

BAB II

GAMBARAN UMUM

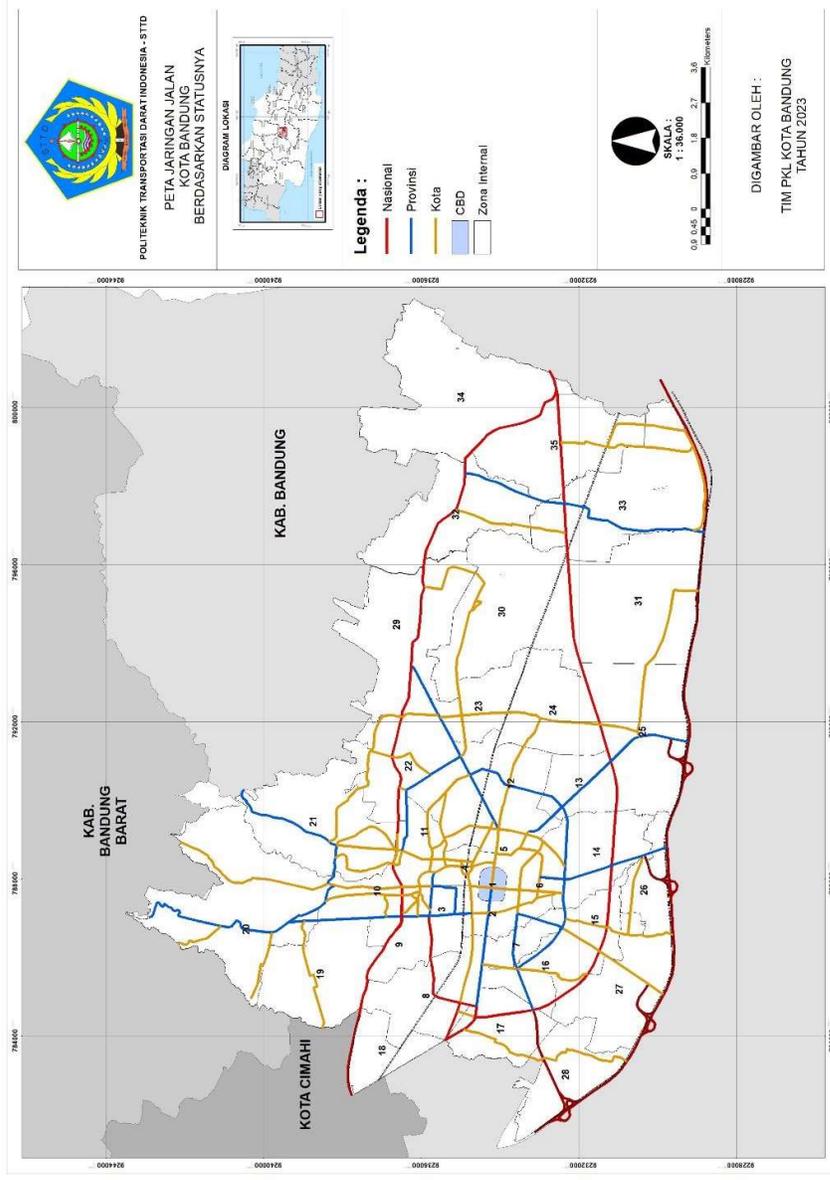
2.1 Kondisi Transportasi

2.1.1 Karakteristik Prasarana

Pola jaringan jalan Kota Bandung cenderung berpola *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 di seluruh Kota Bandung, tidak hanya terpusat pada wilayah pusat kota (alun-alun). Dapat dikatakan bahwa *central business district* (CBD) di Kota Bandung terdapat di banyak titik hampir memenuhi seluruh Kota Bandung.

Data Tim PKL Kota Bandung Tahun 2023 menjelaskan bahwa jaringan jalan Kota Bandung cenderung menggunakan perkerasan aspal dengan total panjang jalan yaitu sebesar 1.086,44 Km. Panjang jalan untuk perkerasan lainnya seperti beton dan *hotmix* (campuran) hanya sepanjang 46,62 km. Dimana jaringan jalan di Kota Bandung berdasarkan fungsinya terdiri atas jaringan jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder, dan jalan lokal. 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. Kota Bandung merupakan kota yang memiliki luas wilayah yaitu 167,3 km². Pada jalan arteri primer didominasi dengan tipe jalan 4/2-T. 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.

Berikut visualisasi peta jaringan jalan berdasarkan status jalan yang terdapat di Kota Bandung, dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kota Bandung Berdasarkan Statusnya
Sumber: Tim PKL Kota Bandung 2023

Fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, marka dan lampu penerangan jalan sudah memadai untuk sebagian besar ruas jalan di Kota Bandung, apalagi jalan yang berada di CBD memiliki fasilitas perlengkapan jalan yang sangat baik. 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 3 titik lokasi *warning light*, 5 titik lokasi *pelican crossing*, serta 142 *traffic light* pada simpang. Pada ruas-ruas jalan di Kota Bandung juga telah dilengkapi pita penggaduh, khususnya di wilayah permukiman yang dilintasi jalan utama, baik itu jalan kolektor primer, kolektor sekunder, maupun jalan lokal.

Fasilitas pejalan kaki di Kota Bandung terdapat trotoar pada sepanjang jalan hampir di seluruh ruas jalan kota Bandung. Baik yang dilengkapi dengan fasilitas penyangkutan disabilitas maupun yang tidak. Trotoar pada kawasan pusat kota (alun-alun) serta pada wilayah dengan daya tarik wisata yang tinggi didesain cukup lebar agar mampu memberikan kenyamanan. Terdapat juga fasilitas *zebra cross* dan jembatan penyeberangan orang (JPO) di Kota Bandung. Fasilitas *zebra cross* terletak pada simpang-simpang di Kota Bandung dengan kondisi yang cukup memadai, serta pada kawasan pusat kegiatan seperti perkantoran dan perbelanjaan. Dalam menjamin keselamatan lalu lintas terutama di ruas jalan sekitar sekolah, terdapat pula zona selamat sekolah (ZoSS) pada beberapa sekolah di Kota Bandung yang dilengkapi dengan fasilitas marka jalan, rambu lalu lintas, dan juga *zebra cross*.

Fasilitas kelengkapan jalan lainnya yang tersedia di Kota Bandung adalah jalur sepeda yang diatur dalam Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551/Kep.146-DisHub/2020 tentang Penyediaan Jalur Sepeda. Terdapat 7 lokasi jalur sepeda di Kota Bandung seperti pada tabel di bawah ini.

Tabel II. 1 Lokasi Jalur Sepeda Di Kota Bandung

Jalur	Batas	Panjang (Km)
Asia-Afrika	Simpang 5 – Jembatan Alun-Alun Timur	1,1
Balai Kota	Jl. Aceh – Jl. Merdeka – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Wastukencana	1,1
Saparua	Jl. Aceh – Jl. Banda – Jl. Ambon – Jl. Saparua	1,3
Dago	Jl. Ir. H. Djuanda (Sp. Jl. RE Martadinata – Terminal Dago)	4,7
Dipatiukur	Jl. Diponegoro – Jl. Aria Jipang – Jl. Prabu Dimuntur – Jl. Surapati – Jl. Panatayuda – Jl. Dipatiukur	3,3
Surapati	Jl. Surapati – Pertigaan Jl. Gagak – Perempatan Cikapayang	1,4
Buah Batu	Jl. Buah Batu (Sp. Pelajar Pejuang Buah Batu – Sp. Jl. Cilentah)	1,1
Jumlah		14

Sumber: Tim PKL Kota Bandung 2023

2.1.2 Karakteristik Sarana

Tim PKL Kota Bandung Tahun 2023, menjelaskan bahwa sarana di kota Bandung meliputi kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan kendaraan barang dengan berbagai jenis seperti pick up, truk sedang dan truk besar. Di Kota Bandung ini kendaraan didominasi oleh kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi, sedangkan kendaraan umum yang mengangkut penumpang terdiri dari angkutan kota, bus sekolah, damri, Trans Metro Bandung (TMB), Trans Metro Pasundan (TMP), AKDP dan AKAP.

Angkutan umum atau kendaraan bermotor umum sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan umum maka semakin efektif pula penggunaan jalan raya. Kota Bandung dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek.

Angkutan umum dalam trayek di Kota Bandung berdasarkan kondisi eksisting yaitu Angkutan Kota, AKAP, AKDP, DAMRI dalam kota, Bus Sekolah, BANDROS, TMP, dan TMB

2.1.3 Karakteristik Pergerakan/Volume Lalu Lintas

Data PKL Kota Bandung Tahun 2023 menjelaskan perbedaan 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 WIB dan mulai menurun pada pukul 08.30 WIB.

Sementara pada waktu *peak* siang, lalu lintas meningkat pada pukul 12.00 WIB hingga pukul 13.00 WIB. Namun, volume kendaraan pada *peak* siang ini cenderung tidak setinggi volume pada pagi hari maupun sore hari meskipun lalu lintas terlihat selalu ramai. Pada *peak* sore, volume lalu lintas cenderung mulai meningkat pada pukul 15.00 WIB dan berada pada volume tertingginya pada pukul 17.00 WIB – 18.00 WIB kemudian mulai menurun pada pukul 19.00 WIB.

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. Pada hari libur (*weekend*) kebanyakan dari mereka memilih kembali ke rumah asalnya di luar Kota Bandung dan kembali saat hari kerja dimulai (Senin).

2.2 Karakteristik Wilayah Kajian

2.2.1 Stasiun Kiaracandong

Stasiun Kiaracandong (KAC) adalah stasiun kereta api kelas besar tipe B di Kota Bandung, tepatnya di batas antara Kelurahan Babakansari dan Kelurahan Kebonjayanti. Stasiun yang terletak pada ketinggian +681 m ini termasuk dalam Daerah Operasi II Bandung.



(a)

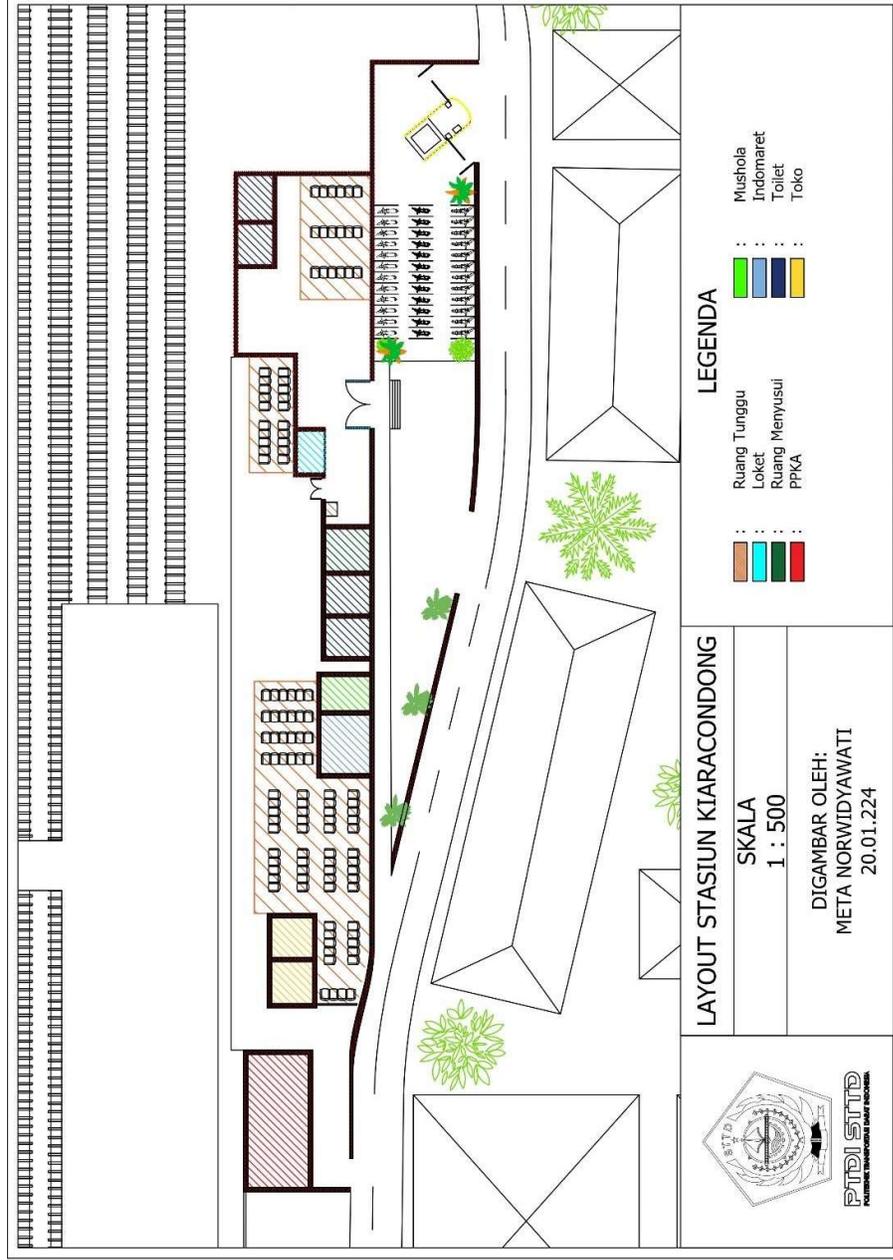
(b)

Gambar II. 2 (a) Stasiun KA Jarak Jauh dan (b) Stasiun KA Lokal

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Saat ini Stasiun Kiaracandong menjadi stasiun terbesar kedua setelah Stasiun Bandung. Stasiun ini memiliki 2 bangunan stasiun yang terpisah, dimana sebelah utara merupakan stasiun KA jarak jauh, dan sebelah selatan stasiun KA lokal. Stasiun Kiaracandong melayani penumpang kelas ekonomi dan campuran lintas utama barat dan selatan Jawa. Stasiun ini hanya disinggahi oleh kereta api penumpang kelas ekonomi, eksekutif, dan bisnis. Operasi layanan di Stasiun Kiaracandong antara lain melayani KA Baturraden Express, Cikuray, Lodaya, Malabar, Mutiara Selatan, Kahuripan, Kutojaya Selatan, Pasundan, Serayu, *Commuter Line* Garut dan *Commuter Line* Bandung Raya. Tabel jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api di Stasiun Kiaracandong berdasarkan Grafik Perjalanan Kereta Api 2023 terdapat pada Lampiran I. Data hasil inventarisasi Stasiun Kiaracandong terdapat pada lampiran II.

Layout Stasiun Kiaracandong



Gambar II. 3 Layout Stasiun Kiaracandong

Jumlah penumpang Stasiun Kiaracandong mengalami penurunan dikarenakan adanya wabah *Covid-19*, yang menerapkan kebijakan PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) sehingga jumlah penumpang belum Kembali ke angka normal hingga tahun 2021

Tabel II. 2 Jumlah Penumpang Stasiun Kiaracandong dalam 3 Tahun

TAHUN	PENUMPANG NAIK	PENUMPANG TURUN	JUMLAH
2020	996459	930739	1927198
2021	1529494	636774	2166268
2022	1549143	1359847	2908990

Sumber: Grafik Perjalanan Kereta Api (*Gapeka*) PT. KAI (*persero*)

Ketersediaan fasilitas khusus pejalan kaki untuk masuk dan keluar stasiun belum ada sehingga menyebabkan penumpang berjalan kaki bersinggungan langsung dengan kendaraan.



Gambar II. 4 Visualisasi Penumpang Berjalan Kaki di Stasiun Kiaracandong

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Tidak tersedianya halte menyebabkan angkutan kota berhenti disembarang tempat yang mengganggu arus lalu lintas



Gambar II. 5 Angkutan kota Menunggu Penumpang di Badan Jalan yang Mengganggu Arus Lalu Lintas

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Tidak tersedianya titik *drop zone* pada Stasiun Kiaracondong KA Lokal menyebabkan penumpang yang menggunakan moda transportasi lanjutan transportasi *online* ataupun ojek pangkalan akan diantar dan dijemput di sembarang tempat.



Gambar II. 6 Transportasi *Online* menjemput penumpang disembarang tempat

Sumber: Dokumentasi Pribadi

2.2.2 Ketersediaan Pelayanan Angkutan Umum di Stasiun Kiaracondong

Stasiun Kiaracondong dilayani oleh 6 trayek Angkutan kota. Dengan ketersediaan pelayanan angkutan umum di Stasiun Kiaracondong memudahkan penumpang untuk melakukan perjalanan dari dan ke Stasiun Kiaracondong. Berikut tabel angkutan kota yang melayani Stasiun Kiaracondong tertera pada Lampiran III.

Masyarakat Kota Bandung beberapa menggunakan angkutan kota untuk berpindah tempat namun penumpang angkutan kota masih relatif rendah jika dibandingkan dengan pengguna sepeda motor. Guna menarik minat masyarakat, maka transportasi publik harus memiliki standar pelayanan minimal seperti yang tercantum dalam Peraturan

Menteri Perhubungan No. 27 Tahun 2015 antara lain keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Konektivitas atau integrasi antar moda transportasi publik harus ditingkatkan sebagai salah satu bentuk upaya dalam mengurangi kemacetan yang terjadi dan juga memberikan kemudahan untuk mencapai tujuan bagi pengguna (Handayani et al., 2021).