

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Pembahasan materi pada bab ini adalah mengenai analisis kebutuhan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput di Kota Bandung, dimana sub bab pembahasan dalam melakukan kajian terbagi menjadi dua sub bab pembahasan yaitu kajaian wilayah studi dan substansi, kajian wilayah studi berisi materi mengenai kebijakan transportasi, kebijakan rencana struktur ruang, dan gambaran umum wilayah. Sedangkan kajian substansi sendiri berisi tentang karakteristik kawasan wisata belanja, karakteristik wisatawan dan kondisi parkir eksisting di kawasan wisata belanja di Kota Bandung.

3.1 Rencana Sistem Jaringan Transportasi Metropolitan Bandung

Rencana pengembangan sistem jaringan prasarana transportasi darat berkaitan dengan sistem jaringan jalan dan rel. Prinsip perencanaan pada sistem jaringan transportasi darat adalah menghubungkan secara optimal sistem-sistem kegiatan kota, baik dalam konteks regional (PKN, PKW, PKL) maupun dalam konteks internal kota (pusat pelayanan dan sub pusat pelayanan kota). Prinsip perencanaan transportasi ini juga diarahkan pada pembatasan suplai (penyediaan) jaringan di pusat kota dan meningkatkan suplai ke arah timur Kota Bandung, serta melakukan beberapa manajemen permintaan transportasi khususnya di pusat kota untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan penggunaan moda transportasi publik (*public transportation mode*).

Berkaitan dengan hal di atas, maka beberapa rencana pengembangan transportasi darat adalah sebagai berikut:

1. Pemantapan hirarki jaringan jalan arteri primer pada sistem jaringan jalan primer. Koridor-koridor ini diarahkan untuk memiliki hirarki jalan arteri primer karena menghubungkan secara regional peran Kota Bandung sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang diidentifikasi melalui keberadaan fasilitas Bandara Husein Sastranegara, Terminal Cicaheum, Terminal Leuwi Panjang, dan Terminal Terpadu Tipe A Gedebage. Adapun koridor primer dan jalan yang dimaksud adalah:

- Koridor primer 1: Jalan Cibeureum – Jalan Sudirman - Jalan Soekarno Hatta – Jalan Cibiru yang melintasi terminal Leuwipanjang;
 - Koridor primer 2: Jalan Rajawali (Jalan Elang) – Jalan Nurtanio yang mengakses Bandara Husein Sastranegara;
 - Koridor primer 3: Jalan Sindanglaya – Jalan Ujungberung – Jalan Cipadung yang mengakses Terminal Cicaheum; dan
 - Koridor primer 4: Jalan Rumah Sakit – Jalan Gedebage yang mengakses Terminal Terpadu Gedebage.
2. Pemantapan hirarki jaringan jalan kolektor primer pada sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antara PKN Bandung dengan PKL sekitarnya, serta antara PKN Bandung dengan PKW Sukabumi dan PKW Tasikmalaya. Jalan yang dimaksud adalah:
- | | |
|---|----------------------------------|
| • Jalan Raya Setiabudhi | • Jalan Mochamad Toha |
| • Jalan Sukajadi | • Jalan Terusan Buah Batu |
| • Jalan HOS. Cokroaminoto (Pasirkaliki) | • Jalan Terusan Kiaracondong |
| • Jalan Gardujati | • Jalan Mochamad Ramdan |
| • Jalan Astana Anyar | • Jalan Terusan Pasir Koja |
| • Jalan Pasir Koja | • Jalan Gedebage |
| • Jalan K.H. Hasyim Ashari (Kopo) | • Jalan Terusan Cileunyi Terpadu |
3. Restrukturisasi hirarki jalan pada sistem jaringan sekunder. Jaringan jalan ini akan menghubungkan secara optimal antara pusat-pusat pelayanan dengan sub-sub pusat pelayanan kota. Adapun hirarki jalan yang dimaksud adalah:
- Pengembangan jalan arteri sekunder yang menghubungkan SPK Arcamanik dan SPK Kordon dengan PPK Gedebage;
 - Pengembangan jalan kolektor sekunder yang melewati SPK Sadang Serang;
 - Pengembangan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan SPK Arcamanik dengan SPK Kordon dan SPK Derwati; dan

- Pengembangan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan SPK Sadang Serang dan SPK Ujung Berung.

4. Pembangunan jalan tol.

Adapun pembangunan tol yang dimaksud adalah:

- Jalan tol Soreang - Pasirkoja; dan
- Jalan tol dalam kota (Terusan Pasteur - Ujungberung - Cileunyi) dan Ujungberung - Gedebage – Majalaya.

5. Pembangunan jalan layang. Adapun pembangunan jalan layang yang dimaksud adalah:

- Jalan layang Jl. Setiabudhi - Jl. Siliwangi;
- Jalan layang Jl. Nurtanio - rel KA;
- Jalan layang Jl. A.Yani - rel KA;
- Jalan layang Jl. Sunda - rel KA;
- Jalan layang Jl. Braga - rel KA;
- Jalan layang Jl. Arjuna - rel KA;
- Jalan layang persimpangan Jl. Soekarno Hatta - Jl. Buah Batu;
- Jalan layang persimpangan Jl. Soekarno Hatta - Jl. Ibrahim Adjie;
- Jalan layang persimpangan Jl. Soekarno Hatta - Jl. Mochamad Toha;
- Jalan layang persimpangan Jl. Gedebage - Tol Padaleunyi.
- Jalan layang persimpangan Jl. Soekarno Hatta- Jl. Cibaduyut
- Jalan layang persimpangan Jl. Soekarno Hatta- Jl. KH Hasyim Ashari (Kopo)
- Jalan layang persimpangan Jl. Nurtanio – Jl. Abdurrahman Saleh

6. Rencana pengembangan terminal terpadu dan terminal kota, yaitu:

- Pembangunan terminal tipe A di PPK Gedebage;
- Optimalisasi terminal tipe B di Leuwipanjang untuk bagian selatan dan barat Kota Bandung;
- Pengembangan terminal tipe B di Ledeng untuk bagian utara Kota Bandung;

- Pengembangan terminal tipe C di Cicaheum dan sekitar SPK.

Pengembangan terminal di sekitar sub pusat pelayanan kota bertujuan mengarahkan pengembangan kota yang berorientasi pada titik-titik pengumpul dan pendistribusi pergerakan (*transit oriented development-TOD*), minimal dengan terminal tipe C.

7. Rencana penerapan strategi manajemen kebutuhan transportasi/TDM (*Transportation Demand Management*), yaitu:

1. Mengembangkan strategi manajemen parkir yang bersifat disinsentif maupun insentif.

Strategi yang disinsentif sifatnya membatasi penggunaan kendaraan pribadi di pusat kota dengan pemberlakuan sistem parkir progresif, khususnya pada jalan-jalan yang digunakan untuk *on-street parking*, seperti:

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| • Otto Iskandardinata | • Karapitan |
| • Dewi Sartika | • Dalem Kaum |
| • Pungkur | • Kepatihan |
| • Jend. Ahmad Yani | • Cikapundung Barat |
| • Lengkong Kecil | • Cikapundung Timur |
| • Gardu Jati | • Astana Anyar |
| • ABC | • Suniaraja |
| • Banceuy | • Kebon Jati |
| • Naripan | |

Kemudian, strategi manajemen parkir yang insentif sifatnya mengakomodasi pergerakan dengan menyediakan bangunan parkir di pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran, khususnya di daerah pengembangan Gedebage.

2. Pengembangan strategi pengenaan tarif/road pricing di jalan di sekitar pusat kota yang bertujuan untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi di pusat kota, namun memberikan alternatif moda (*alternative mode*) yang mendorong pergerakan ke pusat kota dengan menggunakan

moda angkutan publik (*public transportation mode*). Adapun beberapa jalan yang relevan dikembangkan strategi *road pricing* adalah:

- Sudirman
- Asia Afrika
- Dalem Kaum
- Cibadak
- Karang Anyar
- Kepatihan
- Dewi Sartika

3. Pengembangan moda alternatif (*alternative mode*) yang mendorong pergerakan ke pusat kota dengan menggunakan moda angkutan publik. Penerapan strategi ini berbasis angkutan massal dengan konsep pengembangan sebagai berikut:

- Pengembangan angkutan massal di bagian barat Kota Bandung bertujuan membatasi pergerakan dengan kendaraan pribadi dan mengakomodasi pergerakan dari arah Kopo, Cimahi, dan Kabupaten Bandung Barat.
- Konsep pengembangan angkutan massal di bagian timur Kota Bandung bertujuan meningkatkan pergerakan ke arah timur dan meningkatkan pergerakan internal bagian timur Kota Bandung.

3.2 Kebijakan Rencana Struktur Ruang Kota Bandung

Untuk mendukung struktur ruang yang direncanakan, wilayah Kota Bandung dibagi menjadi delapan Subwilayah Kota (SWK) yang dilayani oleh delapan Subpusat Pelayanan Kota (SPK) dan **dua Pusat Pelayanan Kota (PPK)**. Pusat pelayanan kota melayani 2 juta penduduk, sedangkan subpusat pelayanan kota melayani sekitar 500.000 penduduk.

Pusat pelayanan kota yang direncanakan sampai dengan tahun 2031 adalah pusat Alun-alun dan Gedebage. Pusat Pelayanan Alun-alun melayani Subwilayah Kota (SWK) Cibeunying, Karees, Bojonegara, dan Tegalega, sedangkan Pusat Pelayanan Gedebage melayani Subwilayah Kota Arcamanik, Derwati, Kordon, dan Ujungberung.

Pusat pelayanan kota minimum memiliki fasilitas skala kota yang meliputi fasilitas pendidikan, kesehatan, peribadatan, sosial, olahraga/rekreasi, pemerintahan, perbelanjaan, dan transportasi. Idealnya, fasilitas tersebut berada

pada satu lokasi tetapi bila tidak memungkinkan paling sedikit fasilitas tersebut berada di dalam wilayah yang dilayaninya. Fasilitas minimum skala kota yang dimaksud salah satunya adalah tentang transportasi yaitu meliputi terminal dan parkir umum.

3.3 Kebijakan Rencana Pola Ruang Kota Bandung

Pola ruang kawasan perdagangan dan jasa dalam RTRW Kota Bandung 2011-2031 terdiri atas kawasan jasa, kawasan perdagangan dan sektor informal. Kawasan jasa meliputi kegiatan berikut ini:

- a. jasa keuangan, meliputi bank, asuransi, keuangan non bank dan pasar modal;
- b. jasa pelayanan, meliputi komunikasi, konsultan dan kontraktor;
- c. jasa profesi, meliputi pengacara, dokter dan psikolog;
- d. jasa perdagangan, meliputi ekspor-impor dan perdagangan berjangka; dan
- e. jasa pariwisata, meliputi agen dan biro perjalanan dan penginapan

Kawasan ini direncanakan untuk dikembangkan sebagai berikut:

- a) Pengembangan kegiatan jasa profesional, jasa perdagangan, jasa pariwisata, dan jasa keuangan ke wilayah Bandung Timur;
- b) Pengembangan kegiatan jasa profesional, jasa perdagangan, jasa pariwisata, dan jasa keuangan di SPK wilayah Bandung Timur, SPK Sadang Serang, dan sisi jalan arteri primer dan arteri sekunder sesuai dengan peruntukannya; dan
- c) Pembatasan konsentrasi perkantoran di wilayah Bandung Barat.

Pusat perbelanjaan sudah cukup banyak di Kota Bandung. Sampai dengan tahun 2001 jumlah pusat perbelanjaan lebih kurang 90 buah dengan lokasi terkonsentrasi hampir 90% di Kawasan Kota Lama dan kurang berkembang di wilayah perluasan. Selain itu, perkembangan pusat perbelanjaan yang cenderung linier di sepanjang jalan arteri dan kolektor juga harus dikendalikan mengingat perkembangan linier cenderung memicu terjadinya kemacetan. Rencana pengembangan pusat perbelanjaan adalah sebagai berikut:

- Pengendalian pusat belanja di Wilayah Bandung Barat;
- Pengembangan pusat belanja ke Wilayah Bandung Timur
- Pengendalian perkembangan pusat belanja dan pertokoan yang cenderung linier sepanjang jalan arteri dan kolektor.

3.4 Gambaran Umum Kota Bandung

Kota Bandung adalah ibukota Provinsi Jawa Barat dengan luas 16.729,65 ha. Kota ini merupakan dataran tinggi yang terletak pada ketinggian 675 – 1050 meter di atas permukaan laut, yang berada pada koordinat 6° 50' 38" - 6° 58' 50" LS dan 107° 33' 34" - 107° 43' 50" BT. Bentuk bentangan alam Kota Bandung merupakan cekungan dengan morfologi perbukitan di bagian Utara dan dataran di bagian Selatan. Kota Bandung termasuk dalam wilayah Daerah Pengaliran Sungai (DPS) Citarum bagian hulu. Secara nasional, DPS ini sangat penting karena merupakan pemasok utama waduk Saguling dan Cirata yang digunakan sebagai pembangkit tenaga listrik, pertanian, dan lainnya. Secara geografis, jarak Kota Bandung yang relatif dekat dengan Jakarta sebagai ibukota Negara dan pusat perdagangan, menjadikan Kota Bandung berkembang pesat di berbagai bidang kegiatan pembangunan.

Secara morfologi regional, Kota Bandung terletak di bagian tengah “Cekungan Bandung”, yang mempunyai dimensi luas 233.000 Ha. Secara administratif, cekungan ini terletak di lima daerah administrasi kabupaten/kota, yaitu Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan 5 Kecamatan yang termasuk Kabupaten Sumedang. Kawasan Cekungan Bandung dikelilingi oleh Gunung Tangkuban Perahu (Kabupaten Bandung Barat dan Subang) dan Gunung Manglayang (Kabupaten Sumedang) di sebelah Utara; Gunung Bukit Jarian, Gunung Mandalawangi dan Gunung Kasur (Kabupaten Sumedang) di sebelah Timur; Gunung Puntang, Gunung Malabar, Gunung Rakutak dan Gunung Bubut (Kabupaten Bandung) di sebelah Selatan; dan Bukit Kidang Pananjung, Gunung Lagadar dan Gunung Bohong (Kota Cimahi).

Gambar 3.1
Peta Sub Wilayah Kota (SWK) Kota Bandung

Gambar 3.2
Peta Pola Ruang Kota Bandung

3.4.1 Kedudukan Kota Bandung dalam Wilayah yang Lebih Luas

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), Kota Bandung ditetapkan dalam sistem perkotaan nasional sebagai bagian dari Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kawasan Perkotaan Bandung Raya. PKN ini terdiri dari Kota Bandung dan Kota Cimahi sebagai kota inti dan sebagian Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Sumedang. Dalam RTRW tersebut PKN Kawasan Perkotaan Bandung Raya termasuk dalam tahap pembangunan I, dengan arahan kegiatan revitalisasi dan percepatan pengembangan kota-kota yang telah berfungsi.

Dalam RTRWN, Kota Bandung merupakan bagian dari kawasan strategis nasional berdasarkan pertimbangan pertahanan dan keamanan, pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pendayagunaan sumber daya alam dan/atau teknologi tinggi, dan/atau fungsi dan daya dukung lingkungan hidup. Selain itu, Kota Bandung juga ditetapkan sebagai Kawasan Andalan Cekungan Bandung, yaitu kawasan yang memiliki nilai strategis nasional. Nilai strategis nasional yang dimaksud meliputi kemampuan kawasan untuk memacu pertumbuhan ekonomi kawasan dan wilayah di sekitarnya serta mendorong pemerataan perkembangan wilayah.

Dalam sistem perkotaan RTRWP Jawa Barat, Kota Bandung termasuk dalam PKN Kawasan Perkotaan Bandung Raya. Wilayah yang termasuk ke dalam PKN Kawasan Perkotaan Metropolitan Bandung adalah Kota Bandung, kawasan perkotaan di wilayah Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi dan Kabupaten Sumedang yang berbatasan dengan Kota Bandung. Di dalam PKN Metropolitan Bandung, tidak semua kota berada pada hirarki kota yang sama, terdapat perbedaan skala pelayanan. Hirarki kota PKN Metropolitan Bandung adalah sebagaimana dijelaskan pada Tabel berikut ini, Kota Bandung sebagai kota inti dari PKN ini ditetapkan sebagai kota orde I

Tabel 3.1
Hirarki Kota PKN Metropolitan Bandung

PKN	Kota Orde I	Kota Orde II	Kota Orde III
Kawasan Perkotaan Metro Bandung	Kota Bandung		
		Soreang	• Ciwidey • Banjaran • Majalaya • Ciparay • Cicalengka • Rancaekek • Cilengkrang
		Ngamprah	• Cililin • Padalarang • Cisarua • Lembang
	Cimahi		
		Tanjungsari	

Sumber : RTRW Kota Bandung 2011 - 2031

Wilayah Pengembangan Cekungan Bandung adalah salah satu dari enam wilayah pengembangan Jawa Barat yang meliputi Bodebekpunjur dan sekitarnya, Purwasuka, Cekungan Bandung, Ciayumajakuning, Priangan Timur dan Pangandaran, serta Sukabumi dan sekitarnya. Wilayah pengembangan ini meliputi Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, Kota Bandung dan sebagian Kabupaten Sumedang. Terdapat lima kecamatan di Kabupaten Sumedang yang masuk ke dalam WP Cekungan Bandung, yaitu Kecamatan Jatinangor, Kecamatan Tanjungsari, Kecamatan Cimanggung, Kecamatan Sukasari dan Kecamatan Pamulihan.

Wilayah Pengembangan Cekungan Bandung merupakan kawasan yang berkembang pesat yang memerlukan pengendalian pemanfaatan ruang terutama di kawasan yang berfungsi sebagai kawasan resapan air. Kegiatan ekonomi di Wilayah Pengembangan Cekungan Bandung diarahkan pada kegiatan yang mampu mengendalikan pencemaran air, udara dan sampah. Dalam hal ini kegiatan ekonomi utama difokuskan pada **perdagangan dan jasa** sebagai kegiatan unggulan untuk kawasan perkotaan. Wilayah pengembangan ini juga diarahkan sebagai pusat pengembangan sumberdaya manusia dalam rangka mendukung

pengembangan sektor unggulan pertanian, hortikultura, industri non-polutif, industri kreatif, perdagangan, jasa, pariwisata dan perkebunan.

Infrastruktur strategis yang direncanakan dikembangkan dalam wilayah pengembangan ini antara lain Bandar Udara Husein Sastranegara, permukiman vertikal, Tempat Pengolahan Akhir Sampah Sari Mukti, Tempat Pengolahan Sampah Terpadu Legok Nangka, dan Tempat Pengolahan Sampah Terpadu Leuwigajah. Fokus pengembangan kegiatan utama Kota Bandung dalam wilayah pengembangan ini adalah perdagangan dan jasa, industri kreatif dan *high-tech*, pariwisata, dan transportasi.

3.4.2 Wilayah Administrasi

Secara administratif, menurut Perda Kota Bandung Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pemekaran dan Pembentukan Wilayah Kerja Kecamatan dan Kelurahan di Lingkungan Pemerintah Kota Bandung, wilayah Kota Bandung terbagi menjadi:

- 30 kecamatan, yang masing-masing dikepalai oleh seorang Camat;
- 151 kelurahan yang masing-masing dikepalai oleh seorang Lurah;
- 1.558 Rukun Warga (RW) yang masing-masing diketuai oleh seorang Ketua RW (data tahun 2007); dan
- 9.678 Rukun Tetangga (RT), yang masing-masing dikepalai oleh seorang Ketua RT (data tahun 2007).

Tabel 3.2

Kecamatan dan Kelurahan di Kota Bandung

No	Kecamatan	Kelurahan	No	Kecamatan	Kelurahan
1	Sukasari	Isola Sukarasa Gegerkalong Sarijadi	16	Regol	Cigereleng Ancol Pungkur Balonggede Ciseureuh Ciateul Pasirluyu
2	Sukajadi	Pasteur Cipedes Sukawarna Sukagalih Sukabungah	17	Lengkong	Cijagra Lingkar Selatan Burangrang Paledang Turangga

No	Kecamatan	Kelurahan	No	Kecamatan	Kelurahan
					Malabar Cikawao
3	Cicendo	Husein Sastranegara Arjuna Pajajaran Pasirkaliki Pamoyanan Sukaraja	18	Batununggal	Gumuruh Maleer Cibangkong Kacapiring Kebon Waru Kebon Gedang Samoja Binong
4	Andir	Maleber Dungucariang Ciroyom Kebun Jeruk Garuda Campaka	19	Kiaracondong	Sukapura Kebon Jayanti Babakan Surabaya Cicaheum Babakan Sari Kebon Kangkung
5	Cidadap	Hegarmanah Ciumbuleuit Ledeng	20	Arcamanik	Sukamiskin Cisaranten Bina Harapan Cisaranten Kulon Cisaranten Endah
6	Coblong	Cipaganti Lebak Gede Sadang Serang Dago Sekeloa Lebak Siliwangi	21	Cibiru	Cipadung Pasir Biru Cisurupan Palasari
7	Bandung Wetan	Cihapit Taman Sari Citarum	22	Antapani	Antapani Wetan Antapani Tengah Antapani Kulon Antapani Kidul
8	Sumur Bandung	Braga Merdeka Kebon Pisang Babakan Ciamis	23	Ujung Berung	Pasir Indah Cigending Pasir Wangi Pasir Jati Pasanggrahan
9	Cibeunying Kaler	Cihaurgeulis Sukaluyu Neglasari	24	Rancasari	Cipamokolan Manjahlega Derwati

No	Kecamatan	Kelurahan	No	Kecamatan	Kelurahan
		Cigadung			Mekar Jaya
10	Cibeunying Kidul	Padasuka Cikutra Cicadas Sukamaju Sukapada Pasirlayung	25	Buahbatu	Sekejati Margasari Cijawura Jatisari
11	Astanaanyar	Karacak Nyengseret Karang Anyar Panjunan Cibadak Pelindung Hewan	26	Bandung Kidul	Batununggal Wates Mengger Kujangsari
12	Bojongloa Kaler	Kopo Babakan Tarogong Jamika Babakan Asih Sukaasih	27	Pantileukan	Cipadung Kulon Cipadung Wetan Cipadung Kidul Mekar Mulya
13	Babakan Ciparay	Babakan Babakan Ciparay Sukahaji Margahayu Utara Margasuka Cirangrang	28	Gedebage	Ranca Bolang Cisaranten Kidul Cimincrang Rancanumpang
14	Bojongloa Kidul	Situ Saeur Kebon Lega Cibaduyut Mekar Wangi Cibaduyut Kidul Cibaduyut Wetan	29	Mandalajati	Jati Handap Karang Pamulang Sindang Jaya Pasir Impun
15	Bandung Kulon	Cijerah Cibuntu Warung Muncang Caringin Cigondewah Kaler Gempol Sari Cigondewah Rahayu Cigondewah Kidul	30	Cinambo	Cisaranten Wetan Pakemitan Sukamulya Babakan Penghulu

Sumber : RTRW Kota Bandung 2011 – 2031

Secara geografis, wilayah Kota Bandung dilewati oleh 15 sungai sepanjang 265,05 km, yaitu Sungai Cikapundung, Sungai Cipamokolan, Sungai Cidurian, Sungai Cicadas, Sungai Cinambo, Sungai Ciwastra, Sungai Citepus, Sungai Cibedung, Sungai Curug Dog-dog, Sungai Cibaduyut, Sungai Cikahiyangan, Sungai Cibuntu, Sungai Cigondewah, Sungai Cibeureum, dan Sungai Cinanjur. Sungai dengan aliran dari utara ke selatan yaitu Sungai Cikapundung, dan dari selatan ke utara yaitu Sungai Citarum. Sungai-sungai tersebut selain dipergunakan sebagai saluran induk dalam pengaliran air hujan, juga oleh sebagian kecil penduduk masih dipergunakan untuk keperluan MCK. Potensi air lainnya adalah sumber air tanah yang diambil melalui sumur bor yang tersebar di Kota Bandung.

Kota Bandung memiliki tanah yang relatif subur karena terdiri dari lapisan tanah aluvial dan endapan sungai dan danau. Kesuburan tanah ini dapat berarti kekuatan jika kegiatan perkotaan akan lebih didominasi agro atau urban forestry, tetapi sebaliknya akan menjadi kelemahan jika lahan itu justru didominasi oleh pemanfaatan untuk pengadaan blok-blok bangunan.

3.4.3 Pola Penggunaan Lahan

Pada saat ini Kota Bandung yang digunakan sebagai lahan terbangun yang cukup padat terutama di bagian pusat kota (sebesar 73,5%) sehingga memaksa perlu adanya pengembangan fisik kota ke wilayah pinggiran. Perkembangan fisik kota ini di antaranya diperuntukkan bagi perumahan dengan fasilitas penunjangnya. Berdasarkan kajian yang dilakukan oleh M. Hilman (2004), pada tahun 1968, penggunaan lahan terbesar di Kota Bandung adalah sawah seluas 3.340,81 ha (41,2%), perumahan seluas 2.181,62 ha (26,9%) dan penggunaan tanah terkecil adalah gudang seluas 22,35 ha. Pada tahun 1981, luas penggunaan lahan terbesar adalah perumahan sebesar 2.264,613 ha atau dua kali lipat penggunaan lahan perumahan tahun 1968. Pertambahan lainnya adalah kawasan militer sebesar 487,18 ha, perdagangan sebesar 189,388 ha. Luas penggunaan lahan yang berkurang adalah sawah sebesar 2.201,466 ha, industri sebesar 73,124 ha. Pada tahun 1997 guna lahan di Kota Bandung didominasi oleh perumahan 9.445,72 ha (56,46%), pemerintahan/sosial 1.234,88 ha (2,38%), militer 348,52 ha (2,08%), perdagangan 448,07 ha (2,68%), industri 635,28 ha (3,8%), sawah 3.649,29 ha (21,81%), tegalan 876,37 ha (5,04%), lain-lain 91,87 ha (0,55%).

Berdasarkan peta interpretasi citra satelit Tahun 2004 (Dinas Tata Ruang dan Permukiman Provinsi Jawa Barat, penggunaan lahan Kota Bandung pada tahun 2004 terdiri atas bandara 106,47 ha, belukar 164,15 ha, hutan 21,05 ha. Untuk penggunaan industri dan institusi masing-masing 903,29 ha dan 906,98 ha. Untuk Jalan dan rel kereta 997,4 dan 16,56 ha. Penggunaan lahan kebun campuran mencapai 515,69 ha, pasar/pertokoan 52,90 ha, perkebunan/kebun 48,76 ha dan penggunaan lahan paling luas untuk perumahan yang mencapai 8.922,00 ha. Pada tahun 2008, sebagian besar lahan di Kota Bandung (55,5%) digunakan sebagai lahan perumahan. Penggunaan untuk kegiatan-kegiatan jasa sekitar 10% dan masih ada lahan sawah sekitar 20,1%.

Tabel 3.3

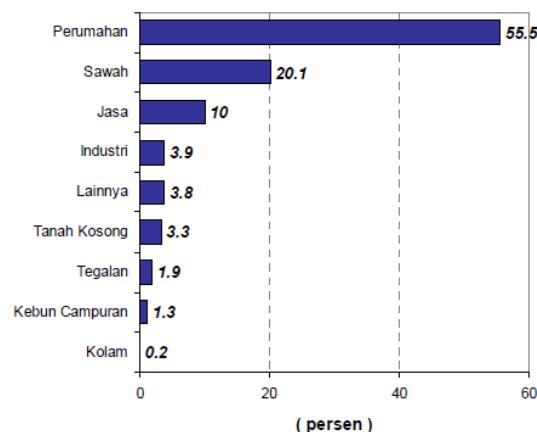
Penggunaan Lahan di Kota Bandung Tahun 2008

No	Guna Lahan	Luas Area (Ha)
1	Perumahan	9.290,28
2	Jasa	1.668,54
3	Industri	647,83
4	Sawah	3.354,49
5	Tegalan	318,70
6	Kebun Campuran	215,57
7	Tanah Kosong	545,47
8	Kolam	39,90
9	Lainnya	649,22
Jumlah		16.730,00

Sumber : RTRW Kota Bandung 2011 – 2031

Gambar 3.3

Struktur Penggunaan Lahan di Kota Bandung Tahun 2008



Sumber : RTRW Kota Bandung 2011 – 2031

Banyaknya jenis kegiatan yang berjalan di Kota Bandung, terjadinya perubahan pemanfaatan ruang, terdapatnya permukiman kumuh dengan kondisi lingkungan yang tidak sehat, terbatasnya lahan untuk Tempat Pemakaman Umum dan belum tersedianya ruang untuk sektor informal pada akhirnya memberikan tekanan berat pada kondisi fisik alam Kota Bandung. Berbagai masalah lingkungan muncul di antaranya; penurunan air tanah, penurunan kualitas air tanah, suhu udara yang semakin meningkat, kualitas udara menurun, masalah sampah yang belum dapat ditangani secara optimal, luas lahan terbuka yang berfungsi lindung sangat sedikit dan terancam keberadaannya, ketidakseimbangan kegiatan antar wilayah dan lain sebagainya.

Pada situasi menghadapi berbagai masalah fisik alam tersebut, tuntutan kebutuhan air bersih, kualitas udara yang baik, kenyamanan, ruang terbuka hijau, ketuntasan penanganan sampah, kebutuhan pemukiman, sarana dan prasarana semakin meningkat seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dan aktivitasnya. Permasalahan lingkungan fisik alam tersebut pada dasarnya bukan hanya tantangan Kota Bandung saja, namun juga meliputi wilayah Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kota Cimahi. Permasalahan di salah satu wilayah tersebut dapat membawa dampak pada wilayah lainnya. Karena itu untuk penanganan masalah dan pemenuhan kebutuhan di Kota Bandung memerlukan sinergitas dengan Kabupaten-Kota di sekitarnya.

3.4.4 Kondisi Perekonomian

Kota Bandung memiliki peran penting dalam perekonomian Jawa Barat. Sebagai suatu area yang telah membentuk kesatuan fungsional Bandung Metropolitan Area, aktivitas ekonomi dan penduduk relatif sudah menyatu. Pada tahun 2004-2007 kontribusi ekonomi Kota Bandung di Jawa Barat mencapai rata-rata 10%. Dalam lingkup Kota Bandung Raya, maka kontribusi aktivitas ekonominya menjadi sekitar 21% dari ekonomi Jawa Barat

Secara umum, sektor ekonomi Kota Bandung terbagi menjadi 3 sektor, yaitu sektor basis ekonomi, ekonomi lokal dan sektor informal. Kota Bandung memiliki sektor basis yang cukup banyak terhadap Provinsi Jawa Barat. Hal tersebut terlihat dari sektor ekonomi yang memiliki nilai $LQ > 1$, yaitu sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan; sektor perdagangan, hotel, dan

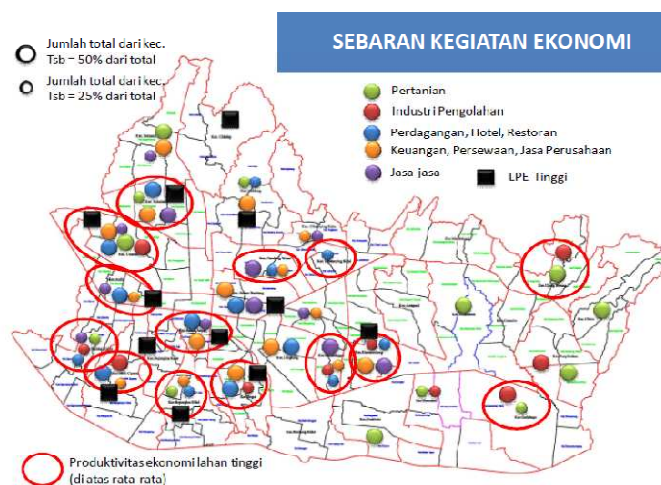
Gambar 3.4**Peta Penggunaan Lahan Eksisting Kota Bandung**

restoran; sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor bangunan/konstruksi dan sektor jasa-jasa.

Selain sektor ekonomi yang termasuk dalam PDRB terdapat pula beberapa sektor ekonomi lokal di Kota Bandung yang berupa industri kreatif. Industri kreatif merupakan kumpulan dari sektor-sektor industri yang mengandalkan kreativitas sebagai modal utama dalam menghasilkan produk/jasa. Sektor ekonomi kreatif di Bandung, umumnya bergerak di bidang *fashion*, desain dan musik yang dikelola oleh orang muda berusia 15-25 tahun. Industri kreatif di Kota Bandung menyerap 344.244 tenaga kerja dan memberikan kontribusi sebesar 11% untuk ekonomi lokal.

Gambar 3.5

Sebaran Kegiatan Ekonomi di Kota Bandung



Sumber : RTRW Kota Bandung Tahun 2011 -2031

Kota Bandung merupakan salah satu kota tujuan pendatang yang berasal dari berbagai daerah di Pulau Jawa maupun luar Jawa. Hal ini menyebabkan Kota Bandung menjadi pusat kegiatan bukan hanya bagi penduduk setempat tetapi juga penduduk di daerah sekitarnya. Sebagian besar penduduk Kota Bandung, lokal maupun pendatang, terlibat dalam sektor perdagangan baik formal maupun informal terutama sebagai Pedagang Kaki Lima (PKL).

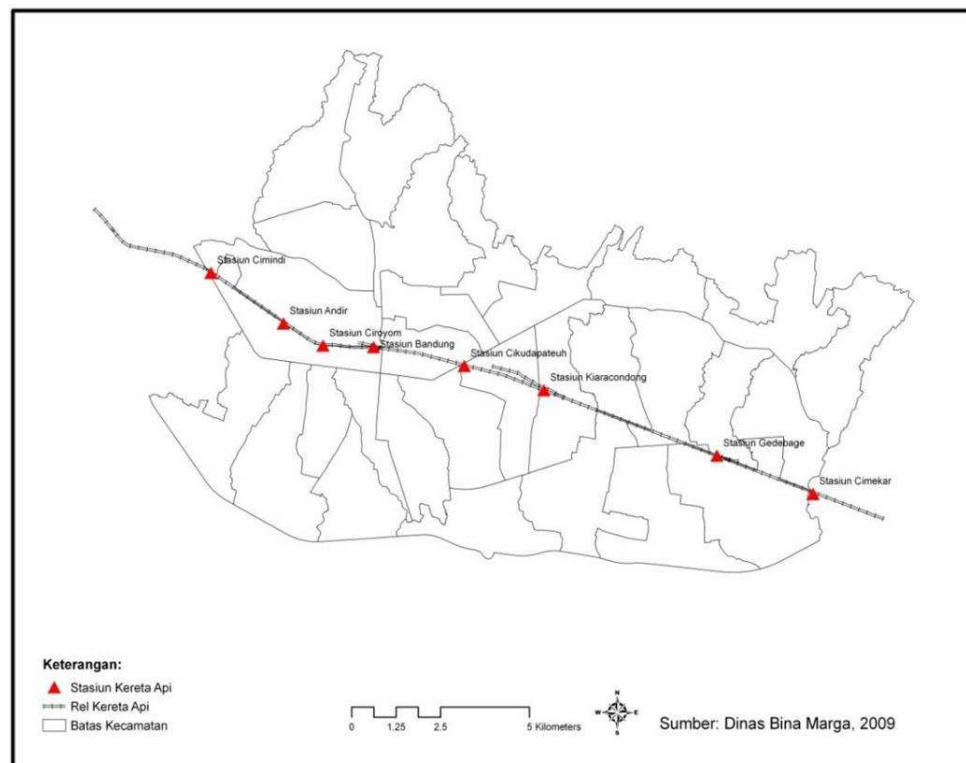
3.4.5 Kondisi Sistem Transportasi

Sistem transportasi Kota Bandung terdiri dari angkutan darat jalan raya dan rel, dan angkutan udara. Prasarana transportasi di Kota Bandung terdiri atas:

- **Terminal penumpang dan halte penumpang** yang berjumlah 15 unit dengan tipe terminal A, B, dan C (sesuai dengan Kepmen Perhubungan No.31 Tahun 1995) dan terdapat 20 pangkalan angkutan umum (kota) dan halte (pemberhentian angkutan umum) sekitar 144 unit, yaitu 89 unit dengan bangunan dan 55 unit tanpa bangunan. Halte ini terdistribusi di beberapa ruas jalan, baik yang berstatus jalan nasional, propinsi, maupun kabupaten/kota;
- **Fasilitas pejalan kaki** tersedia dalam bentuk trotoar yang sebagian trotoar masih dalam keadaan sedang dan rusak (32,27%);
- **Fasilitas Bandar Udara Husein Sastranegara** yang terletak di WP Bojonegara dan menempati area lahan 145 hektar dengan luas terminal 2.411,85 m². Bandara ini dilengkapi dengan satu terminal yang melayani penerbangan domestik dan internasional;
- **Prasarana perparkiran** di Kota Bandung terbagi menjadi dua, yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar jalan (*off street parking*). Parkir di badan jalan di Kota Bandung terbagi dalam empat kategori tempat, yaitu jalan umum, jalan umum di tempat tertentu, parkir langganan, dan parkir di pasar (Badan Pengelola Parkir, Kota Bandung). Sedangkan parkir di luar jalan di Kota Bandung terbagi menjadi pelataran parkir, bangunan parkir, parkir di lantai dasar (*basement*); dan
- **Stasiun kereta api** yang berjumlah delapan stasiun antara lain Stasiun Cimindi, Stasiun Andir, Stasiun Ciroyom, Stasiun Bandung, Stasiun Cikudapateuh, Stasiun Kiaracandong, Stasiun Gedebage, dan Stasiun Cimekar.

Stasiun Bandung dan Kiaracandong merupakan stasiun utama dalam konteks Metropolitan Bandung. Dalam wilayah Metropolitan Bandung, Kota Bandung dilayani oleh jaringan kereta api jalur ganda dan jalur tunggal. Beberapa jaringan kereta api yang ada di Kota Bandung tidak dioperasikan, yaitu jaringan menuju Kecamatan Tanjungsari (Kabupaten Sumedang) dan menuju Kecamatan Ciwidey.

Gambar 3.6
Peta Jaringan Rel dan Stasiun Kereta Api



Sumber : RTRW Kota Bandung Tahun 2011 -2031

Stasiun Gedebage sudah tidak dioperasikan lagi sebagai stasiun penumpang dan pada saat ini diperuntukkan sebagai stasiun terminal peti kemas. Jaringan kereta api Kota Bandung ini dilayani oleh sarana kereta api kelas ekonomi dan patas, baik dalam skala regional Metropolitan Bandung maupun daerah-daerah di Pulau Jawa lainnya. Keberadaan jaringan kereta api ini cukup signifikan memberikan tarikan pergerakan menuju Kota Bandung.

Adapun sarana transportasi di Kota Bandung terdiri atas:

a. Bis

Angkutan bus di Kota Bandung dioperasikan oleh Damri. Terdapat 12 trayek yang pada saat ini dioperasikan dengan 243 kendaraan bus. Bus yang digunakan oleh Damri merupakan bus besar dengan kapasitas 40-62 tempat duduk. Seringkali terlihat pada jam sibuk pagi dan sore, bus kota Damri memuat penumpang yang cukup banyak. Selain Damri, terdapat satu trayek bus sedang yang dioperasikan oleh koperasi angkutan umum yaitu trayek Antapani – KPAD yang dioperasikan oleh Kobutri. Pada saat ini, Kobutri mengoperasikan 12 bus sedang.

b. Angkutan Kota

Jumlah trayek angkutan kota resmi di Kota Bandung berjumlah 38 trayek dengan 4.695 kendaraan (Dinas Perhubungan dalam Rencana Induk Transportasi, 2006). Angkutan kota yang beroperasi di Kota Bandung selama 5 tahun terakhir belum pernah mengalami penambahan baik dari sisi jumlah kendaraan maupun jumlah trayek. Hal ini tidak sejalan dengan perkembangan kota dan pertumbuhan *demand* yang cukup pesat. Dampaknya adalah tumbuhnya angkutan tidak resmi serta ojeg khususnya pada daerah-daerah yang baru berkembang. Adapun rute-rute angkutan kota tersebut adalah:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. Abdul Muis - Cicaheum via Binong | 20. Panghegar P. – Dipati Ukur – Dago |
| 2. Abdul Muis - Cicaheum via Aceh | 21. Ciroyom – Sarijadi |
| 3. Abdul Muis – Dago | 22. Ciroyom - Bumi Asri |
| 4. Abdul Muis – Ledeng | 23. Ciroyom – Cikudapateuh |
| 5. Abdul Muis – Elang | 24. Sederhana – Cipagalo |
| 6. Cicaheum – Ledeng | 25. Sederhana – Cijerah |
| 7. Cicaheum – Ciroyom | 26. Sederhana – Cimindi |
| 8. Cicaheum - Ciwastra – Derwati | 27. Ciwastra - Ujung Berung |
| 9. Cicaheum – Cibaduyut | 28. Cisit – Tegalle |
| 10. Stasiun Hall – Dago | 29. Cijerah - Ciwastra – Derwati |
| 11. Stasiun Hall – Sadang Serang | 30. Elang – Gede Bage - Ujung Berung |
| 12. St. Hall - Ciumbuleuit via Eyckman | 31. Abdul Muis – Mengger |
| 13. St. Hall - Ciumbuleuit via Cihampelas | 32. Cicadas – Elang |
| 14. Stasiun Hall – Gede Bage | 33. Antapani – Ciroyom |
| 15. Stasiun Hall – Sarijadi | 34. Cicadas - Cibiru - Penyileukan |
| 16. Stasiun Hall – Gunung Batu | 35. Bumi Panyileukan - Sekemirung |
| 17. Margahayu Raya – Ledeng | 36. Sadang Serang – Caringin |
| 18. Dago - Riung Bandung | 37. Cibaduyut - Karang Setra |
| 19. Pasar Induk Caringin – Dago | 38. Cibogo – Elang |

Jumlah kendaraan angkutan kota yang beroperasi di Kota Bandung tidak sesuai dengan jumlah kendaraan yang ditetapkan dalam SK Walikota Bandung. Menunjukkan bahwa tidak adanya kesesuaian dengan jumlah kendaraan menurut SK Walikota. Jumlah kendaraan yang beroperasi di lapangan adalah 4.695 kendaraan, sementara jumlah kendaraan yang ditetapkan oleh SK Walikota adalah 5.436 kendaraan.

c. Kereta

Pelayanan jasa kereta api (KA) perkotaan di wilayah Kota Bandung hanya tersedia 2 jurusan pinggiran kota yakni ke Padalarang (8 KA/hari) dan ke Cicalengka (17 KA/hari). Di masa datang direncanakan akan dioperasikan jaringan kereta api ringan (KAR) yang melayani koridor Timur – Barat di wilayah Kota Bandung. Angkutan jalan rel di Kota Bandung yang merupakan sistem transportasi sub urban dioperasikan oleh PT. KAI dengan menggunakan kereta api diesel (KRD). Stasiun utama adalah Kiaracondong dan terminal akhir di Padalarang dan Cicalengka. Angkutan jalan rel ini merupakan angkutan kommuter yang melayani koridor barat-timur yaitu antara Padalarang-Bandung-Cicalengka.

d. Taxi

Terdapat sekitar 1.040 taksi di Bandung yang dioperasikan oleh enam perusahaan yaitu Centris, PuskopAU, Kota Kembang, Gemah Ripah, 4848, Kuat dan Blue Bird. Semua operator taksi merupakan perusahaan swasta. Beberapa taksi dimiliki secara individu tetapi dioperasikan dalam nama satu perusahaan. Berkaitan dengan berkurangnya permintaan akibat krisis moneter tahun 1998, beberapa perusahaan mengurangi armada operasional mereka. Sekitar 120 taksi (sekitar 13% dari armada kota) yang tidak dioperasikan.

3.5 Karakteristik Wisata Belanja dan Perparkiran Kota Bandung

3.5.1 Kawasan Wisata Belanja Kota Bandung

Berwisata sambil berbelanja adalah suatu kenikmatan dalam liburan. Berbelanja di *factory outlet* di Kota Bandung sepertinya telah menjadi ritual warga kota-kota besar dari luar Kota Bandung seperti Jakarta, Bogor, Surabaya, bahkan dari Malaysia bila berkunjung ke Kota Bandung. Dengan hawanya yang relatif sejuk, masih banyaknya pohon yang besar, dan beberapa taman kota, membuat perjalanan liburan ke Kota Bandung menjadi salah satu hal yang menarik untuk dilakukan, hal ini terlihat dari padatnya kota di hari-hari libur dan akhir pekan (*weekend*) serta hari libur lainnya.

Bandung sebagai kota mode dengan julukan *Paris Van Java* menunjukkan persaingan yang semakin kompetitif di bidang bisnis *fashion*. Hal itu terlihat dengan semakin banyaknya *factory outlet* dan *mall* di Kota Bandung. Para pemilik toko berlomba-lomba dalam membangun tempat belanja yang nyaman, lengkap,

dengan harga yang mampu bersaing, serta mengeluarkan model-model barang yang terbaru.

Sebagian besar *factory outlet* dan *mall* di Kota Bandung berlokasi di kawasan jasa perdagangan dan pusat kegiatan perkotaan di daerah Bandung bagian barat dan utara, seperti di sekitar jalan Ir. H. Juanda atau Kawasan Dago, Kawasan Sukajadi, Kawasan Cihampelas, Jalan Riau dan lainnya.

A. Kawasan *Factory Outlet* Jl. Riau

Di Jalan Riau (sekarang Jalan R.E Martadinata), banyak sekali terdapat *Factory Outlet* (FO) dengan desain arsitektur masing-masing yang unik. Seperti *The Summit*, *Heritage*, *Stamp*, *Terminal Tas*, *The Oasis*, *Formen*, *OSSO*, *Branded Club*, *The Secret*, *Renaritti*, *Riau Stock Factory Outlet*, dan *Knock Clothing*. Jarak satu outlet ke outlet yang lain juga cukup berdekatan.

Gambar 3.7

Kondisi Kawasan *Factory Outlet* Jl. Riau



Sumber : Hasil Visualisasi 2012

Factory Outlet di Jalan Riau juga menawarkan berbagai jenis produk fashion dengan kualitas bagus tapi harganya sangat terjangkau. Juga kenyamanan berbelanja, karena rata-rata memiliki fasilitas tempat parkir yang cukup luas dengan suasana pertokoan yang nyaman. Jalan ini sebenarnya mirip dengan Jalan Cihampelas dan juga Jalan Dago. Bisa dengan menyusuri jalan sambil berbelanja di deretan FO yang ada. Ketika lelah berbelanja, juga bisa menikmati berbagai macam makanan/kuliner khas Kota Bandung yang banyak juga terdapat di sepanjang Jalan Riau. Jalan R.E Martadinata memiliki fungsi jalan yaitu kolektor primer.

B. Kawasan Dago

Merupakan jalan panjang yang membentang dari perempatan Jalan Riau hingga Terminal Dago, dan sangat populer bagi warga Bandung maupun turis. Nama sebenarnya adalah Jalan Ir. H. Juanda, namun kurang familiar. Jalan yang dahulu merupakan kawasan residensial, kini beralih fungsi menjadi daerah komersial. Jalan Ir. H. Juanda merupakan jalan kolektor primer dan jalan dua arah ini selalu ramai sepanjang hari dan juga hingga larut malam. Akhir pekan jalan ini akan sangat padat, khususnya tambahan mobil dari Jakarta. Pohon pelindung di tepi jalan menjadikan jalan ini memiliki ciri khas-nya.

Banyak hal menarik yang bisa dinikmati di Jalan Dago, baik siang atau pun malam. Terlebih saat malam minggu, jalan ini menawarkan atmosfir berbeda. Banyak hal yang dapat dinikmati di Kawasan Dago ini. Sepanjang jalan banyak ditemui aneka toko, bank, distro, supermarket, *factory outlet*, kafe, hotel, dan masih banyak lagi.

Gambar 3.8

Kondisi *Factory Outlet* Kawasan Dago



Sumber : Hasil Visualisasi 2012

C. Kawasan Cihampelas

Sebagai tempat wisata belanja, Bandung terkenal dengan *factory outlet*. Salah satunya berada di Jalan Cihampelas. Jalan Cihampelas merupakan jalan kolektor sekunder. Dahulu, jalan ini merupakan sentra celana jeans terbesar di Kota Bandung. Namun kini puluhan toko yang ada juga menawarkan berbagai sandang dengan bahan selain jeans serta busana sisa ekspor. Memasuki kawasan Cihampelas seperti memasuki kawasan yang penuh dongeng, setiap toko memakai nama yang menggambarkan tokoh-tokoh heroik seperti *Superman*, *Rambo*,

Utraman. Tentunya semua ini didirikan bertujuan untuk menarik minat pengunjung.

Di kawasan Jalan Cihampelas, terdapat sebuah *mall* yang dinamakan *Cihampelas Walk (Ciwalk)* yang menawarkan sesuatu yang berbeda dengan FO yang lain karena FO ini didirikan di tengah-tengah areal terbuka, sehingga merupakan perpaduan antara gedung perbelanjaan modern dengan suasana alam yang asri dan menyegarkan. Kehadiran Kawasan Cihampelas akan menjadi daya tarik tersendiri yang akan memperkaya pariwisata Kota Bandung. Dari tahun ke tahun semakin banyak *factory outlet* yang bertebaran di sekitar kawasan Jalan Cihampelas, sehingga Jalan Cihampelas yang sempit semakin sempit dan padat dengan pengunjung yang ingin berbelanja.

Gambar 3.9
Kondisi Kawasan Cihampelas



Sumber : Hasil Visualisasi 2012

D. Kawasan *Factory Outlet Rumah Mode*

Bandung setiap menjelang *weekend* selalu di padati pengunjung dari berbagai tempat dari dalam bahkan dari luar negeri, sehingga servis *Bandung Car Rental* dan *Bandung Hotel* selalu ramai di akhir pekan ini, jalan-jalan selalu macet dipadati kendaraan yang ingin berlibur, hal ini tentu saja di karenakan Bandung memiliki daya tarik yang tinggi sehingga tak bosan orang – orang selalu memadati Bandung karena mereka dapat puas berbelanja dengan suasana perbelanjaan yang asri, nyaman dan menyenangkan.

Factory Outlet Rumah Mode merupakan tempat *Shopping* di Bandung yang sangat terkenal saat ini, suatu tempat perbelanjaan yang unik, bentuk fisiknya bukan gedung yang tinggi seperti *mall* saat ini namun lebih sederhana

dan terdesain menjadi sebuah rumah dengan dihiasi taman yang luas, air mancur yang menambah ke asri an dari tempat ini.

Factory Outlet Rumah Mode Bandung memiliki berkonsep ‘*One Stop Shopping*’ jadi dalam satu tempat dapat memenuhi berbagai kebutuhan pengunjungnya, karena di *Factory Outlet Rumah Mode* selain menjual berbagai pakaian, tas, sepatu dan berbagai sandang lainnya yang menjadi materi utamanya, juga di *Factory Outlet Rumah Mode* menyediakan kafe untuk bersantai di saat berbelanja.

Rumah Mode yang berlokasi di Jl.Setiabudhi No.41 Bandung, selain itu banyak *Factory Outlet* Bandung lain, mengingat kota ini sangat dikenal sebagai kota *fashion* di Indonesia, dan Bandung juga disebut sebagai *Paris Van Java*. Jl. Setiabudhi merupakan jalan kolektor primer.

Gambar 3.10

Kondisi *Factory Outlet Rumah Mode*



Sumber : Hasil Visualisasi 2012

E. Pasar Baru *Trade Centre*

Pasar Baru merupakan tempat belanja grosir yang terbesar di Bandung. Terdiri dari 2 bagian gedung, yaitu gedung parkir dan gedung pertokoan, dan juga terdiri dari 9 lantai. Banyak orang luar kota, bahkan luar negeri yang belanja di sini.

Pasar Baru, yang merupakan pasar tradisional terbesar di Kota Bandung terletak di Pasar Baroeweg (Jln Otto Iskandardinata). Jalan Otto Iskandardinata memiliki fungsi jalan sebagai jalan kolektor sekunder. Pasar ini dibangun sebagai pengganti pasar di Daerah Pecinan (dibangun tahun 1884). Pasar baru merupakan tempat menampung para pedagang dari pasar Tjigoeriang di belakang Kapatihan (yang dibangun tahun 1812). Para pedagang dari Tjigoeriang itu terpaksa

berkeliruan setelah pasar mereka terbakar dalam huru-hara Munada pada tanggal 30 Desember 1842.

Pasar baru dibangun pada tahun 1906 dan sudah dalam bentuk bangunan pasar yang permanen berupa jajaran toko-toko di bagian depan dan los-los pasar di bagian belakangnya. Pada tahun 1930-an toko-toko sudah berjejer di sekitar Pasar Baru dengan bangunan permanen yang besar bahkan bertingkat. Pasar baru memperoleh predikat pasar terbersih dan tertata apik di Pulau Jawa pada tahun 1935. Pasar ini dibangun menjadi pasar berbentuk modern tanpa menghilangkan kesan tradisionalnya pada tahun 1970.

Pada tahun 2001, Pasar baru mulai dibangun ulang menjadi pusat pertokoan bertingkat yang serba ada. Konsepnya adalah pasar modern yang menjual berbagai barang dan tidak terbatas pada kebutuhan bahan pangan. Konsep pengaturan tempat berdagang yang dikatakan modern ini telah menghilangkan suasana dan nuansa pasar tradisional. Pasar Baru berkonsep modern diresmikan pada tanggal 21 Agustus 2003 oleh Walikota Bandung.

Gambar 3.11
Kondisi Pasar Baru Trade Centre



Sumber : Hasil Visualisasi 2012

Gambar 3.12
Peta Sebaran Kawasan Wisata Belanja

3.5.2 Karakteristik Wisatawan

Dari informasi PT. Jasa Marga Cabang Bandung bahwa jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Bandung dengan menggunakan kendaraan pribadi tahun 2010 adalah 29.138 kendaraan/hari. Informasi tentang karakteristik wisatawan yang datang ke Kota Bandung terdiri dari usia responden, jenis pekerjaan responden, tingkat pendapatan, jumlah anggota keluarga, dan kepemilikan kendaraan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambaran karakteristik responden/wisatawan di bawah ini.

A. Karakteristik Usia Responden.

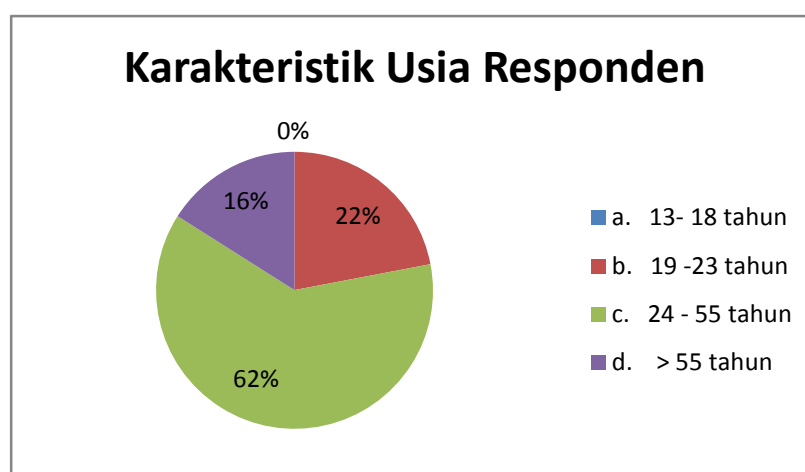
Dari hasil urvei lapangan yang didapat kelompok usia responden yang terbanyak terdapat pada kelompok usia antara 24-55 tahun, yaitu sebesar 31 orang dari 50 responden yang diteliti atau dengan persentase sebesar 62 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat **tabel 3.4** berikut.

Tabel 3.4
Karakteristik Usia Responden

Karakteristik Usia Responden	Jumlah	%
a. 13- 18 tahun	-	-
b. 19 -23 tahun	11	22
c. 24 - 55 tahun	31	62
d. > 55 tahun	8	16
Total	50	100

Sumber : Hasil Survei, 2012

Gambar 3.13
Diagram Karakteristik Usia Responden



Sumber : Hasil Survei, 2012

B. Karakteristik Pekerjaan Responden

Informasi tentang karakteristik jenis pekerjaan responden/wisatawan terdiri dari 8 (delapan) kelompok pekerjaan yaitu kelompok PNS/TNI/POLRI,

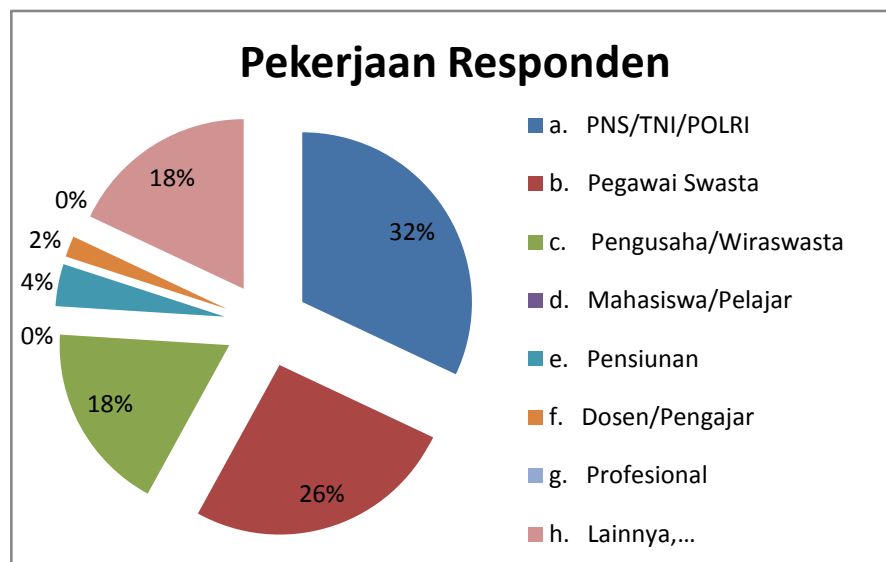
pegawai swasta, pengusaha/wiraswasta, mahasiswa/pelajar, dosen/pengajar, professional, pensiunan dan kelompok lainnya (ibu rumah tangga dan lain-lain). Dari seluruh kelompok jenis pekerjaan tersebut, jumlah responden terbesar berpekerjaan sebagai PNS/TNI/POLRI yaitu sebesar 16 responden, dan terbesar keduanya yaitu pegawai swasta dengan jumlah 13 responden. Untuk selengkapnya dapat dilihat pada **tabel 3.5** berikut.

Tabel 3.5
Jenis Pekerjaan Responden

Pekerjaan Responden	Jumlah	%
a. PNS/TNI/POLRI	16	32
b. Pegawai Swasta	13	26
c. Pengusaha/Wiraswasta	9	18
d. Mahasiswa/Pelajar	-	-
e. Pensiunan	2	4
f. Dosen/Pengajar	1	2
g. Profesional	-	-
h. Lainnya,...	9	18
Total	50	100

Sumber : Hasil Survei, 2012

Gambar 3.14
Diagram Jenis Pekerjaan Responden



Sumber : Hasil Survei, 2012

C. Karakteristik Tingkat Pendapatan Responden

Data karakteristik pendapatan responden ini digambarkan dengan range <Rp.2.000.000.-. sebesar 32% dari total 50 responden dan dimana dari hasil Survei lapangan didapatkan tingkat pendapatan responden terbesar berada di

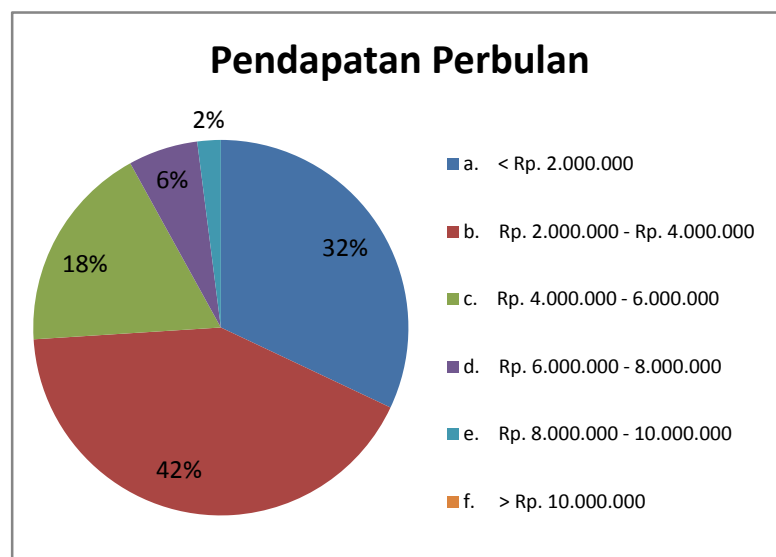
range >Rp. 10.000.000,-. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 3.6** berikut.

Tabel 3.6
Tingkat Pendapatan Total Keluarga per Bulan

Pendapatan Perbulan	Jumlah	%
a. < Rp. 2.000.000	16	32
b. Rp. 2.000.000 - Rp. 4.000.000	21	42
c. Rp. 4.000.000 - 6.000.000	9	18
d. Rp. 6.000.000 - 8.000.000	3	6
e. Rp. 8.000.000 - 10.000.000	1	2
f. > Rp. 10.000.000	-	-
Total	50	100

Sumber : Hasil Survei, 2012

Gambar 3.15
Diagram Tingkat Pendapatan Total Keluarga per Bulan



Sumber : Hasil Survei, 2012

D. Karakteristik Jumlah Anggota Keluarga

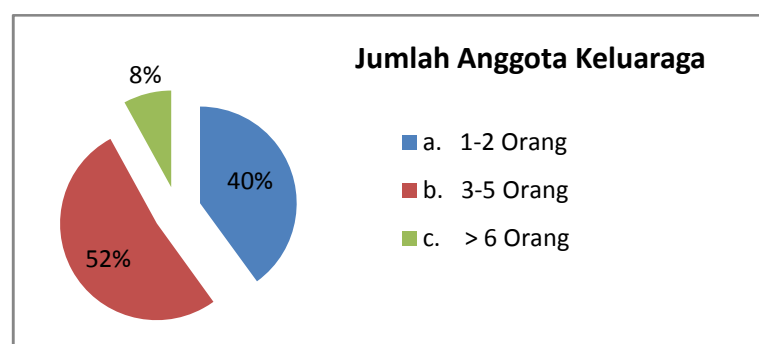
Informasi jumlah keluarga responden wisatawan dapat dibagi menjadi 3 kelompok berdasarkan jumlah anggota keluarga yang masih ditanggung oleh kepala keluarga. Dimana dari hasil survei jumlah anggota keluarga terbanyak sebesar 3 - 5 orang dalam satu keluarga, yaitu sebesar 52% dari keseluruhan total jumlah responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **tabel 3.7** berikut.

Tabel 3.7
Jumlah Anggota Keluarga Responden

Jumlah Anggota Keluarga	Jumlah	%
a. 1-2 Orang	20	40
b. 3-5 Orang	26	52
c. > 6 Orang	4	8
Total	50	100

Sumber : Hasil Survei, 2012

Gambar 3.16
Diagram Jumlah Anggota Keluarga



Sumber : Hasil Survei, 2012

E. Karakteristik Kepemilikan Kendaraan

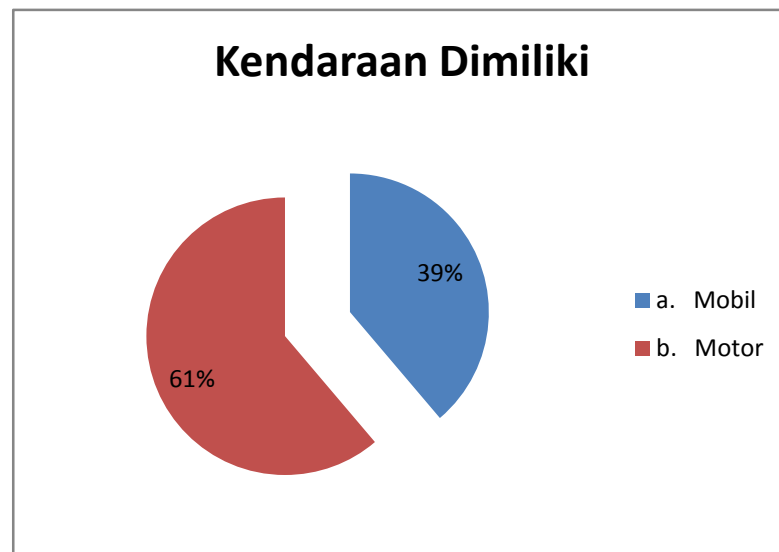
Informasi kepemilikan kendaraan responden wisatawan yang berkunjung di Kota Bandung merupakan kendaraan yang dimiliki oleh responden atau keluarganya. Dari hasil Survei di lapangan di dapatkan jumlah responden yang memiliki dan menggunakan mobil sebesar 52% dan jumlah yang menggunakan sepeda motor sebesar 82% dari total keseluruhan responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **tabel 3.8** berikut.

Tabel 3.8
Kepemilikan Kendaraan Responden

Kendaraan Dimiliki	Jumlah	%
a. Mobil	26	52
b. Motor	41	82

Sumber: Hasil Survei, 2012

Gambar 3.17
Diagram Kepemilikan Kendaraan Responden



Sumber: Hasil Survei, 2012

3.5.3 Kondisi Parkir Eksisting

Perparkiran di Kota Bandung terbagi menjadi dua, yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar jalan (*off street parking*). Parkir di badan jalan di Kota Bandung terbagi dalam empat kategori tempat, yaitu jalan umum, jalan umum di tempat tertentu, parkir langganan, dan parkir di pasar (Badan Pengelola Parkir, Kota Bandung). Sedangkan parkir di luar jalan di Kota Bandung terbagi menjadi pelataran parkir dan bangunan parkir.

Dengan adanya perlambatan waktu dan kecepatan di suatu ruas jalan, maka Pemerintah Kota Bandung menerapkan pengaturan sistem parkir di suatu ruas jalan. Dengan mengurangi jumlah ruas jalan yang memperbolehkan adanya parkir di badan jalan maka diharapkan kapasitas suatu ruas jalan dapat relatif meningkat dibandingkan apabila di ruas jalan tersebut diperbolehkan parkir di sisi kiri-kanan ruas jalan tersebut. Kota Bandung telah memiliki beberapa lokasi parkir gedung dengan rata-rata berada di pusat kota. Tanpa mengurangi pemasukan PAD, Kota Bandung juga telah menerapkan ruas-ruas jalan yang dilarang parkir baik di dua sisi jalan maupun satu sisi jalan. Berikut akan diuraikan kondisi perparkiran di beberapa ruas jalan berdasarkan jenis-jenis penggunaan lahan

A. Luas Lahan Parkir

Beberapa kegiatan komersial dan jasa di Kota Bandung yang memiliki fasilitas parkir adalah kegiatan komersial dan jasa yang terdapat di ruas jalan

Cihampelas, Setiabudhi, dan Otista. Berikut kondisi perparkiran kegiatan komersial dan jasa di beberapa ruas jalan di Kota Bandung.

- Kegiatan komersil di Jalan Cihampelas (Cihampelas Walk) dengan luas lahan ± 2.5 Ha atau 25.000 m² dengan jumlah petak parkir sebanyak 1217 petak parkir yang terdiri dari off street parking. Kondisi off street parking yang ada berupa pelataran parkir dan gedung parkir (basement).
- Kegiatan komersil di Jalan Dr. Setiabudhi (FO Setiabudhi) dengan luas lahan ± 1 Ha atau 10.000 m² dengan jumlah petak parkir sebanyak 348 petak parkir yang terdiri dari off street parking. Kondisi off street parking yang ada berupa pelataran parkir.
- Kegiatan komersil di Jalan Otista (Pasar Baru) dengan luas lahan ± 1.18 Ha atau 11.750 m² dengan jumlah petak parkir sebanyak 1448 petak parkir yang terdiri dari off street parking. Kondisi off street parking yang ada berupa pelataran parkir dan bangunan parkir.

B. Jumlah Petak Parkir

Beberapa kegiatan komersial dan jasa di Kota Bandung yang memiliki fasilitas parkir adalah kegiatan komersial dan jasa yang terdapat di ruas jalan Cihampelas, Setiabudhi, Purnawarman, Gatot Subroto dan Otista. Berikut kondisi perparkiran kegiatan komersial dan jasa di beberapa ruas jalan di Kota Bandung.

- Kegiatan komersil di Jalan Cihampelas (*Cihampelas Walk*) dengan jumlah petak parkir sebanyak 1217 petak yang terdiri dari 1034 petak parkir untuk kendaraan besar dan 183 petak parkir untuk kendaraan kecil. Kondisi *off street parking* yang ada berupa pelataran parkir dan gedung parkir (*basement*).
- Kegiatan komersil di Jalan Dr. Setiabudhi (FO Setiabudhi) dengan jumlah petak parkir sebanyak 348 petak yang terdiri dari 310 petak parkir untuk kendaraan besar dan 38 petak parkir untuk kendaraan kecil. Kondisi *off street parking* yang ada berupa pelataran parkir.
- Kegiatan komersil di Jalan Otista (Pasar Baru) dengan jumlah petak parkir sebanyak 1448 petak yang terdiri dari 1100 petak parkir untuk kendaraan besar dan 348 petak parkir untuk kendaraan kecil. Kondisi *off street parking* yang ada berupa pelataran parkir dan bangunan parkir.

Tabel 3.9
Jumlah Kendaraan yang Menggunakan Jasa Parkir

No	Jenis Penggunaan Lahan (Perdagangan & Jasa)	Jumlah Parkir Optimal (Jml Kendaraan/Hari)
1	Ciwalk	2.970
2	FO Riau	542
3	FO Setiabudi	863
4	Pasar Baru	3.137

Sumber: Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya Kota Bandung, 2010

3.5.4 Jumlah Kendaraan Pribadi yang Masuk Dan Keluar Ke Kota Bandung

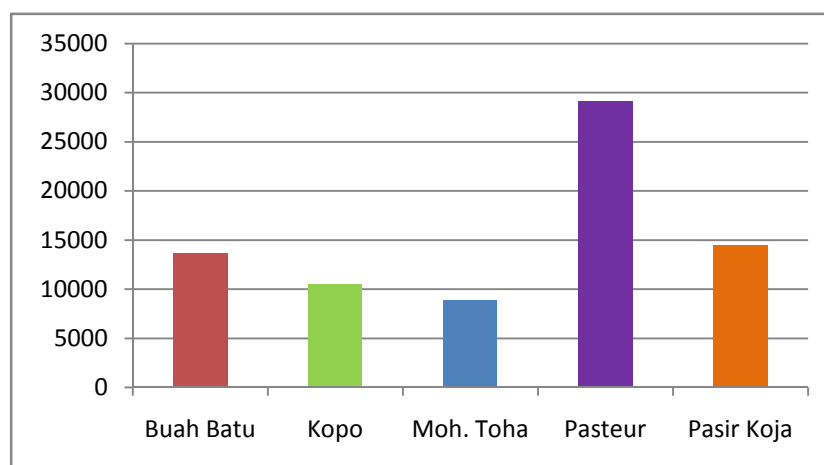
Jumlah kendaraan pribadi yang masuk dan keluar per hari ke Kota Bandung melalui pintu tol yang ada di Kota Bandung yaitu pintu tol buah batu, kopo, moh. toha, Pasteur, dan pasir koja adalah sebagai berikut :

Tabel 3.10
Jumlah Kendaraan Pribadi Yang Masuk Ke Kota Bandung Melalui Pintu Tol (Per Hari)

No	Pintu Tol	Jumlah Kendaraan Masuk	Persentase (%)
1	Buah Batu	13.703	17,8
2	Kopo	10.561	13,7
3	Moh. Toha	8.906	11,6
4	Pasteur	29.138	37,9
5	Pasir Koja	14.489	18,9
Jumlah		76.797	100

Sumber : PT. Jasamarga Purbaleunyi

Gambar 3.18
Grafik Jumlah Kendaraan Pribadi Yang Masuk Ke Kota Bandung Melalui Pintu Tol (Per Hari)



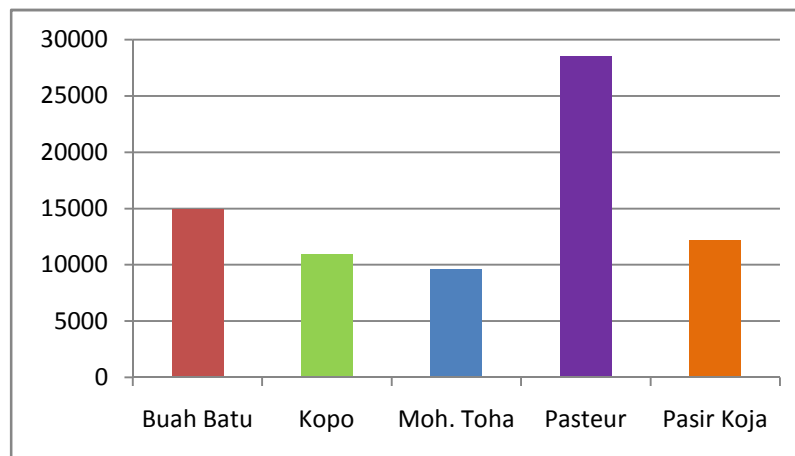
Sumber : Hasil Analisis, 2012

Tabel 3.11
Jumlah Kendaraan Pribadi Yang Keluar Dari Kota Bandung
Melalui Pintu Tol (Per Hari)

No	Pintu Tol	Jumlah Kendaraan Masuk	Presentase (%)
1	Buah Batu	14.985	19,8
2	Kopo	10.902	14,3
3	Moh. Toha	9.598	12,6
4	Pasteur	28.476	37,4
5	Pasir Koja	12.197	16,0
Jumlah		76.158	100

Sumber : PT. Jasamarga Purbaleunyi

Gambar 3.19
Grafik Jumlah Kendaraan Pribadi Yang Keluar Dari Kota Bandung
Melalui Pintu Tol (Per Hari)



Sumber : Hasil Analisis, 2012