

PENATAAN LALU LINTAS PADA RUAS DAN SIMPANG

KAWASAN PASAR BALONG KOTA CIREBON

Muhamad Faturrahman

Taruna Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya setu No. 89, Cibitung,
Kab. Bekasi, Jawa Barat, 17520
mfr210101@gmail.com

**Dani Hardianto, S.Si.T.,
M.Sc**

Dosen Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya setu No. 89, Cibitung,
Kab. Bekasi, Jawa Barat, 17520

**Wisnu Wardana K, S.Si.T.,
M.M**

Dosen Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya setu No. 89, Cibitung,
Kab. Bekasi, Jawa Barat, 17520

Abstract

Balong Market Area is a trading area located in the CBD 2 (Central Business Distrit) area of Cirebon City. The high buying and selling activities in the Balong Market area resulted in transportation problems such as high traffic volumes in the Balong Market area which resulted in congestion, side obstacles such as On Street parking, loading and unloading goods, and traders selling on the sidewalks and shoulders of the road. The decrease in road capacity and high traffic movement make the Balong Market Area crowded with vehicles. The analysis used in this study is using PM 96 Year 2015 analysis on traffic management and engineering implementation guidelines.

The analysis methods used in this study are traffic performance analysis, parking analysis, and pedestrian analysis. The analysis was carried out using primary data from the field and secondary data obtained from related agencies, journals and other sources that can be a guide in solving problems at the study location. In this study, traffic performance parameters were used, namely segments; V/C Ratio, speed, density, and proportion of heavy vehicles. Interchange; degree of saturation, delays, and queue opportunities. The results of the traffic performance analysis are then compared with the results of the proposed traffic performance analysis, the application of proposals made by changing parking angles, the definition of street vendors, optimization of pedestrian facilities restrictions on loading and unloading hours, and restrictions on hours passing through the gudang road, pekirangan 2 and pekalipan,

With the implementation of the proposed problem as studied in this study, the traffic performance of the Balong Market Area of Cirebon City increased due to the impact of decreasing V/C Ratio, increasing speed, and decreasing density.

Keywords : *Traffic Performance, On Street Parking, Pedestrians, Loading and Unloading*

Abstrak

Kawasan Pasar Balong merupakan Kawasan perdagangan yang terletak di daerah CBD 2 (*Central Business Distrit*) Kota Cirebon. Tingginya aktifitas jual beli di kawasan Pasar Balong mengakibatkan munculnya permasalahan transportasi seperti tingginya volume lalu lintas di kawasan Pasar Balong yang mengakibatkan kemacetan, hambatan samping seperti adanya parkir pinggir jalan (*On Street*), Kegiatan bongkar muat barang, serta pedagang yang berjualan di trotoar dan bahu jalan. Penurunan kapasitas jalan serta tingginya pergerakan lalu lintas menjadikan Kawasan Pasar Balong padat kendaraan. Analisa yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan analisis PM 96 Tahun 2015 tentang pedoman pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kinerja lalu lintas, analisis parkir, dan analisis pejalan kaki. Analisis dilakukan menggunakan data primer yang berasal dari lapangan dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait, jurnal maupun sumber lain yang dapat menjadi pedoman dalam memecahkan permasalahan di lokasi studi. Dalam penelitian ini parameter kinerja lalu lintas digunakan yaitu ruas; *V/C Ratio*, kecepatan, kepadatan, dan Proporsi kendaraan berat. Simpang; derajat kejenuhan, tundaan, dan peluang antrian. Hasil analisis kinerja lalu lintas tersebut kemudian dibandingkan dengan hasil analisis kinerja lalu lintas usulan, penerapan usulan yang dilakukan dengan melakukan perubahan sudut parkir, penertian pedagang kaki lima, pengoptimalan fasilitas pejalan kaki, pembatasan jam bongkar muat, dan pembatasan jam melewati ruas jalan Gudang, Pekirangan 2, dan Pekalipan.

Dengan dilakukan penerapan usulan masalah seperti yang dikaji dalam penelitian ini, kinerja lalu lintas Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon meningkat dikarenakan berdampak menurunnya *V/C Ratio*, meningkatnya kecepatan, dan menurunnya tingkat kepadatan.

kata kunci : *Kinerja Lalu Lintas, Parkir On Street, Pejalan Kaki, Bongkar Muat*

PENDAHULUAN

Kota Cirebon merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Barat, tepatnya terletak pada Pantai Utara Pulau Jawa, bagian timur Jawa Barat. Di sektor perekonomian, Kota Cirebon memiliki perdagangan yang cukup lengkap. Salah satunya adalah kawasan Pasar Balong. Pasar Balong terletak di ruas jalan Pekiringan dan ruas jalan Pekalipan yang berada di daerah CBD 2 (*Central Business Distrit*). Tingginya aktifitas jual beli di kawasan Pasar Balong mengakibatkan munculnya permasalahan transportasi seperti tingginya volume lalu lintas di kawasan Pasar Balong yang mengakibatkan kemacetan, hambatan samping seperti adanya parkir pinggir jalan (*On Street*), Kegiatan bongkar muat barang, serta pedagang yang berjualan di trotoar dan bahu jalan. Aktifitas ini membuat lebar efektif pada ruas jalan Pekiringan 2 berkurang dari 13 meter menjadi 7,6 meter. Penurunan kapasitas jalan serta tingginya pergerakan lalu lintas menjadikan Kawasan Pasar Balong padat kendaraan, terlebih pada saat jam peak pagi pukul 06.00-08.00 WIB.

Dari beberapa faktor permasalahan lalu lintas yang ada terdapat 8 ruas jalan dan 6 simpang yang terdampak dari aktivitas Pasar Balong yang mengalami penurunan kinerja. 3 ruas jalan Provinsi yaitu ruas jalan Pulasaren, ruas jalan Nyimas Gandasari dan ruas jalan Lawanggada. 5 ruas Kota yaitu jalan Pekiringan 2, jalan Pekalipan, jalan Petrataan, jalan Gudang, dan jalan Parujakan. Kinerja ruas jalan dilihat dari *V/C Ratio*, Kepadatan, Kecepatan, dan Proporsi kendaraan berat.

kinerja 3 ruas jalan Provinsi yaitu jalan Pulasaren *V/C Ratio* 0,67, kepadatan 77,94 smp/km, Kecepatan 23,89 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0,006%, Kinerja ruas jalan Nyimas Gandasari *V/C Ratio* 0,55, kepadatan 45,18 smp/km, Kecepatan 26,47 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0,007% dan jalan Lawanggada *V/C Ratio* 0,58, kepadatan 46,80 smp/km, Kecepatan 27,11 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0,015%. Kinerja 5 ruas Jalan Kota ruas jalan Pekiringan 2 memiliki *V/C Ratio* 0,61, kepadatan 58,07 smp/km, Kecepatan 22,80 km/jam, dan Proporsi kendaraan berat 0,027%, Kinerja ruas jalan Pekalipan memiliki kinerja *V/C Ratio* 0,62, kepadatan 51,36 smp/km, Kecepatan 23,44 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0,027%, kinerja ruas jalan Petrataan *V/C Ratio* 0,51, kepadatan 41,10 smp/km, Kecepatan 20,90 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0%, Kinerja jalan Gudang *V/C Ratio* 0,17, kepadatan 15,39 smp/km, Kecepatan 30,60 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0,08%, dan kinerja ruas jalan Parujakan *V/C Ratio* 0,30, kepadatan 36,26 smp/km, Kecepatan 22,17 km/jam, Proporsi kendaraan berat 0%.

METODOLOGI

Kawasan Pasar Balong terletak di ruas jalan Pekiringan dan ruas jalan Pekalipan yang berada di daerah CBD 2 (*Central Business Distrit*). Dengan mengkaji kinerja lalu lintas di Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon lalu memberikan usulan penanganan untuk meningkatkan kinerja lalu lintas di Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon. Analisis peningkatan kinerja lalu lintas terdiri dari analisis Ruas yang menggunakan parameter *V/C Ratio*, Kecepatan, Kepadatan dan proporsi kendaraan berat. Analisis simpang yang menggunakan parameter Derajat Kejenuhan (*Degree Saturation*), tundaan dan peluang antrian. Analisis parkir dan analisis Pejalan kaki. Data yang digunakan pada penelitian ini menggunakan data sekunder dan data primer.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pasar Balong terletak di ruas jalan Pekiringan dan ruas jalan Pekalipan yang berada di daerah CBD 2 (*Central Business Distrit*). Tingginya aktifitas jual beli di kawasan Pasar Balong mengakibatkan munculnya permasalahan transportasi seperti tingginya volume lalu lintas di kawasan Pasar Balong yang mengakibatkan kemacetan, hambatan samping seperti adanya parkir pinggir jalan (*On Street*), Kegiatan bongkar muat barang, serta pedagang yang berjualan di trotoar dan bahu jalan. Dari beberapa faktor permasalahan lalu lintas yang ada terdapat 8 ruas jalan dan 6 simpang yang terdampak dari aktivitas Pasar Balong, selanjutnya dilakukan analisis dan dilakukan usulan penanganan untuk mengatasi permasalahan yang ada.

A. Analisis kinerja lalu lintas

Analisis peningkatan kinerja lalu lintas terdiri dari analisis Ruas yang menggunakan parameter *V/C Ratio*, Kecepatan, Kepadatan dan proporsi kendaraan berat. Analisis simpang yang menggunakan parameter Derajat Kejenuhan (*Degree Saturation*), tundaan dan peluang antrian. Analisis parkir dan analisis Pejalan kaki.

Tabel 1. Kinerja Ruas Eksisting

No	Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas	V/C Ratio	Kecepatan	Kepadatan	Proporsi Kendaraan Berat (%)	LOS
1	Jl. Pulasaren	1862	2761	0,67	23.89	77,94	0,006	E
2	Jl. Lawanggada	1269	2181	0,58	27.11	46,80	0,015	E
3	Jl. Nyimas Gandasari	1196	2181	0,55	26.47	45,18	0,007	E
4	Jl. Pekiringan 2	1324	2168	0,61	22.80	58,07	0,027	E
5	Jl. Pekalipan	1204	1939	0,62	23.44	51,36	0,027	E
6	Jl. Petrataan	859	1696	0,51	20.90	41,10	0	E
7	Jl. Gudang	471	2759	0,17	30.60	15,39	0,08	D
8	Jl. Parujakan	804	2643	0,30	22.17	36,26	0	E

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Cirebon, 2022

Tabel 2. Kinerja Simpang Eksisting

No	Nama Simpang	Tipe Simpang	Arus Lalu Lintas (Q)	Kapasitas (c)	Derajat Kejenuhan (DS)	Tundaan (smp/det)	Peluang Antrian (%)	LOS
1	pekiringan- pekalipan	322	1977	2911	0,68	12,29	19-39	B
2	pekiringan- petratean	322	1525	3917	0,39	8,85	7-18	B
3	petratean- pulasaren	322	1625	2432	0,67	11,42	18-38	B

4	pekalipan-pulasaren	322	1482	2280	0,65	11,37	17-36	B
5	lawanggada-Nyimas	322	2230	3668	0,60	11,14	15-32	B
6	Nyimas-Gudang	322	756	2049	0,36	8,38	6-17	B

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Tabel 3. Parkir

No	Nama Jalan	Sudut Parkir		Kapasitas Statis		Akumulasi maksimal		Indeks Parkir (%)		Turn Over (Kali)	
		Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor
1	Jl Pekiringan kanan	90	90	40	-	32	-	80	-	6	-
2	Jl Pekalipan	90	90	147	43	63	32	43	75	2	7
3	Jl Petrataan	0	90	23	293	13	88	56	30	2	2
4	Jl Pekiringan Kiri	90	90	48	53	38	47	79	88	6	7

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Tabel 4. Pejalan Kaki

Nama Jalan	Waktu	Pejalan Kaki Menyusuri (orang/jam)		Lebar Trotoar (m)		Jumlah Orang Menyebrang rata-rata (orang/jam)
		KIRI	KANAN	KIRI	KANAN	
Jl. Pekiringan 2	07.00 - 08.00	128	172	1,8	1,8	80
Jl. Pekalipan	06.00 - 06.00	113	121	1,7	1,7	79
Jl. Gudang	07.00 - 08.00	17	35	1	1	28
Jl. Pulasaren	07.00 - 08.00	48	147	2	1,7	63
Jl. Lawanggada	07.00 - 08.00	81	9	1,6	1,5	28
Jl. Nyimas Gandasari	07.00 - 08.00	-	34	-	1,6	-
Jl. Parujakan	07.00 - 08.00	38	44	1,7	1,7	32
Jl. Petrataan	07.00-08.00	123	125	1,5	1,6	64

Sumber : Hasil Analisis, 2022

B. Usulan Penanganan Pemecahan Masalah

Usulan penanganan yang diberikan untuk peningkatan kinerja lalu lintas pada Kawasan Pasar Balong dengan melakukan penataan parkir dan perubahan sudut parkir pada parkir badan jalan (*On Street*) yaitu pada jalan Pekiringan 2 (kiri dan kanan) dan jalan Pekalipan pada kawasan Pasar Balong, kemudian melakukan pengoptimalan terhadap fasilitas pejalan kaki yang ada dan melakukan penertiban pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan badan jalan serta pembatasan jam larangan melintasi pada ruas jalan Gudang, jalan Pekalipan, dan jalan Pekiringan 2 bagi kendaraan truk dan kendaraan berat lainnya serta pembatasan jam operasional bongkar muat barang Kawasan Pasar.

Penataan sudut parkir untuk parkir mobil pada parkir *On Street* di jalan Pekiringan 2 dan jalan Pekalipan kawasan pasar Balong dari sudut parkir 90^0 menjadi sudut parkir 60^0 . Untuk sudut kendaraan motor pada jalan Pekiringan 2, jalan Pekalipan, dan jalan Petrataan tidak mengalami perubahan sudut parkir dan tetap pada sudut parkir 90^0 . Perbaikan terhadap fasilitas pejalan kaki menyusuri yaitu trotoar dan fasilitas menyebrang berupa *zebra cross* pada jalan Pekiringan 2, jalan Pekalipan, jalan Pulasaren, jalan Petrataan, jalan Lawanggada, jalan Gudang, dan jalan Parujakan. Memberlakukan pembatasan jam operasional bongkar muat kendaraan barang serta pelarangan kendaraan berat melintasi jalan Pekiringan, jalan Pekalipan, dan jalan Gudang pada jam 06.00-08.00 di Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon.

Berikut merupakan tabel perubahan kinerja lalu lintas pada Kawasan Pasar Balong Setelah dilakukan penanganan:

Tabel 5. Perubahan Kapasitas Ruas Jalan Setelah dilakukan Penanganan

No	Nama Jalan	Eksisting				Usulan Penanganan			
		Lebar Jalur Efektif (m)	Lebar Kerb (m)	Hambatan Samping	Kapasitas (smp/jam)	Lebar Jalur Efektif (m)	Lebar Kerb (m)	Hambatan Samping	Kapasitas (smp/jam)
1	Pekiringan 2	7,6	0,5	VH	2168	8	0,5	H	2630
2	Pekalipan	6,6	0,3	VH	1939	7	0,3	H	2317
3	Pulasaren	10	0,4	H	2761	10	0,4	M	2997
4	Lawanggada	9	0,5	H	2181	9	0,5	M	2502
5	Nyimas Gandasari	8	0,5	H	2181	8	0,5	M	2759
6	Gudang	13	0,5	M	2759	13	0,5	L	2887
7	Parujakan	7	0,3	M	2643	7,5	0,3	L	2842
8	Petrataan	5,7	0,3	VH	1696	6	0,3	H	2131

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat pada tabel V.43 untuk jalan Pekalipan pada saat kondisi eksisting memiliki lebar jalur efektif (FCw) 6,6 m dikarenakan adanya parkir *On Street*, pedagang kaki lima serta adanya proses bongkar muat barang di badan jalan yang membuat hambatan samping (FCsF) sangat tinggi (VH) sehingga kapasitas (C) membuat kapasitas ruas jalan Pekalipan menjadi 1939 smp/jam. Setelah dilakukan usulan penanganan di Jalan Pekalipan dengan melarang pedagang kaki lima berjualan di bahu, badan jalan serta trotoar agar dapat trotoar dapat berfungsi optimal bagi pejalan kaki, perubahan sudut parkir dari 90⁰ menjadi 60⁰ serta pembatasan jam proses bongkar muat dan dilarang melintasi ruas jalan bagi truk dan kendaraan berat lainnya dari pukul 06.00-08.00 membuat kapasitas ruas Jalan Pekalipan menjadi meningkat. Perubahan terjadi pada hambatan samping (FCsF) menjadi tinggi (H) dikarenakan berkurangnya jumlah kejadian di ruas Jalan Pekalipan, dengan dilakukan usulan tersebut kapasitas (c) ruas Jalan Pekalipan menjadi 2317 smp/jam.

Tabel 6. Kinerja Ruas Jalan Setelah dilakukan Penanganan

No	Nama Jalan	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/jam)	Tingkat Pelayanan
1	Pekiringan 2	2630	1142	0,43	30.52	37,41	D
2	Pekalipan	2317	1086	0,47	31.96	33,97	D
3	Pulasaren	2997	1862	0,62	31.39	59,32	D
4	Lawanggada	2502	1220	0,49	36.68	33,25	D
5	Nyimas Gandasari	2759	1196	0,43	37.56	31,84	D
6	Gudang	2887	471	0,16	45.74	10,29	D
7	Parujakan	2842	804	0,28	41.13	19,54	D
8	Petrataan	2131	859	0,40	28.62	30,01	D

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat pada tabel diatas bahwa terjadi peningkatan kapasitas ruas jalan dikarenakan terjadi peningkatan lebar efektif jalan dan perubahan hambatan samping pada ruas jalan di Kawasan Pasar Balong. Penertiban pedagang kaki lima supaya tidak berjualan di trotoar dan badan jalan dapat mengurangi hambatan samping bagi ruas jalan serta dapat mengembalikan fungsi trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki. Pembatasan kendaraan yang melakukan bongkar muat serta pelarangan melintasi ruas jalan Pekiringan 2, Jalan Pekalipan, dan Jalan Gudang pada pukul 06.00-08.00 WIB dikarenakan pada saat jam tersebut volume lalu lintas tinggi sehingga ketika ada kendaraan melakukan bongkar muat akan mengurangi kinerja ruas jalan serta untuk kendaraan berat (HV) yang melntasi ruas jalan tersebut dapat mengurangi kapasitas volume ruas jalan.

Tabel 7. Kinerja Simpang Setelah dilakukan Penanganan

No	Nama Simpang	Tipe Simpang	Arus Lalu Lintas (Q)	Kapasitas (c)	Derajat Kejenuhan (DS)	Tundaan (smp/det)	Peluang Antrian (%)	LOS
1	pekiringan-pekalian	322	1876	2799	0,67	12,20	18-38	B
2	pekiringan-petratean	322	1462	3916	0,37	8,70	7-17	B
3	petratean-pulasaren	322	1625	2432	0,67	11,42	18-38	B
4	pekalian-pulasaren	322	1461	2273	0,64	11,28	17-35	B
5	lawanggada-Nyimas	322	2230	3668	0,60	11,14	15-32	B
6	Nyimas-Gudang	322	730	2157	0,34	8,11	6-16	B

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat pada tabel diatas bahwa terjadi peningkatan kapasitas dan penurunan tingkat derajat kejenuhan pada persimpangan di Kawasan Pasar Balong setelah dilakukan usulan penanganan, dikarenakan peningkatan kapasitas karena berkurangnya rasio belok kanan dan belok kiri dan untuk kejenuhan derajat karena berkurangnya volume kendaraan yang melewati persimpangan tersebut.

Tabel 8. Usulan Penanganan Parkir

No	Nama Jalan	Sudut Parkir		Kapasitas Statis		Akumulasi Maksimal		Indeks Parkir (%)		Turn Over (kali)	
		Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Mobil	Motor
1	Pekiringan 2 (kanan)	90	60	-	33	-	32	-	96	7	-
2	Pekiringan 2 (kiri)	90	60	53	40	47	38	88	95	8	7
3	Pekalian	90	60	43	123	32	63	75	51	3	7
4	Petratean	90	0	293	23	88	13	30	56	2	5

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat pada tabel diatas indeks parkir atau penggunaan ruang parkir pada jalan yang mengalami perubahan sudut parkir terdapat peningkatan penggunaan parkir untuk kendaraan mobil pada jalan Pekiringan 2 (kanan) dari 80% menjadi 96%, jalan Pekiringan 2 (kiri) dari 79% menjadi 95% dan jalan Pekalian dari 43% menjadi 51%.

Dapat dilihat pada tabel diatas tingkat pergantian parkir pada lokasi ruas jalan yang sudut parkirnya mengalami perubahan menjadi 60° terdapat perubahan *Turn Over* atau tingkat pergantian parkir lebih baik. Dapat dilihat untuk *Turn Over* untuk kendaraan mobil pada jalan Pekiringan 2 (kanan) dari 6 menjadi 7 kali, Jalan Pekalian 2 (kiri) dari 6 menjadi 8 kali dan jalan Pekalian sebesar dari 2 menjadi 3 kali.

Tabel 9. Usulan Pejalan Kaki

Nama Jalan	Pejalan Kaki Menyusuri (orang/jam)		Lebar Trotoar (m)		Jumlah Orang Menyebrang rata-rata (orang/jam)	Rekomendasi
	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN		
Jl. Pekiringan 2	128	172	1,8	1,8	80	Pelican
Jl. Pekaliapan	113	121	1,7	1,7	79	Pelican
Jl. Gudang	17	35	1	1	28	Tidak ada
Jl. Pulasaren	48	147	2	1,7	63	Pelican dengan pelindunh]g
Jl. Lawanggada	81	9	1,6	1,5	28	Tidak ada
Jl. Nyimas Gandasari	-	34	-	1,6	-	Tidak ada
Jl. Parujakan	38	44	1,7	1,7	32	Tidak ada
Jl. Petrataan	123	125	1,5	1,6	64	pelican

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dapat dilihat berdasarkan tabel diatas untuk fasilitas pejalan kaki pada Kawasan Pasar Balong berupa trotoar sudah memenuhi kebutuhan trotoar yang direkomendasikan berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan diatas, dapat dilihat contoh untuk rekomendasi kebutuhan trotoar jalan Pekiringan 2 untuk kiri 1,53 m dan kanan 1,54 m sedangkan untuk kondisi eksisting trotoar di jalan Pekiringan 2 kiri dan kanan 1,8 m.

Usulan penanganan yang diperlukan untuk Trotoar pada Kawasan Pasar Balong adalah melakukan penertiban pedagang kaki lima (PKL) agar tidak berjualan di trotoar sehingga trotoar dapat berfungsi optimal dan pejalan kaki dapat merasa nyaman dalam berjalan.

Dari survei pejalan kaki menyebrang pada ruas jalan di Kawasan Pasar Balong didapatkan data acuan dalam menentukan fasilitas penyeberangan. Untuk Kawasan Pasar Balong di acuan menggunakan fasilitas *zebra Cross* dan untuk fasilitas menyebrang seperti *zebra Cross* pada Kawasan Pasar Balong belum ada.

C. Perbandingan Kinerja Ruas Kawasan Pasar Balong

Tabel 10. Perbandingan Kinerja Ruas Kawasan Pasar Balong

No	Nama Jalan	V/C Ratio		Kecepatan (km/jam)		Kepadatan (smp/km)		Proporsi Kendaraan Berat (%)	
		Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan
1	Pekiringan 2	0,61	0,43	22,80	30,52	58,07	37,41	0,027	0
2	Pekalipan	0,62	0,47	23,44	31,96	51,36	33,97	0,027	0
3	Pulasaren	0,67	0,62	23,89	31,39	77,94	59,32	0,006	0,006
4	Lawanggada	0,58	0,49	27,11	36,68	46,80	33,25	0,015	0,015
5	Nyimas Gandasari	0,55	0,43	26,47	37,56	45,18	31,84	0,007	0,007
6	Gudang	0,17	0,16	30,60	45,74	15,39	10,29	0,08	0
7	Parujakan	0,30	0,28	22,17	41,13	36,35	19,54	0	0
8	Petrataan	0,51	0,40	20,90	28,62	41,10	30,01	0	0

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dari tabel diatas dapat dilihat perbandingan kinerja ruas jalan pada kondisi eksisting dengan usulan penanganan berdasarkan indikator *V/C Ratio*, Kecepatan, Kepadatan, dan Proporsi kendaraan berat. Dari hasil analisis diatas dapat dilihat salah satu contoh jalan pada Kawasan Pasar Balong setelah dilakukan penanganan mengalami peningkatan kinerja. Untuk ruas jalan Pekalipan untuk *V/C Ratio* menurun dari 0,62 menjadi 0,47, kecepatan mengalami peningkatan dari 23,44 km/jam menjadi 31,96 km/jam, Kepadatan dari 51,36 smp/km menjadi 33,97 km/jam dan untuk proporsi kendaraan berat dari 0,007% menjadi 0%. Dapat dilihat keseluruhan ruas Jalan pada Kawasan Pasar Balong setelah dilakukan penanganan mengalami peningkatan kinerja lalu lintas. Hal ini tentunya dapat dijadikan usulan penanganan permasalahan lalu lintas pada Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kinerja Lalu lintas eksisting Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon salah satu jalan yang memiliki tingkat Pelayanan yang buruk adalah jalan Pekiringan 2 yang merupakan ruas jalan yang bersinggungan langsung dengan Pasar Balong memiliki *VC Ratio* 0,61, Kecepatan 22,80 km/jam, Kepadatan 58,07 smp/jam dan Proporsi kendaraan berat 0,027% dengan tingkat pelayanan E berdasarkan PM 96 Tahun 2015.

2. Parkir pada kawasan Pasar Balong merupakan parkir *On Street* karena tidak adanya lahan yang dapat digunakan untuk parkir off street. Terdapat 3 lokasi yang menjadi parkir *On Street* yaitu Jalan Pekiringan 2, Jalan Pekalipan, dan Jalan Petrataan, untuk sudut parkir kendaraan mobil pada ruas jalan Pekiringan 2 dan Jalan Pekalipan yaitu 90^0 sedangkan untuk ruas jalan Petrataan parkir mobil dengan sudut 0^0 . Untuk sudut parkir kendaraan sepeda motor semua lokasi yaitu 90^0 . Pada lokasi parkir *On Street* kendaraan mobil dengan sudut 90^0 membuat para pengendara sulit untuk melakukan keluar masuk parkir dan ketika kendaraan keluar dari daerah parkir membuat hambatan terhadap lalu lintas.
Fasilitas pejalan kaki pada Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon berupa trotoar sudah ada dan untuk lebar sudah mencukupi kebutuhan minimal lebar yang dibutuhkan. Tetapi dalam pemanfaatan trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki terganggu dengan adanya pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan perjalanan. Sedangkan untuk fasilitas pejalan kaki menyebrang belum tersedia pada kawasan Pasar Balong.
3. Usulan penanganan yang diberikan untuk peningkatan kinerja lalu lintas pada Kawasan Pasar Balong dengan melakukan penataan parkir dan perubahan sudut parkir pada parkir badan jalan (*On Street*) yaitu pada jalan Pekiringan 2 (kiri dan kanan) dan jalan Pekalipan pada kawasan Pasar Balong, kemudian melakukan pengoptimalan terhadap fasilitas pejalan kaki yang ada dan melakukan penertiban pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan badan jalan serta pembatasan jam larangan melintasi pada ruas jalan Gudang, jalan Pekalipan, dan jalan Pekiringan 2 bagi kendaraan truk dan kendaraan berat lainnya serta pembatasan jam operasional bongkar muat barang Kawasan Pasar.
4. Kinerja Lalu lintas eksisting Kawasan Pasar Balong Kota Cirebon salah satu jalan yang memiliki tingkat Pelayanan yang buruk adalah jalan Pekiringan 2 yang merupakan ruas jalan yang bersinggungan langsung dengan Pasar Balong memiliki *VC Ratio* 0,61, Kecepatan 22,80 km/jam, Kepadatan 58,07 smp/jam dan Proporsi kendaraan berat 0,027% dengan tingkat pelayanan E berdasarkan PM 96 Tahun 2015. Setelah dilakukan Penanganan *V/C Ratio* menjadi 0,43, Kecepatan 30,52 km/jam, Kepadatan 37,41, dan Proporsi kendaraan 0% karena adanya pembatasan kendaraan berat melintasi jalan Pekiringan 2.

SARAN

Saran dalam mengatasi permasalahan yang ada di Kawasan Pasar Balong dilakukan dengan cara :

1. Penataan parkir *On Street* pada Ruas Jalan Pekiringan 2 dan Pekalipan dengan melakukan perubahan sudut parkir untuk kendaraan mobil dari 90^0 menjadi 60^0 serta penambahan rambu dan marka jalan.
2. Pelarangan kepada Pedagang Kaki Lima (PKL) berjualan di bahu jalan, badan jalan, dan trotoar di Kawasan Pasar Balong supaya trotoar yang tersedia dapat

berfungsi sebagaimana mestinya dan pejalan kaki dapat merasa aman dan nyaman dalam berjalan.

3. Melakukan pembatasan jam operasi kendaraan yang melakukan bongkar muat barang dan pembatasan jam melintasi ruas Jalan Gudang, jalan Pekalipan, dan Pekiringan 2 bagi kendaraan truk dan kendaraan berat lainnya pukul 06.00-08.00 dengan menggunakan rambu.

DAFTAR PUSTAKA

Binamarga, Direktorat. 1997. "Highway Capacity Manual Project (HCM)." *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1 (I)*: 564.

DIRJEN HUBDAT, 1996."Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir".

INDONESIA, SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK. 2004. "Undang Undang No 38 Tahun 2004 Tentang Jalan," no. 1: 1-42.
http://www.dpr.go.id/dokblog/dokumen/F_20150616_4760.PDF.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat,"Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 02 tahun 2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki".

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015a. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas." *Jakarta*.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015b. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan."

Khisty, C Jotin, and B. Kent Lall. 2005. *Transportation Engineering an Introduction 3rd Edition Terj. Fidel Miro*.

Lalu, Manajemen, and Teori Aplikasi. 2018. *I*.

"Pdf-Ahmad-Munawar-Manajemen-Lalulintas-Perkotaan_compress.Pdf." n.d.

Pemerintah Indonesia. 2009. "UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Undang-Undang RI No.22 Tahun 2009*. ???

Peraturan Pemerintah. 2013. "PP Nomor 79 Tahun 2013 Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," 8.