

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Kondisi Transportasi Kota Malang

Kota Malang merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Timur yang memiliki sejumlah tempat wisata, pusat perdagangan, dan institut perguruan tinggi populer di Indonesia, sehingga Kota Malang juga dikenal sebagai Kota Pendidikan. Pada tahun 2023, tercatat sebanyak 160.367 mahasiswa aktif yang berada pada kawasan pendidikan Kota Malang, antara lain : Universitas Brawijaya, Politeknik Negeri Malang, Universitas Negeri Malang, dan Universitas Islam Negeri Malang (PPDIKTI, 2023). Selain itu, Kota Malang merupakan kota wisata yang memiliki sejumlah tempat historis dan wisata alam. Kota Malang juga merupakan Kota Seni yang memiliki banyak kesenian mulai dari seni tari, seni topeng, hingga pertunjukan.

Kota Malang memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan Kota Batu dan Kabupaten Malang. Potensi pariwisata yang dimiliki oleh Kota Batu dan Kabupaten Malang telah menjadikan Kota Malang sebagai Kota Transit. Letak Kota Malang yang berada di tengah Kabupaten Malang dan sebagai lintas menuju Kota Batu menjadikan Kota Malang memiliki tingkat aktifitas yang tinggi. Hal tersebut meningkatkan pertumbuhan perekonomian di Kota Malang di berbagai sektor, antara lain : industri, perdagangan, jasa, dan pariwisata. Jaringan transportasi darat, baik jalan maupun kereta api serta jaringan transportasi udara merupakan simpul transportasi yang mendukung berbagai sektor tersebut. Semakin pesatnya pertumbuhan Kota Malang, maka berkembang juga kawasan – kawasan yang ada di Kota Malang, salah satunya adalah Kawasan Pendidikan.

2.1.1 Jaringan Jalan

Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang berpengaruh terhadap perkembangan perekonomian di suatu wilayah. Dalam ilmu transportasi, terdapat pernyataan *ship follow the trade and trade*

follow the ship dimana sistem transportasi akan mengikuti pertumbuhan pada aspek perdagangan dan aspek perdagangan pun akan mengikuti perkembangan transportasi. Perkembangan suatu kawasan sangat bergantung pada perkembangan sistem transportasi dan sebaliknya. Apabila pertumbuhan ekonomi semakin pesat, maka kawasan tersebut harus ditunjang oleh sistem transportasi yang baik pula.

Kota Malang merupakan suatu kota yang dilewati jalur jalan utama dari dan menuju Kabupaten Malang maupun Kota Batu. Kota Malang memiliki 16,63 km jalan negara, 13,32 km jalan provinsi, dan 1.221,29 km jalan kota dan jenis permukaan jalan seluruhnya menggunakan aspal. Sedangkan kondisi jalan di Kota Malang memiliki umumnya memiliki kondisi baik yaitu sepanjang 1.089,43 km, kondisi jalan sedang sepanjang 118,23 km, kondisi jalan rusak ringan sepanjang 3,94 km, dan kondisi jalan rusak besar sepanjang 9,69 km.

2.1.2 Moda Angkutan Kota

Kota Malang memiliki 17 trayek angkutan yang masih berjalan hingga tahun 2023. Trayek angkutan terbanyak berasal dari arah dan menuju Arjosari. Hal ini dikarenakan Arjosari memiliki terminal yang paling besar dengan tipe A yaitu Terminal Arjosari sebagai simpul pergerakan transportasi. Sedangkan armada angkutan kota yang paling banyak yaitu trayek Arjosari – Mergosono – Hamid Rusdi.

Trayek angkutan kota yang melayani kebutuhan pergerakan internal Kota Malang, antara lain pada tabel II.1.

Tabel II.1 Trayek Angkutan di Kota Malang

No	Trayek	Singkatan Trayek	Kode Trayek	Jumlah Armada (unit)
1	Arjosari - Borobudur - Bunulrejo	ABB	23.05.01	40
2	Arjosari - Borobudur - Hamid Rusdi	ABH	23.19.02	86
3	Arjosari - Dinoyo - Landungsari	ADL	23.10.03	97

No	Trayek	Singkatan Trayek	Kode Trayek	Jumlah Armada (unit)
4	Arjosari - Hamid Rusdi	AH	23.19.04	104
5	Arjosari - Janti - Hamid Rusdi	AJH	23.19.05	69
6	Arjosari - Landungsari	AL	23.10.06	94
7	Arjosari - Mergosono - Hamid Rusdi	AMH	23.19.07	149
8	Arjosari - Tidar	AT	23.09.08	53
9	Hamid Rusdi - Arjosari	HA	18.23.09	122
10	Hamid Rusdi - Landungsari	HL	18.10.10	101
11	Hamid Rusdi - Mulyorejo	HM	18.21.11	53
12	Hamid Rusdi - Mergan - Landungsari	HML	18.10.12	38
13	Landungsari - Dinoyo - Hamid Rusdi	LDH	10.19.13	140
14	Landungsari - Hamid Rusdi	LH	10.18.14	73
15	Madyopuro - Karangbesuki	MK	15.10.15	71
16	Mulyorejo - Madyopuro	MM	21.15.16	68
17	Madyopuro - Tlogowaru	MT	21.18.17	53

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2023

2.1.3 Terminal di Kota Malang

Kota Malang memiliki 5 terminal yang menjadi simpul transportasi pergerakan baik pergerakan internal maupun eksternal Kota Malang. Kota Malang memiliki 1 terminal tipe A, 2 terminal tipe B, dan 2 terminal tipe C dengan rincian pada tabel II.2.

Tabel II.2 Terminal di Kota Malang

No	Nama Terminal	Tipe	Luas	Lokasi	Angkutan Kota Yang Dilayani
1	ARJOSARI	A	6,2 Ha	Jl. Terusan Raden Intan No.1, Kec. Blimbing	ABB, ABH, AJH, AH, AT, ADL, AMH, HA, AL
2	HAMID RUSDI	B	2,43 Ha	Jl. Mayjen Sungkono No.11, Kec. Kedungkandang	ABH, AH, AMH, HA, HL, HM, HML, LDH,
3	LANDUNGSARI	B	3,05 Ha	Jl. Tlogomas, Kel. Tlogomas, Kec. Lowokwaru	ADL, AL, HL, HML, LDH, LH

No	Nama Terminal	Tipe	Luas	Lokasi	Angkutan Kota Yang Dilayani
4	MADYOPURO	C	2,55 Ha	Jl. Danau Jonge, Kel. Madyopuro, Kec. Kedungkandang	MM, MT
5	MULYOREJO	C	2,45 Ha	Jl. Mulyorejo, Kel. Mulyorejo, Kec. Sukun	MK, MM

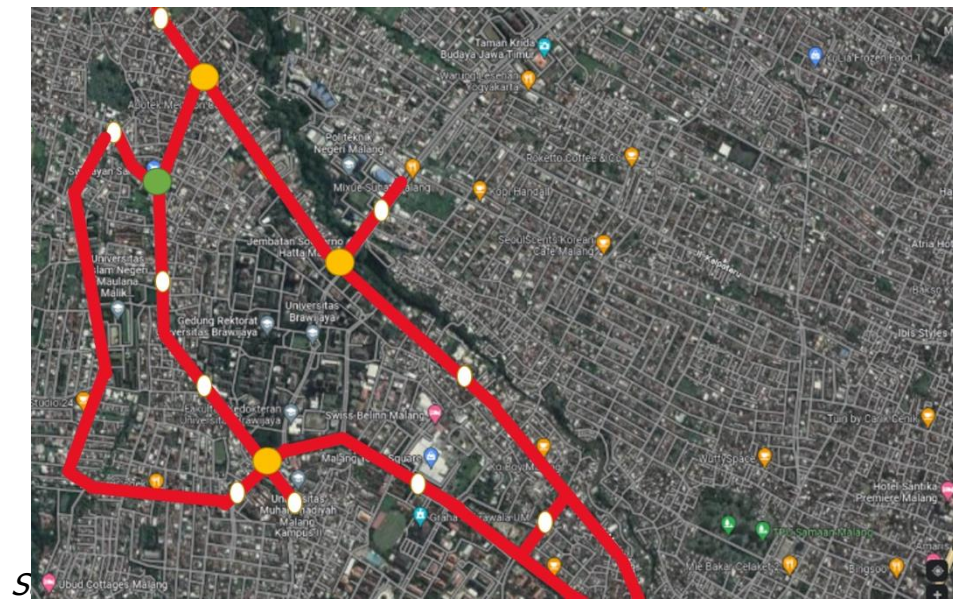
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang, 2023

2.2. Kondisi Wilayah Studi

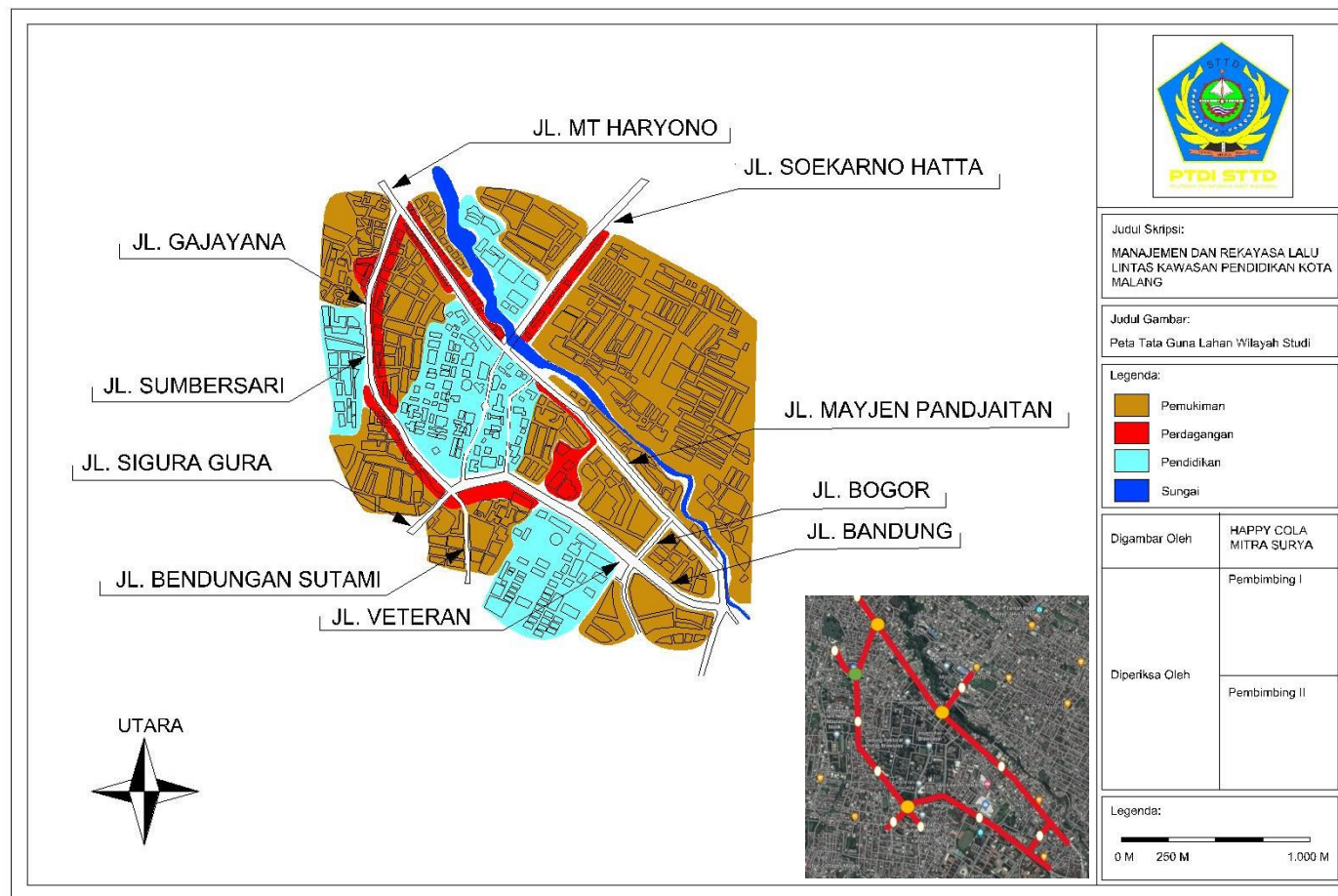
Lokasi wilayah studi yang dilakukan pada penelitian ini adalah Kawasan Pendidikan Kota Malang yang berada di Kecamatan Lowokwaru. Dari data PDDIKTI 2023 terdapat 160.367 mahasiswa yang aktif di universitas pada kawasan tersebut. Dengan jumlah mahasiswa yang tinggi, kawasan ini merupakan salah satu kawasan dengan tarikan dan bangkitan perjalanan yang tinggi. Selain itu, terdapat beberapa ruas jalan di kawasan tersebut digunakan sebagai jalan lintas sehingga mempengaruhi kinerja lalu lintas di Kawasan Pendidikan Kota Malang.

Pada Kawasan Pendidikan Kota Malang terdapat jaringan jalan dengan beberapa ruas jalan yang memiliki kinerja buruk, yaitu pada ruas Jalan Gajayana, Jalan Sumbersari, dan Jalan M.T Haryono. Dari ruas jalan tersebut, terdapat 2 ruas jalan berkesinambungan yang memiliki kepadatan tertinggi yaitu Jalan Gajayana dan Jalan Sumbersari dengan panjang jalan 1.657 meter dan menjadi salah satu jalan penghubung dari Kota Batu menuju Kota Malang maupun sebaliknya. Selain itu, di Jalan Sumbersari terdapat Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dan kawasan pertokoan disepanjang jalan tersebut yang memiliki tarikan perjalanan tinggi. Dengan kondisi tata guna lahan tersebut, kawasan ini memiliki banyak aktifitas yang padat setiap harinya, ditambah dengan kondisi pandemi Covid 19 yang berakhir, sehingga perkuliahan telah dilaksanakan tatap muka dan kondisi perekonomian serta pariwisata mulai kembali stabil. Peningkatan tujuan perjalanan terjadi di hari Senin dan Sabtu, dimana pada hari Senin merupakan hari awal untuk melakukan aktifitas

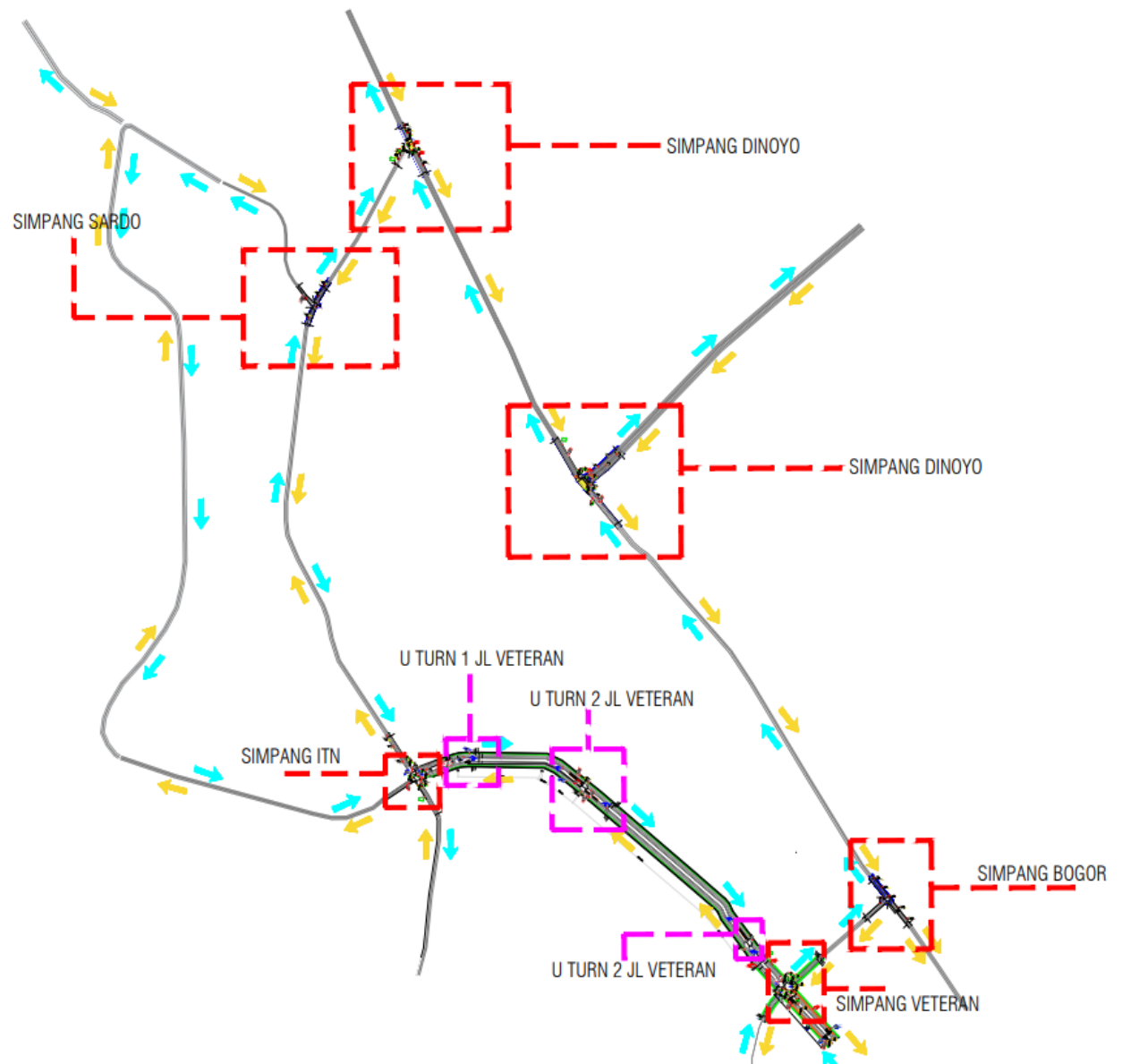
Ruang lingkup wilayah studi penelitian pada Kawasan Pendidikan Kota Malang dapat dilihat pada Gambar II.1.



Pada ruang lingkup studi, terdapat berbagai macam fungsi tata guna lahan yang kompleks. Selanjutnya peta tata guna lahan secara detail di sekitar kawasan pendidikan Kota Malang dapat dilihat pada gambar II.2.



Gambar II.2 Peta Tata Guna Lahan



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II.3 Peta Jaringan Jalan Wilayah Studi

Batasan ruas jalan yang dikaji pada wilayah studi sebanyak 12 ruas jalan dengan fungsi dan tata guna lahan yang berbeda-beda. Ruas jalan yang dikaji dapat dilihat pada tabel II.3.

Tabel II.3 Lingkup Ruas Jalan pada Wilayah Studi

No	Ruas Jalan	Panjang (meter)	Fungsi Jalan	Tata Guna Lahan
1.	Jalan Soekarno Hatta	540	Kolektor	Universitas, pertokoan
2.	Jalan M.T. Haryono	905	Kolektor	Universitas, pertokoan
3.	Jalan Mayjend Panjaitan	1.200	Arteri sekunder	Pertokoan
4.	Jalan Gajayana	920	Kolektor	Pertokoan, permukiman
5.	Jalan Sumbersari	715	Kolektor	Universitas, pertokoan, permukiman
6.	Jalan Simpang Gajayana	120	Kolektor	Permukiman, pertokoan
7.	Jalan Veteran	1.133	Kolektor	Pertokoan
8.	Jalan Bandung	272	Kolektor	Sekolah, pertokoan
9.	Jalan Bogor	281	Kolektor	Permukiman
10.	Jalan Sigura – Gura	193	Kolektor	Univeritas, pertokoan
11.	Jalan Bendungan Sutami	187	Kolektor	Pertokoan
12.	Jalan Sunan Kalijaga	751	Kolektor	Pertokoan, permukiman, dan universitas

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Sedangkan simpang wilayah studi terdiri dari 3 simpang bersinyal (APILL) dan 1 simpang tanpa pengendalian yang dapat dilihat pada tabel II.4.

Tabel II.4 Lingkup Ruas Jalan pada Wilayah Studi

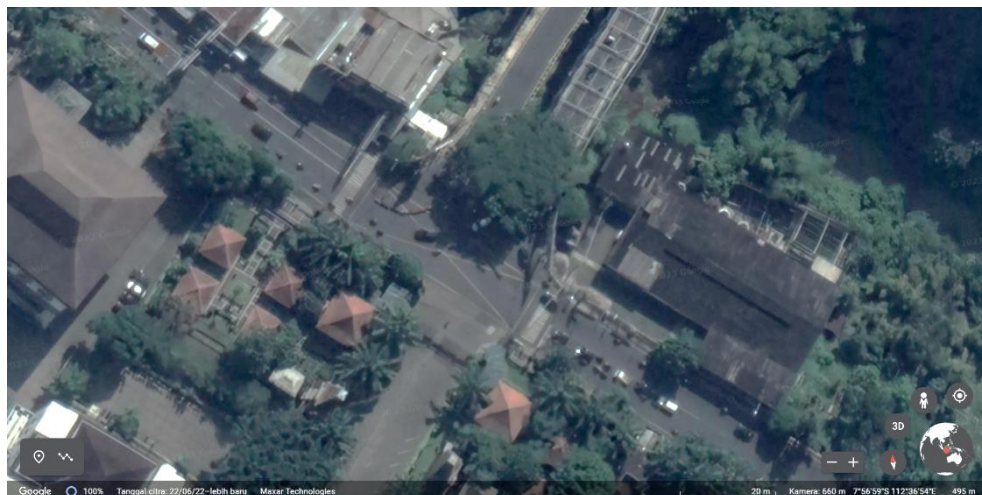
No	Nama Simpang	Tipe Pengendalian
1.	Simpang 3 Soekarno Hatta	APILL
2.	Simpang 3 Dinoyo	APILL
3.	Simpang 4 ITN	APILL
4.	Simpang 3 Sardo	<i>Uncontrol</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2023

2.2.1 Simpang 3 Soekarno Hatta

Simpang 3 Soekarno Hatta merupakan salah satu simpang yang terdapat di Kawasan Pendidikan Kota Malang dimana simpang tersebut banyak dikenal masyarakat karena menghubungkan Jalan Soekarno Hatta dengan Jalan M.T Haryono dan Jalan Mayjen Panjaitan. Simpang ini juga menjadi akses menuju wilayah dengan tarikan perjalanan yang tinggi yaitu Universitas Brawijaya, Politeknik Negeri Malang, Rumah Sakit UB, dan Taman Krida Budaya. Simpang 3 Soekarno Hatta memiliki 3 pendekat simpang dengan tipe pengendalian 2 fase APILL. Hambatan samping di simpang tinggi. Visualisasi simpang 3 Soekarno Hatta dapat dilihat pada gambar II.4

Sumber: Google Earth, 2023



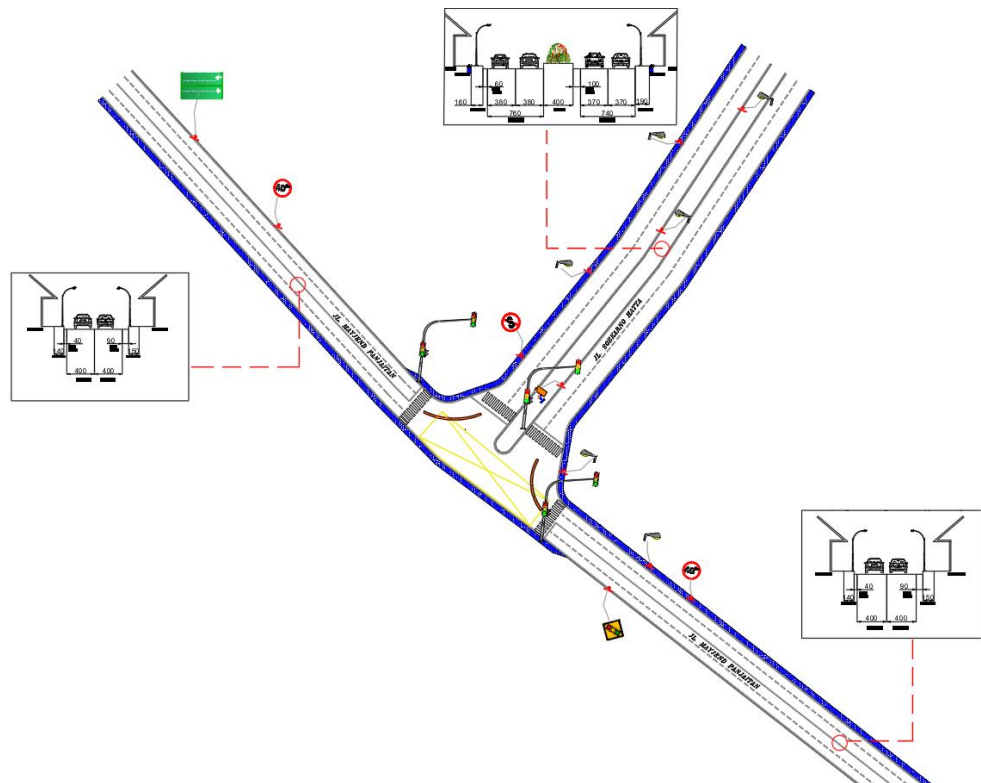
Gambar II.4 Visualisasi Simpang 3 Soekarno Hatta

Selain itu, simpang ini memiliki geometrik simpang yang unik dimana salah satu ruas jalan pada simpang tersebut yaitu Jalan Soekarno Hatta berbentuk jembatan layang dapat dilihat pada gambar II.5.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.5 Kaki Simping Soekarno Hatta pada Jalan Soekarno Hatta



Gambar II.6 Geometrik Desain Simping 3 Soekarno Hatta

2.2.2 Jalan Soekarno Hatta

Jalan Soekarno Hatta merupakan ruas jalan kolektor yang memiliki aktifitas tata guna lahan yang tinggi, seperti tempat pendidikan (Politeknik Negeri Malang), fasilitas kesehatan (Rumah Sakit UB), pertokoan, permukiman (apartemen), dan pagelaran seni (Taman Krida Budaya). Jalan ini merupakan salah satu ruas jalan yang ramai dan padat karena adanya aktifitas tata guna lahan yang tinggi. Peningkatan volume lalu lintas biasanya terjadi pada sore hari dikarenakan jam pulang kerja maupun waktu perkuliahan telah selesai. Selain itu, pada malam hari jalan tersebut ramai karena dibukanya wisata kuliner *streetfood* di area Taman Krida Budaya dan banyaknya masyarakat maupun mahasiswa yang berwisata kuliner di sepanjang ruas jalan tersebut. Tim PKL Kota Malang Tahun 2021 menyatakan bahwa *level of service* ruas Jalan Sukarno Hatta adalah C yang menandakan bahwa arus pada jalan tersebut masih stabil, namun kecepatan pengendara dibatasi. Visualisasi Jalan Soekarno Hatta dapat dilihat pada Gambar II.7 dan Gambar II.8.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.7 Visualisasi Jalan Soekarno Hatta



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.8 Kondisi Lalu Lintas Jalan Soekarno Hatta

2.2.3 Jalan M.T. Haryono

Jalan M.T. Haryono merupakan jalan kolektor yang memiliki tata guna lahan berupa tempat pendidikan (Universitas Brawijaya) dan pertokoan. Selain itu, Jalan M.T. Haryono juga digunakan sebagai akses keluar masuk pintu barat Universitas Brawijaya yang dapat digunakan oleh mobil, motor, dan pejalan kaki sehingga mengakibatkan perjalanan di ruas jalan ini menjadi tersendat karena adanya perlambatan kendaraan dan banyak kendaraan dari arah berlawanan yang akan berbelok menuju pintu masuk keluar sehingga terjadi antrian. Jalan M.T Haryono memiliki tipe jalan 4 lajur 2 jalur tanpa median (4/2 UD) dengan perkerasan aspal. Visualisasi Jalan M.T. Haryono dapat dilihat pada gambar II.9.

Selain itu, di sekitar ruas Jalan M.T. Haryono pada jam sibuk memiliki kepadatan yang tinggi sehingga mengalami kemacetan. Selain karena banyak mahasiswa masuk maupun keluar kampus pada akses gerbang barat Universitas Brawijaya, terdapat beberapa pertokoan didominasi oleh tempat kuliner yang ramai pengunjung. Dari hal tersebut, Jalan M.T. Haryono memiliki hambatan samping yang sangat tinggi. Visualisasi tersebut dapat dilihat pada gambar II.10 dan II.11.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.9 Visualisasi Jalan M.T. Haryono



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.10 Kemacetan di Jalan M.T. Haryono

Selain permasalahan kemacetan, permasalahan lain adalah pertokoan yang berada di ruas jalan tersebut sebagian besar tidak memiliki lahan parkir yang memadai sehingga banyak pengunjung yang melakukan parkir *on street* melampaui badan jalan dan mengganggu kelancaran lalu lintas serta ruang gerak pejalan kaki menjadi terbatas.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.11 Kondisi Tata Guna Lahan Pertokoan dan Permasalahan Parkir *On Street* di sekitar Ruas Jalan M.T. Haryono

2.2.4 Jalan Mayjend Panjaitan

Jalan Mayjend Panjaitan merupakan jalan arteri sekunder yang memiliki tata guna lahan berupa tempat pendidikan (Universitas Brawijaya) dan pertokoan. Selain itu, terdapat area pemakaman yang luas dimana pada waktu – waktu tertentu seperti bulan Ramadhan dan hari raya Idul Fitri banyak masyarakat yang berziarah dan parkir di pinggir jalan karena tidak ada lahan parkir yang tersedia sehingga menimbulkan kemacetan. Jalan Mayjend Panjaitan memiliki tipe jalan 4 lajur 2 jalur tanpa median (4/2 UD) dengan perkerasan aspal. Visualisasi jalan Mayjend Panjaitan dapat dilihat pada Gambar II.12.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.12 Visualisasi Jalan Mayjend Panjaitan

Pada jam sibuk sore hari, ruas Jalan Mayjend Panjaitan cukup padat yang didominasi oleh kendaraan mobil dan sepeda motor. Visualisasi kepadatan ruas Jalan Mayjend Panjaitan dapat dilihat pada gambar II.13.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.13 Kepadatan di ruas Jalan Mayjend Panjaitan

2.2.5 Simpang 3 Dinoyo

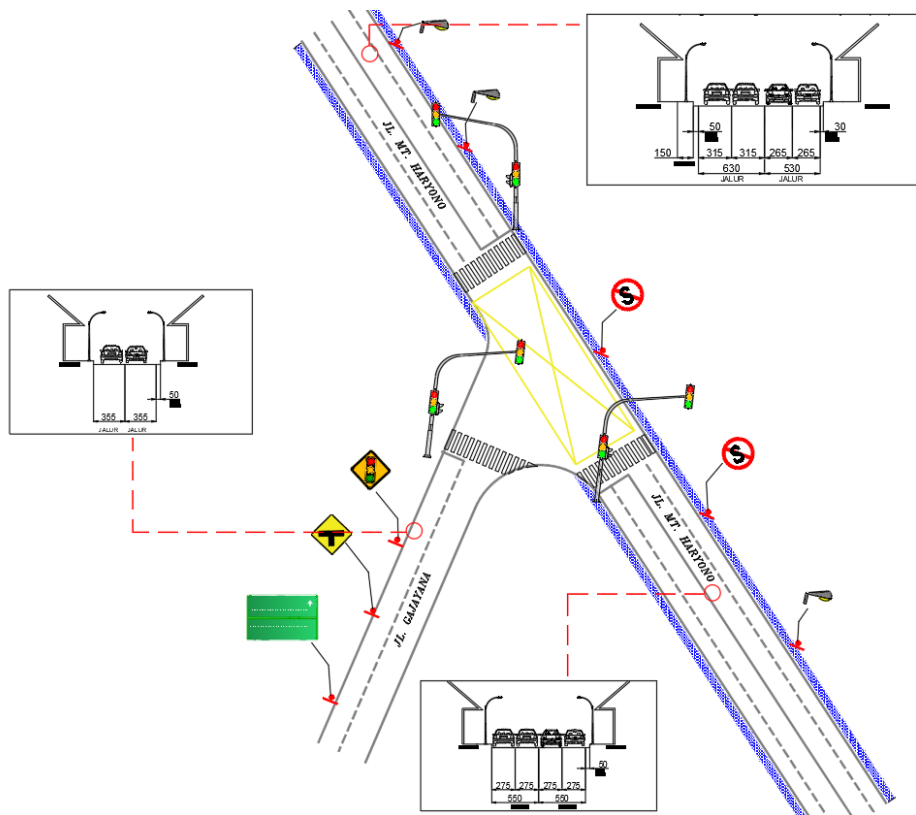
Simpang 3 Dinoyo merupakan salah satu simpang yang menghubungkan Kota Batu dengan Kota Malang. Simpang 3 Dinoyo memiliki tipe pengendalian APILL dengan 2 fase. Di sekitar simpang terdapat tata guna lahan berupa pertokoan yang padat, namun beberapa pertokoan tidak memiliki lahan untuk parkir sehingga memiliki hambatan samping yang tinggi. Selain itu, terdapat aktifitas pejalan kaki dan angkutan umum yang berhenti di dekat simpang. Visualisasi simpang 3 Dinoyo pada Gambar II.14.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.14 Visualisasi Simpang 3 Dinoyo

Selain itu, desain geometrik simpang 3 Dinoyo memiliki bentuk simpang yang tidak tegak lurus pada kaki simpang selatan yang dapat digambarkan pada Gambar II.15.



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II.15 Desain Geometrik pada Simpang 3 Dinoyo

2.2.6 Jalan Gajayana

Jalan Gajayana merupakan jalan kolektor dengan tata guna lahan berupa pertokoan yang padat, rumah makan, bengkel, klinik, dan akses menuju permukiman. Tata guna lahan di sekitar ruas jalan ini sangat kompleks. Selain itu, terdapat banyak pertokoan yang tidak memiliki lahan parkir dan ruang gerak pejalan kaki digunakan untuk parkir sehingga pejalan kaki tidak mendapatkan akses pejalan kaki yang baik dan banyak pejalan kaki yang berjalan di pinggir badan jalan. Hal ini dapat meningkatkan hambatan samping serta dari segi keselamatan, pejalan kaki yang berjalan di pinggir badan jalan berpotensi tertabrak kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan. Fasilitas pejalan kaki pun tidak menerus sehingga terdapat beberapa segmen jalan yang tidak memiliki fasilitas pejalan kaki. Selain itu, terdapat beberapa angkutan umum dan ojek *online* yang menurunkan penumpang di tepi jalan mengakibatkan perjalanan menjadi tersendat.

Dengan banyaknya tata guna lahan berupa pertokoan, banyak toko yang melakukan bongkar muat barang pada jam sibuk dan mengganggu ruang gerak pejalan kaki sehingga akses bongkar muat mengakibatkan penurunan kinerja jalan. Visualisasi permasalahan Jalan Gajayana pada Gambar II.16, II.17, dan II.18.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.16 Kendaraan Berat yang Melewati Jalan Gajayana



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.17 Permasalahan Parkir di Jalan Gajayana



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.18 Kemacetan pada Ruas Jalan Gajayana

2.2.7 Jalan Sumbersari

Jalan Sumbersari merupakan jalan yang terhubung langsung dengan Jalan Gajayana. Sama halnya dengan Jalan Gajayana, Jalan Sumbersari memiliki tipe jalan 2 lajur 2 jalur tanpa median (2/2 UD) dan memiliki tata guna lahan yang padat, yaitu tempat pendidikan (UIN Maulana Malik Ibrahim Malang), pertokoan, dan tempat kuliner. Jalan Sumbersari merupakan salah satu akses utama untuk keluar masuk menuju UIN Malik Ibrahim Malang yang dapat dilewati oleh mobil, motor, dan pejalan kaki. Sepanjang ruas jalan Sumbersari, banyak pengendara yang melakukan parkir di di ruang pejalan kaki dan badan jalan karena tidak tersedianya lahan parkir. Selain itu, pejalan kaki di wilayah tersebut tidak memiliki ruang gerak pejalan kaki secara optimal karena adanya parkir di trotoar sehingga hal ini membahayakan pejalan kaki yang melintas di ruas jalan tersebut sehingga aksesibilitas pejalan kaki rendah. Di sisi lain, hal ini dapat menurunkan kinerja jalan yang mengakibatkan terjadinya kemacetan. Berikut visualisasi Jalan Sumbersari dapat dilihat pada gambar II.19.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.19 Visualisasi Jalan Sumbersari

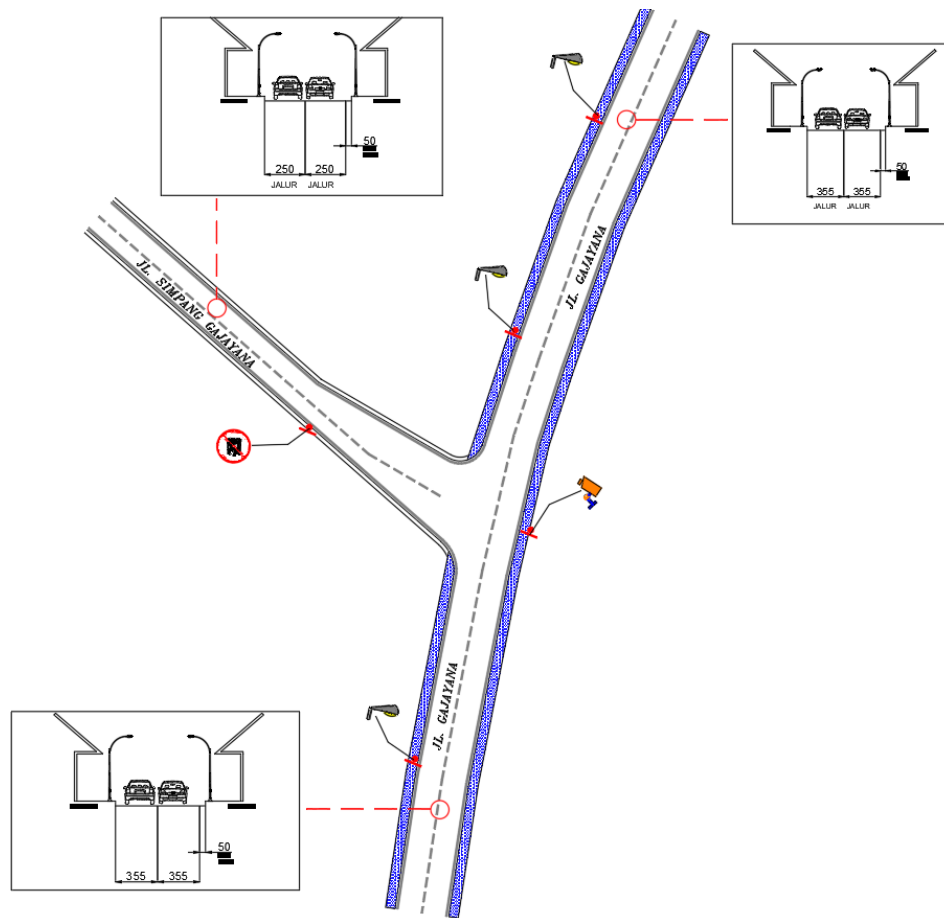
2.2.8 Simpang 3 Sardo

Simpang 3 Sardo merupakan simpang yang menghubungkan Jalan Gajayana segmen 1, Jalan Gajayana segmen 2, dan Jalan Simpang Gajayana dengan tipe pengendalian *uncontrol*. Tata guna lahan di sekitar simpang ini adalah swalayan, pertokoan, dan permukiman (kos). Visualisasi simpang 3 Sardo dapat dilihat pada Gambar II.20.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.20 Visualisasi Simpang 3 Sardo



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.21 Desain Geometrik Simpang 3 Sardo

2.2.9 Jalan Bogor

Jalan Bogor merupakan jalan yang menghubungkan jalan Mayjend Panjaitan dengan Jalan Veteran dengan panjang 275,56 meter dan tipe 2 lajur 2 jalur tanpa median (2/2 UD). Tata guna lahan di Jalan Bogor antara lain : taman makam pahlawan, rumah makan, pertokoan, dan perkantoran. Pada ruas jalan tersebut terdapat beberapa kendaraan yang parkir *on street* di bahu jalan. Visualisasi ruas Jalan Bogor dapat dilihat pada Gambar II.22.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.22 Visualisasi Ruas Jalan Bogor

2.2.10 Jalan Veteran

Jalan Veteran merupakan salah satu jalan kolektor yang ada di kota Malang dengan tipe jalan 4 lajur 2 jalur dengan median (4/2 D). Jalan Veteran memiliki tata guna lahan berupa tempat pendidikan (Universitas Brawijaya, Universitas Negeri Malang, SMKN 2 Malang, dan SMAN 8 Malang) serta pusat perbelanjaan (Malang Town Square). Selain itu, pada ruas Jalan Veteran di beberapa segmen terdapat jalur pejalan kaki namun digunakan sebagai parkir oleh kendaraan. Pada ruas Jalan Veteran juga terdapat jalur sepeda namun tidak berfungsi dengan optimal. Dari keseluruhan ruas jalan pada lingkup studi, Jalan Veteran merupakan jalan yang memiliki kapasitas paling besar dibanding ruas jalan lainnya. Median pada ruas jalan ini digunakan sebagai ruang terbuka hijau karena banyaknya pohon dan tumbuhan lainnya serta fasilitas pejalan kaki yang nyaman ditambah dengan kursi pedestrian. Berikut visualisasi Jalan Veteran dapat dilihat pada gambar II.23.

2.2.11 Jalan Bandung

Jalan Bandung merupakan ruas jalan yang memiliki 4 lajur 2 jalur dengan median (4/2 D). Ruas jalan ini memiliki tata guna lahan berupa sekolah dan pertokoan. Visualisasi dapat dilihat pada Gambar II.25.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.25 Visualisasi Jalan Bandung

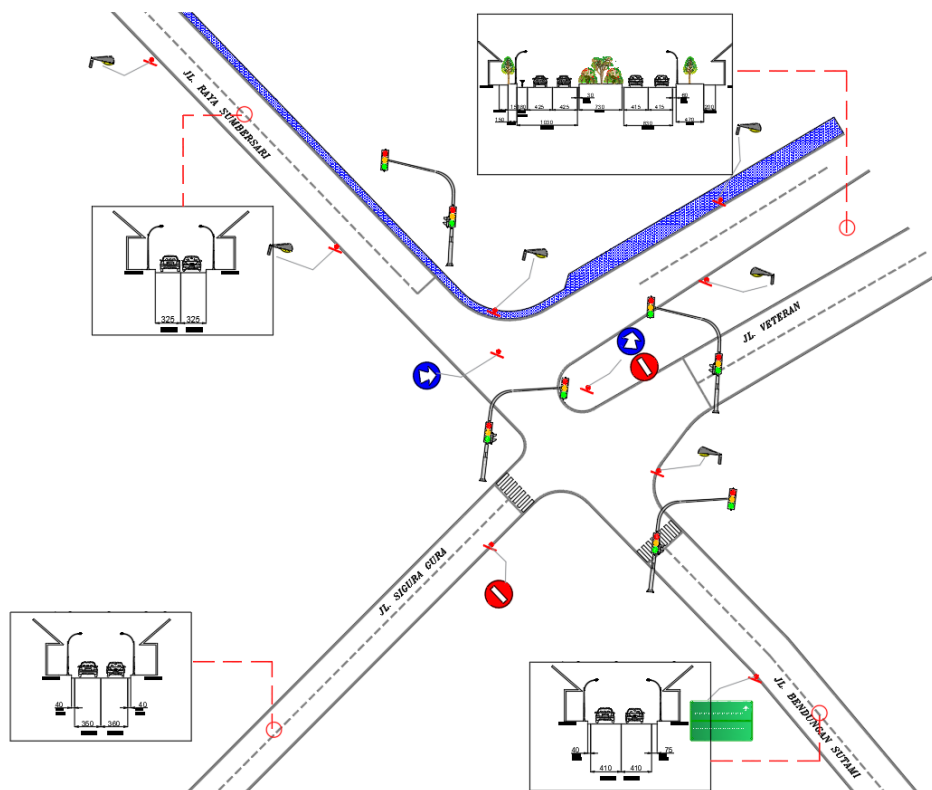
2.2.12 Simpang 4 ITN

Simpang 4 ITN merupakan simpang dengan tipe pengendalian APILL 2 fase. Pada simpang ini, kendaraan yang keluar dari kaki simpang dari arah Jalan Sumbersari hanya dapat berbelok kiri sehingga lampu dibuat *flash* dan kendaraan dari arah Jalan Sumbersari diteruskan menuju Jalan Veteran. Pada sore hari, simpang tersebut cukup padat dan memiliki tundaan antrian yang panjang. Visualisasi Simpang 4 ITN dapat dilihat pada Gambar II.26 dan II.27.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.26 Visualisasi Simpang 4 ITN



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.27 Desain Geometrik Simpang 4 ITN

2.2.12 Jalan Sigura – Gura

Jalan Sigura – Gura merupakan jalan kolektor dengan 2 lajur 2 jalur tanpa median (2/2 UD) dan tipe perkerasan aspal. Tata guna lahan di sekitar ruas Jalan Sigura – Gura berupa universitas dan pertokoan. Pada ruas jalan ini banyak sekali pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar sebagai tempat berdagang, sedangkan *customer* melakukan transaksi diatas motor serta berhenti sejenak di pinggir badan jalan, bahkan terdapat beberapa *customer* yang parkir di pinggir badan jalan tersebut. Permasalahan lain adalah terdapat pejalan kaki yang tidak dapat menggunakan fasilitas pejalan kaki sesuai haknya, sehingga pejalan kaki berjalan di pinggir badan jalan. Visualisasi Jalan Sigura – Gura dapat dilihat pada Gambar II.28 dan II.29.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.28 Visualisasi Jalan Sigura – Gura



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.29 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki yang Digunakan Pedagang Kaki Lima di Ruas Jalan Sigura - Gura

2.2.13 Jalan Bendungan Sutami

Jalan Bendungan Sutami merupakan jalan kolektor dengan 2 lajur 2 jalur tanpa median (2/2 UD). Pada ruas Jalan Bendungan Sutami terdapat beberapa pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan menghiraukan keselamatan di jalan raya, seperti tidak menggunakan helm saat mengendarai motor dan menyiap pada lajur kanan diluar garis marka membujur utuh. Visualisasi perilaku pengendara motor pada ruas Jalan Bendungan Sutami dapat dilihat pada gambar II.30.



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.30 Perilaku Pengendara Motor di Jalan Bendungan Sutami



Sumber: Hasil Survei, 2023

Gambar II.31 Kepadatan pada Ruas Jalan Bendungan Sutami

2.2.14 Jalan Simpang Gajayana

Jalan Simpang Gajayana merupakan jalan kolektor dengan 2 lajur 2 jalur tanpa median (2/2 UD) dan memiliki tata guna lahan yang cukup ramai berupa permukiman dan pertokoan. Visualisasi jalan tersebut dapat dilihat pada Gambar II.32.



Sumber : Hasil Survei, 2023

Gambar II.32 Visualisasi Jalan Simpang Gajayana