

# ANALISIS PENGARUH *ON STREET PARKING* TERHADAP KINERJA LALU LINTAS PADA JALAN PEKIRINGAN, KOTA CIREBON, JAWA BARAT

Ohan Farhan<sup>1,\*</sup>), Mira Lestira Hariani<sup>1</sup>), Annisa Lumtunnie<sup>1</sup>)

<sup>1</sup>)Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Swadaya Gunung Jati  
Jalan Pemuda No. 32 Telp/Fax (0231) 246664 Cirebon

<sup>\*)</sup>Correspondent Author: ohanfarhan82@gmail.com

## **Abstract**

*Management of on-street parking needs to be considered because it affects to traffic performance. This study aims to analyze the effect of on street parking to traffic performance on Jalan Pekiringan, Cirebon City. Data collection methods used in this study are primary data and secondary data. Primary data obtained through direct survey include: geometric data, vehicles volume data and parking volume data. While secondary data was obtained through Google Earth and related institution which included Geometric data for Cirebon City Roads. The analytical method used in this research is the analysis of the road segment capacity referring to the 1997 Indonesian Road Capacity Manual (MKJI 1997). Based on the result, the degree of saturation reaches 0.31 in conditions with on-street parking at this time and the degree of saturation in the future will reach 0.38 and 0.55 (level D) if parking on the street is allowed. The results of the degree of saturation with off street parking are 0.25 at Peak Hour.*

**Keywords:** *On Street Parking, traffic performance, degree of saturation, Level of Service.*

## **PENDAHULUAN**

Parkir menurut penempatannya terbagi menjadi dua jenis parkir di badan jalan (*On Street Parking*) dan parkir di tempat khusus ruang parkir (*Off Street Parking*). Permasalahan parkir di badan jalan merupakan salah satu permasalahan utama selain kemacetan yang sering terjadi terkait lalu lintas di Indonesia. Banyak penggunaan ruas jalan yang seharusnya digunakan untuk lalu lintas kendaraan beralih fungsi menjadi ruang parkir yang pada akhirnya mempengaruhi kinerja suatu ruas jalan. Akibatnya terjadi banyak kemacetan lalu lintas sehingga tidak menciptakan kenyamanan untuk para

pengguna ruas jalan. Ruas Jalan Pekiringan merupakan salah satu ruas jalan di Kota Cirebon dengan permasalahan parkir di badan jalan yang cukup kompleks. Sepanjang Jalan Pekiringan yang merupakan kawasan komersial atau perdagangan mengakibatkan tingginya aktivitas dan pergerakan yang terjadi, seperti aktivitas berbelanja dan bongkar muat barang. Tidak tersedianya ruang parkir di jalan tersebut maka menyebabkan digunakannya sebagian badan jalan untuk ruang parkir baik untuk bongkar muat maupun kendaraan pembeli. Dampaknya, pada jam-jam tertentu

jalan pekingan memiliki tingkat kepadatan yang sangat tinggi.

Selain mempengaruhi kinerja lalu lintas, penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir juga berpengaruh terhadap pendapatan daerah. Dalam rentang waktu tertentu, pada ruas jalan pekingan perlu dilakukan pemeliharaan yang membutuhkan biaya konstruksi tidak sedikit karena penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir tidak sesuai dengan peruntukan jalan sebagai tempat lalu lintas kendaraan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir on street parking di Jalan Pekiringan terhadap kinerja lalu lintas kemudian memberikan rekomendasi terkait manajemen penataan ruang parkir di Jalan Pekiringan sehingga tidak merugikan banyak pihak baik untuk pengguna ruas jalan maupun Pemerintah Daerah.

Studi terkait parkir di bahu jalan atau *on street parking* telah banyak dilakukan baik dari sisi penataan maupun melihat pengaruhnya terhadap kinerja jalan. (Masrul & Utami, 2021) melakukan penelitian mengenai analisis kinerja ruas jalan yang dipengaruhi oleh kegiatan parkir pada badan jalan, dimana hasil analisis tersebut pada akhirnya akan dibandingkan dengan kinerja ruas jalan dengan skenario tidak terdapat kegiatan parkir pada badan jalan. (Hani, 2019; Kurniati et al., 2018; Kurniawan & Sriharyani, 2018; Untu et al., 2021; Yamali et al., 2019) melakukan analisis *on street parking* dan melihat pengaruhnya terhadap

kinerja ruas jalan. Sebagian besar hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat penurunan kinerja ruas jalan dengan *on street parking* akibat adanya pengurangan pada lebar efektif jalan yang berdampak pada berkurangnya kapasitas.

Beberapa penelitian tentang penataan parkir juga dilakukan pada ruas jalan di wilayah komersil, misalnya (Ayu et al., 2022; Listifadah & Hartono, 2020) yang melakukan analisis penataan parkir di bahu jalan pada kawasan komersil. Penelitian lainnya dilakukan oleh (Ghassani et al., 2021) yang menganalisis kebutuhan parkir dan penataan parkir di bahu jalan dengan tujuan untuk menemukan rekomendasi dari penataan lahan parkir agar memadai. Hal tersebut berdasarkan pada kebutuhan ruang parkir dengan jenis kendaraan yang berbeda dan maka dihasilkan untuk rekomendasi atas penataan ruang parkir di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal berupa perluasan lahan parkir sebagai upaya optimalisasi penataan ruang parkir yang tersedia pada pasar pegandon. (Putra et al., 2019) menyatakan bahwa alternatif konsep penataan parkir menjadi lokasi parkir on street adalah pemerataan penggunaan on street terdapat beberapa pertimbangan tidak diperlukan biaya tambahan dalam pelaksanaannya, kapasitas parkir yang ada mampu menampung permintaan parkir, Alternatif konsep selanjutnya yang ditawarkan adalah berupa pengalihan parkir on street ke parkir off street berupa gedung parkir. Maka dengan demikian konsep penataan parkir

tersebut mampu menciptakan ruang parkir yang optimal.

Penelitian yang dilakukan oleh (Puspitasari & Mudana, 2017) bertujuan untuk mengetahui karakteristik parkir di badan jalan kota Cirebon termasuk ruas Jalan Pekiringan sehingga dapat ditemukan solusi dari permasalahan terkait aktivitas parkir di badan jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa parkir di bahu Jl. Pekiringan sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia khususnya untuk parkir mobil sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana pengaruh keberadaan *on*

*street parking* di Jalan Pekiringan terhadap kinerja jalan.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deksriptif, dimana analisis yang dilakukan adalah analisis kapasitas ruas jalan dengan mengacu pada (Directorate General of Highways, 1997) hingga menghasilkan kinerja ruas jalan dalam bentuk derajat kejenuhan dan *level of service*. Alur penelitian dimulai dengan identifikasi masalah yang terjadi untuk dilakukan penelitian pada ruas jalan Pekiringan, Kota Cirebon dengan mengkaji berbagai literatur pendukung yang tersedia.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Tahapan selanjutnya yaitu pengumpulan data yang dilakukan melalui studi pustaka terhadap materi untuk proses perencanaan dan evaluasi, melakukan pengambilan data dilapangan secara langsung sekaligus melakukan wawancara kepada beberapa pengguna ruang parkir dan ruas jalan untuk mendapatkan

informasi sebagai data pendukung dilapangan. Tahap berikutnya yaitu dilakukan pengolahan data baik data primer maupun data sekunder. Tahapan berikutnya yaitu melakukan analisis terhadap permasalahan penelitian dengan menggunakan hasil pengolahan data dilapangan.

Tahapan terakhir yaitu rekomendasi dan kesimpulan yang diperoleh dari hasil analisis data dilapangan atas permasalahan pada Ruas Jalan Pekiringan, Kota Cirebon kemudian diberikan beberapa alternatif solusi yang akan menghasilkan satu alternatif terbaik dari solusi permasalahan pada ruas jalan pekiringan Adapun kerangka penelitian akan digambarkan melalui sebuah bagan alir penelitian. Bagan alir penelitian merupakan langkah - langkah pelaksanaan penelitian dimulai dengan adanya minat untuk mengetahui fenomena tertentu, kemudian berkembang menjadi sebuah gagasan, teori, konseptualisasi dan pemilihan metode penelitian.

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data-data primer yang dibutuhkan pada penelitian ini sebagai berikut :

#### ***Data Geometrik***

Ukuran geometrik jalan memiliki peranan penting pada kinerja suatu jalan. Hal tersebut bergantung pada besar ataupun kecil ruas jalan. Data yang didapatkan dari data geometrik diantaranya tipe jalan, lebar jalan, lebar lajur, dan bahu jalan.

#### ***Data Volume Lalulintas Per Jam***

Volume lalu lintas pada ruas jalan yang menjadi pengamatan. Pengambilan data volume lalu lintas dimaksudkan untuk mengetahui periode puncak yaitu waktu dimana jumlah kendaraan yang melintas pada ruas jalan tersebut mencapai jumlah tertinggi. Periode puncak ini akan menjadi acuan dalam pengambilan data kecepatan.

#### ***Data Volume Parkir***

Pada data volume parkir akan memperoleh jumlah kendaraan yang masuk pada ruang parkir bahu jalan untuk memperoleh tingkat efektivitas dari ruang parkir.

Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu pedoman MKJI, peta lokasi penelitian yaitu ruas jalan pekiringan dan wawancara beberapa pihak pengguna ruas jalan dan ruang parkir pada jalan pekiringan. Pada data sekunder didapatkan dengan mengajukan permohonan data pada pihak terkait. Pada penelitian ini instansi terkait meliputi Dinas Perhubungan Kota Cirebon dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Cirebon.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya :

1. Metode literatur, yaitu mengumpulkan, mengidentifikasi serta mengolah data tertulis dan metode kerja yang dapat dipergunakan sebagai input pembahasan materi. Didalam studi literatur ini merupakan sumber referensi pada penelitian yang akan dilakukan.
2. Metode observasi, yaitu dengan melakukan peninjauan langsung ke lapangan untuk mendapatkan data geometrik lokasi penelitian, volume lalu lintas dan volume parkir pada ruas jalan pekiringan.
3. Metode wawancara, yaitu mendapatkan data pelengkap dengan menanyakan langsung kepada instansi atau narasumber

yang dianggap benar sebagai input dan referensi.

Berdasarkan data yang dikumpulkan, maka pengolahan data yang dilakukan secara umum terbagi dalam 3 bagian, yaitu:

1. Pengolahan data yang berkaitan dengan volume lalu lintas. Pengolahan data volume lalu lintas dilakukan dengan cara mengkonversikan setiap jenis kendaraan yang dicatat ke dalam satuan mobil penumpang (smp) sesuai dengan nilai emp-nya masing-masing berdasarkan MKJI, 1997.
2. Pengolahan data yang berkaitan dengan kondisi parkir. Data parkir yang telah direkapitulasi akan dihitung nilai dari akumulasi parkir, indeks parkir, volume parkir, dan *turnover* parkir agar bisa dicari solusi penanganan masalah parkir pada badan jalan tersebut.
3. Pengolahan data yang berkaitan dengan besarnya hambatan samping yang terdapat pada Jalan Pekiringan. Dengan berpedoman kepada MKJI 1997 maka dengan dilakukan survei hambatan samping. Survei ini akan mengetahui seberapa besar hambatan samping yang terdapat di Jalan Pekiringan dengan kondisi khusus yaitu daerah komersial.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kondisi Geometrik Jalan Pekiringan**

Berdasarkan hasil pengamatan langsung di lapangan, diperoleh bahwa

ruas Jalan Pekiringan, Kota Cirebon merupakan kolektor sekunder. Dengan lebar jalur efektif sebesar 10 meter dengan badan jalan sebesar 5 meter dan lebar trotoar 1,5 meter serta termasuk pada tipe jalan 2/1 UD seperti terlihat pada Gambar 2 di bawah.

### **Kondisi Parkir Eksisting dan Arus Lalu Lintas**

#### ***Volume Parkir Jalan Pekiringan***

Berdasarkan hasil analisis maka volume parkir tertinggi didapatkan pada hari senin dengan volume kendaraan mobil sebesar 501 kendaraan dan volume kendaraan motor sebesar 564 kendaraan seperti terlihat pada Tabel 1 di bawah.

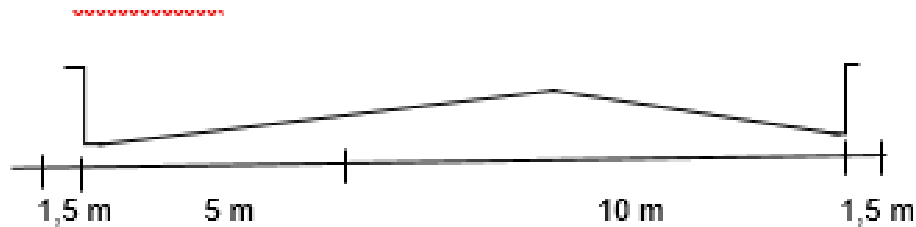
#### ***Analisis Volume Kendaraan***

Pada analisis volume kendaraan Jalan Pekiringan, Kota Cirebon digunakan dalam bentuk smp/jam. Hasil pengamatan dilakukan selama empat hari yaitu hari senin, hari jumat, hari sabtu dan hari minggu (akhir pekan). Adapun volume kendaraan terdapat pada Tabel 2 di bawa Berdasarkan analisis hasil pengamatan menunjukkan bahwa pada gambar 1 arus lalu lintas tertinggi (*Peak Hour*) terjadi pada hari sabtu pukul 10.00-11.00 WIB sebesar 1550 smp/jam. Arus lalu lintas pada akhir pekan (hari minggu) arus puncak pada pukul 10.00-11.00 WIB sebesar 913 smp/jam. Pada arus lalu lintas hari minggu lebih rendah dibandingkan dengan arus lalu lintas pada hari biasa kondisi tersebut dipengaruhi oleh aktivitas komersil. Pada jalan pekiringan untuk hari minggu aktivitas perdagangan libur.

**Analisis Kecepatan Arus Bebas**

Hasil analisis seperti pada Tabel 3 menunjukkan bahwa kecepatan arus bebas tertinggi didapatkan untuk jenis

kendaraan LV sebesar 43,68 km/jam dengan menggunakan faktor penyesuaian yang dihitung menurut MKJI tahun 1997.



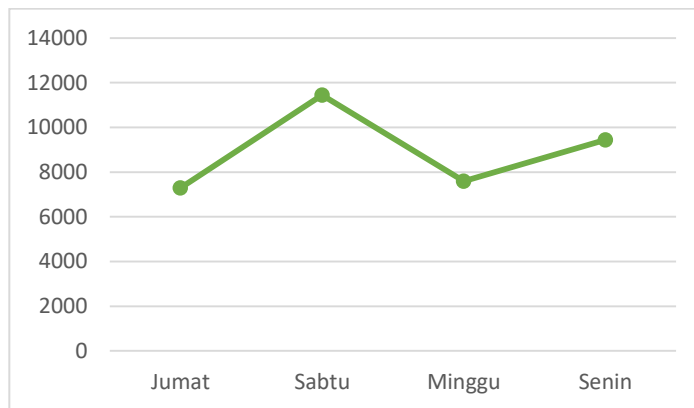
Gambar 2. Penampang Melintang Jalan Pekiringan

Tabel 1. Volume Parkir Jalan Pekiringan

Volume Parkir		
Hari	Mobil	Motor
Jumat	354	338
Sabtu	369	533
Minggu	131	133
Senin	501	564

Tabel 2. Volume Kendaraan (Smp/Jam)

Waktu	Volume Kendaraan (Smp/Jam)											
	Jumat			Sabtu			Minggu			Senin		
	LV	HV	MC	LV	HV	MC	LV	HV	MC	LV	HV	MC
07.00-08.00	326	48	351	481	14	387	327	6,5	182	328	25	205,6
08.00-09.00	313	22	201	649	36	260	352	7,8	252	361	26	340,8
09.00-10.00	280	25	410	1084	55	434	408	1,3	390	505	56	396,8
10.00-11.00	376	10	250	1226	39	285	526	3,9	383	685	79	453,6
11.00-12.00	602	18	316	858	29	248	622	5,2	366	678	48	370,8
12.00-13.00	348	40	306	725	39	278	500	1,3	197	283	12	275,2
13.00-14.00	400	26	173	792	22	309	574	1,3	230	512	31	402,8
14.00-15.00	387	34	291	728	26	175	602	3,9	297	600	27	382,4
15.00-16.00	670	27	394	864	21	337	545	1,3	280	637	25	451,6
16.00-17.00	322	10	313	624	13	408	321	1,3	199	671	30	542,4
Total	7291,3			11444,4			7588			9440,8		



Gambar 3. Volume Total Kendaraan Jalan Pekirangan

Tabel 3. Analisis Kecepatan Bebas

Analisis Kecepatan Arus Bebas					
Jenis Kendaraan	FV0	FVw	FFVsf	FFVcs	FV (km/jam)
LV	57	4	0,77	0,93	43,68
HV	50	4	0,77	0,93	37,84
MC	47	4	0,77	0,93	35,74

#### **Analisis Kapasitas**

Hasil analisis kapasitas ruas jalan pekirangan terbagi menjadi dua, yaitu :

a). Kapasitas Terdapat Ruang Parkir (*On Street Parking*)

Berdasarkan Tabel 4 hasil analisis kapasitas terdapat ruang parkir (*On Street Parking*) menghasilkan kapasitas 3430 dengan kapasitas dasar 4950.

b). Kapasitas Tanpa Ruang Parkir (*Off Street Parking*)

Berdasarkan Tabel 5 hasil analisis kapasitas tanpa ruang parkir (*Off Street Parking*) menghasilkan kapasitas 4366 dengan kapasitas dasar 6000.

#### **Kinerja Lalu Lintas On Street Parking dan Off Street Parking Saat Ini**

Berdasarkan hasil analisis kinerja lalu lintas pada saat *on street parking* nilai DS diperoleh sebesar 0,31 dengan level

LOS C pada pukul 10.00-11.00 (*Peak Hour*). Berdasarkan hasil analisis kinerja lalu lintas pada saat *off street parking* DS diperoleh sebesar 0,25 dengan level LOS C pada pukul 10.00-11.00 (*Peak Hour*) seperti terlihat pada Tabel 6 dan Tabel 7 di bawah.

#### **Forecasting Volume Lalu Lintas 5 dan 10 Tahun Kedepan**

Berdasarkan hasil analisis perhitungan *forecasting* volume kendaraan menggunakan metode eksponensial dengan laju pertumbuhan kendaraan kota Cirebon 4% tiap tahun diperoleh *forecasting* kendaraan pada tahun 2027 sebesar 1318 kendaraan dan *forecasting* kendaraan pada tahun 2032 sebesar 1610 kendaraan seperti terlihat pada Tabel 8 di bawah.

#### **Kinerja Lalu Lintas Pada Kondisi On Street Parking 5 Dan 10 Tahun Kedepan**

Proyeksi kinerja lalu lintas *on street parking* 5 dan 10 tahun kedepan nilai DS diperoleh sebesar 0,38 (tahun 2022) LOS pada level C dan 0,55 (tahun 2032) untuk LOS mencapai sampai level D seperti terlihat pada Tabel 9 di bawah.

### Kinerja Lalu Lintas Pada Kondisi *Off Street Parking* 5 Dan 10 Tahun Kedepan

Proyeksi kinerja lalu lintas *on street parking* 5 dan 10 tahun kedepan nilai DS diperoleh sebesar 0,30 (tahun 2022) LOS pada level C dan 0,37 (tahun 2032) untuk LOS level C seperti terlihat pada Tabel 10 di bawah.

Tabel 4. Kapasitas *On Street Parking*

Uraian	On Street Parking	
Kapasitas dasar (Co)	4950	
Lebar jalur (F <sub>cw</sub> )	3,50	1,00
Pemisah arah (F <sub>Csp</sub> )	50-50	1,00
Hambatan samping (F <sub>Csf</sub> )	VH	0,77
Ukuran kota (F <sub>Ccs</sub> )	0,1 - 0,5	0,90
Kapasitas (C)	3430	

Tabel 5. Kapasitas *Off Street Parking*

Uraian	Off Street Parking	
Kapasitas dasar (Co)	6000	
Lebar jalur (F <sub>cw</sub> )	3,75	1,05
Pemisah arah (F <sub>Csp</sub> )	50-50	1,00
Hambatan samping (F <sub>Csf</sub> )	H	0,77
Ukuran kota (F <sub>Ccs</sub> )	0,1 - 0,5	0,90
Kapasitas (C)	4366	

Tabel 6. Kinerja Lalu Lintas *On Street Parking*

Waktu	Volume Lalu Lintas ( smp/jam)	Kapasitas On Street Parking	Q/C On Street Parking	LOS On Street Parking
07.00-08.00	670,4	3430	0,20	B
08.00-09.00	705,325	3430	0,21	B
09.00-10.00	1010,975	3430	0,29	C
10.00-11.00	1079,4	3430	0,31	C
11.00-12.00	1040,225	3430	0,30	C
12.00-13.00	751,175	3430	0,22	B
13.00-14.00	868,45	3430	0,25	C
14.00-15.00	888,5	3430	0,26	C
15.00-16.00	1062,925	3430	0,31	C
16.00-17.00	863,75	3430	0,25	C



Tabel 7. Kinerja Lalu Lintas *Off Street Parking*

Waktu	Volume Lalu Lintas ( smp/jam)	Kapasitas Off Street Parking	Q/C Off Street Parking	LOS Off Street Parking
07.00-08.00	670,4	4366	0,15	B
08.00-09.00	705,325	4366	0,16	B
09.00-10.00	1010,975	4366	0,23	B
10.00-11.00	1079,4	4366	0,25	C
11.00-12.00	1040,225	4366	0,24	B
12.00-13.00	751,175	4366	0,17	B
13.00-14.00	868,45	4366	0,20	B
14.00-15.00	888,5	4366	0,20	B
15.00-16.00	1062,925	4366	0,24	B
16.00-17.00	863,75	4366	0,20	B

Tabel 8. *Forecasting* Volume Lalu Lintas 5 dan 10 Tahun Kedepan

<i>Forecasting</i> Volume Kendaraan			
Tahun 2027		Tahun 2032	
$P_n$	5	$P_n$	10
$P_0$	1079	$P_0$	1079
$e$	2,7182818	$e$	2,7182818
$r$	4	$r$	4
$P_5$	1318	$P_{10}$	1610

Tabel 9. Proyeksi Kinerja Lalu Lintas *On Street Parking* 5 dan 10 Tahun Kedepan

Tahun	2022
Volume Kendaraan (P0)	1079
$P_n$ (2027,2032)	Q Hasil Proyeksi
5	1318
10	1610
C	3.430
DS 5	0,38
DS 10	0,55

Tabel 10. Proyeksi Kinerja Lalu Lintas *Off Street Parking* 5 dan 10 Tahun Kedepan

Tahun	2022
Volume Kendaraan (P0)	1079
$P_n$ (2027,2032)	Q Hasil Proyeksi
5	1318

10	1610
C	4.366
DS 5	0,30
DS 10	0,37

### **Rekomendasi Berdasarkan Hasil Analisis**

Permasalahan yang terjadi pada Jalan Pekiringan yaitu berpengaruhnya sistem parkir *on street parking* pada kinerja lalu lintas dan retribusi daerah perlu dilakukan rekomendasi terkait hal tersebut. Adapun untuk beberapa rekomendasi permasalahan pada jalan pekiringan diantaranya, sebagai berikut ini :

#### **1. Pengurangan Hambatan Samping**

Jalan pekiringan memiliki kondisi khusus ditepi jalan berupa daerah komersial hal tersebut menyebabkan hambatan samping yang tinggi pada area ruas jalan. Selain pejalan kaki dan kendaraan yang masuk keluar tinggi, kendaraan mobil dengan posisi parkir sembarangan tanpa adanya penataan kendaraan cukup tinggi pada jalan pekiringan. Itu menyebabkan tingkat hambatan samping yang tinggi karna banyak kendaraan yang berhenti ataupun parkir di luar daripada ruang parkir. Hambatan samping yang tinggi tersebut menjadi salah satu faktor menurunnya kinerja lalu lintas pada jalan pekiringan. Maka perlu diadakannya pengurangan hambatan samping pada jalan pekiringan.

#### **2. Penataan Kendaraan**

Ruang parkir di jalan pekiringan memiliki kapasitas yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang membutuhkan ruang parkir (kendaraan parkir). Hal tersebut dapat

dilihat dengan banyaknya kendaraan yang parkir di jalan pekiringan tidak optimal dalam penataan kendaraan. Dampak yang terjadi adalah menurunnya kinerja lalu lintas jalan. Hal itu menyebabkan perlu adanya penataan kendaraan parkir untuk efektivitas ruang manajemen parkir terhadap kinerja lalu lintas jalan.

#### **3. Penjadwalan Bongkar Muat Barang**

Adanya ekspedisi bongkar muat barang dari toko toko di tepi jalan pekiringan, menyebabkan menurunnya kinerja lalu lintas jalan. Banyaknya orang yang bongkar muat barang menyebrang jalan juga bukan hal yang mampu dianggap hal yang sedikit memberikan pengaruh pada kinerja lalu lintas. Pada nyatanya hal tersebut memberikan efek yang cukup besar karena mampu mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Dengan itu, maka dibutuhkan adanya penjadwalan bongkar muat barang.

#### **4. Pemindahan Ruang Parkir (Off Street Parking)**

Berdasarkan hasil analisis dihasilkan derajat kejenuhan tertinggi pada jalan pekiringan saat ini *on street parking* dan *off street parking* mencapai 0,31 dan 0,25. Hal itu berarti kejenuhan cukup tinggi dengan *level of service* pada level C. Disamping itu, proyeksi volume untuk 5 dan 10 tahun kedepan pada jalan pekiringan mengalami peningkatan kejenuhan. Berdasarkan

hasil analisis didapatkan kejenuhan mencapai 0,38(level C) dan 0,55 (level D). Sistem parkir *on street parking* pada Jalan Pekiringan, Kota Cirebon memberikan presentase retribusi daerah yang cukup besar mencapai 30%. Maka perlu adanya pemindahan ruang parkir berupa gedung parkir dengan tidak mengurangi presentase kepada retribusi daerah dari sektor parkir.

Hal tersebut dilatarbelakangi oleh cukup berpengaruhnya retribusi parkir terhadap retribusi asli daerah kota Cirebon.. Diharapkan dengan pemindahan sistem parkir tidak mengurangi retribusi daerah yang dimana retribusi parkir digunakan untuk biaya pemeliharaan sekaligus upaya untuk menunjang optimalisasi kinerja lalu lintas pada ruas jalan pekiringan.

## SIMPULAN

Manajemen lalu lintas untuk *on street parking* pada jalan pekiringan, kota cirebon yang berpengaruh kepada kinerja lalu lintas perlu diperhatikan. Hal tersebut berdasarkan analisis perhitungan bahwa kinerja lalu lintas pada saat *on street parking* kejenuhan mencapai 0,31 (level C). Bahkan apabila kondisi *on street parking* sampai pada 10 tahun mendatang mencapai derajat kejenuhan 0,55 (level D). Disamping itu kinerja lalu lintas pada kondisi *off street parking derajat kejenuhan mencapai 0,25* (level C) dengan proyeksi kinerja lalu lintas *off street parking* 10 tahun mendatang nilai derajat kejenuhan mencapai 0,37 (level C). Adapun rekomendasi terkait

pengaruh *on street parking* terhadap kinerja lalu lintas Jalan Pekiringan Kota Cirebon diantaranya adalah pengurangan hambatan samping, penataan kendaraan parker, penjadwalan bongkar muat barang, dan pemindahan ruang parkir (*off street parking*)

## DAFTAR PUSTAKA

- Ayu, R.A., Hasanuddin, A., & Alfiah, R., 2022, Penataan Ruang Parkir pada Kawasan Komersial (Studi Kasus : Jalan Trunojoyo, Kabupaten Pamekasan). *MATRAPOLIS*, 66–78
- Directorate General of Highways, 1997, Highway Capacity Manual Project (HCM) / Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). In *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)* (Vol. 1, Issue I)
- Ghassani, D.B., Megawati, E., & Setiawan, M.B., 2021, Analisis Kebutuhan Dan Penataan Lahan Parkir Di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal. *Reviews in Civil Engineering*, 5 (1), 22–28
- Hani, S., 2019, Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studi Kasus Jalan Wahidin Depan Sekolah Wiyata Darma. *Ready Star*, 2 (1)
- Kurniati, T., Gunawan, H., & Handayani, S., 2018, Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus : Jalan Pemuda Padang)
- Kurniawan, S., & Sriharyani, L., 2018, Analisis Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja

- Jalan Jendral Ahmad Yani Kota Metro (Studi Kasus Depan Pusat Perbelanjaan Swalayan Putra Baru). *Tapak*, 8 (1), 9–19
- Listifadah, L., & Hartono, H., 2020, Studi Penataan Parkir di Wilayah Central Bussines District Kabupaten Pati. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21 (2), 165–182
- Masrul, D., & Utami, A., 2021, Analisis Pengaruh On-Street Parking terhadap Kinerja Jalan di Pasar Jaya Ciracas, Jakarta Timur. *Borneo Engineering : Jurnal Teknik Sipil*, 5(3), 263–272
- Puspitasari, R., & Mudana, I.K., 2017, Kajian Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29 (1), 105
- Putra, F.R.N., Soewarni, I., & Widodo, W.H.S., 2019, Penataan Parkir Badan Jalan (On Street) Pasar Baru Lamongan Kelurahan Tumenggung Kecamatan Lamongan. 1–12
- Untu, S.G., Rompis, S.Y.R., & Waani, J.E., 2021, Analisa Parkir Di Badan Jalan Dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Lalu Lintas Pada Suatu Ruas Jalan. *Jurnal Ilmiah Media Engginering*, 11 (2), 89–102
- Yamali, F.R., Amalia, K.R., & Zuhri, M.A., 2019, Studi Pengaruh Kendaraan Parkir Pada Badan Jalan terhadap Kecepatan Arus Lalulintas di Jalan Slamet Riyadi. *Jurnal Talenta Sipil*, 2 (1), 34