

Kajian Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon

Study of the Arrangement On-Street Parking in Cirebon City

Reni Puspitasari ^{1*}, I Ketut Mudana ²

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat

E-mail: *r.puspita1309@yahoo.com

Diterima : 10 Maret 2017, revisi 1: 30 Maret 2017, revisi 2: 7 April 2017, disetujui: 2 Juni 2017

Abstract

On-street parking is one activity that can reduce the road performance because it will potentially cause road congestion that commonly occurs at some streets in Cirebon City. The purpose of this research was to determine the characteristics of on-street parking in Cirebon city so we can find the solutions related to on-street parking activities. The method used in this research is descriptive quantitative. A descriptive approach used to describe conditions that exist in the field. Then quantitative procedure used to measure parking characteristics. Observation in the area is required to get a parking characteristic. The results show that the demand for parking spaces for motorcycles still meets the parking capacity in the Jl. Siliwangi and Jl. Kanoman. As for Jl. Karang Getas and Jl. Pekiringan already exceeded the capacity of parking available. Also, car parking has exceeded the capacity of parking available, except in the segment Jl. Siliwangi that show the demand for parking spaces still meet the existing parking capacity.

Keywords: *On-street parking, parking arrangement, parking characteristics.*

Abstrak

Kegiatan parkir di badan jalan merupakan salah satu aktifitas yang dapat mengganggu kinerja jalan karena akan berpotensi menimbulkan kemacetan apabila tidak tertata dengan baik. Hal serupa juga terjadi di beberapa ruas jalan Kota Cirebon. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik parkir di badan jalan kota Cirebon sehingga dapat menemukan pemecahan masalah terkait aktifitas parkir di badan jalan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi yang ada di lapangan pada saat ini. Selanjutnya pendekatan kuantitatif dilakukan mengukur karakteristik parkir. Pengamatan di lapangan diperlukan untuk mendapatkan karakteristik parkirnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir untuk sepeda motor masih memenuhi kapasitas parkir yang tersedia untuk lokasi pengamatan Jl. Siliwangi dan Jl. Kanoman. Sedangkan untuk Jl. Karang Getas dan Jl. Pekiringan sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia untuk parkir mobil sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia, kecuali di ruas Jl Siliwangi, permintaan ruang parkir masih memenuhi kapasitas parkir yang ada.

Kata kunci: Parkir di badan jalan, penataan parkir, karakteristik parkir.

Pendahuluan

Salah satu permasalahan yang terkait dengan sektor transportasi di kota besar adalah aktivitas parkir di badan jalan (*on street parking*). Hal tersebut akan menyebabkan terbatasnya ruang lalu lintas yang akan menghambat mobilitas kendaraan. Kota Cirebon merupakan salah satu kota yang terletak di jalur Pantai Utara (Pantura) di Provinsi Jawa Barat dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi. Kondisi tersebut seringkali diperparah dengan adanya kegiatan parkir di badan jalan sehingga menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan yang dapat digunakan karena sebagian ruas jalan digunakan untuk parkir.

Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi. Di banyak kota baik kota-kota besar maupun kota-kota yang sedang berkembang selalu menghadapi masalah perparkiran, khususnya untuk kendaraan roda empat. Masalah perparkiran tersebut akhir-akhir ini terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan, sehingga hal ini dapat menyebabkan kemacetan.

Bertambahnya jumlah kendaraan akan menyebabkan meningkatnya kebutuhan tempat parkir pula. Ditambah lagi dengan maraknya pusat kegiatan ekonomi seperti pasar dan pertokoan yang terletak pada tepi ruas jalan menyebabkan fungsi jalan menjadi kurang optimal karena akan memicu aktivitas parkir di badan jalan. Hal ini berpotensi menimbulkan kemacetan karena pemilik kendaraan cenderung menginginkan kendaraannya dapat parkir pada tempat yang mudah dijangkau dan dekat dengan tempat tujuan.

Beberapa lokasi di Kota Cirebon berpotensi terjadi kemacetan, salah satunya di depan Asia Toserba Jalan Karang Getas yang disebabkan kendaraan parkir di bahu jalan, ditambah dengan banyaknya angkot yang menunggu penumpang. Penyalahgunaan fungsi jalan ini pada akhirnya turut pula menghambat kelancaran lalu lintas di sekitarnya karena kendaraan yang parkir di badan

jalan akan mengurangi lebar jalan bagi kendaraan yang melintas.

Tumbuhnya pusat-pusat perdagangan dan jasa yang menarik pergerakan kendaraan pengunjung akan berdampak pada peningkatan kebutuhan parkir. Ketersediaan lahan parkir kendaraan pengunjung yang terbatas menyebabkan terjadinya parkir di badan jalan. Salah satu alasan klasik diperbolehkan badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan adalah karena ketiadaan lahan parkir di sekitar untuk dijadikan tempat parkir khusus (*off street parking*). Banyaknya pusat kegiatan yang terletak pada tepi ruas jalan perkotaan di Cirebon, menyebabkan fungsi jalan menjadi berkurang karena parkir di badan jalan yang kurang tertata sehingga berpotensi menimbulkan kemacetan.

Secara rinci perumusan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimanakah karakteristik parkir pada badan jalan (*on street parking*) di ruas jalan Kota Cirebon (Jalan Siliwangi, Karang Getas, Pekiringan dan Kanoman)?
2. Bagaimanakah dampak penggunaan parkir badan jalan (*on street parking*) di ruas jalan Kota Cirebon (Jalan Siliwangi, Karang Getas, Pekiringan dan Kanoman)?
3. Apakah peraturan parkir badan jalan (*on street parking*) yang ada di ruas jalan Kota Cirebon (Jalan Siliwangi, Karang Getas, Pekiringan dan Kanoman) sudah sesuai dengan Peraturan Daerah tentang Parkir di Badan Jalan yang tercantum pada PERDA Nomor 2 Tahun 2008 (perubahan atas PERDA Nomor 8 Tahun 2001)?

Penelitian ini bermaksud untuk mengevaluasi perparkiran beberapa ruas jalan di pusat kegiatan Kota Cirebon yang kondisi parkirnya sudah mengganggu lalu lintas dan berpotensi kemacetan.

Terdapat beberapa tujuan penelitian tentang penataan perparkiran di beberapa ruas jalan Kota Cirebon, antara lain:

1. Mengetahui karakteristik parkir yang meliputi akumulasi, durasi dan volume parkir di lima ruas jalan Kota Cirebon (Jalan Siliwangi, Karang Getas, Pekiringan dan Kanoman);
2. Memperoleh gambaran tentang dampak yang

dihasilkan dengan adanya parkir di badan jalan (*on street parking*);

3. Menyusun rekomendasi mengenai kebijakan penataan perparkiran di badan jalan Kota Cirebon.

Penataan sektor parkir hendaknya dilakukan dengan baik karena selain berdampak pada fungsi jalan juga berpengaruh pada Pendapatan Asli Daerah (PAD). Perlu digarisbawahi pula adalah bahwa kegiatan parkir tersebut seharusnya tidak mengganggu pergerakan ruang lalu lintas dan juga tidak mengganggu pejalan kaki. Tetapi pada kenyataannya perparkiran yang berlangsung selama ini, terutama lokasi parkir di zona perdagangan yang berada di tengah kota, sering menghambat pergerakan lalu lintas, sehingga menimbulkan kemacetan.

Untuk itu pemerintah daerah perlu mengatur dan membuat kebijakan terkait parkir di badan jalan sehingga tercipta aktivitas parkir yang lebih tertata. Dengan penataan yang baik, sektor parkir diharapkan dapat menyumbang Pendapatan Asli Daerah (PAD) tanpa mengorbankan kinerja lalu lintas. Menyadari permasalahan tersebut, maka perlu dilakukan pengkajian untuk mendapat solusi dalam Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon.

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat^[1] menyatakan bahwa parkir merupakan suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Sedangkan berhenti adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara, dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.

Menurut Departemen Jenderal Perhubungan Darat^[2], satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan suatu kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. SRP merupakan unit ukuran yang diperlukan untuk memarkir kendaraan menurut berbagai bentuk penyediaannya.

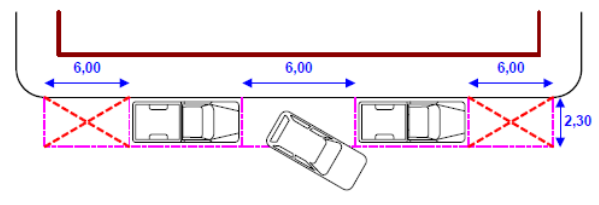
Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkirnya. Pada dasarnya

parkir ini memanfaatkan sebagian ruas jalan baik satu sisi maupun dua sisi sehingga menyebabkan terjadinya pengurangan lebar efektif jalan yang akan mempengaruhi volume lalu lintas kendaraan yang dapat ditampung oleh ruas jalan tersebut^[3].

Untuk merancang suatu fasilitas parkir badan jalan, hal penting yang harus diperhatikan adalah penentuan sudut dan pola parkir yang tepat untuk diterapkan pada badan jalan tersebut, serta adanya larangan parkir yang diberlakukan pada badan jalan yang berkaitan dengan fasilitas umum. Sudut parkir yang dapat digunakan adalah 90° , 60° , 45° , 30° , dan 0° (*parallel*). Sudut parkir yang digunakan pada umumnya ditentukan oleh lebar jalan, volume lalu lintas, karakteristik kecepatan, dimensi kendaraan, sifat peruntukan lahan sekitarnya, serta peranan jalan bersangkutan.

Pola parkir adalah bentuk dari parkir baik di pinggir jalan maupun di pelataran parkir. Pola parkir ini erat kaitannya dengan kebutuhan ruang parkir yang menghitung banyaknya marka parkir yang disediakan.

Beberapa bentuk pola parkir yang telah berkembang di kota-kota besar maupun kota-kota kecil, antara lain:



Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996^[1]

Gambar 1. Pola Parkir Paralel

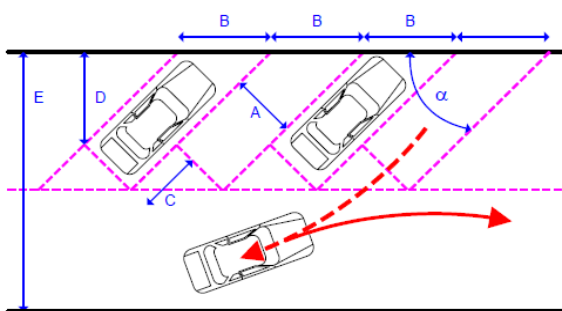
Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut.

Tabel 1. Ukuran Pola Parkir Menyudut

$\alpha = 300$	A	B	C	D	E
Gol. I	2,30	4,60	3,45	4,70	7,60
Gol. II	2,50	5,00	4,30	4,85	7,75
Gol. III	3,00	6,00	5,35	5,00	7,90
$\alpha = 450$	A	B	C	D	E
Gol. I	2,30	3,50	2,50	5,60	9,30
Gol. II	2,50	3,70	2,60	5,65	9,35
Gol. III	3,00	4,50	3,20	5,75	9,45
$\alpha = 600$	A	B	C	D	E
Gol. I	2,30	2,90	1,45	5,95	10,55
Gol. II	2,50	3,00	1,50	5,95	10,55
Gol. III	3,00	3,70	1,85	6,00	10,60
$\alpha = 900$	A	B	C	D	E
Gol. I	2,30	2,30	-	5,40	11,20
Gol. II	2,50	2,50	-	5,40	11,20
Gol. III	3,00	3,00	-	5,40	11,20

Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996^[1]

Pola Parkir Menyudut



Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996^[1]

Gambar 2. Pola Parkir Menyudut

Keterangan:

A = lebar ruang parkir (m)

B = lebar kaki ruang parkir (m)

C = selisih panjang ruang parkir (m)

D = ruang parkir efektif (m)

E = ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (m)

Karakteristik parkir meliputi beberapa komponen yang perlu dihitung [4], antara lain:

1. Akumulasi Parkir, merupakan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu.
2. Durasi Parkir, merupakan waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah. Dengan melihat durasi parkir dapat diketahui lama waktu parkir kendaraan di lokasi pengamatan.

3. Tingkat Pergantian Parkir (*Turn Over*), merupakan suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia (SRP), untuk tiap satuan waktu tertentu. Dengan kata lain penggunaan ruang parkir merupakan perbandingan volume parkir untuk suatu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang parkir/kapasitas parkir.
4. Kapasitas Ruang Parkir, merupakan ukuran kebutuhan parkir pada suatu pusat kegiatan yang ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Satuan yang digunakan adalah SRP (satuan ruang parkir) mobil penumpang. Kapasitas ruang parkir dapat diartikan sebagai jumlah maksimum kendaraan dapat diparkir pada suatu areal parkir dalam waktu dan kondisi tertentu.
5. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir), merupakan ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Untuk menentukan kebutuhan parkir dapat diketahui dari waktu puncak parkir dan indeks parkir. Waktu puncak parkir memberikan gambaran tentang besarnya permintaan parkir pada waktu tertentu. Apabila dibandingkan dengan kapasitas normal dapat diketahui seberapa besar kebutuhan yang dapat dipenuhi oleh prasarana parkir yang tersedia. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia.

Tingkat pelayanan jalan didefinisikan sejauh mana kemampuan jalan menjalankan fungsinya^[5]. Pendekatan tingkat pelayanan digunakan sebagai indikator tingkat kinerja jalan (*level of service*). *Level of service* adalah suatu ukuran kualitatif yang menggunakan kondisi operasi lalu lintas pada suatu potongan jalan. Dengan kata lain tingkat pelayanan jalan adalah ukuran yang menyatakan kualitas pelayanan yang disediakan oleh suatu jalan dalam kondisi tertentu. Nilai tingkat pelayanan jalan (*level of service*) dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Nilai Tingkat Pelayanan

No	Tingkat Pelayanan	D = V/C	Kec Ideal (km/ jam)	Kondisi/ Keadaan Lalin
1	A	< 0,04	> 60	Lalin lengang, kec bebas
2	B	0,04-0,24	50-60	Lalin agak ramai, kec menurun
3	C	0,25-0,54	40-50	Lalin ramai, kec terbatas
4	D	0,55-0,80	35-40	Lalin jenuh, kec mulai rendah
5	E	0,81-1,00	30-35	Lalin mulai macet, kec rendah
6	F	> 1,00	< 30	Lalin macet, kec rendah sekali

Sumber: Highway Capacity Manual, 2000^[6]

Terkait tingkat pelayanan jalan (*level of service*), salah satu faktor utama yang perlu diperhitungkan dalam perencanaan penyediaan parkir adalah kebutuhan untuk meminimalkan gangguan akibat parkir di badan jalan (*on-street parking*) terhadap arus lalu lintas. Parkir di badan jalan memberikan kontribusi sekitar 10% terjadinya konflik pergerakan berupa tundaan dan kecelakaan pada ruas jalan^[7]. Kinerja parkir pada suatu pusat kegiatan di suatu kota dapat dinyatakan sudah baik apabila area parkir yang tersedia masih mampu menampung kebutuhan ruang parkir, baik dalam kondisi biasa maupun dalam kondisi pengunjung yang padat atau pada jam-jam sibuk sekalipun.

Keputusan tentang bagaimana mengelola parkir dapat memberikan pengaruh yang luar biasa pada sejumlah wilayah lainnya. Sebuah penelitian di Cambridge, Inggris^[8], misalnya, mengidentifikasi dampak parkir pada perkembangan perkotaan, yaitu:

1. perubahan dalam penyediaan parkir dan biayanya dapat mempengaruhi biaya keseluruhan perjalanan;
2. perubahan parkir dapat mengubah tingkat kepadatan perkotaan, karena parkir membutuhkan lahan yang sebenarnya dapat digunakan untuk bangunan perumahan atau komersial; dan
3. kegiatan parkir secara langsung dapat menghasilkan pendapatan sebagai suatu kegiatan ekonomi.

Selain memberikan dampak pada biaya perjalanan, terdapat sejumlah dampak tidak langsung juga, diantaranya adalah perubahan dalam tingkat kemacetan, kualitas udara, dan perubahan perilaku perjalanan.

Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif. Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi eksisting yang ada di lapangan. Selanjutnya pendekatan kuantitatif dilakukan untuk mengukur karakteristik parkir dan kemudian dibahas mengenai seberapa besar pengaruh aktifitas parkir di badan jalan (*on street parking*) yang terjadi pada ruas jalan yang diteliti.

Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer yang diperoleh dari survei dan pengamatan di lapangan kemudian diolah sesuai dengan literatur untuk mendapatkan karakteristik parkir yang berupa akumulasi parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, pergantian parkir, kapasitas ruang parkir dan indeks parkir.

1. Akumulasi Parkir

Data pencacahan kendaraan dapat dianalisis dalam bentuk grafik yang menunjukkan akumulasi kendaraan dalam interval yang dihubungkan dengan waktu. Pada penelitian ini, akumulasi parkir dapat di peroleh dari penjumlahan kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar.

2. Durasi Parkir

Pada penelitian ini durasi parkir diperoleh dari lamanya parkir kendaraan dengan menggunakan identifikasi plat nomor kendaraan sebagai pembeda antara kendaraan yang satu dengan kendaraan yang lain.

3. Tingkat Pergantian Parkir (*Turn Over*)

Untuk mengetahui tingkat pergantian parkir dapat digunakan persamaan (1) berikut.

$$TO = \frac{(\sum n)}{R} \dots\dots\dots(1)$$

dimana :

TO = Pergantian parkir (*Parking turn over*)

$\sum n$ = Jumlah kendaraan yang parkir (unit)

R = Ruang parkir yang tersedia (SRP)

4. Kapasitas Ruang Parkir

Untuk menghitung kapasitas ruang parkir dapat menggunakan persamaan (2) berikut.

$$Z = \frac{(Y \times D)}{T} \dots\dots\dots(2)$$

dimana :

Z = Ruang parkir yang dibutuhkan (unit)

Y = Jumlah kendaraan parkir pada periode penelitian (unit)

D = Rata-rata durasi parkir (jam)

T = Lama waktu pengamatan (jam)

5. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)

Jika nilai indeks parkir > 100%, berarti permintaan ruang parkir lebih besar dari kapasitas yang ada. Jika nilai indeks parkir < 100%, berarti permintaan masih dapat dipenuhi. Penggunaan parkir merupakan presentase penggunaan parkir pada setiap waktu atau perbandingan antara akumulasi dengan kapasitas. Indeks Parkir dihitung menggunakan persamaan (3) di bawah ini :

$$IP = \frac{AP}{R \times 100\%} \dots\dots\dots(3)$$

dimana :

IP = Indeks Parkir

AP = Akumulasi Parkir

R = Ruang Parkir yang tersedia

Selain itu data primer, juga digunakan data sekunder, yang merupakan informasi pendukung yang diperoleh dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi Kota Cirebon. Informasi yang diperlukan antara lain kebijakan/ peraturan-peraturan pemerintah daerah tentang parkir.

Analisis dan Pembahasan

1. Kondisi Lalu Lintas di Lima Ruas Jalan Kota Cirebon

Berikut data *V/C ratio* dari 5 (lima) ruas jalan yang diamati, yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi (Dishubinkom) Kota Cirebon^[9].

Berdasarkan data di bawah ini, dapat dilihat bahwa kondisi lalu lintas di 5 (lima) ruas jalan yang menjadi objek penelitian masuk dalam kategori kondisi lalu lintas macet, kecepatan rendah sekali dengan nilai rata-rata kecepatan 26,58 km/jam dan *V/C ratio* 0,630 (*Highway Capacity Manual, 2000*)^[6]. Selain karena volume kendaraan yang terus meningkat, keberadaan parkir di badan jalan juga memperparah kondisi lalu lintas di 5 (lima) ruas jalan tersebut.

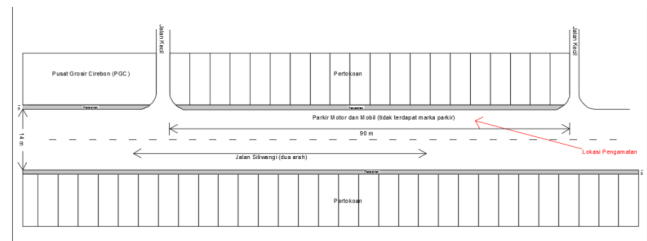
Data Tabel L3 (lampiran) hanya digunakan sebagai

acuan dan gambaran kondisi lalu lintas eksisting. Data tersebut tidak diolah lebih lanjut karena data bisa saja tidak lagi sesuai dengan kondisi jalan pada saat dilakukan pengamatan. Penelitian ini tidak melakukan *update* data *V/C ratio* secara primer karena ruang lingkup penelitian terbatas pada karakteristik parkir (akumulasi, durasi, pergantian, kapasitas dan indeks parkir).

2. Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon

a. Jalan Siliwangi

Jalan Siliwangi merupakan jalan dua arah yang memiliki tempat parkir di salah satu sisi jalan. Walaupun terdapat rambu parkir namun pada ruas pengamatan tidak ditemukan marka parkir baik untuk mobil maupun sepeda motor. Posisi parkir untuk mobil adalah serong membentuk sudut 60° sedangkan untuk sepeda motor membentuk sudut 90°, 1 (satu) baris. Di sekitar ruas pengamatan, didominasi oleh bangunan pertokoan baik di kiri maupun di kanan ruas jalan serta terdapat Pusat Grosir Cirebon (PGC). Pada ruas jalan ini, pengamatan dilakukan sepanjang 90 m dengan rincian 12 m parkir sepeda motor dan 78 m parkir mobil. Kondisi eksisting dari tempat parkir di Jalan Siliwangi diilustrasikan seperti pada Gambar 3.



Sumber: Survey Lapangan, 2016

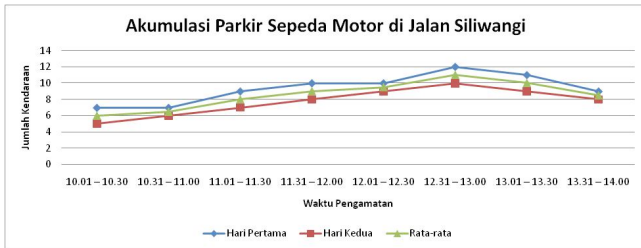
Gambar 3. Kondisi Eksisting Parkir di Jalan Siliwangi

Dari hasil pengamatan di lapangan dapat diketahui karakteristik parkir di Jalan Siliwangi antara lain sebagai berikut:

1) Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Pada kajian ini, akumulasi parkir di peroleh dari penjumlahan kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar tempat parkir di ruas pengamatan. Karena pada waktu pengamatan dimulai sudah ada kendaraan yang terparkir, maka kendaraan tersebut ikut dihitung dalam

perhitungan akumulasi parkir. Pengambilan data dilaksanakan selama empat jam (10.00 – 14.00) dengan interval waktu pengamatan 30 menit. Hasil pengamatan akumulasi parkir sepeda motor di Jalan Siliwangi ditampilkan pada Gambar 4.

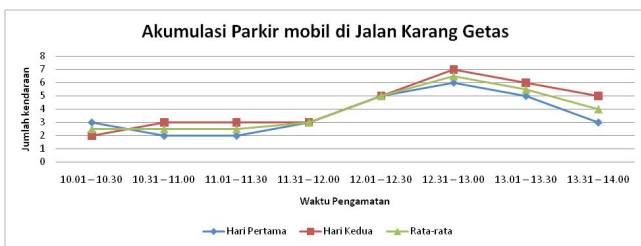


Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 4. Akumulasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Siliwangi

Pada Gambar 4 terlihat bahwa akumulasi parkir di Jalan Siliwangi baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama yaitu ada peningkatan akumulasi parkir kemudian turun setelah melewati tengah hari. Akumulasi parkir paling tinggi terjadi pada interval waktu pengamatan antara pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 12 sepeda motor pada pengamatan hari pertama dan sebanyak 10 sepeda motor pada pengamatan hari kedua.

Kemudian untuk hasil pengamatan akumulasi parkir mobil di Jalan Siliwangi ditampilkan sebagaimana terlihat pada Gambar 5.



Sumber: Data Analisis, 2016

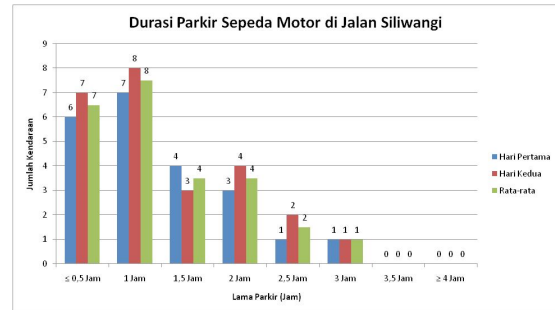
Gambar 5. Akumulasi Parkir Mobil di Jalan Siliwangi

Pada Gambar 5 terlihat bahwa akumulasi parkir di Jalan Siliwangi baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Akumulasi parkir paling tinggi terjadi pada interval pengamatan antara pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 21 mobil pada pengamatan hari pertama dan sebanyak 23 mobil pada pengamatan hari kedua.

2) Durasi Parkir

Durasi parkir merupakan waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah. Dengan

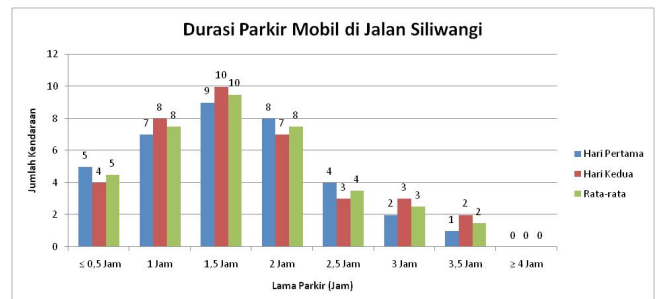
melihat durasi parkir dapat diketahui lama waktu parkir kendaraan di lokasi pengamatan. Hasil pengamatan durasi parkir untuk sepeda motor di Jalan Siliwangi dapat dilihat pada Gambar 6.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 6. Durasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Siliwangi

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun hari kedua terlihat bahwa sebagian besar sepeda motor parkir selama 1 Jam. Untuk rata-rata durasi parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah selama 75 menit (1,25 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 76,80 menit (1,28 jam). Kemudian untuk hasil pengamatan durasi parkir untuk mobil di Jalan Siliwangi dapat dilihat pada Gambar 7.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 7. Durasi Parkir Mobil di Jalan Siliwangi

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa mayoritas mobil parkir selama 1,5 jam. Untuk rata-rata durasi parkir mobil pada pengamatan hari pertama adalah selama 97,50 menit (1,63 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 101,35 menit (1,69 jam).

3) Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir

Pergantian parkir menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia (SRP), untuk tiap satuan waktu

tertentu. Pergantian parkir di Jalan Siliwangi pada pengamatan hari pertama adalah 1,38 dan 1,56 pada hari kedua. Sedangkan untuk mobil pergantian parkirnya adalah 1,13 dan 1,16.

Ruang parkir yang dibutuhkan merupakan ukuran kebutuhan parkir pada suatu pusat kegiatan yang ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Dari hasil pengamatan, menunjukkan bahwa kapasitas ruang parkir sepeda motor yang dibutuhkan pada pengamatan hari pertama adalah 7 SRP dan 8 SRP pada hari kedua. Nilai tersebut masih lebih kecil dari pada kapasitas parkir yang tersedia yaitu 16 SRP. Sedangkan untuk mobil ruang parkir yang dibutuhkan adalah 15 SRP dan 16 SRP yang juga masih lebih kecil dari kapasitas parkir yang tersedia yaitu 26 SRP.

Indeks parkir merupakan ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Dari hasil pengamatan indeks parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah 75 % dan 63 % pada hari kedua. Sedangkan untuk mobil indeks parkirnya adalah 81% dan 88%. Hal ini menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir belum melebihi kapasitas parkir yang ada. Ringkasan hasil perhitungan Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir ditampilkan pada Tabel 4 dan Tabel 5.

Tabel 4. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Sepeda Motor di Jl. Siliwangi

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	1,38	7	75
II	1,42	8	63

Sumber : Dishubinkom Kota Cirebon, 2014[9]

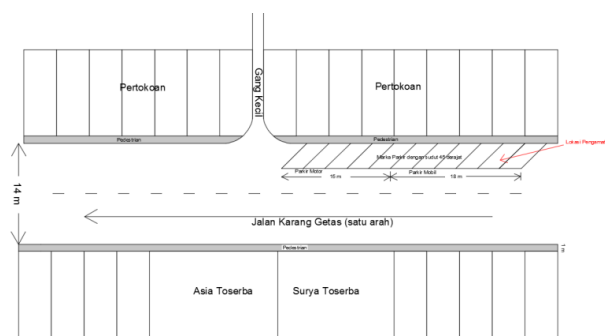
Tabel 5. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Mobil di Jl. Siliwangi

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	1,38	15	81
II	1,42	16	88

Sumber: Data Analisis, 2016

b. Jalan Karang Getas

Jalan Karang Getas merupakan jalan satu arah yang memiliki tempat parkir di salah satu sisi jalan. Pada ruas ini terdapat rambu parkir dan marka parkir untuk mobil namun untuk sepeda motor tidak dilengkapi dengan marka parkir sepeda motor. Posisi parkir untuk mobil adalah serong membentuk sudut 45⁰ sedangkan untuk sepeda motor membentuk sudut 90⁰, 2 (dua) baris. Di sekitar ruas pengamatan, didominasi oleh bangunan pertokoan baik di kiri maupun di kanan ruas jalan serta terdapat Asia Toserba dan Surya Toserba. Pada ruas jalan ini, pengamatan dilakukan sepanjang 33 m dengan rincian 15 m parkir sepeda motor dan 18 m parkir mobil. Kondisi eksisting dari tempat parkir di Jalan Karang Getas diilustrasikan seperti pada Gambar 8.



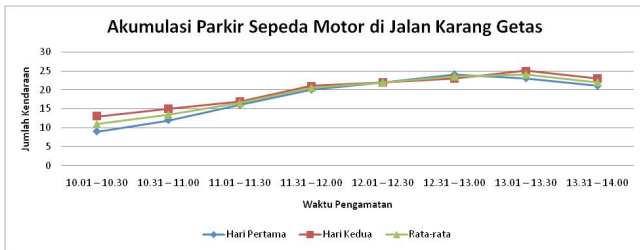
Sumber: Survey Lapangan, 2016

Gambar 8. Kondisi Eksisting Parkir di Jalan Karang Getas

Dari hasil pengamatan di lapangan dapat diketahui karakteristik parkir di Jalan Karang Getas antara lain sebagai berikut:

1) Akumulasi Parkir

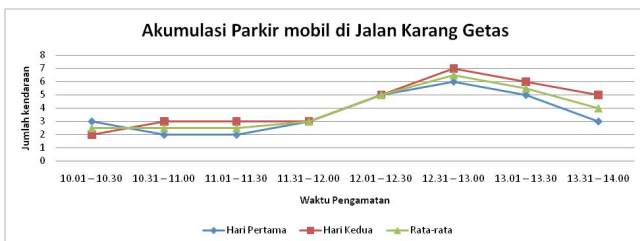
Akumulasi parkir menunjukkan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Pada kajian ini, akumulasi parkir di peroleh dari penjumlahan kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar tempat parkir di area pengamatan. Hasil pengamatan akumulasi parkir Sepeda Motor di Jalan Karang Getas ditampilkan pada Gambar 9.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 9. Akumulasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Karang Getas

Pada Gambar 9 terlihat bahwa akumulasi parkir di Jalan Karang Getas baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Akumulasi parkir paling tinggi di hari pertama terjadi pada interval pengamatan antara pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 24 sepeda motor dan di interval pengamatan antara pukul 13.01 – 13.30 yaitu sebanyak 25 sepeda motor pada pengamatan hari kedua. Untuk hasil pengamatan akumulasi parkir Mobil di Jalan Karang Getas ditampilkan pada Gambar 10.



Sumber: Data Analisis, 2016

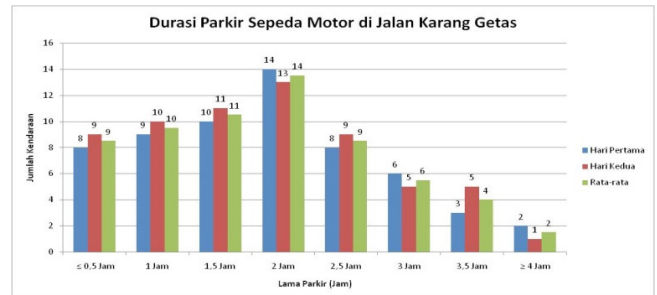
Gambar 10. Akumulasi Parkir Mobil di Jalan Karang Getas

Dari Gambar 10 di atas terlihat bahwa akumulasi parkir di Jalan Karang Getas baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Akumulasi parkir paling tinggi terjadi pada interval pengamatan antara pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 6 mobil pada pengamatan hari pertama dan sebanyak 7 mobil pada pengamatan hari kedua.

2) Durasi Parkir

Durasi parkir merupakan waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah. Dengan melihat durasi parkir dapat diketahui lama

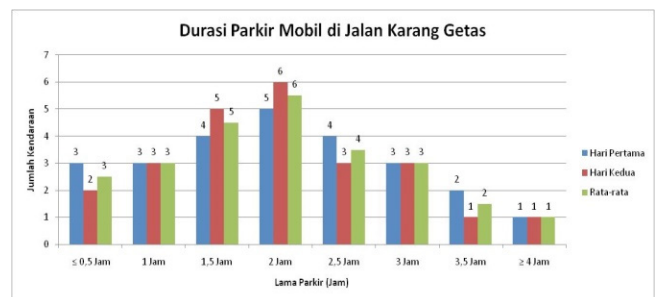
waktu parkir kendaraan di lokasi pengamatan. Hasil pengamatan durasi parkir untuk sepeda motor di Jalan Karang Getas dapat dilihat pada Gambar 11.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 11. Durasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Karang Getas

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa mayoritas sepeda motor parkir selama 2 Jam. Untuk rata-rata durasi parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah selama 111,06 menit (1,85 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 109,20 menit (1,82 jam). Kemudian untuk hasil pengamatan durasi parkir untuk mobil di Jalan Karang Getas dapat dilihat pada Gambar 12.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 12. Durasi Parkir Mobil di Jalan Karang Getas

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa mayoritas mobil parkir selama 2 jam. Untuk rata-rata durasi parkir mobil pada pengamatan hari pertama adalah selama 121,20 menit (2,02 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 118,75 menit (1,98 jam).

3) Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir

Pergantian parkir merupakan suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah

ruang parkir yang tersedia (SRP), untuk tiap satuan waktu tertentu. Di Jalan Karang Getas pergantian parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah 2,35 dan 2,50 pada hari kedua. Sedangkan untuk mobil adalah 5,00 dan 4,80.

Kapasitas ruang parkir merupakan ukuran kebutuhan parkir pada suatu pusat kegiatan yang ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Pada Jalan Karang Getas kapasitas ruang parkir yang dibutuhkan pada pengamatan hari pertama adalah 22 SRP dan 23 SRP pada hari kedua. Hasil tersebut lebih tinggi dibandingkan dengan ruang parkir yang tersedia yaitu 20 SRP. Sedangkan untuk mobil adalah 13 SRP dan 12 SRP dimana juga lebih tinggi dari ruang parkir yang tersedia yaitu 5 SRP.

Indeks parkir merupakan ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Pada Jalan Karang Getas indeks parkir pada pengamatan hari pertama adalah 120 % dan 125 % pada hari kedua. Sedangkan untuk mobil adalah 120 % dan 140 %. Hal tersebut menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir baik untuk sepeda motor maupun mobil sudah melebihi kapasitas parkir yang ada. Ringkasan hasil perhitungan Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir ditampilkan pada Tabel 6 dan Tabel 7.

Tabel 6. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Sepeda Motor di Jl. Karang Getas

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	2,35	22	120
II	2,50	23	125

Sumber: Data Analisis, 2016

Tabel 7. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Mobil di Jl. Karang Getas

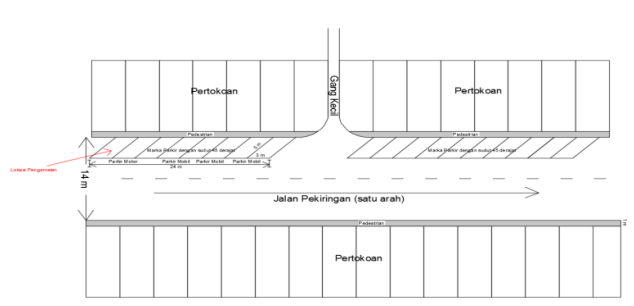
Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	5,00	13	120
II	4,80	12	140

Sumber: Data Analisis, 2016

c. Jalan Pekiringan

Jalan Pekiringan merupakan jalan satu arah

yang memiliki tempat parkir di salah satu sisi jalan. Pada ruas ini terdapat rambu parkir dan marka parkir untuk mobil namun untuk sepeda motor tidak dilengkapi dengan marka parkir sepeda motor. Posisi parkir untuk mobil membentuk sudut 45⁰ sedangkan untuk sepeda motor adalah tegak lurus membentuk sudut 90⁰ menjadi 2 (dua) baris. Di sekitar ruas pengamatan, didominasi oleh bangunan pertokoan baik di kiri maupun di kanan ruas jalan. Pada ruas jalan ini, pengamatan dilakukan sepanjang 24 m dengan rincian 6 m parkir sepeda motor dan 18 m parkir mobil. Kondisi eksisting dari tempat parkir di Jalan Pekiringan diilustrasikan seperti pada Gambar 13.



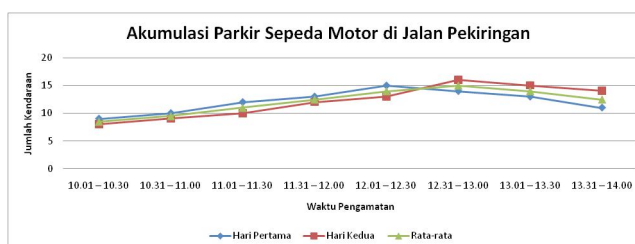
Sumber: Survey Lapangan, 2016

Gambar 13. Kondisi Eksisting Parkir di Jalan Pekiringan

Dari hasil pengamatan di lapangan dapat diketahui karakteristik parkir di Jalan Pekiringan antara lain sebagai berikut:

1) Akumulasi Parkir

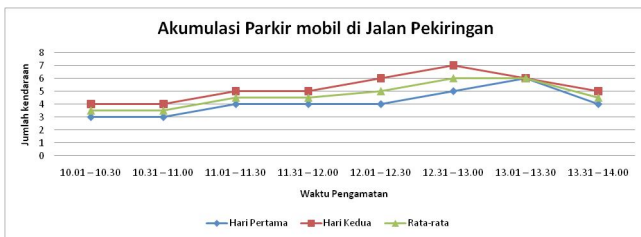
Akumulasi merupakan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Pada kajian ini, akumulasi parkir di peroleh dari penjumlahan kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Hasil pengamatan akumulasi parkir Sepeda Motor di Jalan Pekiringan ditampilkan pada Gambar 14.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 14. Akumulasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Pekiringan

Dari Gambar 14 di atas terlihat bahwa akumulasi parkir sepeda motor di Jalan Pekiringan baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Akumulasi parkir paling tinggi di hari pertama terjadi pada interval pengamatan antara pukul 12.01 – 12.30 yaitu sebanyak 15 sepeda motor dan pada interval pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 16 sepeda motor pada pengamatan hari kedua. Untuk hasil pengamatan akumulasi parkir Mobil di Jalan Pekiringan ditampilkan pada Gambar 15.



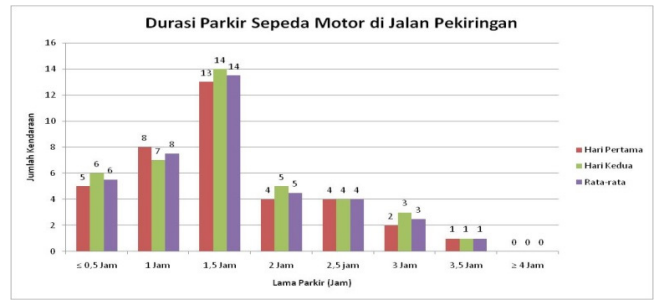
Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 15. Akumulasi Parkir Mobil di Jalan Pekiringan

Dari Gambar 15 di atas terlihat bahwa akumulasi parkir mobil di Jalan Pekiringan baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Pada hari pertama pengamatan, akumulasi parkir paling tinggi terjadi pada interval pengamatan antara pukul 13.01 – 13.30 yaitu sebanyak 6 mobil dan pada interval pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 7 mobil.

2) Durasi Parkir

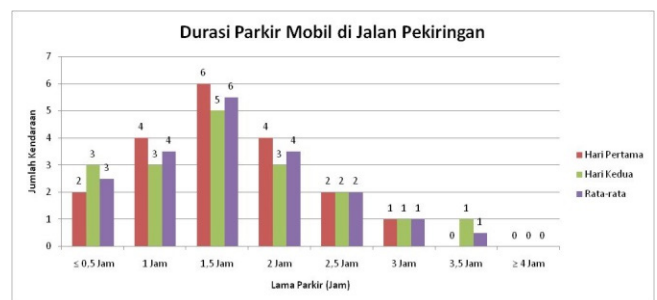
Durasi parkir merupakan waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah. Dengan melihat durasi parkir dapat diketahui lama waktu parkir kendaraan di lokasi pengamatan. Hasil pengamatan durasi parkir untuk sepeda motor di Jalan Pekiringan dapat dilihat pada Gambar 16.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 16. Durasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Pekiringan

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa sebagian besar sepeda motor parkir selama 1,5 Jam. Untuk rata-rata durasi parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah selama 93,24 menit (1,55 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 95,25 menit (1,59 jam). Kemudian untuk hasil pengamatan durasi parkir untuk mobil di Jalan Pekiringan dapat dilihat pada Gambar 17.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 17. Durasi Parkir Mobil di Jalan Pekiringan

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa mayoritas mobil parkir selama 1,5 jam. Untuk rata-rata durasi parkir mobil pada pengamatan hari pertama adalah selama 94,74 menit (1,58 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 98,33 menit (1,64 jam).

3) Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir

Pergantian parkir merupakan suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia (SRP), untuk tiap satuan waktu tertentu. Di Jalan Pekiringan pergantian parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah 2,31 dan 2,50 pada hari kedua.

Sedangkan untuk mobil adalah 3,80 dan 3,60. Kapasitas ruang parkir merupakan ukuran kebutuhan parkir pada suatu pusat kegiatan yang ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Pada Jalan Pekiringan kapasitas ruang parkir pada pengamatan hari pertama adalah 14 SRP dan 16 SRP pada hari kedua. Nilai tersebut mendekati dengan kapasitas ruang parkir yang disediakan yaitu 16 SRP. Sedangkan untuk mobil kapasitas ruang parkir yang dibutuhkan pada hari pertama adalah 8 SRP dan 7 SRP pada hari kedua. Nilai tersebut lebih tinggi dari kapasitas ruang parkir yang tersedia yaitu 5 SRP.

Indeks parkir merupakan ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Pada Jalan Pekiringan indeks parkir pada pengamatan hari pertama adalah 94 % dan 100 % pada hari kedua. Sedangkan untuk mobil adalah 120 % dan 140 %. Hal tersebut menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir untuk sepeda motor masih hampir sama kapasitas parkir yang tersedia sedangkan untuk parkir mobil sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia. Ringkasan hasil perhitungan Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir ditampilkan pada Tabel 8 dan Tabel 9.

Tabel 8. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Sepeda Motor di Jl. Pekiringan

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	2,31	14	94
II	2,50	16	100

Sumber: Data Analisis, 2016

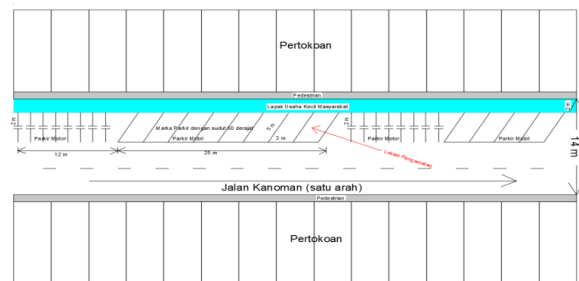
Tabel 9. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Mobil di Jl. Pekiringan

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	3,80	8	120
II	3,60	7	140

Sumber: Data Analisis, 2016

d. Jalan Kanoman

Jalan Kanoman merupakan jalan satu arah yang memiliki tempat parkir di salah satu sisi jalan. Pada ruas ini terdapat rambu parkir dan marka parkir baik untuk mobil maupun sepeda motor. Posisi parkir untuk mobil adalah serong membentuk sudut 60⁰ sedangkan untuk sepeda motor membentuk sudut 90⁰, 2 (dua) baris. Di sekitar ruas pengamatan, didominasi oleh bangunan pertokoan baik di kiri maupun di kanan ruas jalan serta terdapat Pasar Kanoman. Pada ruas jalan ini, pengamatan dilakukan sepanjang 36 m dengan rincian 12 m parkir sepeda motor dan 24 m parkir mobil. Kondisi eksisting dari tempat parkir di Jalan Kanoman diilustrasikan seperti pada Gambar 18.



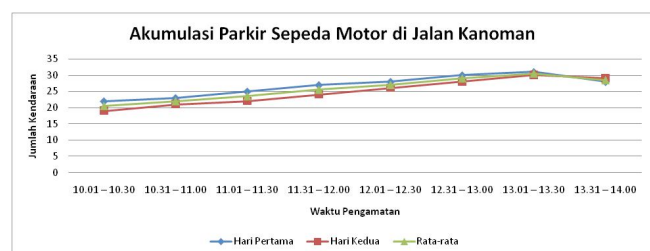
Sumber: Survey Lapangan, 2016

Gambar 18. Kondisi Eksisting Parkir di Jalan Kanoman

Dari hasil pengamatan di lapangan dapat diketahui karakteristik parkir di Jalan Kanoman antara lain sebagai berikut:

1) Akumulasi Parkir

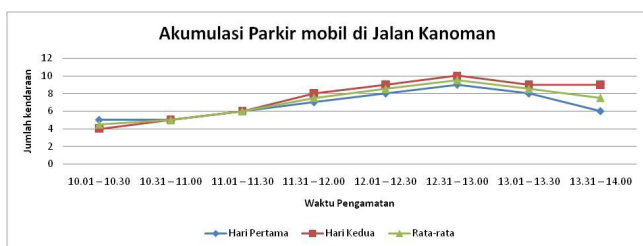
Akumulasi merupakan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Pada kajian ini, akumulasi parkir di peroleh dari penjumlahan kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Hasil pengamatan akumulasi parkir Sepeda Motor di Jalan Kanoman ditampilkan pada Gambar 19.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 19. Akumulasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Kanoman

Dari Gambar 19 di atas terlihat bahwa akumulasi parkir sepeda motor di Jalan Kanoman baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Akumulasi parkir paling tinggi baik di hari pertama maupun kedua terjadi pada interval pengamatan antara pukul 13.01 – 13.30 yaitu sebanyak 31 sepeda motor pada hari pertama dan sebanyak 30 sepeda motor pada pengamatan hari kedua. Untuk hasil pengamatan akumulasi parkir Mobil di Jalan Kanoman ditampilkan pada Gambar 20.



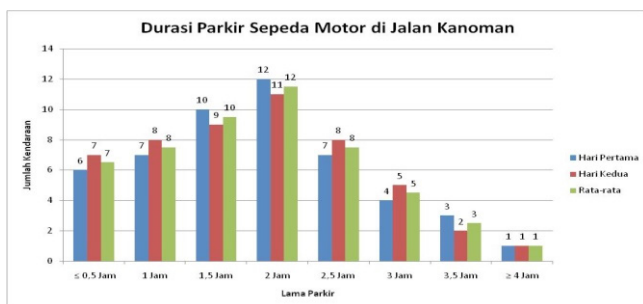
Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 20. Akumulasi Parkir Mobil di Jalan Kanoman

Dari Gambar 20 di atas terlihat bahwa akumulasi parkir mobil di Jalan Kanoman baik pada pengamatan hari pertama maupun hari kedua menunjukkan kecenderungan yang hampir sama. Akumulasi parkir paling tinggi terjadi pada interval pengamatan antara pukul 12.31 – 13.00 yaitu sebanyak 9 mobil pada pengamatan hari pertama dan sebanyak 10 mobil pada pengamatan hari kedua.

2) Durasi Parkir

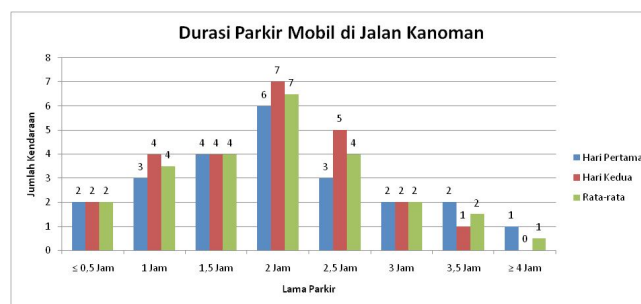
Durasi parkir merupakan waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah. Dengan melihat durasi parkir dapat diketahui lama waktu parkir kendaraan di lokasi pengamatan. Hasil pengamatan durasi parkir untuk sepeda motor di Jalan Kanoman dapat dilihat pada Gambar 21.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 21. Durasi Parkir Sepeda Motor di Jalan Kanoman

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa mayoritas sepeda motor parkir selama 2 Jam. Untuk rata-rata durasi parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah selama 111,60 menit (1,86 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 109,41 menit (1,82 jam). Kemudian untuk hasil pengamatan durasi parkir untuk mobil di Jalan Kanoman dapat dilihat pada Gambar 22.



Sumber: Data Analisis, 2016

Gambar 22. Durasi Parkir Mobil di Jalan Kanoman

Dari hasil pengamatan di lapangan baik pada hari pertama maupun kedua terlihat bahwa mayoritas mobil parkir selama 2 jam. Untuk rata-rata durasi parkir mobil pada pengamatan hari pertama adalah selama 121,30 menit (2,02 jam) sedangkan untuk hari kedua adalah sebesar 112,80 menit (1,88 jam).

3) Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir

Pergantian parkir merupakan suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia (SRP), untuk tiap satuan waktu tertentu. Di Jalan Kanoman pergantian parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah 1,56 dan 1,59 pada hari kedua. Sedangkan untuk mobil adalah 2,88 dan 3,13.

Kapasitas ruang parkir merupakan ukuran kebutuhan parkir pada suatu pusat kegiatan yang ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Pada Jalan Kanoman kapasitas ruang parkir pada pengamatan hari pertama dan kedua adalah 23 SRP. Nilai tersebut masih dibawah dibandingkan dengan ruang parkir yang tersedia yaitu 32 SRP. Sedangkan untuk mobil ruang parkir yang dibutuhkan pada pengamatan hari pertama dan hari kedua adalah 12 SRP. Nilai tersebut lebih tinggi dari

ruang parkir yang tersedia yaitu 8 SRP.

Indeks parkir merupakan ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Pada Jalan Kanoman indeks parkir sepeda motor pada pengamatan hari pertama adalah 97 % dan hari kedua adalah 94 %. Sedangkan untuk mobil adalah 113 % untuk hari pertama dan 125 % untuk hari kedua. Hal tersebut menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir untuk sepeda motor masih di bawah kapasitas parkir yang tersedia sedangkan untuk parkir mobil sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia. Ringkasan hasil perhitungan Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir ditampilkan pada Tabel 10 dan Tabel 11.

Tabel 10. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Sepeda Motor di Jl. Kanoman

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	2,88	12	113
II	3,13	12	125

Sumber: Data Analisis, 2016

Tabel 11. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir Mobil di Jl. Kanoman

Pengamatan ke -	Pergantian Parkir	Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)	Indeks Parkir (%)
I	1,56	23	97
II	1,59	23	94

Sumber: Data Analisis, 2016

3. Kebijakan Perparkiran Pemerintah Kota Cirebon

a. Penataan Parkir Mobil di Badan Jalan (*On Street*)

Berdasarkan data analisis di atas, diperoleh kapasitas parkir (SRP) untuk masing-masing ruas jalan yang diamati. Kemudian, dapat diketahui ruang lalu lintas yang tersedia (lebar jalan efektif) setelah dikurangi oleh penggunaan parkir di badan jalan, seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 12. Ruang Lalu Lintas di Jalan Siliwangi (Parkir Sudut 60)

Model Parkir	Kapasitas Parkir (SRP)	Ruang Parkir Efektif (m)	Lebar Jalan Efektif (m)
Sudut 0 (Paralel)	13	2,3	11,7
Sudut 30	16	4,5	9,5
Sudut 45	21	5,1	8,9
Sudut 60	26	5,3	8,7
Sudut 90	31	5,0	9

Sumber: Data Analisis, 2016

Tabel 13. Ruang Lalu Lintas di Jalan Karang Getas (Parkir Sudut 45)

Model Parkir	Kapasitas Parkir (SRP)	Ruang Parkir Efektif (m)	Lebar Jalan Efektif (m)
Sudut 0 (Paralel)	3	2,3	11,7
Sudut 30	4	4,5	9,5
Sudut 45	5	5,1	8,9
Sudut 60	6	5,3	8,7
Sudut 90	7	5,0	9

Sumber: Data Analisis, 2016

Tabel 14. Ruang Lalu Lintas di Jalan Pekalipan (Parkir Sudut 90)

Model Parkir	Kapasitas Parkir (SRP)	Ruang Parkir Efektif (m)	Lebar Jalan Efektif (m)
Sudut 0 (Paralel)	5	2,3	11,7
Sudut 30	6	4,5	9,5
Sudut 45	8	5,1	8,9
Sudut 60	10	5,3	8,7
Sudut 90	12	5,0	9

Sumber: Data Analisis, 2016

Tabel 15. Ruang Lalu Lintas di Jalan Pekiringan (Parkir Sudut 45)

Model Parkir	Kapasitas Parkir (SRP)	Ruang Parkir Efektif (m)	Lebar Jalan Efektif (m)
Sudut 0 (Paralel)	3	2,3	11,7
Sudut 30	4	4,5	9,5
Sudut 45	5	5,1	8,9
Sudut 60	6	5,3	8,7
Sudut 90	7	5,0	9

Sumber: Data Analisis, 2016

Tabel 16. Ruang Lalu Lintas di Jalan Kanoman (Parkir Sudut 60)

Model Parkir	Kapasitas Parkir (SRP)	Ruang Parkir Efektif (m)	Lebar Jalan Efektif (m)
Sudut 0 (Paralel)	4	2,3	11,7
Sudut 30	5	4,5	9,5
Sudut 45	6	5,1	8,9
Sudut 60	8	5,3	8,7
Sudut 90	10	5,0	9

Sumber: Data Analisis, 2016

Masing-masing model parkir dapat diterapkan oleh Pemerintah Kota Cirebon dengan melihat keuntungan dan kerugian yang ditimbulkan, serta ruang lalu lintas yang tersedia (lebar jalan efektif) pada setiap ruas jalan yang diamati tersebut di atas, yaitu :

1) Penataan Parkir Model Sejajar Jalan (Paralel)

- Keunggulan: terlihat lebih tertata rapi, tidak mengganggu lalu lintas, penggunaan ruang lalu lintas lebih optimal.
- Kekurangan: kapasitas parkir lebih sedikit, PAD dari retribusi parkir menurun, manuver kendaraan lebih sulit.

2) Penataan Parkir Model Tegak Lurus dengan Jalan (Parkir Sudut 90)

- Keunggulan: kapasitas parkir lebih banyak, PAD dari retribusi parkir meningkat.
- Kekurangan: penggunaan ruang lalu lintas lebih banyak, mengganggu lalu lintas, manuver kendaraan lebih sulit.

3) Penataan Parkir Model Sudut (Parkir Sudut 30, 45 dan 60)

- Keunggulan: kapasitas parkir lebih banyak, PAD dari retribusi parkir meningkat, manuver kendaraan lebih mudah.
- Kekurangan: penggunaan ruang lalu lintas lebih banyak, kelihatan kurang tertata rapi, menyebabkan kemacetan, penggunaan ruang lalu lintas kurang optimal.

Keberadaan parkir di badan jalan menjadikan lebar jalan semakin berkurang. Seperti di Jalan Siliwangi, yang seharusnya dapat dilintasi 4 (empat) mobil dari dua arah berbeda, tetapi

kendaraan yang dapat melintas berkurang menjadi 2 (dua) mobil dari arah berlawanan. Oleh karena itu, usaha yang perlu dilakukan untuk menangani masalah perparkiran tersebut adalah pengadaan lahan parkir yang cukup memadai dan pemilihan model parkir yang tepat pada badan jalan Kota Cirebon.

b. Mengkaji Ulang (review) Peraturan Daerah Terkait dengan Kebijakan Parkir

Berkaitan dengan penataan parkir di badan jalan Kota Cirebon, Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi (Dishubinkom) Kota Cirebon melakukan usaha untuk menangani masalah perparkiran. Salah satunya dengan membentuk Satuan Tugas (Satgas) penataan parkir. Hal ini dilakukan mengingat kebutuhan akan lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang dibutuhkan (*supply*) mulai tidak seimbang dan tidak sesuai dengan karakteristik perparkiran. Selain itu, karena adanya tuntutan dari pemilik kendaraan yang menginginkan kendaraannya dapat parkir pada tempat yang nyaman, aman, mudah dijangkau, dekat dengan lokasi tujuan, serta biaya parkir yang terjangkau.

Disamping itu upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui perparkiran di badan jalan belum didukung dengan penyelarasan Peraturan Daerah (Perda). Saat ini UPTD Parkir Kota Cirebon masih menggunakan Perda Nomor 2 Tahun 2008 (Perubahan atas Perda Nomor 8 Tahun 2001) tentang Parkir di Badan Jalan^[10]. Perda tersebut dirasakan kurang tepat untuk dijadikan dasar hukum yang sesuai dengan kondisi saat ini, seperti retribusi parkir yang tertuang di Perda berbeda dengan kondisi di lapangan.

Dari hasil tinjauan di lapangan, tarif retribusi parkir sudah di luar dari ketentuan. Contohnya, retribusi sesuai Perda untuk kendaraan roda dua sebesar Rp500 dan kendaraan roda empat Rp1000. Sebaiknya, dengan berbagai pertimbangan, tarif retribusi yang tertuang dalam Perda tersebut dinaikkan. Karena di lapangan pun, kebanyakan kendaraan memberikan retribusi lebih besar dari yang tercantum di Perda. Akan tetapi, berdasarkan Perda tidak bisa memberikan tarif yang tidak sesuai dengan Perda sehingga hal ini menjadi

satu masalah. Melihat situasi di lapangan dan target PAD yang ingin dicapai, maka harus ada perubahan Perda tentang retribusi, agar ada legalitas untuk menarik tarif lebih besar dan bisa memberikan PAD yang maksimal.

Hal lain yang juga harus menjadi perhatian adalah penentuan zonasi wilayah bagi sektor perdagangan. Pemerintah Kota Cirebon maupun Bappeda harus sudah memperhitungkan berbagai dampak dari ketetapan peruntukan wilayah, salah satunya adalah ketersediaan tempat parkir. Satu hal yang sering menghambat pergerakan lalu lintas adalah penggunaan lahan parkir yang tidak seharusnya, khususnya parkir di badan jalan. Contoh yang banyak ditemui pada saat survei lapangan adalah kendaraan tidak diparkirkan dengan benar, atau kendaraan diparkirkan tidak sesuai dengan posisi parkir yang sudah ditandai dengan marka parkir. Selain itu, banyak pedagang yang ikut memarkirkan dagangan mereka di lahan parkir tersebut, sehingga semakin membuat lalu lintas tidak berjalan dengan lancar. Penggunaan parkir di badan jalan yang rapi dan teratur sesuai peraturan akan memudahkan petugas parkir dalam memarkirkan kendaraan. adalah contoh sumber pustaka dalam bentuk-bentuk selain yang sudah disebutkan di atas.

Kesimpulan

Secara keseluruhan hasil perhitungan untuk karakteristik parkir di ruas jalan yang diamati menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir untuk sepeda motor masih memenuhi kapasitas parkir yang tersedia. Sedangkan untuk parkir mobil sudah melebihi kapasitas parkir yang tersedia, kecuali di ruas Jalan Siliwangi, permintaan ruang parkir masih memenuhi kapasitas parkir yang ada.

Kondisi lalu lintas di ruas jalan yang menjadi objek penelitian masuk dalam kategori kondisi lalu lintas macet, kecepatan rendah sekali (*Highway Capacity Manual*, 2000)^[6], dengan nilai rata-rata kecepatan 26,58 km/jam dan *V/C ratio* 0,630. Selain karena volume kendaraan yang terus meningkat, keberadaan parkir di badan jalan juga menghambat pergerakan lalu lintas kendaraan. Walaupun secara perhitungan parkir mobil yang

tersedia di badan Jalan Siliwangi masih memenuhi kapasitas parkir yang ada, tetapi memberikan dampak kepada berkurangnya kapasitas ruang jalan untuk pergerakan lalu lintas kendaraan. Berdasarkan pengamatan di lapangan, kendaraan yang dapat melintas di Jalan Siliwangi menjadi berkurang, dimana seharusnya jalan tersebut dapat dilintasi 4 (empat) mobil dari dua arah yang berlawanan, tetapi hanya dapat dilintasi 2 (dua) mobil dari arah yang berbeda.

Parkir kendaraan di badan jalan pada ruas jalan yang diamati belum seluruhnya sesuai dengan Peraturan Daerah tentang Parkir di Badan Jalan yang tercantum pada PERDA Nomor 2 Tahun 2008 (perubahan atas PERDA Nomor 8 Tahun 2001)^[17], antara lain:

- a. tempat parkir di badan jalan belum seluruhnya dilengkapi dengan marka parkir, seperti di Jalan Siliwangi;
- b. penggunaan lahan parkir yang tidak seharusnya, seperti kendaraan tidak diparkirkan dengan benar, atau kendaraan diparkirkan tidak sesuai dengan posisi parkir yang sudah ditandai dengan marka parkir;
- c. posisi parkir untuk kendaraan tertentu yang ukurannya lebih besar dari kendaraan pada umumnya, seperti mobil barang (*truck/box*), belum diatur berlainan dengan posisi parkir yang seharusnya di ruas jalan yang bersangkutan. Selain itu, banyak didapati proses bongkar muat barang pertokoan dilakukan di areal parkir badan jalan, sehingga semakin menghambat pergerakan lalu lintas kendaraan.

Rekomendasi

Pemerintah Kota Cirebon dapat menentukan fokus kebijakan perencanaan kota, yaitu:

Jika Pemerintah Kota Cirebon ingin fokus pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor perparkiran, khususnya parkir di badan jalan, maka penataan parkir dapat diatur dengan menggunakan pola parkir menyudut 90°. Dari segi efektivitas ruang, pola parkir menyudut 90° lebih menguntungkan. Pola ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel. Secara matematis, semakin banyak kendaraan yang diparkir dengan pola parkir

menyudut 90°, maka semakin banyak pendapatan yang dihasilkan.

Jika Pemerintah Kota Cirebon ingin fokus pada kapasitas ruang jalan yang ada, maka penataan parkir dapat diatur dengan menggunakan pola parkir paralel (lurus sejajar arah jalan) di salah satu sisi badan jalan. Pola parkir paralel dapat menjadi alternatif mengatasi kesemrawutan lalu lintas di kota. Selain itu, pola parkir paralel lebih menghemat ruang jalan. Namun, areal parkir yang tersedia pun menjadi sangat terbatas. Maka, Pemerintah Kota Cirebon dapat menyediakan alternatif lain, misalnya dengan menambah atau memindahkan (relokasi) fasilitas parkir di badan jalan, dari ruas jalan yang ramai pengunjung ke ruas jalan yang tidak terlalu ramai. Artinya, pengguna kendaraan dipaksa untuk memarkir kendaraannya jauh dari lokasi yang dituju. Walaupun pada kenyataannya, pengguna kendaraan pribadi cenderung memilih tempat parkir yang sedekat mungkin dengan tujuan perjalanan. Hal ini yang menyebabkan distribusi penggunaan ruang parkir menjadi tidak merata. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Cirebon harus tegas dalam menata lokasi perparkiran di badan jalan. Dengan perencanaan kebutuhan ruang yang baik dan dengan memperhatikan kondisi lalu lintas yang ada, maka fasilitas parkir di badan jalan yang akan diimplementasikan tentunya memberikan hasil yang baik pula.

Mengingat perkembangan jenis, tipe dan jumlah kendaraan bermotor yang berkembang pesat, maka ukuran kebutuhan Satuan Ruang Parkir (SRP) di setiap pusat kegiatan sesuai lampiran Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 Tanggal 8 April 1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir^[1], mungkin sudah saatnya untuk diperbaharui kembali. Selanjutnya dapat diturunkan dalam Peraturan Daerah (PERDA) untuk masing-masing daerah, sesuai kondisi perkembangan masing-masing kota setempat, dimana memiliki karakteristik dan perkembangan yang berbeda-beda.

Perlu meningkatkan pengawasan dan pengaturan kendaraan yang parkir agar mengikuti rambu dan marka parkir yang sudah ada.

Perlu memilih model parkir yang paling sesuai dengan kondisi Kota Cirebon dan kebijakan pemerintah Kota Cirebon.

Ucapan Terima Kasih

Tulisan ini merupakan bagian dari studi kecil Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian. Terimakasih disampaikan kepada Drs. Besar Setyabudi, S.IP., M.M. atas arahan dan bimbingan selama penyusunan laporan studi ini. Selain itu, terima kasih juga disampaikan kepada Andi Indramawan, S.T., M.Sc. sebagai salah satu anggota tim studi, yang telah ikut berkontribusi dalam penyusunan laporan studi ini. Ucapan terima kasih juga kami haturkan kepada Kepala Dishubinkom Kota Cirebon beserta jajaran dinas setempat yang telah membantu dalam kegiatan pengumpulan data, baik data primer maupun sekunder.

Daftar Pustaka

- [1] Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Lampiran Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96.
- [2] Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota.
- [3] Wibowo, Imam T., dkk. (2011). *Dampak Kegiatan Berparkir pada Badan Jalan terhadap Kinerja Ruas Jalan*. The 14 FSTPT Simposium Internasional, Pekanbaru, 11- 12 November 2011.
- [4] Hobbs, F. D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Edisi Kedua. Penerbit Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- [5] Gea, Manunggal S.A. dan Harianto, Joni. (2013). *Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Parkir pada Badan Jalan*. Jurnal Teknik Sipil Universitas Sumatera Utara Vol.1 No.2 Tahun 2012.
- [6] HCM. (2000). *Highway Capacity Manual*, 2000.
- [7] TRRL. (1991). *Towards Safer Roads in Developing Countries*, Transport and Road Research Laboratory, England, 1991.
- [8] Still, Ben and Simmonds, David. (2000). *Parking Restraint Policy and Urban Vitality*, Published in Transport Reviews 20 (2000): 291-316, Cambridge, England.
- [9] Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi, Kota Cirebon. (2014).
- [10] Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 2 Tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2001 tentang *Parkir di Badan Jalan di Kota Cirebon*.

Lampiran

Tabel L1. Data V/C Ratio Ruas Jalan yang Diamati

No	Nama Ruas Jalan	Tipe Jalan	Volume Kendaraan (V)	Kecepatan (V)	Kapasitas Jalan	V/C Ratio
			smp/ jam	(km/ jam)	smp/ jam	
1	2	3	4	5	6	7
1	Jl. Siliwangi	2/2 UD	1668	25,94	2.868	0,58
2	Jl. Karang Getas	2/1 UD	1909	24,42	2.630	0,73
3	Jl. Pekiringan	2/1 UD	2037	22,18	2.630	0,77
4	Jl. Kanoman	2/1 UD	1192	28,62	2.855	0,42
5	Jl. Pekalipan	2/1 UD	1852	31,74	2.855	0,65
Nilai Minimum			1191,747	22,180	2630,232	0,417
Nilai Maksimum			2037,367	31,74	2867,868	0,775
Nilai Rata-rata			1731,782	26,58	2767,572	0,630

Sumber : Dishubinkom Kota Cirebon, 2014[9]