

BAB II

GAMBARAN UMUM

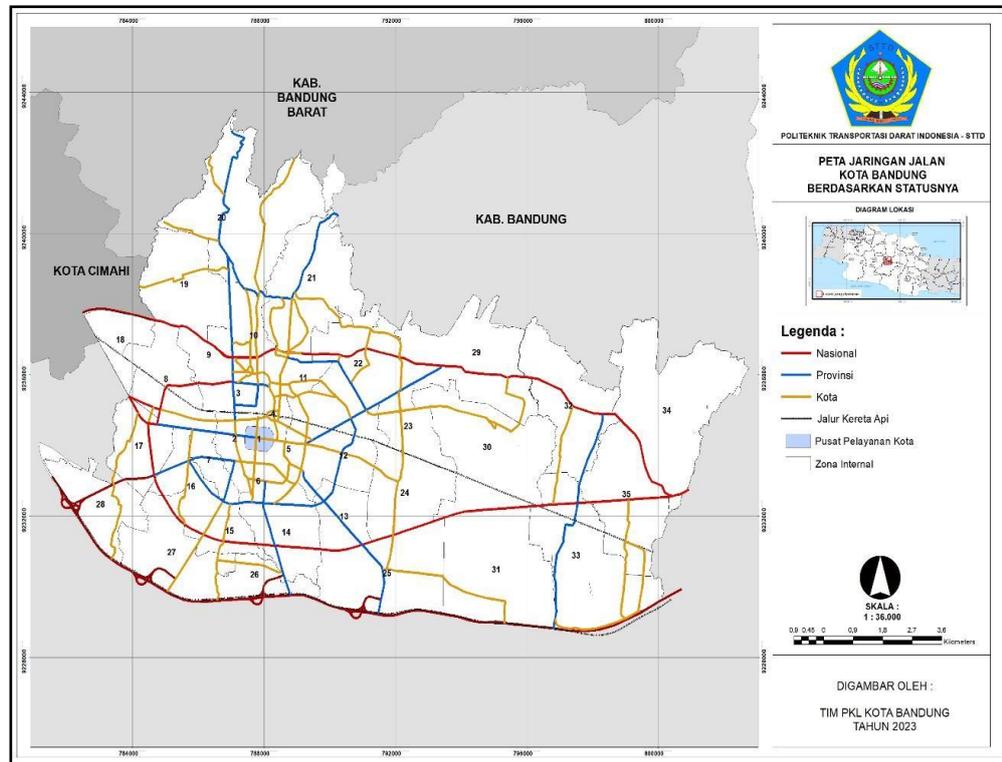
2.1 Kondisi Transportasi

Transportasi merupakan hal yang sangat penting dan strategis dalam proses pembangunan dan merupakan penunjang pertumbuhan perekonomian, serta transportasi juga menjadi aspek penting yang mempengaruhi semua aspek kehidupan, dengan demikian diperlukan suatu sistem yang dapat memadukan transportasi dengan tingkat kebutuhan serta tingkat pelayanan yang tertib, teratur, tepat waktu, bersih dan nyaman dan didukung dengan biaya yang terjangkau bagi setiap kalangan.

Kota Bandung memiliki banyak pusat kegiatan masyarakat, sehingga dapat dikatakan bahwa *central business district* (CBD) di Kota Bandung terdapat dibanyak titik hampir memenuhi seluruh Kota Bandung. Hal ini didukung dengan pola jaringan jalan Kota Bandung cenderung radial yang ditandai dengan pergerakan keluar masuk pusat kota secara radial dengan dilengkapi tiga jaringan jalan yang melingkar, sehingga mempertegas pola konsentrik. Namun, khusus untuk wilayah pusat kota (alun-alun), pola jaringan jalan yang ada cenderung berbentuk grid (bersiku). Kombinasi ini dapat terjadi karena kondisi daerah inti kota merupakan pusat kegiatan, sementara pola kegiatan penduduk menyebar secara radial dari pusat kota keluar pusat kota ataupun sebaliknya karena daerah permukiman yang menyebar di seluruh wilayah Kota Bandung. Hal ini pun mengakibatkan banyaknya pusat kegiatan penduduk yang tersebar merata seluruh wilayah (Laporan Umum Tim PKL Kota Bandung, 2023).

Berdasarkan fungsinya jaringan jalan di Kota Bandung terdiri atas jaringan jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder, dan jalan lokal. Sedangkan menurut statusnya, jaringan jalan di Kota Bandung terdiri atas jalan Nasional sepanjang 47 km, jalan provinsi sepanjang 38,45 km, dan jalan kota sepanjang 1.047,62 km (Laporan Umum Tim PKL Kota Bandung, 2023).

Berikut adalah peta rencana sistem jaringan transportasi Kota Bandung tahun 2022-2042 yang terdapat pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2022-2042.



Sumber : Tim PKL Kota Bandung 2023

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kota Bandung

Selain itu, di Kota Bandung juga telah banyak terpasang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), baik untuk pejalan kaki maupun untuk pengaturan lalu lintas kendaraan dengan jumlah yang tercatat pada *Area Traffic Control System (ATCS)* Kota Bandung sebanyak 5 titik lokasi *pelican crossing*, serta 142 *traffic light* pada simpang. Pada ruas-ruas jalan di Kota Bandung juga telah dilengkapi pita pengaduh, khususnya di wilayah permukiman yang dilintasi jalan utama, baik itu jalan kolektor primer, kolektor sekunder, maupun jalan lokal.

Karakteristik masyarakat kota Bandung cenderung memilih menggunakan kendaraan pribadi meliputi sepeda motor dan mobil daripada menggunakan kendaraan umum, hal tersebut dikarenakan kurang optimalnya sarana dan prasarana angkutan umum menyebabkan kendaraan

pribadi menjadi sarana yang paling sering digunakan oleh masyarakat untuk beraktivitas guna memenuhi kebutuhan sehari-hari. Upaya pemerintah melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung guna meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum, pemerintah telah menyediakan Bus *Trans Metro* Pasundan, *Trans Metro* Bandung dan Damri untuk melayani masyarakat, serta *Bandros (Bandung Tour On Bus)* sebagai angkutan khusus wisata di kota Bandung.

Kota Bandung menjadi salah satu tujuan wisata yang memiliki daya tarik yang tinggi di wilayah Jawa Barat, sehingga banyak wisatawan yang berasal dari luar kota yang menjadikan Bandung sebagai tujuan untuk menghabiskan waktu bersama keluarga di akhir pekan. Dengan demikian pada saat akhir pekan ruas jalan di kota Bandung dipenuhi kendaraan yang berasal dari luar kota, sehingga hampir sepanjang hari dalam satu minggu volume kendaraan di kota Bandung hampir selalu tinggi, jenis kendaraan di kota Bandung didominasi oleh kendaraan pribadi, seperti sepeda motor, mobil, dan untuk angkutan umum, sering dijumpai bus, mini bus dan untuk angkutan barang meliputi *pick up*, mobil box, truk kecil, truk sedang, truk besar, dan truk gandeng.

Tipe jalan di Kota Bandung sangat beragam. Pada jalan arteri primer didominasi dengan tipe jalan 4/2-T. Sedangkan untuk jalan arteri sekunder dan jalan kolektor memiliki tipe jalan yang berbeda-beda, seperti 4/2-TT, 4/2-T, 2/2-TT, hingga jalan satu arah dengan tipe 2/1 sampai 4/1.

Karakteristik volume lalu lintas di Kota Bandung dapat dilihat dari kenaikan pergerakan lalu lintas pada waktu sibuknya (*peak*). Pada waktu *peak* pagi, umumnya pergerakan lalu lintas bergerak menuju kawasan pusat pelayanan kota dan menuju pusat tarikan seperti kawasan perkantoran, pendidikan, dan perniagaan yang tersebar merata di seluruh wilayah Kota Bandung. Volume kendaraan yang melintas pada *peak* pagi ini cenderung meningkat pada pukul 06.30 dan mulai menurun pada pukul 08.30.

Sementara pada waktu *peak* siang, lalu lintas meningkat pada pukul 12.00 hingga pukul 13.00. Namun, volume kendaraan pada *peak* siang ini cenderung tidak setinggi volume pada pagi hari maupun sore hari meskipun

lalu lintas terlihat selalu ramai. Pada sore, volume lalu lintas cenderung mulai meningkat pada pukul 16.00 dan berada pada volume tertingginya pada pukul 17.00 – 18.00 kemudian mulai menurun pada pukul 19.00 (Laporan Umum Tim PKL Kota Bandung, 2023).

Umumnya, pergerakan lalu lintas keluar Kota Bandung akan meningkat pada hari Jumat sore dan sebaliknya, pergerakan lalu lintas masuk Kota Bandung akan meningkat pada hari Senin pagi. Hal ini karena banyak masyarakat yang bukan penduduk asli Kota Bandung yang justru bekerja di Kota Bandung. Sehingga pada hari libur (*weekend*) kebanyakan dari mereka memilih kembali ke rumah asalnya di luar Kota Bandung dan kembali saat hari kerja dimulai (Laporan Umum Tim PKL Kota Bandung, 2023).

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Lokasi ketiga simpang yang menjadi wilayah studi berada pada ruas Jalan Peta – BKR yang terletak pada Kecamatan Regol. Jalan tersebut memiliki status jalan Provinsi dan fungsi kolektor serta berada pada kawasan pusat kegiatan masyarakat karena pada ruas jalan tersebut terdapat tataguna lahan berupa perkantoran, tempat wisata, pasar, terminal dan taman kota. Tiga simpang yang akan dijadikan wilayah studi yaitu Simpang Tegalega, Simpang PT INTI, dan Simpang Muh. Ramdan. Berikut merupakan gambaran lokasi wilayah kajian:

Tabel II. 1 Simpang Yang Dikaji

| No | Nama Simpang | Jumlah Kaki | Lokasi (ruas) | Tipe Pengendalian |
|----|---------------------|-------------|---------------|---------------------------|
| 1 | Simpang Tegalega | 4 | Jalan Peta | Simpang Bersinyal (APILL) |
| 2 | Simpang PT INTI | 4 | Jalan BKR | Simpang Bersinyal (APILL) |
| 3 | Simpang Muh. Ramdan | 3 | Jalan BKR | Simpang Bersinyal (APILL) |

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel II. 2 Jarak Antar Simpang

| No | Nama Simpang | Jarak (m) |
|----|---------------------------------------|-----------|
| 1 | Simpang Tegalega - Simpang PT INTI | 353 |
| 2 | Simpang PT INTI - Simpang Muh. Ramdan | 325 |

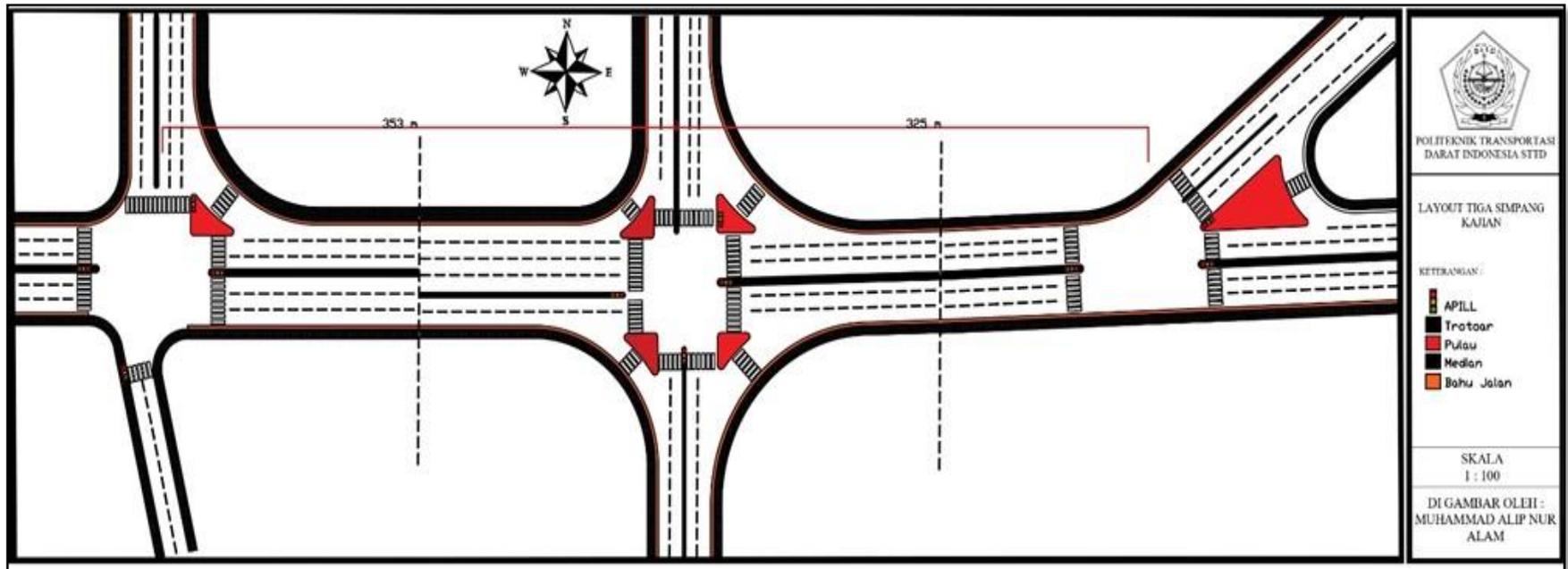
Sumber: Hasil Analisis, 2023



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 2 Peta Lokasi Kajian

Ketiga simpang tersebut merupakan simpang yang memiliki jenis pengendalian APILL, pengaturan fase setiap simpang masih terpisah, sehingga dengan jarak antar simpang yang relatif dekat membuat pengendara mendapat sinyal merah dan harus berhenti di setiap simpangnya. Berikut profil ketiga simpang tersebut :



Gambar II. 3 Layout Objek Studi

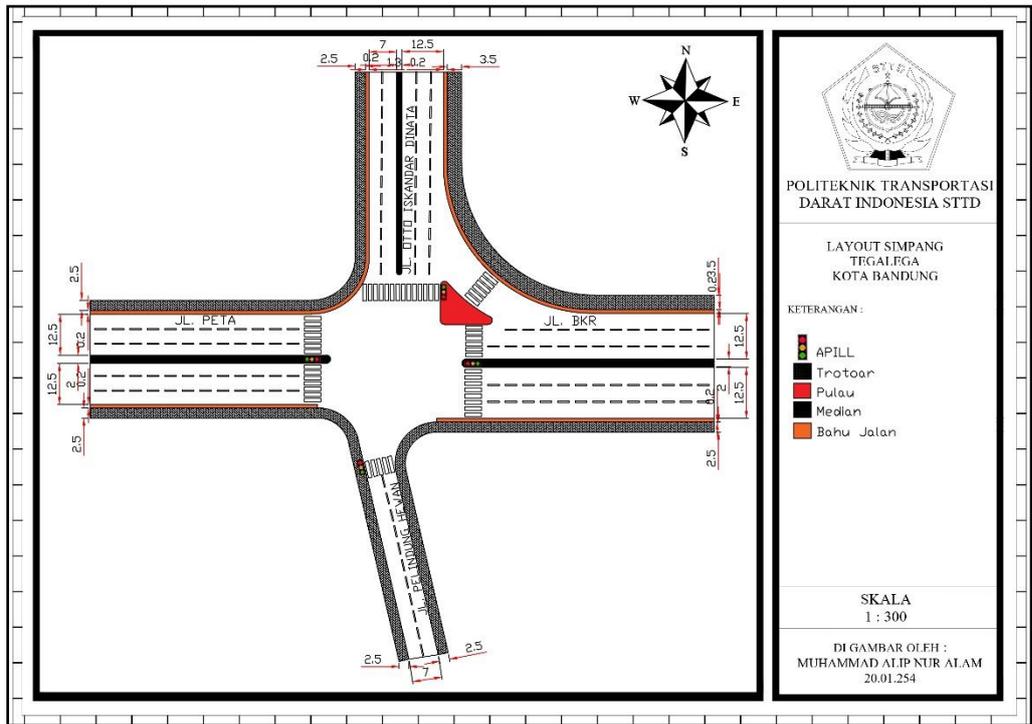
1. Simpang Tegalega

Simpang Tegalega terletak pada jalan Peta – BKR, simpang ini berdekatan dengan Taman Kota Tegalega, museum dan tataguna lahan lainnya merupakan pertokoan, hambatan sampingnya cukup rendah dikarenakan sudah terdapat parkir *off street* pada kawasan Taman, jalan Peta – BKR juga merupakan jalur lingkar sehingga kendaraan yang melintas pada jaringan jalan ini cukup padat. Simpang Tegalega ini merupakan simpang APILL dengan Tipe 413L dimana mempunyai 4 kaki pendekat dengan 1 lajur minor dan 3 lajur masuk mayor, Kaki simpang sebelah Utara merupakan JL. Otto Iskandar Dinata yang merupakan ruas menuju jalur lingkar serta jalan menuju tempat wisata Muesum Sri Baduga, kaki simpang sebelah timur adalah JL. BKR yang memiliki tata guna lahan monumen taman Tegalega yang menjadi daya tarik masyarakat, kaki simpang Selatan adalah JL. Pelindung Hewan yang merupakan jalan minor, kaki simpang Barat merupakan JL. Peta yang memiliki tata guna lahan komersil.



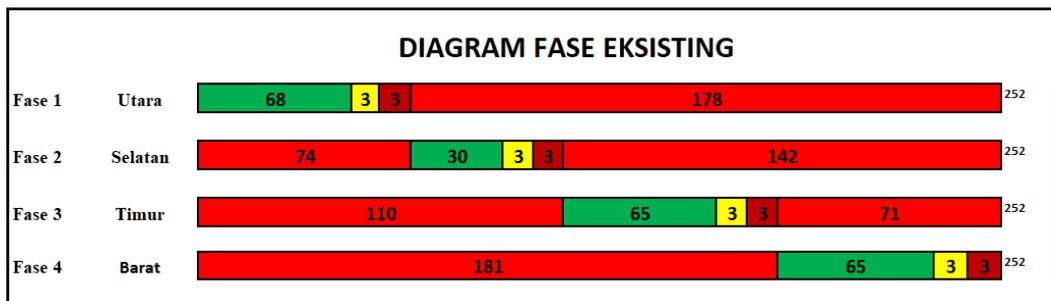
Sumber : Google Earth 2023

Gambar II. 4 Simpang Tegalega



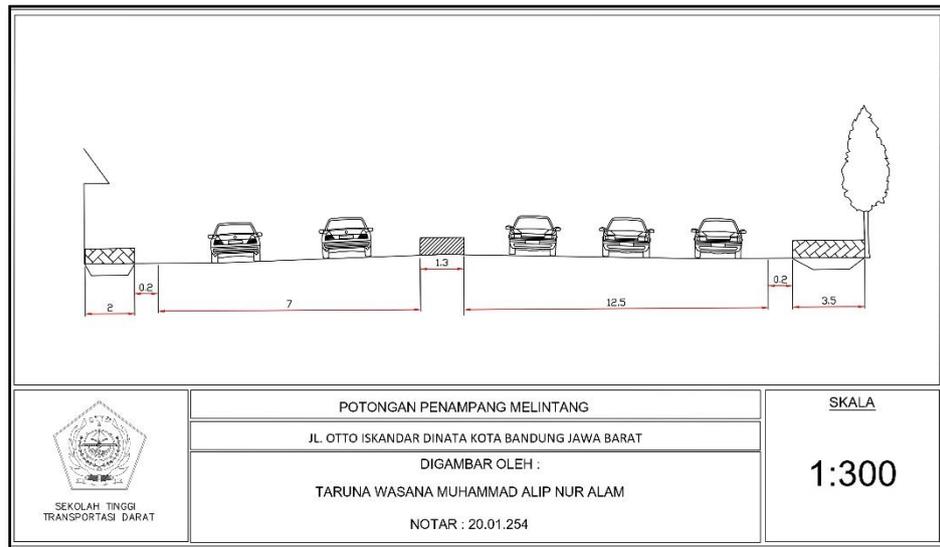
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 5 Layout Simpang Tegalega



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 6 Waktu Siklus Simpang Tegalega



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 7 Potongan Penampang Melintang Pendekat Utara Simpang Tegalega

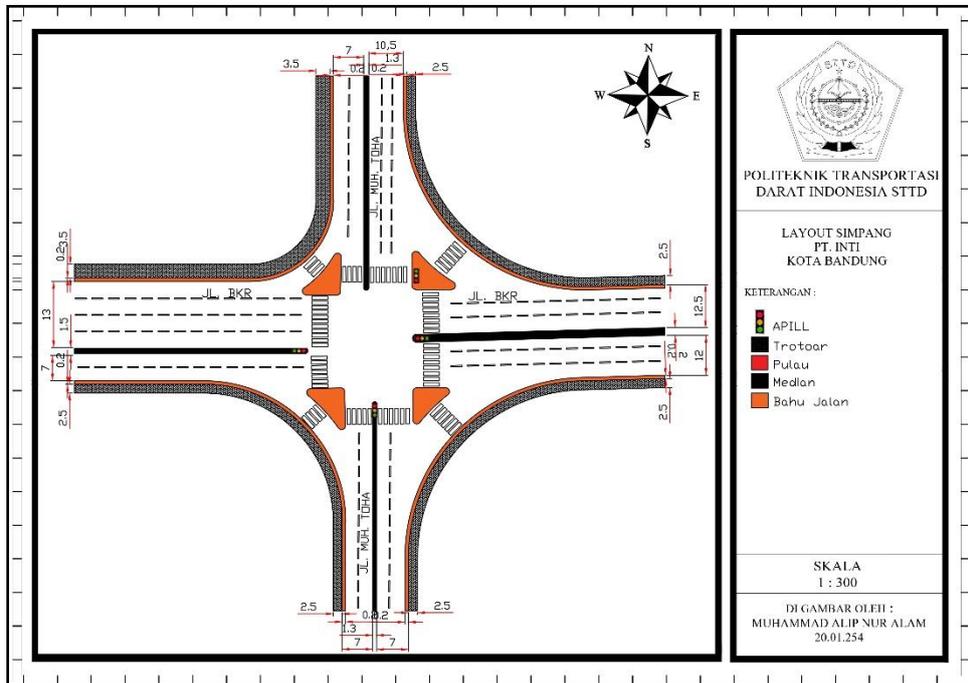
2. Simpang PT INTI

Simpang PT INTI terletak pada ruas jalan Peta – BKR, simpang ini Simpang ini merupakan simpang APILL dengan tipe 422L dimana memiliki 4 kaki pendekat dengan 2 lajur masuk pendekat minor dan 2 lajur masuk pendekat mayor. Kaki Pendekat Selatan merupakan ruas jalan Moch. Toha dimana jalan ini menghubungkan dengan ruas jalan menuju kabupaten Bandung, pendekat Timur adalah Jl. BKR yang memiliki tata guna lahan berupa taman dan perkantoran, kaki pendekat sebelah Utara merupakan Jl. Muh. Toha yang menjadi jalur dari pusat kota menuju arah lingkaran luar, kaki pendekat Barat adalah Jl. BKR yang memiliki tata guna lahan berupa ruko – ruko. Kaki pendekat Selatan banyak dijumpai angkutan umum yang berhenti menunggu penumpang, sehingga hambatan sampingnya sedang.



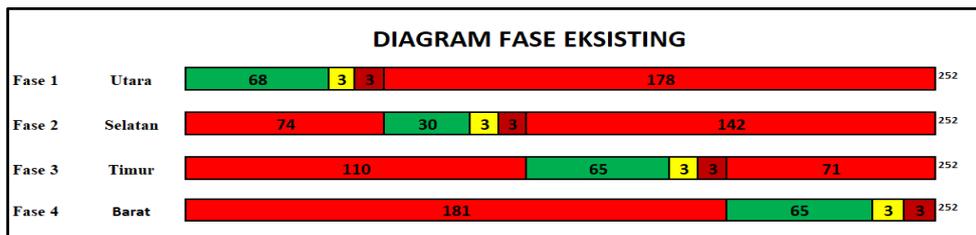
Sumber : Google Earth

Gambar II. 8 Simpang PT INTI



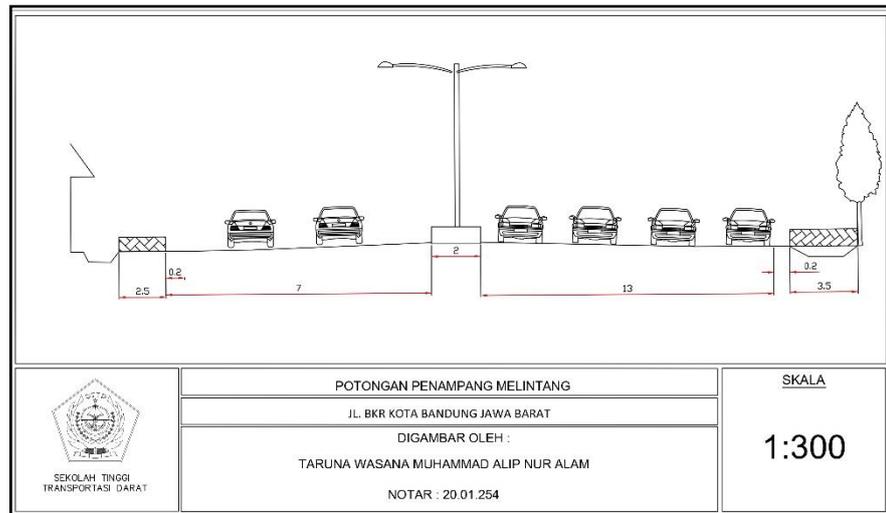
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 9 Layout Simpang PT INTI



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 10 Waktu Siklus Simpang PT INTI



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 11 Potongan Penampang Melintang Pendekat Barat

Simpang PT INTI

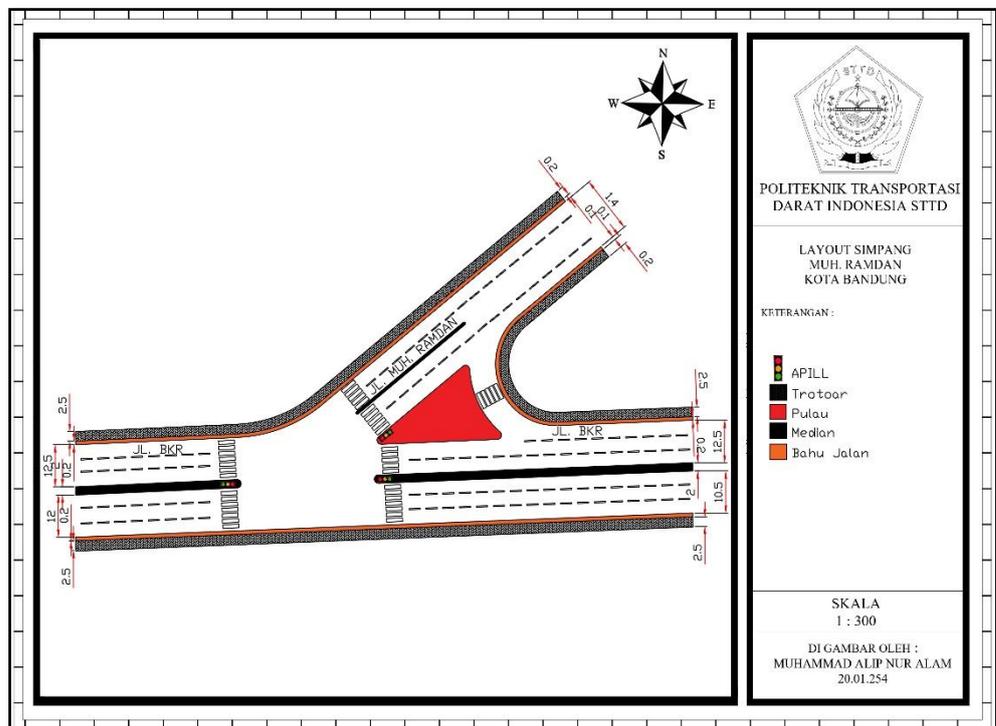
3. Simpang Muh. Ramdan

Simpang Muh Ramdan merupakan simpang ke tiga dari arah Barat jalan PETA – BKR. Simpang ini berada di kecamatan Regol. Pendekat pada kaki simpang ini merupakan ruas jalan Muh. Ramdan yang merupakan penghubung dari jalur lingkar menuju kecamatan Regol. Simpang ini merupakan simpang APILL dengan tipe 312L dimana mempunyai 3 kaki pendekat dengan 1 lajur masuk pendekat minor dan 2 lajur masuk pendekat mayor. Tataguna lahan pada sekitar simpang ini berupa kawasan pertokoan, perkantoran dan sekolah. Hambatan samping pada simpang cukup rendah. Berikut merupakan gambar simpang Muh Ramdan.



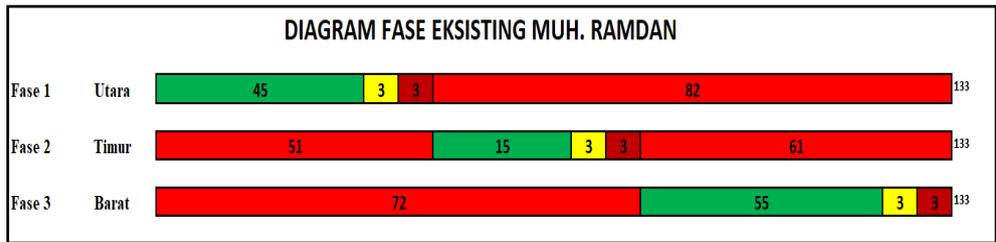
Sumber : Google Earth

Gambar II. 12 Simpang Muh. Ramdan



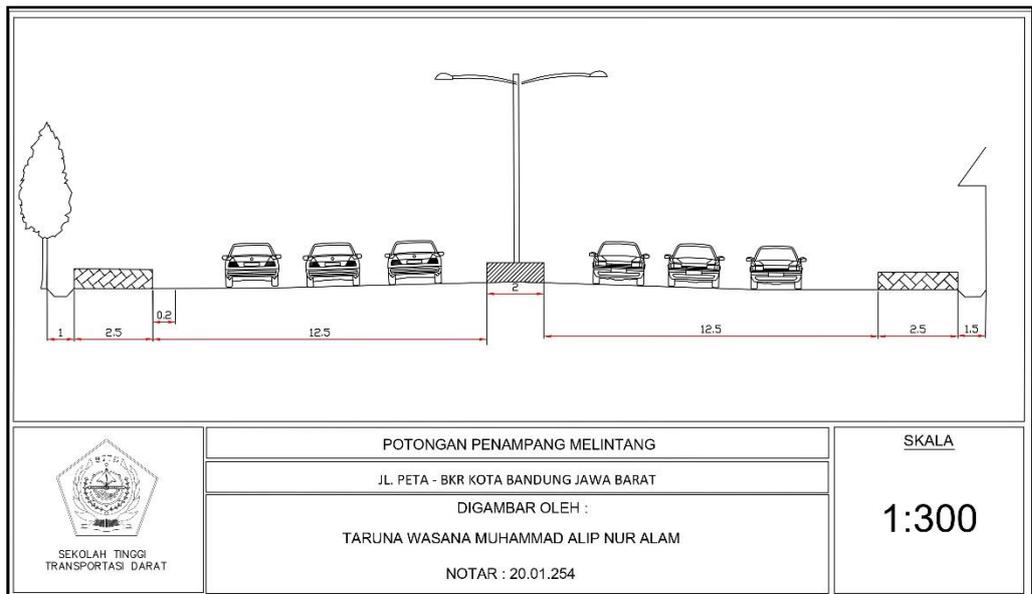
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 13 Layout Simpang Muh. Ramdan



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 14 Diagram Fase dan Waktu Siklus Simpang Muh. Ramadan



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 15 Potongan Penampang Melintang Pendekat Barat Simpang Muh. Ramadan