

JURNAL ARSITEKTUR

Prodi Arsitektur STTC



PENATAAN SISTEM PARKIR PADA KAWASAN PERDAGANGAN STUDI KASUS: KORIDOR JALAN PEKIRINGAN <i>Isti Qur'ani, Budi Tjahjono</i>	4
MAKNA SIMBOL ORNAMEN PADA VIHARA DEWI WELAS ASIH <i>Ovy Damayanti, Mudhofar</i>	9
KAJIAN OPEN SPACE DI KERTAWANGUNAN KUNINGAN TERHADAP RUANG PUBLIK DAN PAGELARAN BUDAYA <i>Deky Hermawan, Budi Tjahjono</i>	16
PENGARUH POLA BAYANGAN TERHADAP SUHU RUANG LUAR DI KAMPUS STT CIREBON <i>Februar Suryadi Muntur, Eka Widiyananto</i>	20
CITRA VISUAL KOTA CIREBON PADA PENGALAMAN JALAN DR. CIPTO MANGUNKUSUMO <i>Ajib Abdul Jabar, Budi Tjahjono</i>	24
STUDI PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP KENYAMANAN FISIK TAMAN KOTA KUNINGAN <i>Yigal Katyusha Abdillah, Farhatul Mutiah</i>	29

PENATAAN SISTEM PARKIR PADA KAWASAN PERDAGANGAN STUDI KASUS: KORIDOR JALAN PEKIRINGAN

Isti Qur'ani⁽¹⁾, Budi Tjahjono⁽²⁾

Program Studi Arsitektur - Sekolah Tinggi Teknologi Cirebon

Email : kyu.isti@gmail.com,¹ cahyonobudi_2@yahoo.co.id,²

Abstrak

Salah satu penyebab masalah transportasi sering ditemukan di kota-kota di Indonesia adalah kurangnya ruang jalan yang diperlukan untuk sirkulasi lalu lintas kendaraan. Kondisi ini semakin diperparah dengan ketidakteraturan kendaraan umum serta kehadiran lahan parkir di bahu jalan sehingga menyebabkan rendahnya kapasitas jalan dari yang seharusnya. Peningkatan jumlah aktivitas perdagangan terutama di kawasan perdagangan yang terletak di Jalan Pekiringan Kota Cirebon turut andil dalam memengaruhi aliran lalu lintas yang melewati koridor jalan tersebut sehingga membutuhkan adanya sistem perparkiran yang memadai.. Penyediaan ruang parkir yang cukup khususnya pada pusat perdagangan merupakan faktor yang sangat penting di dalam sistem transportasi perkotaan. Koridor Jalan Pekiringan merupakan salah satu kawasan perdagangan aktif di Kota Cirebon. Berbeda dengan lahan parkir yang tersedia di area mall dimana terdapat area mengakomodir proses bongkar muat barang sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain. Koridor Jalan Pekiringan tidak memiliki lahan parkir yang cukup untuk mengakomodasi aktivitas bongkar muat tersebut sehingga menimbulkan dampak kemacetan. Maka seyogyanya masyarakat dapat turut berpartisipasi aktif untuk mengurangi dampak tersebut. Arsitek Urban sebagai perencana kota yang seharusnya menyediakan space untuk bongkar muat barang, juga tersedianya ruang bongkar muat barang yang disediakan secara khusus oleh toko-toko yang berada di Koridor Jalan Pekiringan serta pembaharuan regulasi manajemen parkir oleh Pemerintah merupakan salah satu saran penulis dalam mengatasi kesemrawutan Koridor Jalan Pekiringan Kota Cirebon ini.

Kata Kunci: *Kawasan Perdagangan, Manajemen Parkir, Penataan*

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96, tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir terdapat dua jenis fasilitas parkir, yakni parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Daerah-daerah yang tidak memiliki kawasan parkir secara khusus, dapat menggunakan badan jalan untuk kebutuhan parkir dengan mengikuti aturan yang berlaku dan tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas. Mengacu pada Perda Kota Cirebon No.2 th.2008 tentang Ijin Penyelenggaraan tempat Parkir di Badan jalan di Kota Cirebon, Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi (Dishubinkom) Kota Cirebon melakukan penataan sejumlah titik kemacetan yang biasa terjadi di Kota Cirebon. Salah satunya berada di Jl Pekiringan. Perubahan yang dilakukan adalah memindah lokasi parkir kendaraan yang dahulu di sebelah kanan sekarang dipusatkan di sebelah kiri jalan. Pada Kawasan Jl. Pekiringan Kota Cirebon merupakan salah satu kawasan perbelanjaan mainan anak bagi masyarakat lokal maupun pendatang dimana para orangtua akan membawa serta putra-putrinya untuk memilih sendiri mainan kesukaannya. Untuk menuju ketempat tersebut maka pengunjung akan membawa kendaraan pribadi, baik itu menggunakan sepeda motor, mobil atau kendaraan lainnya. Angkutan Umum yang melewati Jalan Pekiringan menjadi salah satu alternatif yang banyak digunakan oleh pengunjung. Kawasan

perdagangan juga tidak terlepas dari aktivitas bongkar muat barang baik untuk stok maupun produk baru yang hendak di kenalkan pada pengunjung sehingga tentunya membutuhkan ruang untuk kendaraan khusus bongkar muat. Beberapa masalah terkait manajemen sistem parkir di sisi jalan umum di Kawasan Jl. Pekiringan diantaranya adalah penggunaan lahan parkir yang dirasa terlalu banyak berada di badan jalan, ketidakteraturan angkutan umum yang melewati jalan tersebut, juga aktifitas bongkar muat barang yang dilakukan pada waktu-waktu yang dianggap rawan terjadi kemacetan. Padahal jika disediakan ruang khusus untuk aktivitas bongkar muat barang atau kegiatan bongkar muat barang dilakukan bukan di waktu padat kendaraan maka kesemrawutan daerah tersebut akan berkurang. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui karakteristik jenis parkir di Jl. Pekiringan Kota Cirebon pada saat ini
2. Menganalisa ketersediaan serta efisiensi penggunaan lahan parkir di Jl. Pekiringan sehingga diharapkan tidak terjadi penumpukkan kendaraan juga menghindari kesemrawutan kendaraan yang terjadi ketika bongkar muat barang di jalan tersebut.

2. KERANGKA TEORI

2.1. Tinjauan Umum Perparkiran

Setiap moda transportasi pada dasarnya terdiri dari tiga elemen utama yaitu kendaraan, sarana lintasan, dan terminal. Sebagai contoh, dalam transportasi rel elemen-elemen tersebut adalah kereta api, lintasan rel, dan stasiun. Untuk transportasi udara elemen-elemen tersebut adalah pesawat terbang, lintasan udara, dan bandara udara. Sedangkan untuk transportasi jalan raya adalah kendaraan, jalan raya, dan ruang parkir atau fasilitas bongkar muat baik barang maupun orang. Setelah kendaraan dipakai sampai di tempat tujuan, maka kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Jika tempat pemberhentian tidak bisa diperoleh maka penggunaan kendaraan menjadi tidak bermanfaat sepenuhnya.. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum, Bab II disebutkan parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Parkir merupakan prasarana transportasi yang diperuntukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu pendek atau lama, sesuai dengan kebutuhan pengendara. (Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996).

2.2. Tujuan Parkir

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272 / HK. 105 / DRJD / 96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disebutkan tujuan fasilitas parkir adalah :

1. Memberikan tempat istirahat kendaraan.
2. Menunjang kelancaran arus lalu lintas.

2.3. Jenis Parkir

Berdasarkan Jenis Moda Angkutan :

1. Parkir Kendaraan Bermotor
2. Parkir Kendaraan Tidak Bermotor

Menurut Penempatannya:

1. Parkir di Badan Jalan (*On Street Parking*).
2. Parkir Di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*).

Menurut Statusnya

1. Parkir umum, biasanya dikelola oleh pemerintah daerah.
2. Parkir khusus, dikelola oleh swasta.
3. Parkir darurat, diselenggarakan karena adanya kegiatan incidental.
4. Taman parkir, dikelola oleh pemerintah daerah.

Menurut Jenis Tujuan Parkir

1. Parkir penumpang : untuk kebutuhan menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Parkir barang : untuk kebutuhan bongkar muat barang.

2.4. Syarat Tempat Parkir

Pada umumnya, kenaikan kepemilikan kendaraan akan menimbulkan peningkatan permintaan parkir. Di Inggris sebagaimana negara maju lainnya, peningkatan permintaan parkir ini merupakan

masalah utama karena pemecahan yang siap pakai belum ada. Tanpa pengetahuan tentang permintaan, suatu penyelesaian yang tepat tidak mungkin diusulkan (FD Hobbs). Berikut adalah syarat-syarat tempat parkir, yaitu:

1. Aman, mudah dicapai.
2. Tidak mengganggu kegiatan lain.
3. Dapat bersifat jangka pendek (*short term*) / jangka panjang (*long term*).
4. Perlu diketahui tipe kendaraan dan klasifikasi.

2.5. Penentuan Kebutuhan Parkir

Parkir merupakan salah satu komponen suatu sistem transportasi yang perlu dipertimbangkan. Pada kota-kota besar area parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan. Kebutuhan area parkir berbeda antara yang satu dengan yang lainnya yang sesuai dengan peruntukannya.

2.6. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan metoda pengumpulan data primer. Yaitu metode data yang didapat langsung dari lapangan, dengan cara peninjauan langsung ke lokasi studi. Seperti survei fasilitas parkir yang ada, survei patroli parkir, survei lintasan harian dan dokumentasi pribadi, tanya-jawab dengan masyarakat setempat.

3.2. Pengolahan Data

Metode yang digunakan untuk menganalisis permasalahan lahan parkir di Koridor Jalan Pekiringan adalah menggunakan metode analisis karakteristik parkir.

4. PEMBAHASAN

4.1. Lokasi Penelitian

Koridor Jalan Pekiringan terletak di jalan Pekiringan, Kelurahan Pekalipan, Kota Cirebon, Jawa Barat. Kawasan ini termasuk kedalam kawasan perdagangan aktif yang sarat akan aktifitas jual-beli mainan. Jalan Pekiringan termasuk jalan lokal primer yang merupakan jalur sibuk lalu lintas Jalur Pekiringan dengan batas-batas sebagai berikut:

Sebelah utara : Jalan Karanggetas

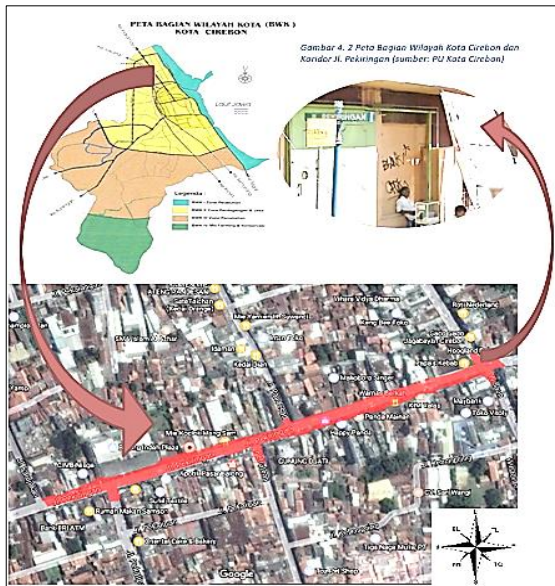
Sebelah selatan : Jalan Winaon

Sebelah barat : Jalan Gudang

Sebelah timur : Jalan Pasuketan

Koridor jalan Pekiringan terletak di Jalan Pekiringan Kota Cirebon. Jalan ini diapit oleh Pasar Kanoman Cirebon dan Balong Indah Plaza merupakan salah satu jalan dengan lalu lintas terpadat di Kota Cirebon. Hal ini terjadi dikarenakan adanya aktifitas perdagangan di kawasan tersebut. Sehingga

tata guna lahan di koridor ini didominasi oleh pertokoan.



Gambar 1. Koridor Jl. Pekiringan
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2017



Gambar 2. Area Pertokoan
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2017

4.2. Sirkulasi Kendaraan di Koridor Jalan Pekiringan

Lajur kendaraan di kawasan ini menggunakan sistem lajur satu arah (*oneway*) dimana kendaraan baik dari Jl. Karanggetas, Jl. Winaon maupun Jl. Pasuketan menumpuk di areal masuk koridor ini. Meskipun menggunakan One-way System, sirkulasi kendaraan pada kawasan ini masih dinilai tidak cukup baik. Kemacetan di beberapa titik masih terjadi. Hal ini dikarenakan meningkatnya volume kendaraan pada jam-jam tertentu.

Penggunaan bahu jalan sebagai lahan parkir disinyalir menjadi penyumbang kemacetan di koridor jalan ini. Dikarenakan pertokoan yang berada tepat di pinggir jalan menyebabkan tidak tersedianya parkir khusus pengunjung toko, sehingga banyak pengunjung toko yang memarkirkan kendaraannya (baik roda empat maupun roda dua) di bahu jalan yang membuat simpul kemacetan tidak dapat dihindarkan terutama di jam-jam sibuk. Beberapa jenis kendaraan yang melewati koridor ini antara lain:

1. Kendaraan pribadi (sepeda motor, mobil)
2. Kendaraan roda 3 (Becak, motor bak)
3. Kendaraan umum (angkutan umum)
4. Kendaraan bongkar muat (truk, mobil Pick-up)

4.3. Sistem Parkir di Kawasan Jalan Pekiringan

Perparkiran pada Kawasan Pekiringan ini termasuk kedalam Parkir tepi jalan atau *On Street Parking* dimana kendaraan yang biasa di parkir adalah kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor (pribadi dan umum).

a. Kendaraan Pribadi

Berdasarkan posisi parkir kendaraan, kendaraan pribadi sebagian besar menggunakan tipe parkir tegak lurus 90° sumbu jalan untuk motor dan parkir miring 60° untuk mobil. Kedua jenis kendaraan ini tidak memiliki batas pemisahan parkir yang jelas, sehingga pemilik motor dapat menggunakan lahan parkir mobil begitupun sebaliknya.

b. Kendaraan Umum

Berdasarkan jenis tujuan parkir, seharusnya parkir kendaraan umum terbagi menjadi dua jenis parkir yaitu parkir penumpang dan parkir barang.

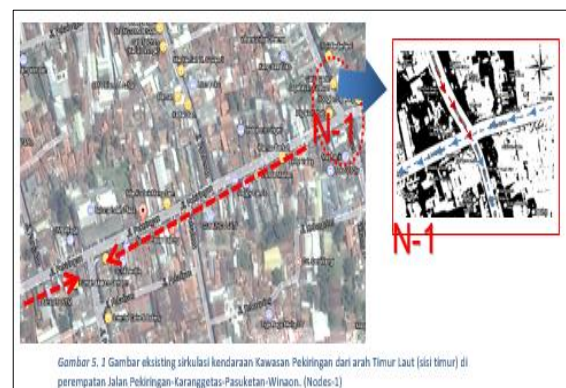
1. Parkir penumpang

Angkutan umum merupakan salah satu fasilitas kendaraan berpenumpang majemuk yang digunakan di koridor ini.

2. Parkir barang

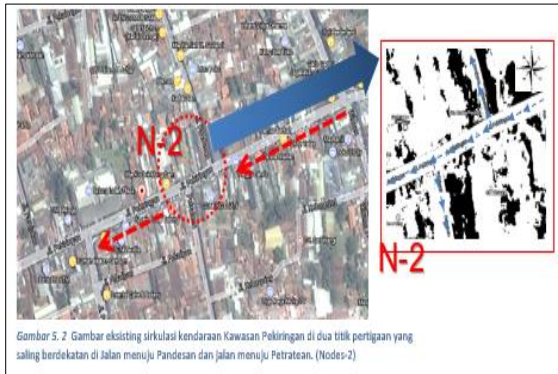
Ketidak tersediaan parkir khusus bongkar muat membuat pemilik toko memanfaatkan bahu jalan untuk area bongkar muat barang.

4.4. Analisa Sirkulasi



Gambar 3. Akses Sirkulasi
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2017

Berdasarkan data sirkulasi diatas, terlihat jelas bahwa akses sirkulasi kawasan Pekiringan merupakan kawasan yang banyak dicapai baik dari arah Jalan Karanggetas, Pasuketan maupun Winaon, sehingga di simpul tersebut pada jam-jam tertentu volume sirkulasi kendaraan sangat padat yang mengakibatkan sering terjadinya kemacetan.



Gambar 4. Akses Sirkulasi
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2017

Analisis sirkulasi atau pergerakan kendaraan merupakan kinerja ruas jalan akibat sirkulasi / volume arus lalu lintas yang ada. Keberadaan ruang sirkulasi kawasan terkait dengan karakteristik jalan yang akan memengaruhi kapasitas ruas jalan jika dibebani lalu lintas. Karakteristik jalan tersebut antara lain kapasitas dasar dan aktifitas sisi jalan / hambatan samping, yaitu aktifitas parkir dan aktifitas pendukung kawasan.

Tabel 5.1
Analisa Volume Kapasitas Kendaraan (SMP) dari Sisi Timur

Waktu		Mobil	Motor	SMP	Kapasitas	Derajat Kejenuhan
Senin, 27-Mar-17	1 09.00 – 10.00	140	428	354	1962	0.18
	2 13.00 – 14.00	310	1285	953	1962	0.49
	3 16.00 – 17.00	241	1341	912	1962	0.46
Selasa, (Hari Libur Nasional) 28-Mar-17	4 09.00 – 10.00	214	1253	840	1962	0.43
	5 13.00 – 14.00	968	1586	1761	1962	0.90
	6 16.00 – 17.00	875	1459	1605	1962	0.82
Sabtu, 03 Juni 2017	7 09.00 – 10.00	194	558	473	1962	0.24
	8 13.00 – 14.00	1102	1485	1845	1962	0.94
	9 16.00 – 17.00	998	1241	1619	1962	0.82
Kamis (Hari Libur Nasional), 11-Mei-17	10 09.00 – 10.00	215	685	558	1962	0.28
	11 13.00 – 14.00	1148	1257	1777	1962	0.91
	12 16.00 – 17.00	952	1897	1901	1962	0.97

Sumber: Perhitungan penulis

Tabel 1. Analisa Volume Kendaraan
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2017

Berdasarkan perhitungan Analisis diatas bahwa volume lalu lintas yang paling padat di jalur Pekiringan pada wilayah penelitian berlangsung saat siang hari pukul 13.00 – 14.00 WIB dimana hari tersebut merupakan hari libur nasional. Kepadatan di hari tersebut mencapai titik derajat kejenuhan sebesar 0.90 yang berarti arus koridor jalan tersebut tidak stabil kecepatan terkadang terhenti, permintaan sudah mendekati kapasitas. Sehingga dapat terlihat baik mobil maupun motor mendominasi jalur ini.

Menurut Grigg (1988:28), derajat kejenuhan sebesar 0,90 menyatakan arus tidak stabil, sehingga koridor Jalan Pekiringan (kawasan Pekiringan) Cirebon menjadi tidak optimal khususnya pada hari libur atau akhir pekan antara pukul 13.00 – 16.00 WIB. Bila derajat kejenuhan bernilai 1 ke atas, maka kondisi jalan menyatakan arus yang dipaksa sampai terjadi kemacetan.

4.5. Analisa Parkir

Parkir dalam pembahasan di sini adalah parkir di badan jalan. Parkir mobil dan sepeda motor, tempat drop off angkutan umum dan becak sebagai aktifitas sisi jalan merupakan hambatan samping paling besar, sehingga mengurangi kapasitas jalur jalan untuk sirkulasi. Pengaruh parkir terhadap sirkulasi dalam hal ini adalah keberadaan aktifitas parkir menempati badan jalan, sehingga mempengaruhi sirkulasi kendaraan di Koridor Jalan Pekiringan. Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi (Dishubinkom) Kota Cirebon di tahun 2011 telah melakukan penataan sejumlah titik kemacetan yang biasa terjadi di Kota Cirebon. Salah satunya berada di Jalan Pekiringan. Perubahan yang dilakukan adalah memindah lokasi parkir kendaraan yang dahulu di sebelah kanan sekarang dipusatkan di sebelah kiri jalan. Sistem parkir di badan jalan ini sisi kanan dan kirinya merupakan tempat komersial, sehingga mempunyai kelebihan dan kelemahan. Kelebihan : Dekat dengan tempat tujuan, akibatnya banyak dipakai untuk parkir kendaraan mobil pribadi dan sepeda motor, tempat bongkar muat kendaraan niaga, tempat mangkal angkutan umum dan becak. Kelemahan : Banyak dipakai untuk aktifitas parkir berbagai jenis alat transportasi, sehingga area parkir menjadi padat sampai ke jalur sirkulasi dan pedestrian ways. Akibatnya mengurangi kapasitas ruang untuk sirkulasi kendaraan dan manusia.

4.6. Analisa Aktifitas Pendukung

Bentuk fisik *activity support* dalam analisis ini adalah PKL dan bangunan fungsional yang digunakan untuk kepentingan umum. Sektor informal PKL merupakan hambatan samping sebagai aktifitas sisi jalan, sedangkan sektor formal bangunan fungsional merupakan hambatan samping sebagai fungsi lahan sekitar jalan. Daerah komersial dengan aktifitas perdagangan berdasarkan kelas hambatan samping menempati urutan paling tinggi. Hambatan samping aktifitas parkir ditimbulkan oleh sektor formal dan sektor informal tersebut, sehingga *activity support* berpengaruh dan/ atau berdampak terhadap sirkulasi.

5. PENUTUP

5.1. Kesimpulan

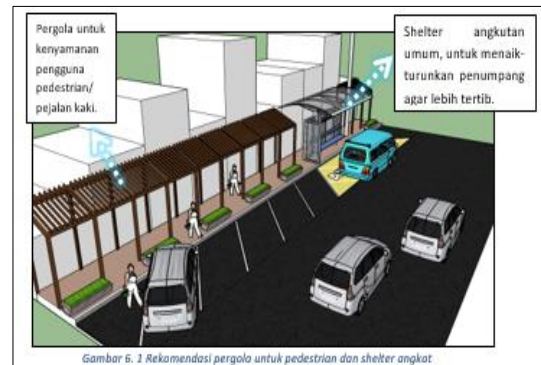
1. Kemacetan dapat diakibatkan oleh beberapa faktor diantaranya seperti pedagang kaki lima, parkir di bahu jalan yang tidak sesuai dengan peraturan, keluar-masuk kendaraan pada suatu

- bangunan, proses bongkar muat di bahu jalan. Koridor Jalan Pekiringan merupakan salah satu kawasan perdagangan aktif di Kota Cirebon. Berbeda dengan lahan parkir yang tersedia di area mall dimana terdapat area mengakomodir proses bongkar muat barang sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain.
2. Pengaruh parkir terhadap sirkulasi kendaraan adalah sebesar 5% di koridor jalan tersebut. Pengaruh tersebut karena keberadaan aktifitas parkir pada jalur sirkulasi, akibat volume parkir yang ada melebihi kapasitasnya. Aktifitas parkir didominasi oleh kendaraan mobil (pribadi dan bongkar muat), sepeda motor, angkutan umum dan becak.
 3. Kegiatan Bongkar muat di koridor Jalan Pekiringan kawasan penelitian pada jam tertentu sangat memengaruhi kelancaran sirkulasi. Pola parkir mobil dan motor yang menyudut atau tegak lurus terhadap jalan, sehingga menyita sebagian badan jalan. Selain itu juga aktifitas angkutan umum yang berhenti menaikkan dan menurunkan penumpang yang berada di lajur badan jalan sehingga mengurangi ruang sirkulasi.
 4. Keberadaan pedagang kaki lima sebagai activity support sektor informal disekitar lokasi penelitian juga memengaruhi sirkulasi pejalan kaki pada lajur pedestrian. Walaupun bangunan PKL warung makan atau gerobak yang bersifat sementara karena dapat dibongkar dan dipindah, aktifitas pedagang ini menimbulkan aktifitas baru yang berdampak pada sirkulasi.
 5. Bangunan fungsional pada kawasan ini didominasi oleh toko mainan anak, toko elektronik, toko ATK, toko perhiasan, toko kelontong. Keberadaan sektor perdagangan tersebut selain menimbulkan aktifitas parkir juga diikuti oleh sektor informal PKL yang berpengaruh terhadap sirkulasi.
 6. Faktor lain yang memengaruhi sirkulasi adalah path dan nodes. Aktifitas kawasan pada peak hours / siang hari di akhir pekan adalah waktu pulang sekolah, makan siang atau istirahat. Semua pusat aktifitas tersebut mengakibatkan pergerakan sehingga memengaruhi sirkulasi kendaraan dan manusia

5.2. Saran

1. Perlu adanya penelitian lebih mendalam mengenai salah satu faktor pengaruh yang mempengaruhi sirkulasi, misalnya penyebab kemacetan pada salah satu nodes menuju jalan Pandesari, faktor apa yang menyebabkan kemacetan pada titik itu sehingga mengular hingga koridor jalan Pekiringan, atau pada desain pedestrian yang dibuat dengan pergola agar pejalan kaki nyaman berjalan kaki di areal pertokoan.

2. Untuk pemerintah kota Cirebon, perlu adanya pembaharuan regulasi manajemen parkir yang mengatur ruang publik wilayah penelitian, misalnya pengaturan area parkir pinggir jalan dan sanksi terhadap pelanggaran parkir yang tidak pada tempatnya (berupa pengembosan ban maupun sanksi tegas lainnya), pengaturan dan pembatasan jumlah PKL, juga perilaku penyeberang jalan yang tidak pada tempatnya serta pertimbangan akan kendaraan roda tiga seperti becak untuk masuk kedalam kawasan ini pada jam-jam sibuk.



Gambar 5. Rekomendasi Desain
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2017

3. Untuk pemilik toko pada kawasan pertokoan di jalan Pekiringan ini juga diperlukan adanya penjadwalan khusus untuk proses bongkar-muat barang di jalanan, juga perlu dipertimbangkan kembali mengenai penggunaan lahan parkir toko yang semakin menutup akses jalan Pekiringan, dimana sebaiknya disediakan parkir khusus untuk pegawai atau pengunjung toko di tempat yang berbeda (jika di areal pertokoan sudah tidak memungkinkan) sehingga tidak mengganggu sirkulasi lalu-lintas. Serta partisipasi aktif masyarakat dalam mengurangi dampak kemacetan pada jalan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar dkk. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota dan Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Nuzulludin, Taufik Rizza. 2007. *Pengaruh Parkir dan Activity Support Terhadap Sirkulasi Di Jl. MT. Haryono Penggal Jl. Sompok - Jl. Lampersari (Kawasan Peterongan) Semarang*. Tesis. Teknik Arsitektur Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.
- [http://download.portalgaruda.org/Evaluasi Terhadap Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang](http://download.portalgaruda.org/Evaluasi_Terdapat_Pengelolaan_Parkir_Tepi_Jalan_Umum_Di_Kawasan_Simpang_Lima_Kota_Semarang)
- <http://perencanaankota.blogspot.co.id/2012/08/karakteristik-kawasan-perdagangan.html>