

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

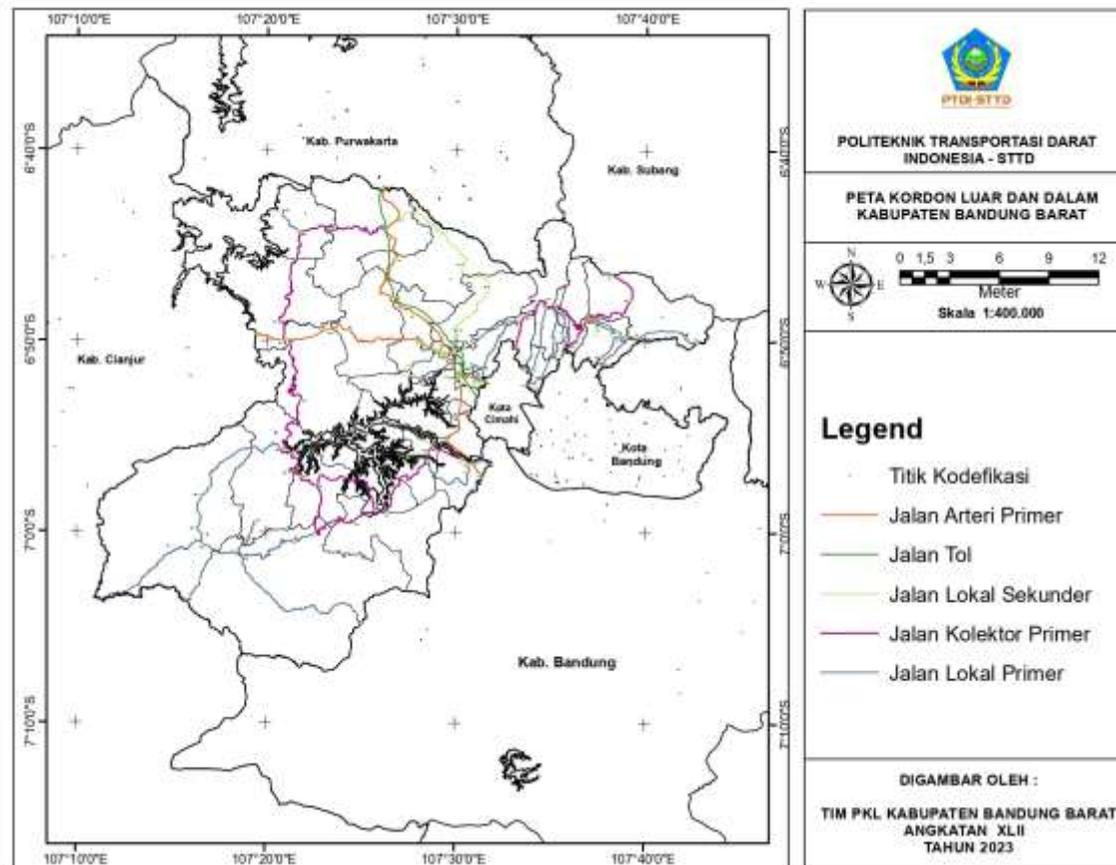
#### **2.1 Kondisi Transportasi**

Menurut statusnya panjang jalan Kabupaten Bandung Barat sepanjang 222,75 km yang terdiri dari Jalan Nasional sepanjang 44,5 km, Jalan Provinsi sepanjang 74,17km, dan Jalan Kabupaten sepanjang 104,08 km. Menurut fungsinya jalan di Kabupaten Bandung Barat dibedakan menjadi jalan arteri sepanjang 44,5 km, Jalan Kolektor sepanjang 74,17 km, dan Jalan lokal sepanjang 104,08 km. Berikut ini merupakan peta jaringan jalan menurut status dan peta jaringan jalan menurut fungsi jalan di Kabupaten Bandung Barat.

Di Kabupaten Bandung Barat, terdapat dua jenis pengaturan simpang, yaitu simpang bersinyal dan simpang tidak bersinyal atau *uncontrolled*. Mengenai fasilitas perlengkapan jalan seperti marka, rambu, dan lampu penerangan jalan umum, pada jalan arteri umumnya kondisinya baik di Kabupaten Bandung Barat. Namun, pada jalan-jalan yang berkategori sebagai kolektor dan lokal dan terletak cukup jauh dari pusat kota, terdapat kekurangan fasilitas penerangan jalan serta marka yang memadai.

Karakteristik sarana di wilayah studi Kabupaten Bandung Barat, terdapat beragam jenis kendaraan, termasuk kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan kendaraan barang. Dominasi kendaraan pribadi adalah sepeda motor dan mobil pribadi. Sementara itu, kendaraan umum terdiri dari angkutan umum penumpang dengan kapasitas 12 orang, bus kecil, bus sedang dan bus besar. Untuk kendaraan barang, terdapat pick-up, mobil boks, truk kecil, truk besar, truk sedang, dan truk gandeng. Selain itu, terdapat juga layanan angkutan umum massal yang disediakan oleh Kereta Api.

Berikut merupakan peta jaringan jalan berdasarkan fungsi di Kabupaten Bandung Barat



Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2023

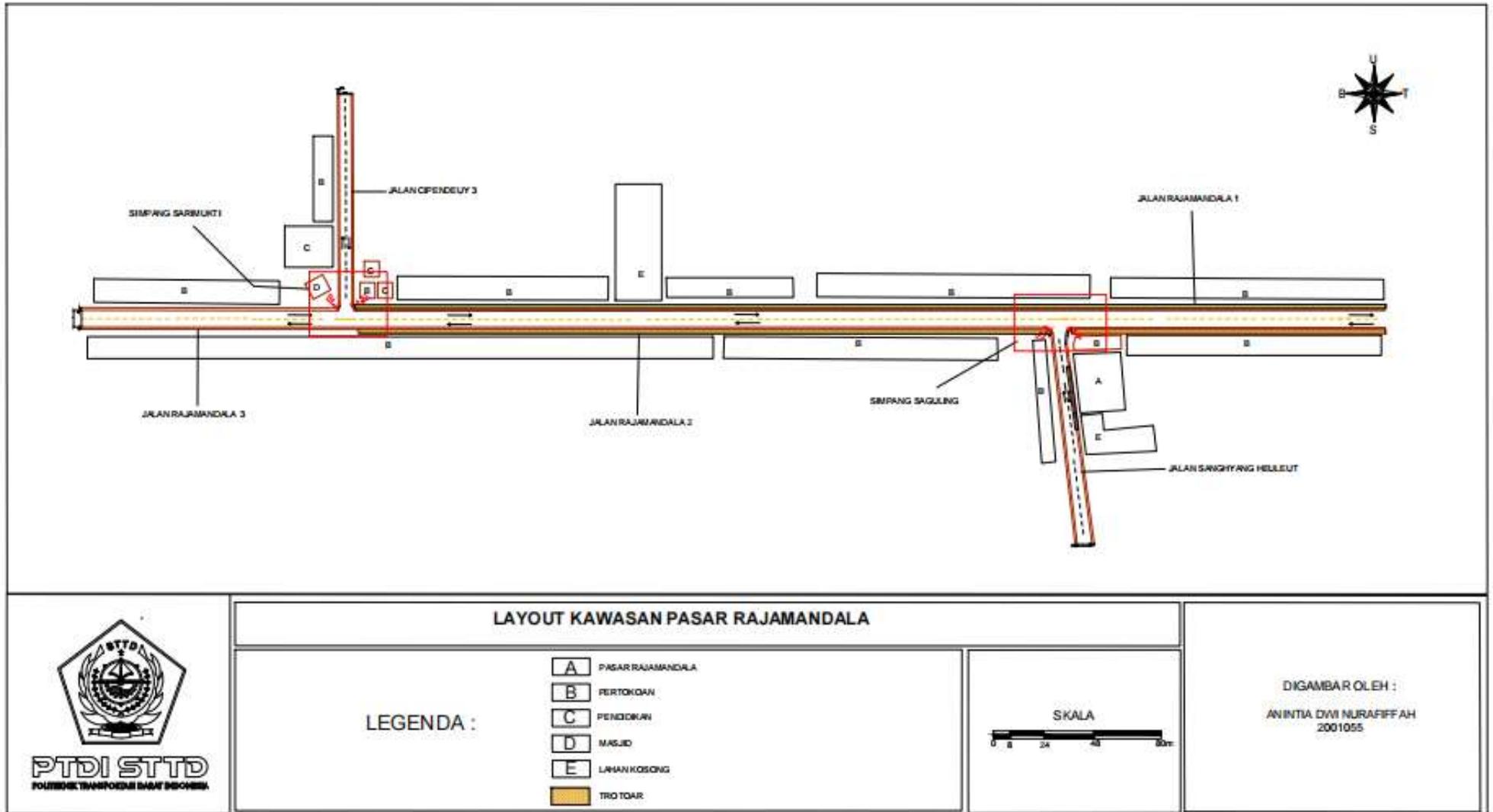
**Gambar II. 1** Peta Jaringan Jalan Menurut Fungsi Jalan

Karakteristik volume lalu lintas di wilayah studi Kabupaten Bandung Barat tercermin dari perbedaan dalam waktu puncaknya. Pada jam puncak pagi, arus lalu lintas cenderung menuju ke Pusat Bisnis dan Pemerintahan (CBD) Kabupaten Bandung Barat. Sementara itu, pergerakan dari luar wilayah Kabupaten Bandung Barat masuk ke dalam wilayah Kabupaten Bandung Barat. Pergerakan pada puncak pagi bervariasi karena adanya kebutuhan yang berbeda pada pagi hari, khususnya antara jam 06.30 hingga 07.30, ketika kebanyakan orang berangkat bekerja. Kendaraan barang di Kabupaten Bandung Barat memiliki pola pergerakan yang bervariasi sesuai dengan kebutuhan pasar.

Pada puncak siang, jumlah pergerakan tidak sebanyak pada puncak pagi. Sebagian besar pergerakan berasal dari dalam wilayah Kabupaten Bandung Barat, sementara pergerakan dari luar wilayah Kabupaten Bandung Barat relatif lebih sedikit. Pada jam puncak sore, pergerakan di dalam wilayah Kabupaten Bandung Barat sebagian besar menuju keluar dari CBD dan meninggalkan kabupaten ke arah timur melalui Kota Cimahi, Kota Bandung dan Kabupaten Bandung, serta ke arah barat melintasi Kabupaten Purwakarta dan Kabupaten Cianjur. Hal ini juga berlaku untuk angkutan barang yang banyak menuju ke luar wilayah kabupaten.

## **1.2 Kondisi Wilayah Kajian**

Wilayah kajian meliputi lima ruas jalan dan dua persimpangan, yang merupakan simpang tidak bersinyal. Wilayah kajian terletak di kelurahan Rajamandala Kulon, Kecamatan Cipatat, dengan tata guna lahan didominasi pertokoan dan kios-kios perdagangan barang maupun jasa yang tersebar di beberapa ruas jalan. Jenis kendaraan yang melintas di kawasan ini meliputi kendaraan pribadi, kendaraan angkutan umum dan kendaraan angkutan barang seperti pick-up, mobil boks, truk kecil, truk besar, truk sedang, dan truk gandeng. Berikut merupakan lokasi dan layout wilayah kajian



**Gambar II. 2** Layout Wilayah Kajian

Pasar Rajamandala adalah salah satu pasar tradisional yang berperan penting untuk menyuplai kebutuhan sehari-hari khususnya masyarakat di Cipatat. Kawasan pasar Rajamandala terletak di kelurahan Rajamandalakulon, Kecamatan Cipatat dan tepatnya di ruas jalan Sanghyang Heuleut. Tingginya aktivitas lalu lintas kendaraan dan hambatan samping di kawasan pasar ini menyebabkan beberapa ruas jalan dan simpang disekitarnya sering terdampak. Simpang yang sering terdampak akibat aktivitas pasar yaitu simpang 3 sarimukti dan simpang 3 saguling yang keduanya merupakan simpang tanpa pengendali.

Waktu operasi Pasar Rajamandala dimulai pukul 04.00 sampai pukul 10.00 WIB. Sedangkan untuk volume lalu lintas di Kawasan ini mengalami puncaknya pada pukul 06.15 sampai pukul 07.15 WIB. Banyaknya jumlah kendaraan yang melintas dan tingginya hambatan samping menyebabkan lalu lintas sering terhambat khususnya di ruas jalan Rajamandala 2 . Banyaknya aktivitas perdagangan dan masalah parkir kendaraan di badan jalan yang tidak teratur menyebabkan pengurangan lebar efektif jalur dari 8 meter menjadi 7 meter dan tingginya hambatan samping sehingga berdampak pada kepadatan lalu lintas lokasi tersebut.

Ruas jalan yang berada di wilayah Kawasan Pasar Rajamandala berstatus Nasional, Provinsi, dan Kabupaten. Untuk jalan Rajamandala 1, jalan Rajamandala 2, dan jalan Rajamandala 3 merupakan jalan Nasional dengan fungsi arteri, untuk jalan Cipendeuy 3 merupakan jalan Provinsi dengan fungsi jalan kolektor, dan jalan Sanghyang Heuleut merupakan jalan Kabupaten dengan fungsi jalan kolektor.

Tata guna lahan di Kawasan ini didominasi pertokoan dan kios-kios perdagangan barang maupun jasa dengan hambatan samping tinggi disebabkan parkir di bahu jalan serta tingginya aktivitas pejalan kaki di sekitar lokasi pasar. Berikut merupakan gambaran kondisi wilayah studi penelitian dalam Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Kawasan Pasar Rajamandala ini terdiri dari:

a. Jalan Rajamandala 1

Merupakan jalan nasional dengan fungsi arteri bertipe 2/2 TT. Tata guna lahan di jalan ini adalah pertokoan. Kecepatan rata-rata kendaraan mencapai 24,86 km/jam rasio antara volume dan kapasitas sebesar 0,80. Mengacu pada PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas bahwasanya tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jalan ini tergolong E, dengan kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan > 10 km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek. Kondisi lalu lintas di Jalan Rajamandala 1 dapat dilihat pada Gambar II.3 berikut ini.



**Gambar II. 3** Kondisi Lalu Lintas di Jalan Rajamandala 1

Hambatan samping ini terjadi dikarenakan aktivitas pasar rajamandala yang pedagangnya berjualan hingga ke badan jalan Rajamandala 1 ini, parkir *on street* yang memakan badan jalan sehingga mengurangi kapasitas jalan dan menyebabkan tingginya kepadatan lalu lintas. Kondisi parkir *on street* dan pedagang yang berjualan di badan jalan dapat dilihat pada Gambar II.4 berikut



**Gambar II. 4** pedagang yang berjualan di bahu Jalan Rajamandala 1

b. Jalan Rajamandala 2

Merupakan jalan nasional dengan fungsi arteri bertipe 2/2 TT. Jalan ini termasuk ruas jalan yang bermasalah dengan kinerja ruas jalan yang rendah. Hal ini ditandai dengan kecepatan rata-rata kendaraan mencapai 23,10 km/jam, rasio antara volume dan kapasitas sebesar 0,82. Kondisi lalu lintas di Jalan Rajamandala 2 dapat dilihat pada Gambar II.5 berikut ini.



**Gambar II. 5** Kondisi Lalu Lintas di Jalan Rajamandala 2

Mengacu pada PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas bahwasanya Tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jaringan jalan Kawasan ini tergolong E, dengan kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan  $> 10$  km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek.

Di samping itu, trotoar yang seharusnya digunakan sebagai jalur khusus bagi pejalan kaki untuk memisahkan mereka dari pengguna kendaraan bermotor, tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Trotoar sering kali dimanfaatkan sebagai tempat berjualan bagi pedagang yang sebenarnya tidak sesuai dengan tujuan aslinya. Dampaknya adalah dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki sehingga mereka cenderung memilih untuk berjalan di badan jalan. Selain itu, hak pejalan kaki untuk merasa aman dan nyaman juga tidak terpenuhi seperti yang seharusnya. Hambatan samping yakni lapak pedagang dan parkir *on street* di Jalan Rajamandala 2 dapat dilihat pada Gambar II.6 dibawah ini.



**Gambar II. 6** Kondisi Parkir *On street* di Jalan Rajamandala 2

Peningkatan volume lalu lintas di jalan ini terjadi pada pagi hari dapat dilihat pada Gambar II.7, terutama pada jam masuk kerja dan saat jam operasi pertokoan, karena di sepanjang jalan ini juga terdapat sekolah dan perkantoran. Aktivitas ini menyebabkan banyaknya pengguna kendaraan yang memarkirkan kendaraan di badan jalan. Akibatnya, kapasitas jalan berkurang, ditandai dengan penyempitan lebar efektif dari 8 meter menjadi 7 meter.



**Gambar II. 7** Kondisi Lalu Lintas di Jalan Rajamandala 2

c. Jalan Rajamandala 3

Jalan ini merupakan jalan yang memiliki kinerja pelayanan rendah dengan karakteristik jalan nasional dengan fungsi arteri bertipe 2/2 TT. Kecepatan rata-rata kendaraan hanya mencapai 27,64 km/jam dan rasio antara volume dan kapasitas sebesar 0,75 . dengan pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen rekayasa Lalu Lintas bahwasanya Tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jalan ini tergolong Tingkat pelayanan D. Disepanjang jalan ini di dominasi oleh pertokoan. Kondisi lalu lintas pada Kawasan Pasar Rajamandala dapat dilihat pada Gambar II.8 berikut.



**Gambar II. 8** Kondisi Lalu Lintas di Jalan Rajamandala 3

d. Jalan Cipendeuy 3

Jalan ini merupakan jalan kolektor bertipe 2/2 TT dengan perkerasan aspal berkondisi baik. Kecepatan perjalanan rata-rata kendaraan sebesar 36,48 km/jam dan rasio antara volume dan kapasitas sebesar 0,44. Berdasarkan pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen rekayasa Lalu Lintas bahwasanya Tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jalan ini tergolong Tingkat pelayanan B

Ruas jalan ini merupakan akses menuju TPA Sarimukti sehingga kendaraan yang melewati jalan ini banyak truk- truk angkutan sampah. Di sepanjang jalan ini terdapat beberapa sekolah yaitu SDN 2 Rajamandalakulon, MI An-Nur Pondok Pesantren Mukhtariyah Rajamandala yang terdiri dari MTS dan MA. Situasi dan kondisi jalan Cipendeuy 3 dapat dilihat pada Gambar II.9 berikut.



**Gambar II. 9** Kondisi Lalu Lintas di Jalan Cipendeuy 3

e. Jalan Sanghyang Heuleut

Jalan ini merupakan jalan kolektor bertipe 2/2 TT dengan perkerasan aspal berkondisi baik. Kecepatan perjalanan rata-rata kendaraan sebesar 29,87 km/jam dan rasio antara volume dan kapasitas sebesar 0,62. Berdasarkan pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen rekayasa Lalu Lintas bahwasanya Tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jalan ini tergolong Tingkat pelayanan D. Pada Ruas Jalan ini lah lokasi pasar rajamandala, aktivitas pasar yang sedikit banyaknya menimbulkan pengaruh terhadap lalu lintas. Yang mana pada pasar juga ini belum terdapat parkir *off street* dan pengunjung masih parkir di bahu dan badan jalan secara sembarangan. Situasi dan kondisi jalan Sanghyang Heuleut dapat dilihat pada Gambar II.10 berikut.



**Gambar II. 10** Kondisi parkir di badan Jalan Sanghyang Heuleut

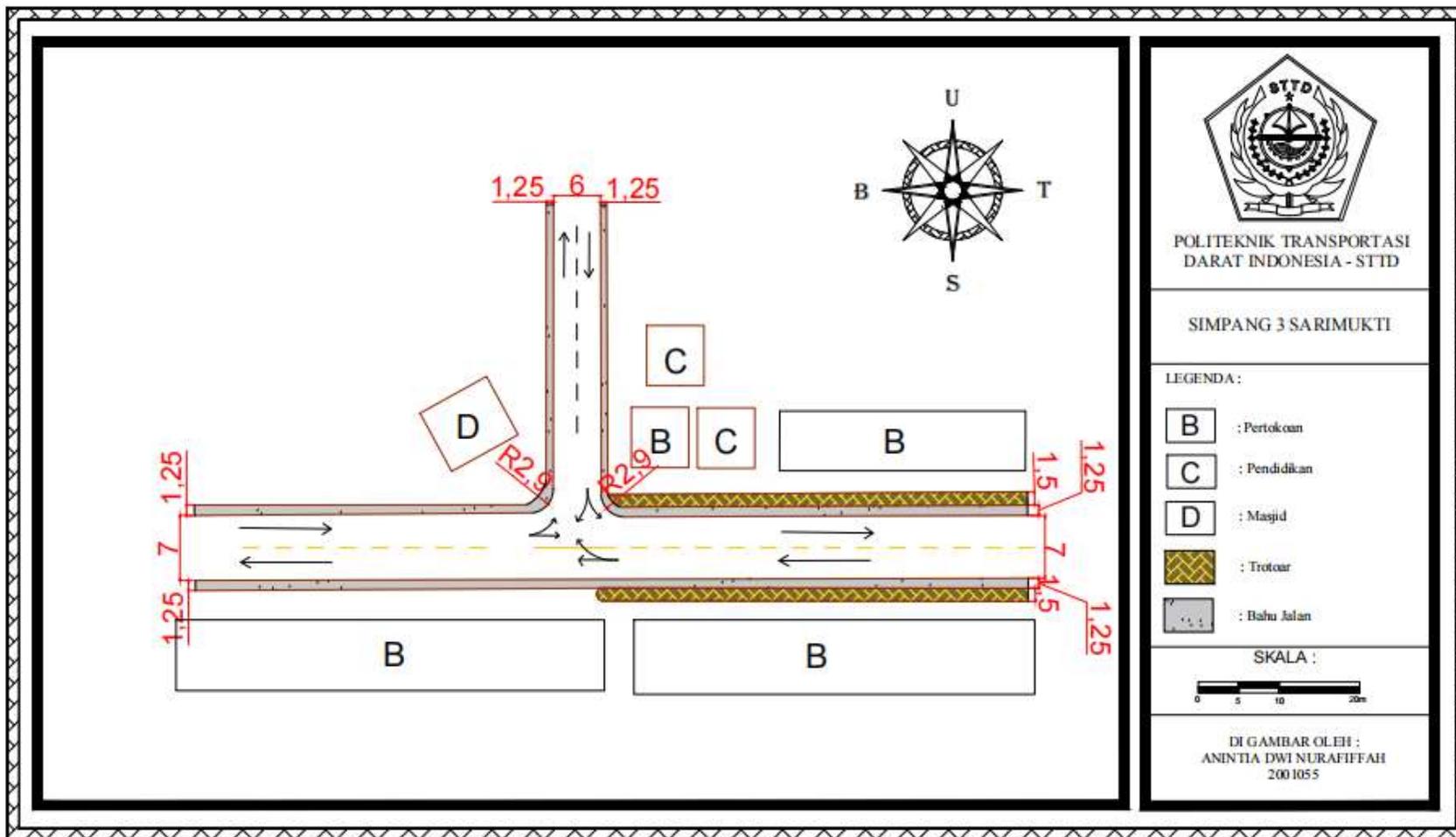
2. Simpang Kajian

Berikut merupakan simpang yang di kaji dalam penelitian ini

**Tabel II. 1** Inventarisasi Simpang di Wilayah Kajian

No	Nama Simpang	Tipe Pengendali	Tipe Simpang	Arah	Kaki Simpang
1	Simpang Sarimukti	Tidak Bersinyal	322	U	Jl. Cipendeuy III
				B	Jl. Rajamandala II
				T	Jl. Rajamandala III
2	Simpang Saguling	Tidak Bersinyal	322	B	Jl. Rajamandala I
				S	Jl. Sangyang heuleut
				T	Jl. Rajamandala II

a. Simpang Sarimukti



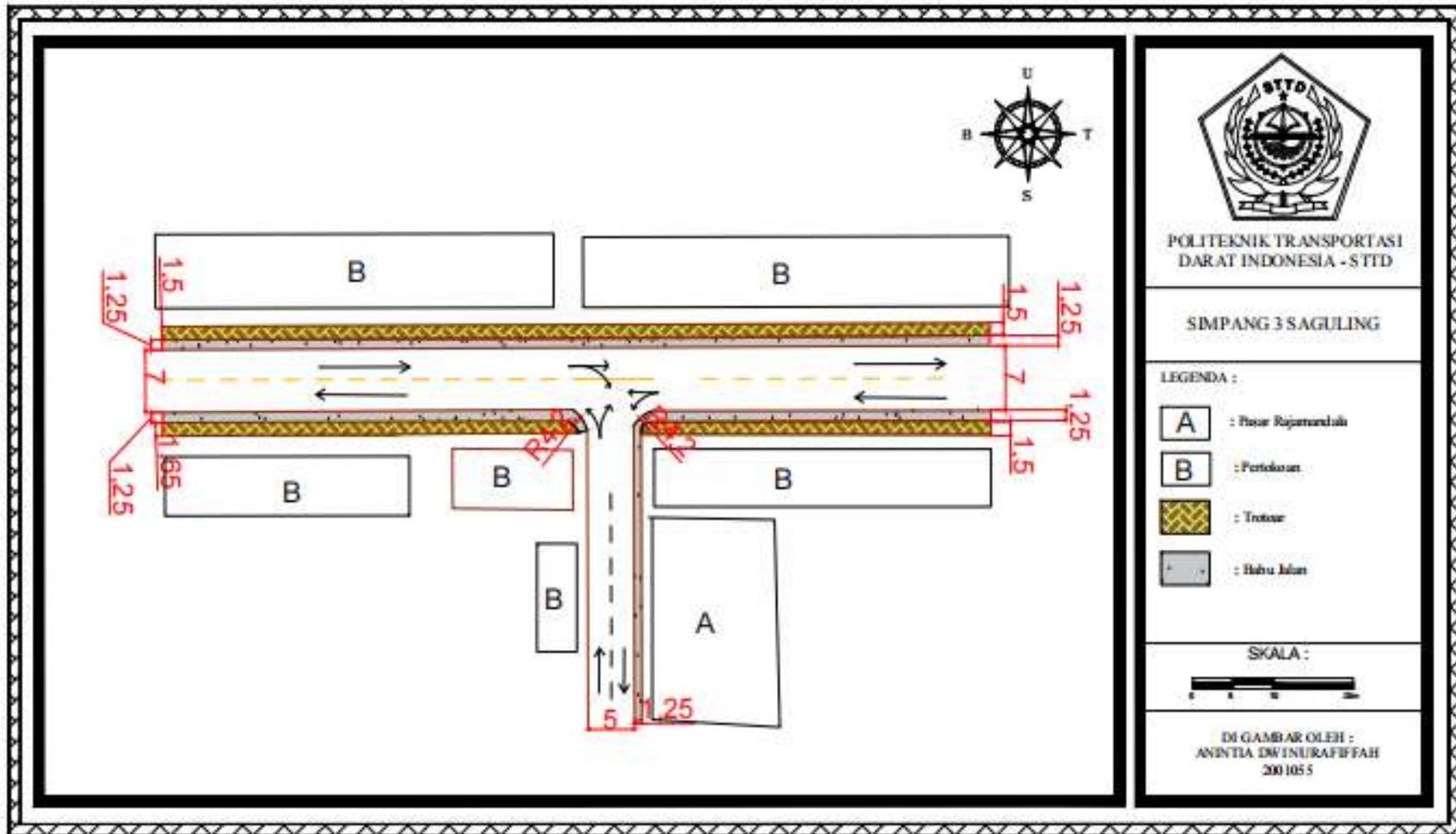
**Gambar II. 11** Layout Simpang Sarimukti

Simpang Sarimukti merupakan simpang tanpa alat pengendali (tidak bersinyal) bertipe 322. Dengan derajat kejenuhan sebesar 0,82, antrian sebesar 14 meter, dan tundaan rata-rata simpang sebesar 10,2 det/kend. Tata guna lahan di sekitar simpang adalah pertokoan dan merupakan akses menuju TPA Sarimukti. Kelas hambatan samping termasuk tinggi berupa parkir *on street* di jalan Rajamandala 2 yang berdekatan dengan simpang, lapak pedagang kaki lima yang menggunakan bahu jalan pada jalan Cipendeuy 3 dan angkutan umum yang berhenti di bahu jalan pada jalan Rajamandala 3 yang berdekatan dengan simpang.

Pendekat utara merupakan jalan Cipendeuy 3 dengan tipe jalan 2/2 TT atau dua arah, pendekat timur merupakan Jalan Rajamandala 2 dengan tipe jalan 2/2 TT atau dua arah, pendekat barat merupakan Jalan Rajamandala 3 dengan tipe jalan 2/2 TT atau dua arah.

b. Simpang Saguling

Berikut merupakan gambar layout simpang saguling



**Gambar II. 12** Layout Simpang Saguling

Simpang Saguling merupakan simpang tanpa alat pengendali (tidak bersinyal) bertipe 322. Dengan derajat kejenuhan sebesar 0,71, antrian sebesar 16 meter, dan tundaan rata-rata simpang sebesar 10,2 det/kend. Tata guna lahan di sekitar simpang adalah pasar serta merupakan akses menuju PLTA Saguling. Kelas hambatan samping termasuk tinggi berupa lapak pedagang kaki lima yang menggunakan bahu jalan serta parkir *on street* pada jalan Sanghyang Heuleut dan parkir *on street* jalan pada jalan Rajamandala 1 yang berdekatan dengan simpang.

Pendekat timur merupakan Jalan Rajamandala 1 dengan tipe jalan 2/2 TT atau dua arah, pendekat selatan merupakan jalan Sanghyang Heuleut dengan tipe jalan 2/2 TT atau dua arah, pendekat Barat merupakan Jalan Rajamandala 3 dengan tipe jalan 2/2 TT atau dua arah