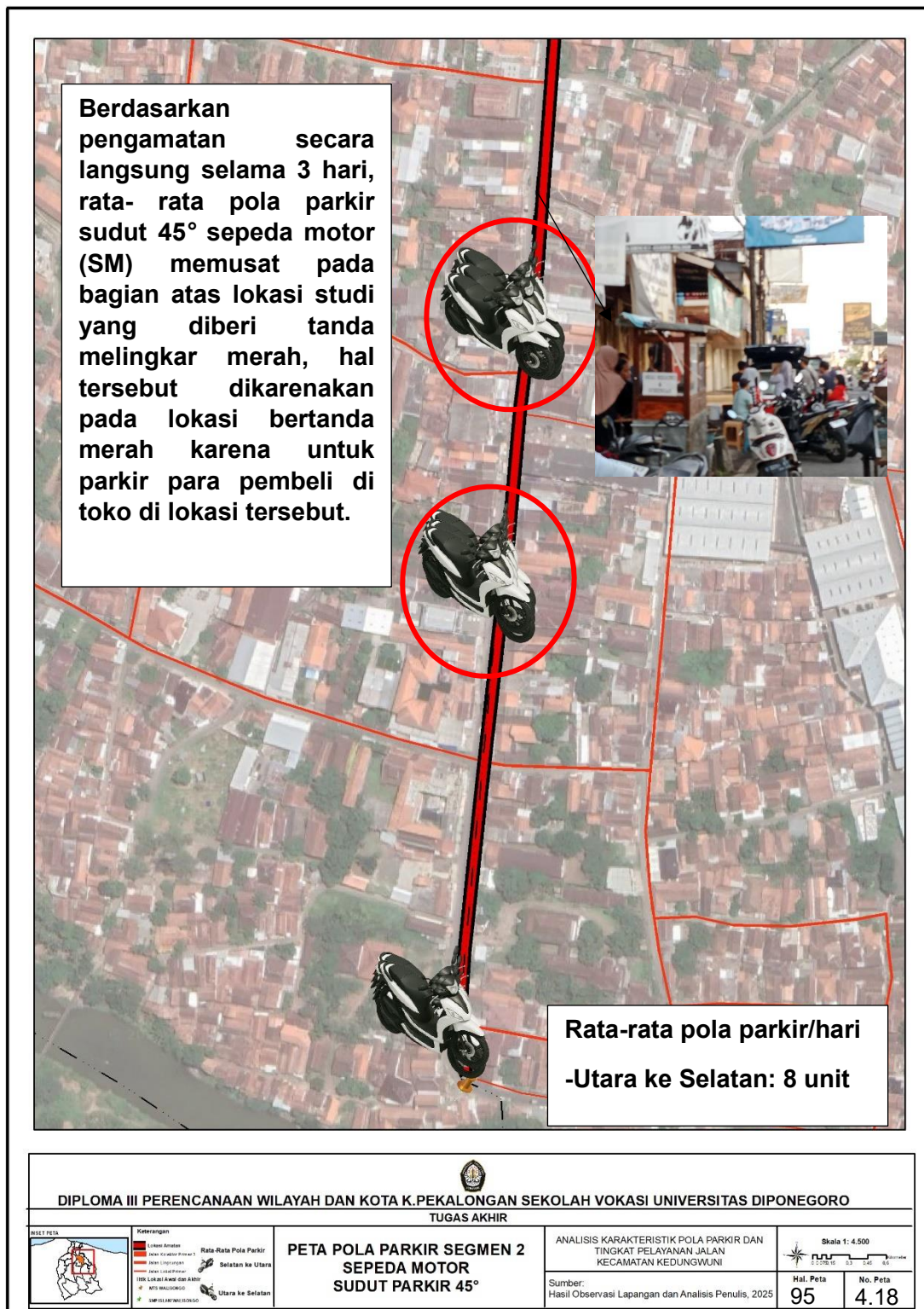
Dari hasil pengamatan selama tiga hari, terlihat bahwa kendaraan lebih banyak parkir pada jam-jam sibuk, Berdasarkan grafik pola parkir sudut 45° untuk arah utara ke selatan dan sebaliknya, terlihat adanya perbedaan intensitas penggunaan lahan parkir yang cukup mencolok pada hari dan jam tertentu. Arah selatan ke utara cenderung menunjukkan aktivitas parkir yang lebih tinggi, terutama pada hari Sabtu pukul 17.00–18.00 dengan jumlah kendaraan mencapai puncaknya sebanyak 20 unit. Sementara itu, arah utara ke selatan relatif lebih rendah, namun tetap menunjukkan tren peningkatan pada jam sibuk seperti pukul 08.00–09.00 dan 12.00–13.00. Secara umum, sudut parkir 45° terbukti cukup efisien dalam mengakomodasi kendaraan, khususnya pada area yang mengalami lonjakan aktivitas pada akhir pekan dan siang hari, dengan dominasi kendaraan roda dua yang terlihat dari pola distribusi jumlah kendaraan yang lebih padat di jam tertentu. Berikut merupakan **Gambar 4.30** terkait peta sudut parkir 45° .



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 30

Peta Pola Parkir Segmen 1 Sepeda Motor Sudut 45°



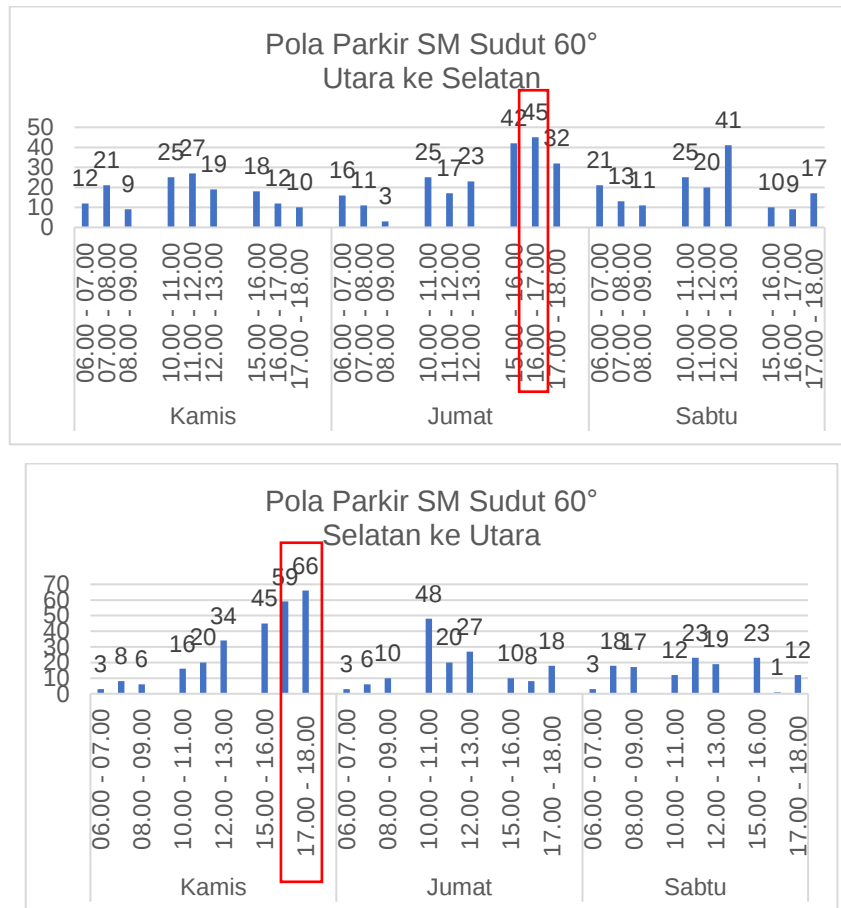
Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 31

Peta Pola Parkir Segmen 2 Sepeda Motor Sudut 45°

4.5.4 Analisis Karakteristik Pola Parkir Sudut 60°

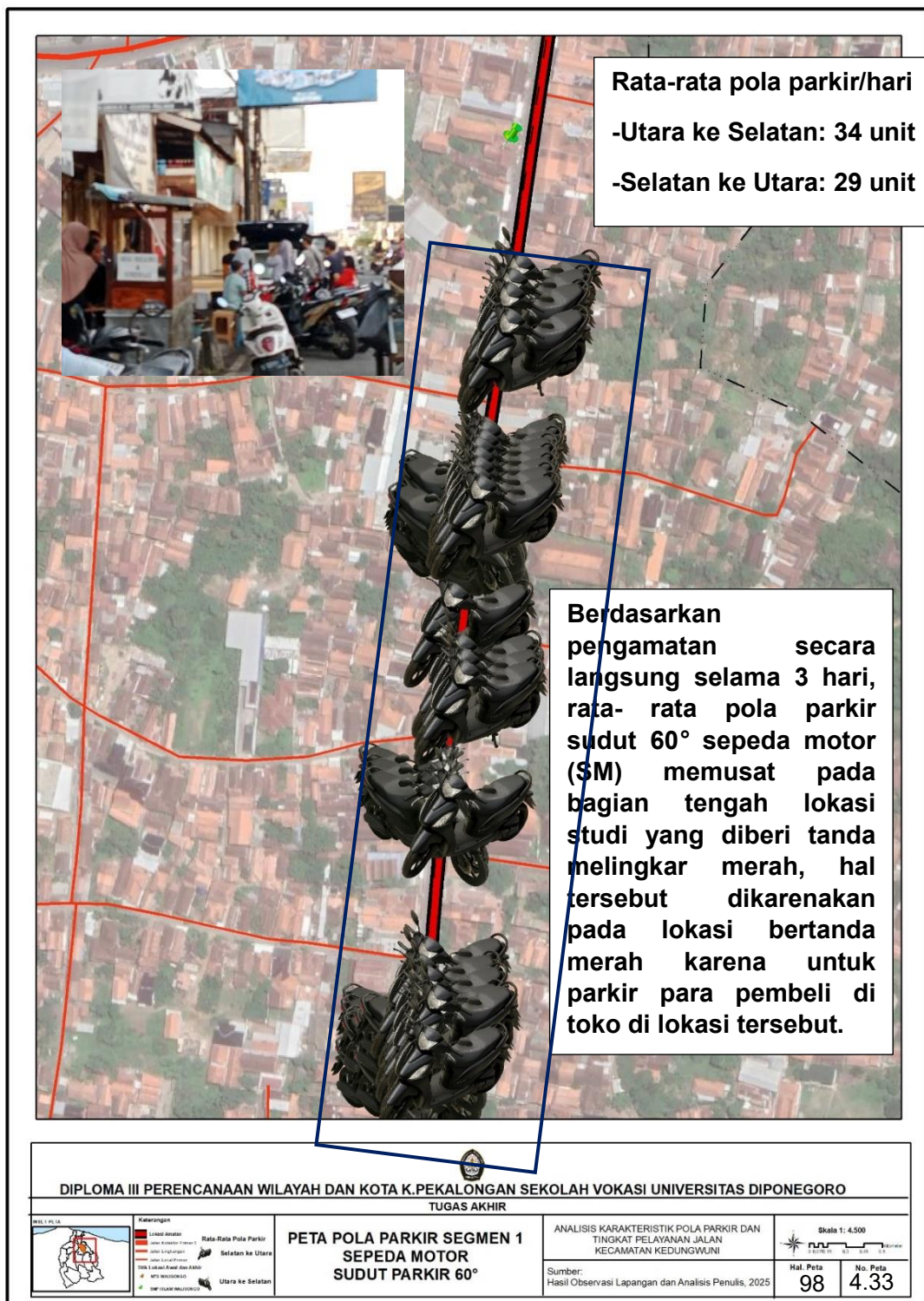
Pola parkir 60° adalah parkir dengan sudut 60°, di mana kendaraan masuk lebih dalam sehingga kapasitas parkir sedikit lebih banyak daripada parkir tegak lurus, meski membutuhkan ruang manuver lebih besar. Pola ini sering dipilih karena memudahkan akses kendaraan tanpa mengganggu sirkulasi lalu lintas. Berikut adalah hasil analisis pola parkir 60°.



Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 32
Analisis Pola Parkir Sudut 60°

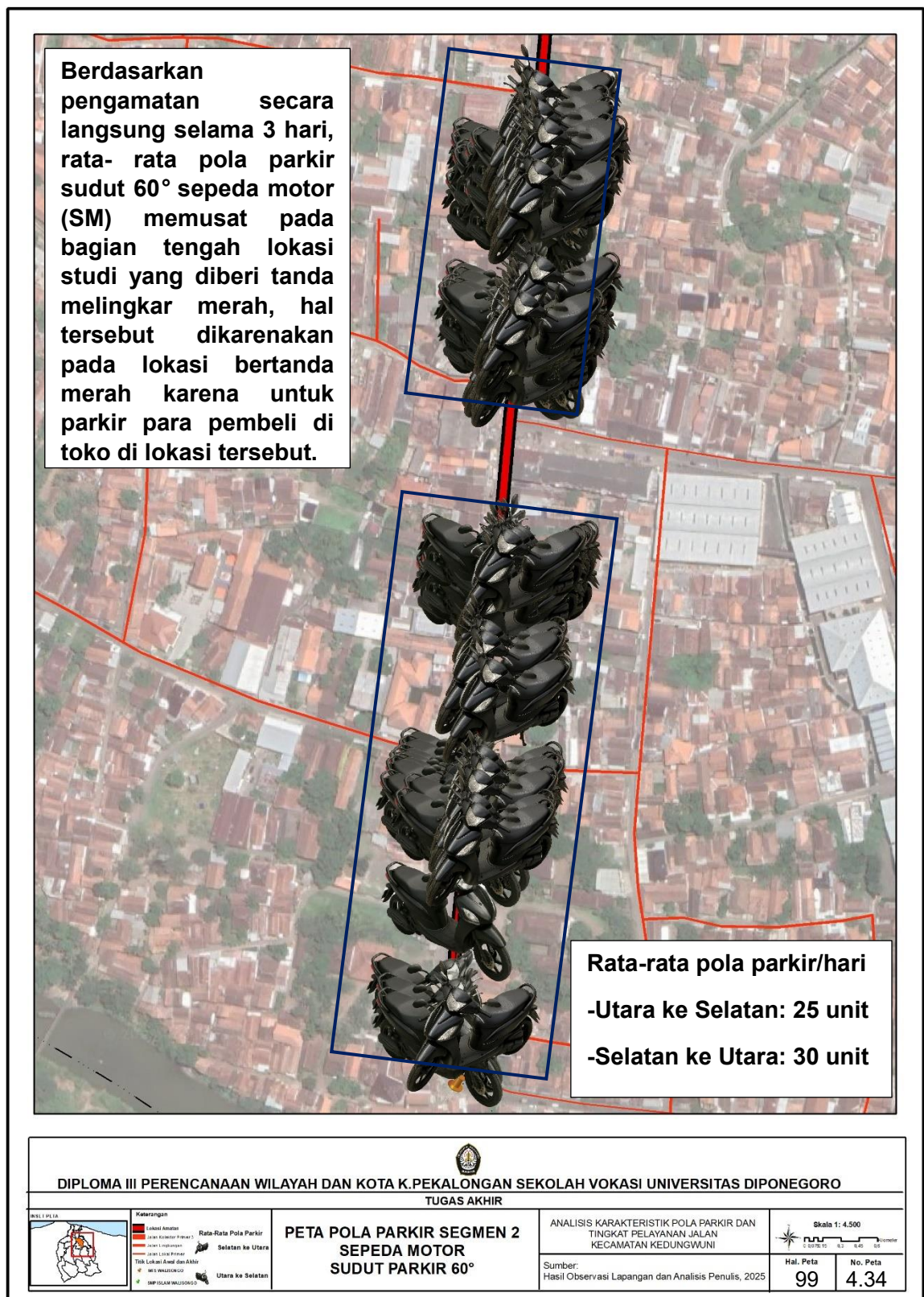
Berdasarkan tabel, pola parkir kendaraan roda dua dengan sudut 60° menunjukkan intensitas tertinggi pada hari Kamis dan Jumat, terutama pukul 08.00–12.00. Puncaknya terjadi Kamis pukul 09.00–10.00 dari arah selatan ke utara, dengan 66 kendaraan. Rata-rata total kendaraan yang parkir mencapai 59 unit. Sudut 60° terbukti cukup efisien secara ruang, meski tetap membutuhkan manuver yang memadai, serta mencerminkan karakter pengguna yang bersifat sementara dan cepat berganti. Berikut merupakan **Gambar 4.33** pola parkir.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 33

Peta Pola Parkir Segmen 1 Sepeda Motor Sudut 60°



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 34

Peta Pola Parkir Segmen 2 Sepeda Motor Sudut 60°

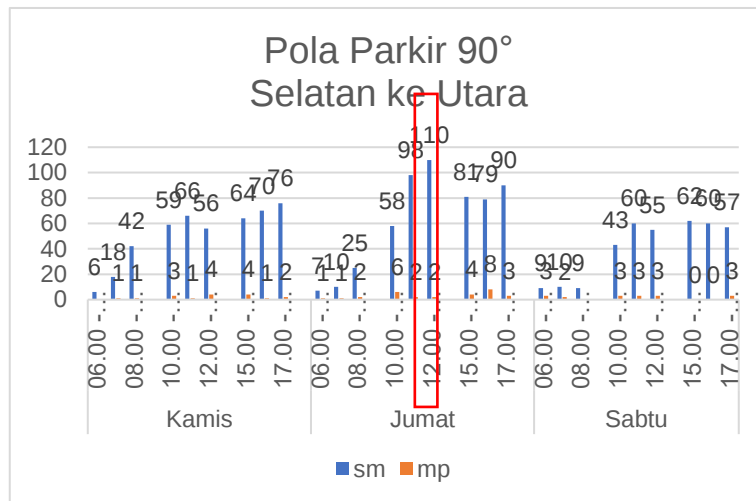
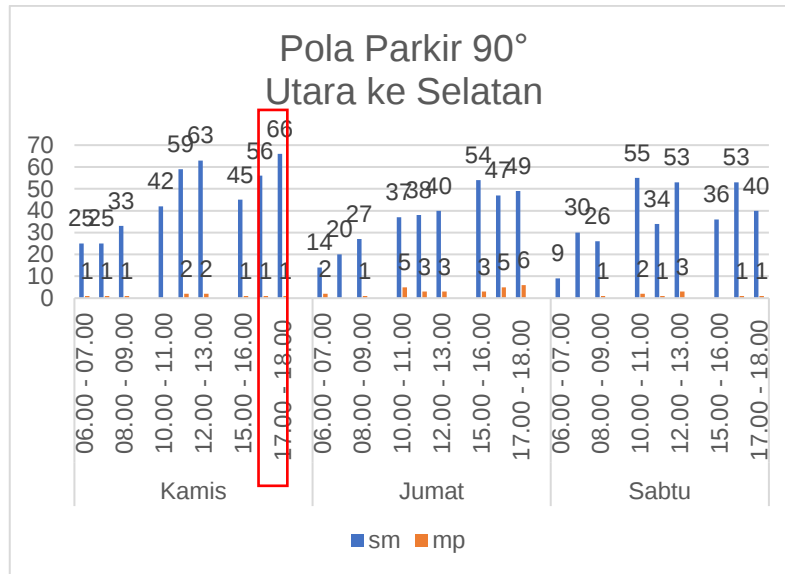
4.5.5 Analisis Karakteristik Pola Parkir Sudut 90°

Pola parkir dengan orientasi sudut 90° merupakan metode penataan kendaraan yang umum dijumpai, terutama pada parkir dengan lebar jalur sirkulasi yang memadai, di mana kendaraan ditempatkan secara tegak lurus terhadap sumbu pergerakan utama; karakteristik utama dari pola ini adalah optimalisasi kapasitas parkir dalam luasan linear yang tersedia, memungkinkan akomodasi sejumlah besar kendaraan di sepanjang tepi jalan, meskipun demikian, masuk dan keluar ruang parkir memerlukan radius putar yang lebih besar, berpotensi mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas internal area parkir, namun dari sudut pandang pejalan kaki, orientasi kendaraan yang menghadap langsung ke jalur sirkulasi memberikan visibilitas yang lebih baik dan meningkatkan aspek keselamatan penyeberangan, sehingga analisis terhadap pola parkir sudut 90 derajat mengindikasikan adanya pertimbangan efisiensi lahan dan keselamatan pengguna jalan yang saling berinteraksi dalam desain tata ruang parkir. Berikut merupakan **Gambar 4.35** terkait contoh dokumentasi parkir 90° dan **Gambar 4.36** terkait hasil analisis data pola parkir sudut 90°.



Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Gambar 4. 35
Contoh Dokumentasi Parkir 90°

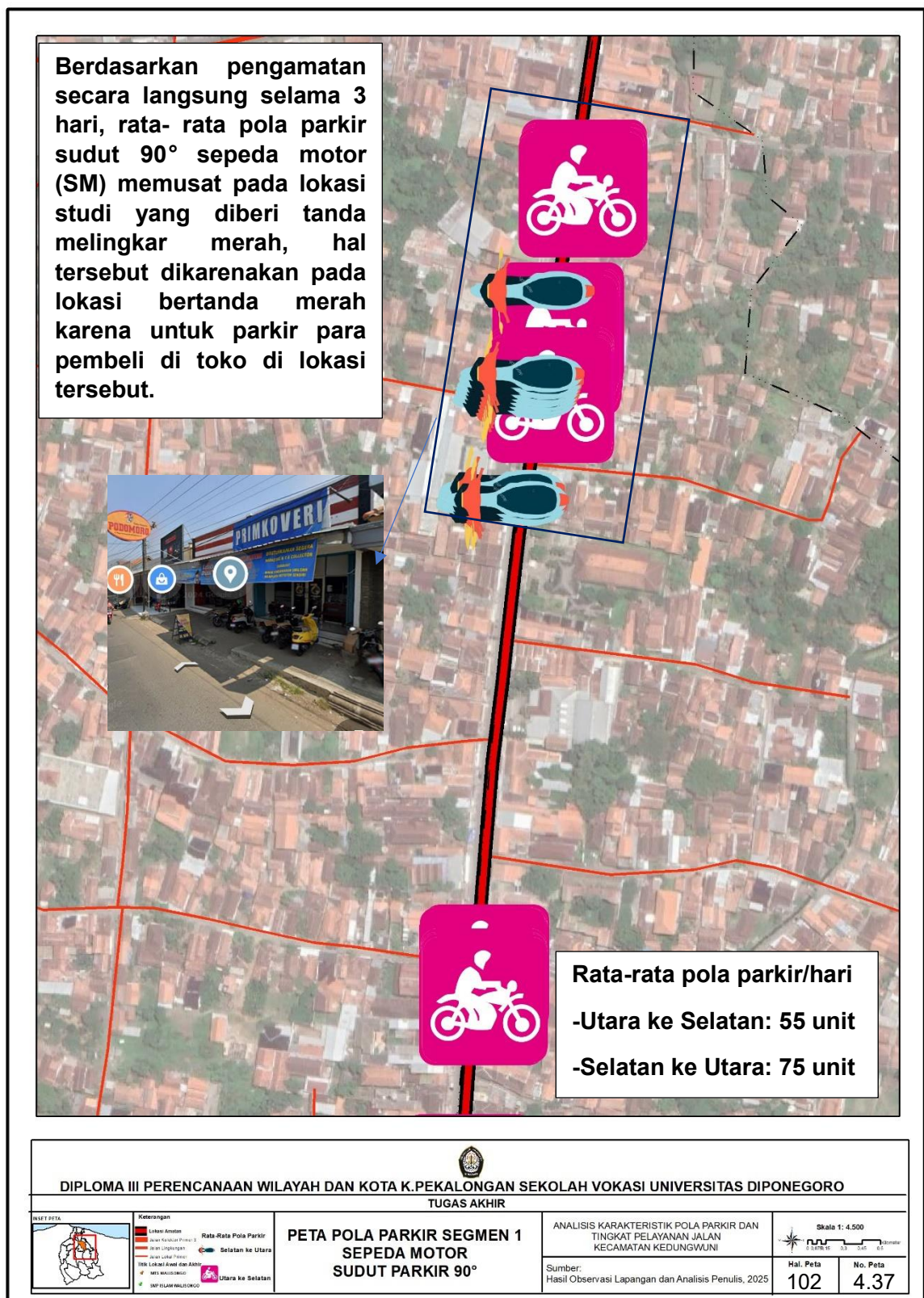


Sumber: Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 36

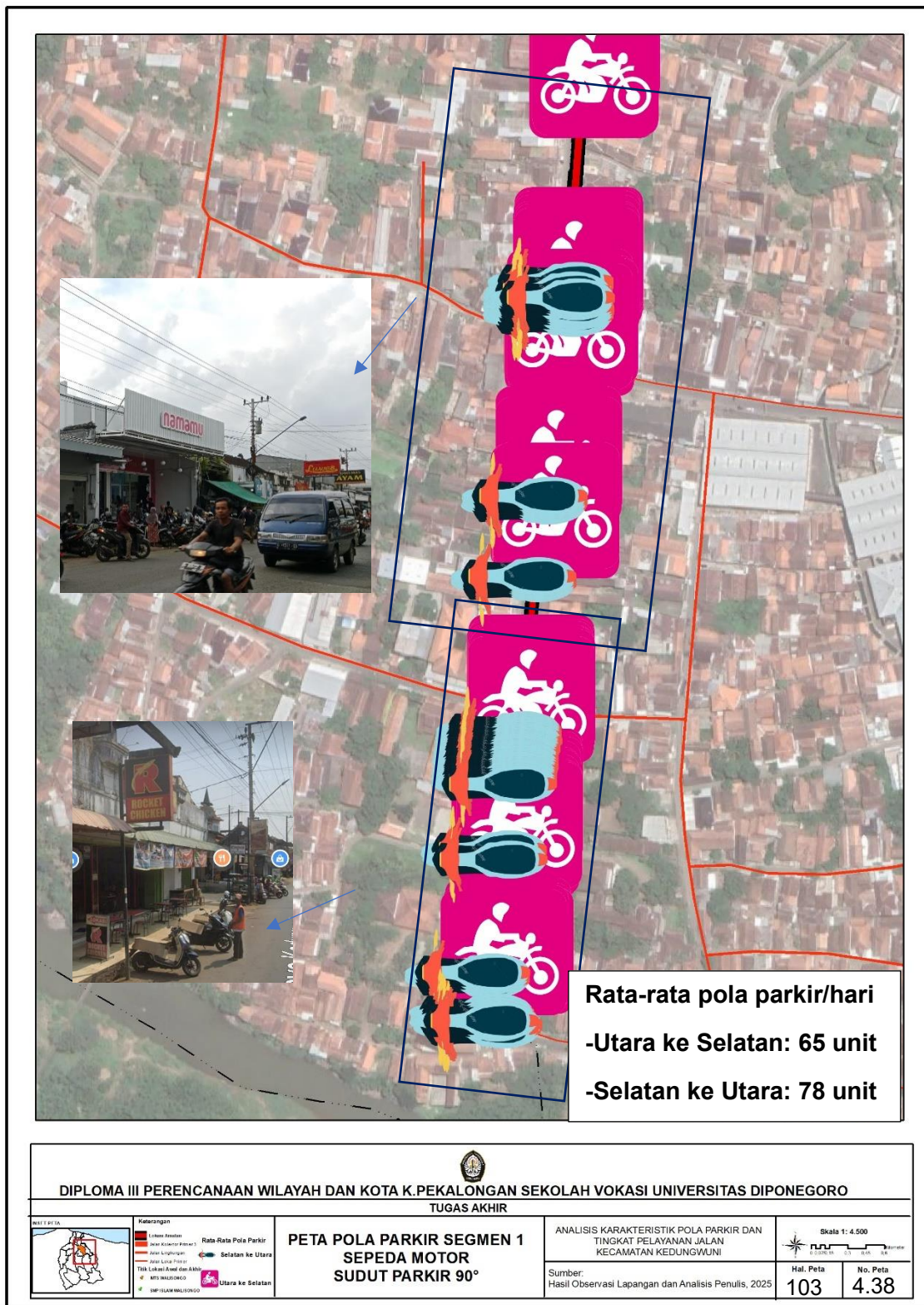
Analisis Pola Parkir Sudut 90°

Berdasarkan tabel di atas menggambarkan pola parkir kendaraan dengan sudut 90° dari dua arah berbeda, yaitu utara ke selatan dan selatan ke utara. Terlihat bahwa volume parkir cenderung lebih tinggi pada arah selatan ke utara, terutama pada hari Jumat dengan puncak mencapai 110 kendaraan pada pukul 12.00–13.00. Sedangkan pada arah Utara ke Selatan, parkir terlihat lebih stabil namun tetap menunjukkan lonjakan signifikan pada jam sibuk pagi hingga siang hari. Perbedaan volume ini bisa disebabkan oleh faktor arah arus dominan kendaraan atau preferensi pengguna terhadap kemudahan akses. Pola ini menunjukkan bahwa konfigurasi sudut 90° mendukung kapasitas parkir yang lebih besar, namun juga menuntut manuver kendaraan yang lebih hati-hati, terutama saat kondisi parkir mulai padat. Berikut merupakan peta parkir 90°.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 37
Peta Pola Parkir Segmen 1 Sepeda Motor Sudut 90°



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 38

Peta Pola Parkir Segmen 2 Sepeda Motor Sudut 90°



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis Penulis, 2025

Gambar 4. 40

Peta Pola Parkir Segmen 2 Mobil Penumpang Sudut 90°

4.6 Temuan Studi

Temuan studi merupakan hasil atau rangkuman dari proses penelitian, observasi, atau analisis sistematis. Temuan ini memberikan informasi objektif dan independent dari pengamat, dan terbuka untuk evaluasi ulang berdasarkan bukti atau interpretasi baru. Berikut merupakan **Tabel IV.23** terkait temuan studi yang terdapat pada Jalan Raya Kedungwuni.

Tabel IV. 23
Temuan Studi

No	Sesi	Tingkat Pelayanan Jalan		Pola Parkir (Total 2 Arah)				
		Kategori	Nilai	Paralel	30°	45°	60°	90°
Kamis								
1.	Pagi	B	0,30	SM: 107 MP: 27 KS: -	SM: 17 MP: -	SM: 14 MP: -	SM: 59 MP: -	SM: 149 MP: 5
2.	Siang	B	0,37	SM: 262 MP: 63 KS: 8	SM: 27 MP: -	SM: 42 MP: -	SM: 141 MP: -	SM: 345 MP: 4
3.	Sore	C	047	SM: 299 MP: 72 KS: -	SM: 43 MP: -	SM: 20 MP: -	SM: 210 MP: -	SM: 377 MP: 3
Jumat								

No	Sesi	Tingkat Pelayanan Jalan		Pola Parkir (Total 2 Arah)				
		Kategori	Nilai	Paralel	30°	45°	60°	90°
1.	Pagi	B	0,27	SM: 95 MP: 30 KS: 10	SM: 7 MP: -	SM: 10 MP: -	SM: 49 MP: -	SM: 103 MP: 7
2.	Siang	B	0,30	SM: 188 MP: 63 KS: 7	SM: 38 MP: -	SM: 16 MP: -	SM: 160 MP: -	SM: 381 MP: 21
3.	Sore	B	0,37	SM: 273 MP: 82 KS: -	SM: 36 MP: -	SM: 20 MP: -	SM: 155 MP: -	SM: 400 MP: 29
Sabtu								
1.	Pagi	B	0,22	SM: 113 MP: 36	SM: 8 MP: -	SM: 3 MP: -	SM: 72 MP: -	SM: 93 MP: 1
2.	Siang	B	0,31	SM: 267 MP: 58	SM: 7 MP: -	SM: 38 MP: -	SM: 140 MP: -	SM: 300 MP: 6
3.	Sore	B	0,30	SM: 305 MP: 68	SM: 23 MP: -	SM: 46 MP: -	SM: 83 MP: -	SM: 308 MP: 7

Sumber: Analisis Penulis, 2025

Pada Jalan Raya Kedungwuni memiliki tipe jalan 2/2 TT (2 lajur, 2 arah tidak terbagi). Kondisi arus lalu lintasnya cukup ramai karena terdapat aktivitas ekonomi seperti perdagangan dan jasa pada sepanjang ruas Jalan Raya Kedungwuni. Berdasarkan analisis-analisis yang telah dilakukan sebelumnya, terdapat keterkaitan antara pola parkir pada tepi jalan dengan tingkat pelayanan jalan. Keterkaitan ini terkait dengan adanya keberadaan kendaraan yang terparkir di tepi jalan memiliki pengaruh langsung terhadap kapasitas serta kelancaran arus lalu lintas.

Berdasarkan hasil analisis, ditemukan bahwa tingkat pelayanan di Jalan Kedungwuni termasuk dalam kategori B, namun turun menjadi kategori C pada puncak jam sibuk di hari Kamis sore karena terdapat peningkatan volume kendaraan yang disebabkan oleh tradisi pocokan atau tradisi pembayaran gaji mingguan di Kabupaten Pekalongan. Meningkatnya kegiatan ekonomi di sepanjang jalan dua arah dengan dua lajur menyebabkan kemacetan, dan hal ini diperparah dengan perilaku parkir yang tidak efektif. Ketika kendaraan diparkir pada sudut 90°, mereka tidak memiliki banyak ruang untuk bergerak, sehingga menurunkan kapasitas jalan dan tingkat pelayanan.

Meskipun tingkat pelayanan jalan menunjukkan kondisi lalu lintas yang baik, pola parkir tetap berperan penting dalam menjaga kelancaran arus kendaraan. Pola parkir yang buruk, seperti parkir sembarangan atau di bahu jalan, dapat mengurangi kapasitas efektif jalan dan berpotensi menurunkan tingkat pelayanan jalan di kemudian hari. Sebaliknya, pola parkir yang tertib membantu mempertahankan efisiensi jalan dan menjaga stabilitas tingkat pelayanan jalan. Dengan demikian, pola parkir yang baik mendukung kondisi lalu lintas yang lancar, sementara pola parkir yang buruk dapat menjadi faktor risiko terhadap kinerja lalu lintas meskipun tingkat pelayanan jalan saat ini masih tergolong baik.