**BAB III**

**KOTA BANDUNG SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN**

**DAN PARIWISATA**

 Pada bab ini akan dipaparkan gambaran umum Kota Bandung sebagai Kota perdagangan dan Pariwisata, khususnya kegiatan perdagangan *factory outlet* sebagai tujuan wisata belanja, serta kondisi mengenai wilayah studi khususnya pada ruas jalan Dr. Setiabudhi dan kawasan perdagangan *factory outlet* nya.

**3.1 Kota Bandung Sebagai Kota Perdagangan dan Pariwisata**

 Kota Bandung sebagai salah satu kawasan strategis nasional perkotaan memiliki beberapa fungsi salah satu adalah sebagai pusat perdagangan dan pariwisata, hal ini dianggap sebagai kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut pandang ekonomi. Kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut pandang ekonomi yang ada di Kota Bandung tersebut antara lain:

1. PPK Alun-Alun
2. PPK Gede Bage
3. Sentra Industri Kecil:
4. **Sentra Sepatu & Olahan Kulit Cibaduyut**

Sentra sepatu dan olahan kulit Cibaduyut, berada di sekitar kawasan Cibaduyut dalam wilayah Kecamatan Bojongloa Kidul, Kota Bandung, sudah dikenal masyarakat/warga kota maupun luar kota Bandung sebagai sentra industri (*home industry*/indusri kecil, menengah maupun besar) yang memproduksi barang seperti sepatu, sandal, tas, dompet dan barang lainnya dari bahan kulit. Pemasaran dilakukan selain di daerah setempat juga diluar daerah hingga ke luar negeri.

1. **Sentra Boneka Sukamulya**

Di Kota Bandung terdapat pula masyarakat/pengusaha kecil sampai menengah mengadakan kegiatan pembuatan boneka, dimana pengrajin boneka tersebut diantaranya berada di kawasan Jalan Sukamulya, Kecamatan Sukajadi.

1. **Sentra Rajutan Binong Jati**

Sentra rajutan Binong Jati merupakan kawasan pengrajin barang hasil rajutan antara lain berupa sweater, berapa di wilayah Kelurahan Binong Kecamatan Batununggal Kota Bandung, dapat dijumpai melalui gerbang masuk Jalan Binong Jati dari Jalan Jend. Gatot subroto.

1. **Sentra Tekstil Cigondewah**

Lokasi kawasan Cigondewah tidak jauh dari pusat kota bandung berada di wilayah Kelurahan Cigondewah Rahayu Kecamatan Bandung Kulon dimana terdapat beberapa perusahaan/pabrik yang memproduksi tekstil. Hasil produksi dipasarkan selain ke daerah lain, luar negeri juga di daerah setempat sebagai sentra perdagangan tekstil.

1. **Sentra Kaos Surapati** Kawasan Jalan Surapati berada dalam wilayah Kecamatan Cibeunying kidul Kota Bandung. Di sini terdapat sentra industri dan perdadagangan kaos (Tshirt, pakaian olah raga dan sebagainya). Selain itu terdapat juga pengusaha yang memberikan jasa pembuatan spanduk, sablon, banner, syal dan lain-lain.
2. **Sentra Jeans Cihampelas**

 Sepanjang jalan Cihampelas kota Bandung banyak dijumpai toko-toko dengan arsitektur unik yang menjadi ciri khas sebagai ruang pamer penjualan berbagai produk pakaian jadi terutama celana yang terbuat dari bahan jeans.

1. **Sentra Tahu & Tempe Cibuntu**
	1. **Rencana Pola Ruang Kota Bandung**

**3.2.1** **Pengembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa**

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

1. jasa keuangan, meliputi bank, asuransi, keuangan non bank dan pasar modal;
2. jasa pelayanan, meliputi komunikasi, konsultan dan kontraktor;
3. jasa profesi, meliputi pengacara, dokter dan psikolog;
4. jasa perdagangan, meliputi ekspor-impor dan perdagangan berjangka; dan
5. jasa pariwisata, meliputi agen dan biro perjalanan dan penginapan

Kawasan ini direncanakan untuk dikembangkan sebagai berikut:

1. pengembangan kegiatan jasa profesional, jasa perdagangan, jasa pariwisata, dan jasa keuangan ke wilayah Bandung Timur;
2. 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 pembatasan konsentrasi perkantoran di wilayah Bandung Barat.

 Untuk kawasan perdagangan di Kota Bandung terdiri atas pasar tradisional dan pusat perbelanjaan berupa grosir, eceran aglomerasi, dan eceran tunggal/toko. Rencana pengembangan untuk kedua kawasan tersebut dijelaskan berikut ini.

1. **Pasar Tradisional**

 Pasar merupakan salah satu orientasi pergerakan penduduk. Oleh sebab itu, dengan mengadopsi konsep yang telah diterapkan oleh Belanda dalam penataan Kota Bandung, maka perletakan pasar dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung pada tahun 2031 akan mengadopsi konsep yang sama yaitu sebagai bagian dari pelayanan subpusat pelayanan kota yang berfungsi untuk menahan pergerakan penduduk ke pusat kota (sebagai *buffer*). Pasar-pasar tersebut akan berada di sekitar pusat kegiatan yang akan dijadikan sebagai pusat sekunder. Bentuk pasar ini bisa berupa pasar modern (*shopping mall*), ataupun pasar tradisional namun dengan penataan dan pengaturan yang ketat agar terjaga lingkungannya (sebaiknya berupa pasar tertutup/dalam gedung). Rencana pengembangan fasilitas pasar tradisional adalah sebagai berikut:

1. peningkatan Pasar Induk Gedebage yang terpadu dengan pengembangan PPK Gedebage. Sejalan dengan rencana pengembangan pusat lelang ternak, maka di Gedebage juga akan dibangun pasar pusat pelelangan ternak. Untuk itu diperlukan perencanaan yang lebih lengkap, mengingat bahwa untuk pasar hewan tentu ada prasarana dan sarana khusus yang harus disiapkan seperti tempat pemeriksaan kesehatan ternak, kandang, pool kendaraan pengangkut, dan lain-lain
2. pembangunan kembali *(redevelopment)* kawasan Pasar Andir, Pasar Kiaracondong, Pasar Ciroyom, Pasar Ujungberung, dan pasar-pasar khusus lainnya
3. pengaturan dan penataan pasar yang masih sesuai dengan peruntukannya dan relokasi pasar lingkungan kelurahan/kecamatan dan sekitarnya yang sudah tidak sesuai lagi peruntukannya di 30 kecamatan
4. pengaturan kegiatan perdagangan grosir di Jalan Soekarno-Hatta, termasuk Pasar Induk Caringin dan Gedebage.
5. **Pusat Perbelanjaan**

 Pusat perbelanjaan sudah cukup banyak di Kota Bandung. Sampai dengan tahun 2001 jumlah pusat perbelanjaan lebih kurang 90 buah dengan lokasi terkonsentrasi hamper 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:

1. pengendalian pusat belanja di Wilayah Bandung Barat;
2. pengembangan pusat belanja ke Wilayah Bandung Timur
3. pengendalian perkembangan pusat belanja dan pertokoan yang cenderung linier sepanjang jalan arteri dan kolektor.

**3.2.2** **Pengembangan Kawasan Industri dan Pergudangan**

 Sektor perindustrian yang akan dikembangkan di Kota Bandung berupa sektor industri ringan dan pergudangan dan rumah tangga yang ramah lingkungan, sehingga industri polutif harus keluar dari wilayah Kota Bandung. Hal ini sesuai dengan visi dan misi Kota Bandung yaitu menjadi kota jasa, juga mempertimbangkan kondisi fisik Kota Bandung yang sudah tidak mungkin dikembangkan untuk industri berat khususnya yang tidak berwawasan lingkungan

seperti yang rakus air, berpolusi udara tinggi, dan lain-lain.

Rencana pengembangan kawasan industri ini adalah sebagai berikut:

1. relokasi industri yang tidak ramah lingkungan dan menimbulkan dampak terhadap lalulintas dan jaringan jalan ke wilayah luar kota secara bertahap;
2. mempertahankan industri kecil dan menengah ramah lingkungan yang ada di lingkungan perumahan;
3. pengalihfungsian industri yang tidak ramah lingkungan menjadi kegiatan jasa dan perumahan;
4. pembatasan kawasan pergudangan di Wilayah Bandung Barat, dan diarahkan untuk dikembangkan ke Wilayah Bandung Timur.

 Selain kegiatan industri dan pergudangan yang terkait dengan kegiatan polutif dan nonpolutif, Kota Bandung saat ini juga sedang mengembangkan industri rumah tangga. Industri rumah tangga berkembang pesat di Kota bandung dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir. Nilai perputaran uang yang mencapai Rp 79 miliar per bulan membuat Pemerintah Kota Bandung berinisiatif untuk melihat potensi industri rumah tangga (Majalah Printpack, Agustus 2008). Dari 14 sektor industri rumah tangga yang sudah dirumuskan Departemen Perdagangan, terdapat tiga sektor unggulan untuk Kota Bandung, yaitu fashion, kerajinan, dan musik, ditambah dengan satu sektor lokal yaitu kuliner.

 Terkait dengan pengembangan tersebut, rencana dalam pengembangan kawasan industry rumah tangga ini adalah:

1. menetapkan dan mengembangkan kawasan industri rumah tangga yang terdiri atas:
* sentra kaos Surapati,
* sentra Tekstil Cigondewah,
* sentra Boneka Sukamulya,
* sentra Rajutan Binongjati,
* sentra Sepatu dan Olahan Kulit Cibaduyut;
* sentra industri potensial lainnya yang dapat dikembangkan
1. pengembangan fasilitas kota yang menunjang kegiatan industri rumah tangga; dan
2. revitalisasi bangunan tua/bersejarah menjadi bagian dari industri rumah tangga.

**3.2.3** **Pengembangan Wisata Buatan**

 Rencana pengembangan kawasan wisata buatan adalah sebagai berikut:

1. mempertahankan kawasan dan bangunan bersejarah;
2. pengembangan obyek wisata di Wilayah Bandung Timur;
3. mempertahankan obyek wisata pendidikan dan wisata budaya kota;
4. pengembangan sarana konferensi ke arah Wilayah Bandung Timur;
5. pengendalian dan pembatasan kegiatan hiburan di lokasi sekitar kegiatan peribadatan, pendidikan dan perumahan.

**3.3 Wilayah Administratif Kota Bandung**

 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).

 Batasan pemerintahan tersebut secara administratif adalah berbatasan dengan:

Sebelah Utara : Kabupaten Bandung dan Kabupaten Bandung Utara

Sebelah Barat : Kabupaten Bandung Barat dan Kota Cimahi

Sebelah Timur : Kabupaten Bandung

Sebelah Selatan : Kabupaten Bandung

 Untuk mendukung struktur ruang yang direncanakan, wilayah Kota Bandung dibagi menjadi 8 (delapan) subwilayah kota yang dilayani oleh 2 (dua) pusat pelayanan kota dan 8 (delapan) subpusat pelayanan (SP). Pusat pelayanan kota melayani 2 juta penduduk, sedangkan subpusat pelayanan kota melayani sekitar 500.000 penduduk. Pembagian pusat pelayanan di Kota Bandung adalah sebagai berikut.

Kota Bandung adalah Ibukota Provinsi Jawa Barat dengan luas 16.729,65 ha. Kota ini merupakan datran tinggi yang terletak pada ketinggian 675-1050 meter diatas permukaan laut yang berada pada koordinat 6° 58’ 50” Lintang Selatan dan 107° 33’ 34” - 107° 43’ 50” Bujur Timur. Bentuk bentangan alam Kota Bandung merupakan cekungan dengan morfologi perbukitan di bagian utara dan 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 danCirata 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).

**3.4 Penggunaan Lahan Kota Bandung**

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 2.20 1,466 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 (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 III.1**

**Penggunaan Lahan di Kota Bandung Tahun 2008**

| **No** | **Guna Lahan** | **Luas Area (Ha)** | **Persentase** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Perumahan | 9.290,28 | 55,53 % |
| 2 | Jasa | 1.668,54 | 9,97% |
|  | Industri | 647,83 | 3,87% |
|  | Sawah | 3.354,49 | 20,05% |
|  | Tegalan | 318,70 | 1,90% |
|  | Kebun Campuran | 215,57 | 1,29% |
|  | Tanah Kosong | 545,47 | 3,26% |
|  | Kolam | 39,90 | 0,24% |
|  | Lainnya | 649,22 | 3,88% |
| **Jumlah** | **16.729,67** | **100%** |

*Sumber: RTRW Kota Bandung 2011-2031*

Gambar 3.1

PETA ADMINISTRATIF KOTA BANDUNG

**3.5 Kependudukan Kota Bandung**

 Jumlah penduduk Kota Bandung berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2010 tercatat sebanyak 2.393.633 jiwa yang tersebar di 30 kecamtan, dengan rata-rata kepadatannya adalah 14.307 jiwa/km2. Jumlah penduduk terbesar ada di kecamatan Babakan Ciparay yaitu sebesar 143.030 jiwa atau 5,98%, dan jumlah penduduk terendah ada di kecamatan Cinambo yaitu 23.784 jiwa atau 0,99% dari jumlah keseluruhan penduduk kota Bandung. Kepadatan penduduk tertinggi Kecamatan Bojonglo Kaler yaitu sebesar 38.691 jiwa/km2. Sedangkan terendah di Kecamatan Gedebage yaitu 3.591 jiwa/km2.

**Tabel III.2**

**Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bandung Tahun 2010**

| **No** | **Kecamatan** | **Luas (Km2)** | **Jumlah Penduduk (Jiwa)** | **Kepadatan** **(Jiwa/ Km2)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Andir  | 3,71 | 94.349 | 25.431 |
| 2 | Sukasari  | 6,27 | 79.177 | 12.628 |
| 3 | Cicendo  | 6,86 | 96.103 | 14.009 |
| 4 | Sukajadi  | 4.30 | 105.384 | 24.508 |
| 5 | Cidadap  | 6,11 | 55.816 | 9.135 |
| 6 | Coblong  | 7,35 | 127.321 | 17.323 |
| 7 | Bandung Wetan | 3,39 | 29.480 | 8.696 |
| 8 | Cibeunying Kidul | 5,25 | 104.641 | 19.932 |
| 9 | Cibeunying Kaler | 4,50 | 69.347 | 15.410 |
| 10 | Sumur Bandung | 3,40 | 34.430 | 10.126 |
| 11 | Astana Anyar | 2,89 | 66.609 | 23.048 |
| 12 | Bojongloa Kidul | 6,26 | 83.627 | 13.359 |
| 13 | Bojongloa Kaler | 3.03 | 117.233 | 28.691 |
| 14 | Babakan Ciparay | 7,45 | 143.020 | 19.197 |
| 15 | Bandung Kulon | 6,46 | 138.111 | 21.379 |
| 16 | Regol  | 4,30 | 80.214 | 18.654 |
| 17 | Lengkong | 5,90 | 68.968 | 11.689 |
| 18 | Batununggal  | 5,03 | 117.046 | 23.270 |
| 19 | Kiaracondong  | 6,12 | 127.670 | 20.861 |
| 20 | Antapani  | 3,79 | 71.991 | 18.995 |
| 21 | Arcamanik  | 5,87 | 65.216 | 11.110 |
| 22 | Ujung Berung | 6,40 | 72.181 | 11.278 |
| 23 | Cibiru  | 6,32 | 67.574 | 10.692 |
| 24 | Bandung Kidul | 6,26 | 83.627 | 13.359 |
| 25 | Buah Batu | 7,93 | 92.194 | 11.626 |
| 26 | Rancasari  | 7,33 | 72.250 | 9.857 |
| 27 | Panyileukan  | 5,10 | 37.880 | 7.427 |
| 28 | Mandalajati  | 6,67 | 60.503 | 9.071 |
| 29 | Cinambo  | 3,68 | 23.784 | 6.463 |
| 30 | Gedebage  | 9.58 | 34.404 | 3.591 |
| **Jumlah** | **169,31** | **2.393.633** | **14.307** |

*Sumber: Kebijakan Kebutuhan Sarana Perkotaan di Kota Bandung 2011*

 Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan Kota Bandung Tahun 2008, jumlah penduduk Kota Bandung tahun 2008 mencapai 2.335.406 jiwa. Laju pertumbuhan penduduk rata-rata per tahun pada tahun 2006-2008 adalah 0,8 %. Berdasarkan proyeksi, jumlah penduduk pada tahun 2031 diperkirakan mencapai 4.1 juta jiwa. Angka proyeksi tersebut merupakan angka jumlah penduduk dengan pertumbuhan alami tanpa adanya intervensi apapun. Pada tahun 2008, Kecamatan Bandung Kulon memiliki kepadatan penduduk terbesar yaitu 364 jiwa/ha.

**3.6 Sistem Transportasi Kota Bandung**

 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 Kiaracondong, Stasiun Gedebage, dan Stasiun Cimekar.

Adapun sarana transportasi di Kota Bandung terdiri atas:

1. **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. Data Jaringan trayek DAMRI dan bus sedang dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel III.3**

**Jaringan Trayek Damri dan Bus Sedang di Kota Bandung Tahun 2008**

| **No****Rure** | **Nama Trayek** | **Waktu Operasional** | **Jumlah Armada** | **Panjang Rute (km)** | **Rit** **per hari** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I | Cicaheum-Cibeureum | 05.30-20.00 | 30 | 22,23 | 5,8 |
| II | Ledeng-Leuwipanjang | 05.30-19.00 | 15 | 22,27 | 5,8 |
| IV | Kiaracondong-Ciroyom | 06.00-12.00 | 1 | 32 | - |
| V | Dipatiukur-Jatinangor | 06.30-19.00 | 13 | 53,74 | 5,4 |
| VI | Elang -Jatinangor | 05.30-19.00 | 13 | 53,74 | 7,4 |
| VII | Kebon Kalapa- Tanjung Sari | 04.00-19.00 | 15 | 51,33 | 4,6 |
| IX | Cicaheum- Leuwi Panjang | 05.30-21.00 | 32 | 21,2 | 8,4 |
| XI | Cibiru- Kebon Kalapa | 05.30-20.00 | 13 | 31,71 | 36 |
| XIV | Kiara Condong- Sarijadi | 05.30-18.00 | 3 | 32,81 | 7,2 |
| XV | Alun alun- Ciburuy | 05.30-19.00 | 18 | 44,54 | 3,8 |
| - | Antapani- KPAD | 05.30-19.00 | 12 | 30,62 | 4 |

*Sumber: RTRW Kota Bandung 2011-2031*

1. **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:

**Tabel III.4**

**Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Bandung Tahun 2008**

| **No** | **Rute** | **No** | **Rute** |
| --- | --- | --- | --- |
| 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 | 27 | Ciwastra - Ujung Berung |
| 9 | Cicaheum- Cibaduyut | 28 | Cisitu – Tegallega |
| 10 | St Hall- Dago | 29 | Cijerah - Ciwastra – Derwati |
| 11 | St 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 | St Hall- Gedebage | 33 | Antapani – Ciroyom |
| 15 | St Hall- Sarijadi | 34 | Cicadas - Cibiru - Penyileukan |
| 16 | St Hall- Gunung Batu | 35 | Bumi Panyileukan - Sekemirung |
| 17 | Margahayu- Ledeng | 36 | Sadang Serang – Caringin |
| 18 | Dago- Riung Bandung | 37 | Cibaduyut - Karang Setra |
| 19 | Caringin- Dago | 38 | Cibogo – Elang |

*Sumber: RTRW Kota Bandung 2011-2031*

1. **Kereta Api**

 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, seperti yang disajikan pada berikut:

**Tabel III.5**

**Daftar Rute Kereta Api Yang Beroperasi di Metropolitan Bandung**

| **No** | **Asal** | **Tujuan** | **Frekuesi Kereta/Hari** | **Keterangan** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Bandung | Padalarang | 3 Kereta | 2 Kereta lanjut ke Purwakarta1 Kereta lanjut ke Sukabumi |
| 2 | Bandung | Cicalengka | 15 Kereta | 6 Kereta Patas9 Kereta Ekonomi |
| 3 | Cicalengka | Padalarang | 9 Kereta | Pulang - Pergi |

*Sumber: RTRW Kota Bandung 2011-2031*

1. **Taksi**

 Terdapat sekitar 1.081 taksi di Bandung yang dioperasikan oleh tiga belas perusahaan. 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.

**Tabel III.6**

**Jumlah Armada untuk Setiap Perusahaan Taksi**

| **No** | **Nama Perusahaan Taxi** | **Jumlah Armada** |
| --- | --- | --- |
| 1 | Taksi Centris | 41 |
| 2 | Taksi Blue Bird | 265 |
| 3 | Taksi Kota Kembang | 387 |
| 4 | Taksi PT. 4848 | 70 |
| 5 | Taksi Kuat | 34 |
| 6 | Taksi PRIMKOPAU | 93 |
| 7 | Taksi PT. Borobudur Megah Utama | 160 |
| 8 | Taksi PT. Citra Pratama Intibuana | 40 |
| 9 | Taksi PT. Tara Megah Muliatama | 212 |
| 10 | Taksi PT. Surya Pratama Mandiri | 60 |
| 11 | OI Taksi | 18 |
| 12 | Taksi CV. Mitra Lintas Transport | 0 |
| 13 | Taksi Bandung Raya | 110 |
| **Jumlah** | **1481** |

 *Sumber: RTRW Kota Bandung 2011-2031*

**3.7 Gambaran Perkembangan *Factory Outlet* di Kota Bandung**

 Kegiatan Perdagangan *factory outlet* sudah ada sejak tahun 1990-an dengan sebutan penjualan pakaian sisa ekspor*.* Selanjutnya dengan mengubah citra dalam bentuk tampilan fisik, pemilihan lokasi yang lebih baik dan berbagai fasilitas pendukung yang menarik menamakan diri menjadi *factory outlet.* Pendirian *factory outlet* menjadi marak mulai tahun 2000, pada tahun ini banyak *factory outlet* yang didirikan, baik yang menempuh perijinan maupun tidak menempuh perijinan.

 Bandung sebagai Kota Mode dengan julukan Paris Van Java menunjukkan persaingan yang semakin kompetitif di bidang bisnis fashion. Hal ini dilihat dengan semakin banyaknya *factory outlet* dan juga distro yang ada di kota Bandung. Sebelum menjamur seperti saat ini , *factory outlet*  hanyalah tempat dimana pabrik-pabrik garmen Bandung menjual pakaian-pakaian cacat atau *reject*. Pabrik-pabrik tersebut menerima order dari merk-merk terkenel dari seluruh dunia seperti Esprit, Timberland, Guess. kemudian barang-barang yang cacat dipindahkan ke *factory outlet* untuk dijual ke masyarakat. Ternyata konsep ini menarik banyak minat sehingga saat ini banyak sekali *factory outlet* di Bandung dan mulai merembah ke kota-kota lain.

 Berangkat dari pakaian sisa ekspor. Seperti diketahui bahwa Indonesia memproduksi pakaian-pakaian untuk di ekspor ke luar negeri seperti Singapura, Korea Selatan, Dan lain-lain. Di Negara tersebut pakaian dari Indonesia kemudian diberi label baru untuk kemudian di ekspor ke pasar Eropa atau Amerika. Hal ini dilakukan karena biaya produksi di Indonesia relatif lebih murah.

 Pakaian yang dijual di *factory outlet* merupakan pakaian yang tidak terekspor karena beberapa alasan yaitu kelebihan kuota, tidak lulus *quality control, rejected,* karena banyak *factory outlet* di kota Bandung yang menjual barang yang berkualitas saja, atau setidaknya member tahu konsumennya akan kualitas barang yang dijualnya. Sehingga selain dari dalam kota Bandung sendiri ada juga pengunjung yang sengaja datang dari daerah lain seperti Jakarta, Bogor, Surabaya, Bahkan dari Negara Malaysia.

 Sebagian besar *factory outlet* yang ada di kota Bandung berlokasi di kawasan jasa perdagangan dan pusat kegiatan perkotaan di daerah Bandung bagian Barat dan Utara, seperti di di sekitar Ir. H Juanda, Sukajadi, Cihampelas, Jalan Riau dan Jalan Dr. Setiabudhi. *factory outlet* di kota Bandung berkembang dengan pesat, seiring dengan tingginya laju pertumbuhan penduduk dan perubahan gaya hidup dalam berbelanja. Namun demikian, perkembnagan jumlah *factory outlet* ini tidak disertai dengan pengaturan sebarannya, sehingga sebagian besar bertumpuk di kecamatan-kecamatan yang berada di barat dan pusat kota Bandung, sedangkan di wilayah pinggiran dan timur masih relatif kurang. Akibat lain dari penumpukan ini adalah bukan terjadinya sinergitas antar *factory outlet* , akan tetapi terjadi persaingan tidak sehat di antara *factory outlet* ini, ditandai dengan tidak seluruh *factory outlet* berfungsi secara optimal, bahkan terdapat beberapa *factory outlet*  yang mengalami penurunan jumlah pengunjung. Beberapa daftar *factory outlet* yang terdapat di Kota Bandung antara lain:

**Tabel III.7**

**Data Sebaran *Factory outlet* di Kota Bandung Tahun 2011**

| **SWK** | **Kecamatan** | **Nama *Factory outlet*** |
| --- | --- | --- |
| Bojonagara | Sukajadi | 1. The Real China Town |
| 2. Graha Mode |
| 3. Jeans Talk |
| 4. Edelweiss |
| 5. Julia |
| 6. Rumah Mode |
| 7. Fashion World |
| 8. Mode Plus |
| Sukasari | 9. Marigold |
| 10. Lavyete |
| 11. MQ Fashion |
| 12. Orange |
| 13. Boutique 09 |
| Cicendo | 14. Donatello |
| 15. Jimmy/Martin |
| 16. Juliar |
| 17. Kawan |
| Cibeunying | Sumur Bandung | 18. Herreds Boutique |
| 19. Bale Anak |
| 20. Riau Stock |
| 21. Superb |
| 22. Cabazon |
| 23. Lombok Boutique House |
| 24. Best Care |
| Coblong | 25. Outlet Glamour |
| 26. M&M Nice Shop |
| 27. Uptown |
| 28. Victoria |
| 29. Jetset |
| 30. Episode |
| 31. Level |
| 32. C59 |
| 33. Grande |
| 34. Wallaby |
| 35. Riens |
| 36. Maia Quco |
| Bandung Wetan | 37. The Summit FO |
| 38. Cargo FO |
| 39. Formen |
| 40. Island |
| 41. Oasis |
| 42. Bread Corner |
| 43. Merdeka |
| 44. The Real |
| 45. Happenig |
| 46. Hotline |
| 47. Expose |
| 48. Dago Stock Expotr |
| 49. D Coral |
| 50. Heritage |
| 51. Renariti |
| 52. Animate |
| 53. Edward Forrer |
| 54. Anak Kecil |
| 55. Lets Shop |
| 56. Kuyagaya |
| 57. Safira |
| 58. Cristine |
| 59. 5 A Sec |
| 60. Old And New |
| Cidadap | 61. Gazeebo |
| 62. Monic House |
| 63. Donatello |
| 64. Tyan |
| 65. Tazkia Aulia |
| Cibeunying Kidul | 66. Saguanto Tailor |
| Karees | Regol | 67. Blossom |
| 68. Rumah Pesona Butik |
| Batununggal | 69. Pabrik Bajoe |
| Lengkong | 70. Gedong Bunda |
| 71. Yoss |
| 72. Bintang |
| 73. Boenga |
| 74. Dhena Collection |
| 75. Rashida Collection |
| 76. BABE |
| Kiaracondong | 77. Istana Bajoe |
| 78. Hafshoes |
| 79. Puri’s |
| Gedebage | Rancasari | 80. Busana Cemerlang |
| Tegallega | Bandung Kulon | 81. Stock Centre |
| Bandung Kidul | 82. Arjuna |

*Sumber: Kebijakan Kebutuhan Sarana Perkotaan di Kota Bandung 2011*

 Dengan berkembangnya Kegiatan perdagangan menjadikan Kota Bandung dikenal sebagai Kota tujuan belanja, khususnya pakaian jadi dan aksesorisnya, sepatu serta tas. Kegiatan ini berkembnag pesat mengingat di Kota Bandung banyak terdapat industri tekstil, sepatu dan tas sehingga dukungan terhadap produk yang akan dijual cukup besar dengan variasi bentuk produk yang relatif banyak.

Gambar. 3.2

PETA SEBARAN FO DI KOTA BANDUNG

**3.8 Gambaran Umum Ruas Jalan Dr. Setiabudhi**

 Jalan Dr Setiabudi merupakan salah satu ruas jalan Kolektor Primer yang berstatus sebagai jalan Propinsi dengan panjang 6,03 km, ruas jalan ini terbagi menjadi dua kelas jalan yaitu yang membentang dari utara ke tengah memiliki kelas jalan kolektor primer dengan panjang 4830,08 m, sedangkan sisanya yang membentang dari tengan sampai ke ujung selatannya dengan kelas jalan kolektor sekunder dengan panjang 1169,95 m. Ruas jalan ini menjadi salah satu ruas jalan tersibuk yang ada di Kota Bandung, dikarenakan ruas jalan Dr. Setiabudhi merupakan salah satu pintu masuk bagi Kota Bandung khususnya di bagian utara yang menghubungkan Kota Bandung dengan beberapa Kota dan Kabupaten tetangga, selain itu pada ruas jalan ini juga terdapat beberapa kegitan Pendidikan perguruan tinggi seperti UPI, UNPAS, STPB dan beberapa kampus lainnya, dan kegiatan perdagangan dan jasa seperti Kegiatan perdagangan *factory Outlet* dan hotel atau penginapan.

**3.8.1 Kondisi Geometrik Ruas Jalan Dr. setiabudhi**

 Secara umum kondisi Perkerasan ruas jalan Dr. Setiabudhi berada dalam keadaan baik dan terawat. Ruas jalan ini memiliki fungsi Kolektor primer sepanjang 4830,08m, kolektor sekunder sepanjang 1169,95m, sehingga panjang total 6,03km, dengan lebar efektif 9,5 sampai 11m, 2 lajur dan 2 arah dengan proporsi 50/50 tanpa pembatas median (2/2UD), memiliki kreb penghalang 1 m, dan memiliki hambatan samping yang sangat tinggi, wilayah kajian sendiri berada pada ruas kolektor sekunder sehingga dalam peraturan pemerintah ruas jalan tersebut memiliki kecepatan minimal 20km/jam, dengan lebar jalan minimal 9m. hal ini dilihat dari adanya kendaraan yang keluar masuk dari dan menuju kawasan dan merupakan kawasan komersil dengan tingkat kesibukan yang tinggi. Meskipun proporsi ruas jalan 50/50 tanpa median permanen, namum pada hari libur biasanya dipasang median sementara sehingga pembagian arus jalan menjadi 60/40.

 Menurut peraturan pemerintah Tentang Jalan, ruas jalan Kolektor sekunder memiliki beberapa karakteristik antara lain, mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume rata-rata, lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat, persimpangan sebidang dilakukan pengaturan tertentu, bahu jalan minimum 0,5m. berikut adalah bentuk penampang jalan Dr. Setiabudhi secara umum

**Gambar III.3**

**Skema Penampang Ruas Jalan Dr. Setiabudhi**

1 m

1 m

 10 m

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

Gambar 3.4

PETA RUAS JALAN DR.SETIABUDHI

Gambar 3.5

PETA LEBAR JALAN EKSISTING

Gambar 3.6

PETA kondisi sekitar FO

**3.8.2 Arus Lalu Lintas Ruas Jalan Dr.Setiabudhi**

Arus kendaraan yang melewati segmen jalan antara Dr.Setiabudhi-Karangsari sampai Dr.Setiabudhi-Cipaganti dihitung dengan cara *Traffic Countiung*. Jumlah kendaraan dihitung berdasarkan dengan jenis kendaraan yang yang lalu-lalang, baik itu arus kendaraan menerus yang melewati segemen maupun arus keluar masuk dari dan menuju beberapa *factory outlet* yang ada pada segmen jalan tersebut.

 Berikut ini adalah jumlah arus kendaraan yang masuk dan keluar kawasan *factory outlet* Dr. Setiabudhi yang melewati segmen jalan antara Dr.Setiabudhi-Karangsari sampai Dr.Setiabudhi-Cipaganti dan juga arus sebaliknya, yang dihitung pada dua hari yaitu hari kerja yang diwakili oleh hari rabu dan kemudian hari libur yang diwakili oleh hari sabtu:

**Tabel III.8**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar Segmen**

**(Dr.Setiabudhi-Karangsari Menuju Dr.Setiabudhi-Cipaganti)**

**Pada Hari Kerja (Rabu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** | **Kendaraan Tak Bermotor****(UM)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 493 | 491 | 33 | 33 | 999 | 998 | 4 | 4 |
| 11.01-12.00 | 600 | 599 | 42 | 42 | 1081 | 1080 | 3 | 3 |
| 12.01-13.00 | 637 | 636 | 38 | 38 | 1221 | 1221 | 4 | 4 |
| 13.01-14.00 | 713 | 714 | 40 | 40 | 1402 | 1400 | 1 | 1 |
| 14.01-15.00 | 697 | 691 | 47 | 47 | 1319 | 1317 | 4 | 4 |
| 15.01-16.00 | 692 | 687 | 40 | 40 | 1311 | 1310 | 2 | 2 |
| 16.01-17.00 | 656 | 654 | 33 | 33 | 1253 | 1254 | - | - |
| 17.01-18.00 | 688 | 691 | 38 | 38 | 1271 | 1269 | 2 | 2 |
| 18.01-19.00 | 716 | 720 | 23 | 23 | 1288 | 1288 | 5 | 5 |
| 19.01-20.00 | 714 | 719 | 14 | 14 | 1142 | 1144 | - | - |
| 20.01-21.00 | 712 | 720 | 8 | 8 | 1091 | 1040 | - | - |

*Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.9**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar Segmen**

**(Dr.Setiabudhi-Cipaganti Menuju Dr.Setiabudhi-Karangsari)**

**Pada Hari Kerja (Rabu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** | **Kendaraan Tak Bermotor****(UM)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 964 | 954 | 29 | 26 | 912 | 906 | 1 | 1 |
| 11.01-12.00 | 1052 | 1041 | 33 | 30 | 988 | 982 | - | - |
| 12.01-13.00 | 1082 | 1063 | 39 | 38 | 1161 | 1151 | - | - |
| 13.01-14.00 | 1147 | 1118 | 44 | 42 | 1198 | 1185 | - | - |
| 14.01-15.00 | 1123 | 1105 | 47 | 45 | 1170 | 1152 | - | - |
| 15.01-16.00 | 1110 | 1086 | 38 | 38 | 1201 | 1191 | 3 | 3 |
| 16.01-17.00 | 1056 | 1030 | 36 | 33 | 1022 | 1011 | 3 | 3 |
| 17.01-18.00 | 962 | 966 | 34 | 33 | 1006 | 999 | 1 | 1 |
| 18.01-19.00 | 1088 | 1201 | 28 | 30 | 944 | 939 | - | - |
| 19.01-20.00 | 1121 | 1099 | 16 | 20 | 889 | 882 | - | - |
| 20.01-21.00 | 911 | 907 | 8 | 13 | 862 | 859 | - | - |

*Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.10**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar Segmen**

**(Dr.Setiabudhi-Karangsari Menuju Dr.Setiabudhi-Cipaganti)**

**Pada Hari Libur (Sabtu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** | **Kendaraan Tak Bermotor****(UM)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 690 | 689 | 21 | 21 | 612 | 610 | 2 | 2 |
| 11.01-12.00 | 749 | 749 | 29 | 29 | 660 | 660 | 2 | 2 |
| 12.01-13.00 | 852 | 849 | 34 | 34 | 729 | 726 | 1 | 1 |
| 13.01-14.00 | 895 | 893 | 31 | 31 | 883 | 881 | 2 | 2 |
| 14.01-15.00 | 749 | 747 | 36 | 36 | 731 | 729 | 1 | 1 |
| 15.01-16.00 | 630 | 628 | 22 | 22 | 688 | 685 | - | - |
| 16.01-17.00 | 607 | 607 | 31 | 31 | 611 | 608 | - | - |
| 17.01-18.00 | 696 | 693 | 18 | 18 | 712 | 714 | 5 | 5 |
| 18.01-19.00 | 777 | 775 | 24 | 24 | 892 | 894 | - | - |
| 19.01-20.00 | 884 | 881 | 6 | 6 | 953 | 954 | - | - |
| 20.01-21.00 | 754 | 753 | 3 | 3 | 822 | 823 | - | - |

*Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.11**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar Segmen**

**(Dr.Setiabudhi-Cipaganti Menuju Dr.Setiabudhi-Karangsari)**

**Pada Hari Libur (Sabtu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** | **Kendaraan Tak Bermotor****(UM)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 1543 | 1529 | 27 | 4 | 1692 | 1678 | - | - |
| 11.01-12.00 | 1633 | 1630 | 26 | 15 | 1688 | 1689 | - | - |
| 12.01-13.00 | 1672 | 1681 | 36 | 30 | 1800 | 1791 | - | - |
| 13.01-14.00 | 1662 | 1641 | 37 | 27 | 1781 | 1758 | - | - |
| 14.01-15.00 | 1532 | 1506 | 39 | 34 | 1686 | 1669 | - | - |
| 15.01-16.00 | 1417 | 1408 | 35 | 15 | 1474 | 1458 | - | - |
| 16.01-17.00 | 1339 | 1337 | 27 | 16 | 1413 | 1400 | 11 | 11 |
| 17.01-18.00 | 1445 | 1441 | 30 | 25 | 1524 | 1521 | 6 | 6 |
| 18.01-19.00 | 1536 | 1540 | 20 | 16 | 1530 | 1543 | - | - |
| 19.01-20.00 | 1526 | 1546 | 7 | 15 | 1555 | 1562 | - | - |
| 20.01-21.00 | 1350 | 1364 | 5 | 3 | 1488 | 1487 | - | - |

*Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

 Dari beberapa tabel diatas dapat diketahui bahwa pada segmen jalan tersebut mengalami peningkatan jumlah arus rata-rata paja pukul 17.00 sampai dengan pukul 20.00 baik itu pada hari kerja maupun pada hari libur yang didominasi oleh kendaraan ringan berupa mobil sedan dan sejenisnya (mobil pribadi), angkutan kota, dan sepeda motor.

 Berikut ini adalah jumlah arus yang masuk dan keluar dari dan menuju setiap bangunan kegiatan perdagangan *factory outlet* Dr. Setiabudhi yang dihitung pada dua hari yaitu hari kerja yang diwakili oleh hari rabu dan kemudian hari libur yang diwakili oleh hari sabtu, yang masing masing bangunan *factory outlet* tersebut antara lain Rumah Mode, Mode Plus, Fashion World, dan Fiore.

**Tabel III.12**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Rumah Mode**

**Pada Hari Kerja (Rabu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 38 | 30 | 4 | 2 | 19 | 17 |
| 11.01-12.00 | 42 | 34 | 4 | 2 | 22 | 18 |
| 12.01-13.00 | 56 | 41 | 6 | 4 | 21 | 21 |
| 13.01-14.00 | 66 | 44 | 4 | 3 | 11 | 15 |
| 14.01-15.00 | 70 | 59 | 5 | 4 | 16 | 17 |
| 15.01-16.00 | 68 | 54 | 3 | 3 | 18 | 16 |
| 16.01-17.00 | 60 | 40 | 5 | 6 | 15 | 11 |
| 17.01-18.00 | 51 | 57 | 3 | 2 | 10 | 9 |
| 18.01-19.00 | 42 | 54 | 2 | 3 | 8 | 7 |
| 19.01-20.00 | 30 | 11 | 2 | 4 | 6 | 2 |
| 20.01-21.00 | 12 | 8 | - | 3 | 4 | 2 |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.13**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Rumah Mode**

**Pada Hari Libur (Sabtu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 64 | 55 | 10 | 2 | 41 | 34 |
| 11.01-12.00 | 66 | 59 | 7 | 3 | 40 | 44 |
| 12.01-13.00 | 72 | 79 | 11 | 13 | 49 | 52 |
| 13.01-14.00 | 78 | 69 | 11 | 7 | 54 | 48 |
| 14.01-15.00 | 74 | 66 | 10 | 6 | 55 | 46 |
| 15.01-16.00 | 68 | 74 | 9 | 5 | 49 | 48 |
| 16.01-17.00 | 60 | 65 | 6 | 3 | 41 | 43 |
| 17.01-18.00 | 55 | 55 | 6 | 4 | 36 | 33 |
| 18.01-19.00 | 41 | 41 | 4 | 4 | 20 | 31 |
| 19.01-20.00 | 29 | 40 | 2 | 5 | 19 | 19 |
| 20.01-21.00 | 11 | 21 | 3 | 1 | 16 | 11 |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.14**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Mode Plus**

**Pada Hari Kerja (Rabu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 4 | 4 | 3 | 2 | 6 | 4 |
| 11.01-12.00 | 6 | 4 | 1 | 1 | 4 | 5 |
| 12.01-13.00 | 7 | 3 | 3 | 3 | 15 | 10 |
| 13.01-14.00 | 6 | 2 | 2 | 2 | 17 | 7 |
| 14.01-15.00 | 8 | 3 | 4 | 4 | 17 | 8 |
| 15.01-16.00 | 5 | 2 | 2 | 2 | 12 | 9 |
| 16.01-17.00 | 5 | 2 | 2 | 1 | 10 | 7 |
| 17.01-18.00 | 3 | 1 | 1 | 2 | 7 | 6 |
| 18.01-19.00 | 4 | 2 | 2 | 2 | 5 | 4 |
| 19.01-20.00 | 2 | 1 | - | 1 | 2 | 1 |
| 20.01-21.00 | - | - | - | 1 | - | - |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.15**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Mode Plus**

**Pada Hari Libur (Sabtu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 11 | 6 | 6 | 1 | 8 | 4 |
| 11.01-12.00 | 8 | 6 | 7 | 2 | 9 | 8 |
| 12.01-13.00 | 4 | 3 | 4 | 3 | 12 | 14 |
| 13.01-14.00 | 11 | 6 | 5 | 5 | 18 | 10 |
| 14.01-15.00 | 11 | 4 | 5 | 6 | 16 | 11 |
| 15.01-16.00 | 9 | 5 | 10 | 3 | 16 | 9 |
| 16.01-17.00 | 7 | 7 | 6 | 2 | 17 | 9 |
| 17.01-18.00 | 8 | 6 | 4 | 7 | 4 | 7 |
| 18.01-19.00 | 4 | 4 | 2 | 3 | 3 | 4 |
| 19.01-20.00 | 2 | 3 | - | 1 | - | 3 |
| 20.01-21.00 | - | - | - | - | - | - |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.16**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Fashion World**

**Pada Hari Kerja (Rabu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 5 | 3 | 1 | 1 | 7 | 5 |
| 11.01-12.00 | 4 | 3 | 2 | 1 | 8 | 5 |
| 12.01-13.00 | 3 | 3 | 1 | 2 | 11 | 6 |
| 13.01-14.00 | 7 | 4 | 2 | 1 | 15 | 8 |
| 14.01-15.00 | 14 | 12 | 2 | 1 | 16 | 6 |
| 15.01-16.00 | 16 | 9 | 2 | 2 | 14 | 9 |
| 16.01-17.00 | 11 | 8 | 3 | - | 11 | 7 |
| 17.01-18.00 | 8 | 8 | 2 | 1 | 10 | 5 |
| 18.01-19.00 | 6 | 9 | 2 | 3 | 8 | 5 |
| 19.01-20.00 | 4 | 2 | 1 | 2 | 6 | 4 |
| 20.01-21.00 | 1 | 1 |  | 1 | 2 | 1 |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.17**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Fashion World**

**Pada Hari Libur (Sabtu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 8 | 8 | 3 | 2 | 17 | 14 |
| 11.01-12.00 | 7 | 13 | 4 | 2 | 19 | 17 |
| 12.01-13.00 | 7 | 10 | 2 | 2 | 24 | 10 |
| 13.01-14.00 | 16 | 9 | 6 | 3 | 24 | 15 |
| 14.01-15.00 | 18 | 7 | 7 | 5 | 20 | 17 |
| 15.01-16.00 | 20 | 9 | 3 | 2 | 25 | 17 |
| 16.01-17.00 | 19 | 12 | 4 | - | 21 | 14 |
| 17.01-18.00 | 16 | 14 | 3 | 5 | 18 | 15 |
| 18.01-19.00 | 11 | 15 | 2 | 4 | 14 | 15 |
| 19.01-20.00 | 2 | 10 | 1 | 5 | 4 | 8 |
| 20.01-21.00 | 2 | 6 |  | - | 2 | 6 |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.18**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Fiore**

**Pada Hari Kerja (Rabu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 4 | 2 | - | - | 5 | 4 |
| 11.01-12.00 | 4 | 3 | - | - | 3 | 2 |
| 12.01-13.00 | 3 | 2 | - | - | 1 | 1 |
| 13.01-14.00 | 4 | 5 | - | - | 3 | 1 |
| 14.01-15.00 | 9 | 3 | - | - | 4 | 2 |
| 15.01-16.00 | 8 | 3 | - | - | 5 | 4 |
| 16.01-17.00 | 6 | 4 | - | - | 2 | 3 |
| 17.01-18.00 | 4 | 7 | - | - | 4 | 2 |
| 18.01-19.00 | 2 | 6 | - | - | 1 | 1 |
| 19.01-20.00 | - | 5 | - | - | 1 | 3 |
| 20.01-21.00 | - | 3 | - | - | - | 1 |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

**Tabel III.19**

**Arus Kendaraan Masuk dan Keluar *Factory Outlet* Fiore**

**Pada Hari Libur (Sabtu) dalam Unit**

| **Waktu** | **Kendaraan Ringan****(LV)** | **Kendaraan Berat****(HV)** | **Sepeda Motor****(MC)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Masuk | Keluar | Masuk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 10.00-11.00 | 11 | 10 | - | - | 5 | 3 |
| 11.01-12.00 | 8 | 8 | - | - | 4 | 4 |
| 12.01-13.00 | 18 | 15 | - | - | 5 | 2 |
| 13.01-14.00 | 10 | 8 | - | - | 4 | 2 |
| 14.01-15.00 | 8 | 6 | - | - | 6 | 4 |
| 15.01-16.00 | 7 | 5 | - | - | 6 | 3 |
| 16.01-17.00 | 6 | 6 | - | - | 5 | 2 |
| 17.01-18.00 | 9 | 6 | - | - | 6 | 8 |
| 18.01-19.00 | 6 | 4 | - | - | 4 | 6 |
| 19.01-20.00 | 5 | 2 | - | - | 3 | 4 |
| 20.01-21.00 | 2 | 1 | - | - | - | 1 |

 *Sumber: Hasil Survey Primer, 2012*

 Dari beberapa tabel diatas dapat dilihat bahwa jenis kendaraan yang mendatangi *factory Outlet* pada Jalan Dr. Setiabudhi adalah berupa kendaraan mobil pribadi, sepeda motor dan beberapa bus sedang, bahkan bus besar.

 Dapat pula dilihat perbandingan jumlah pengunjung yang mendatangi *factory Outlet* pada hari kerja dan pada hari libur, pengunjung yang datang pada hari libur bisa mencapai dua kali lipat daripada hari kerja.

Gambar 3.7

Peta Pos Pengamatan

**3.8.3 Kecepatan dan Waktu Tempuh Kendaraan**

 Kecepatan dan waktu tempuh kendaraan merupakan salah satu indikator penting yang dapat digunakan untuk mengetahui kualitas kinerja suatu ruas jalan dalam menampung arus kendaraan yang melintasi ruas jalan tersebut.

 Perhitungan kecepatan dan waktu tempuh kendaraan ini dilakukan pada arus menerus dari ruas jalan Cipaganti sampai pada ruas jalan Dr. Setiabudhi, tepatnya pada SPBU Cipaganti sampai kepada kawasan *factory outlet* di jalan Dr. Setiabudhi dengan panjang segmen jalan 640m. dikarenakan kegiatan *factory outlet* lebih terpusat pada ruas jalan tersebut dibandingkan arus sebaliknya.

**Tabel III.20**

**Kecepatan dan Waktu Tempuh Rata-Rata Kendaraan**

**Pada Ruas Jalan Cipaganti Menuju Jalan Dr. Setiabudhi**

| **Kecepatan****(km/jam)** | **Waktu Tempuh****(menit)** |
| --- | --- |
| **Hari Kerja****(Rabu)** | **Hari Libur****(Sabtu)** | **Hari Kerja****(Rabu)** | **Hari Libur****(Sabtu)** |
| 8,8 | 1,8 | 4,4 | 21,2 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2012*

 Perhitungan kecepatan dan waktu tempuh rata-rata ini dilakukan dengan menghitung waktu perjalanan dan kecepatan rata-rata dengan menggunakan beberapa sampel kendaraan ringan, karena kendaraan ringan dianggap dapat mewakili penilaian kinerja suatu ruas jalan, perhitungan ini dilakukan pada pukul 18.00 karena dianggap dapat mewakili salah satu jam sibuknya ruas jalan Dr. Setiabudhi.

 Dari perhitungan kecepatan dan waktu tempuh rata-rata tersebut maka kinerja ruas jalan Dr. Setiabudhi dapat dikatakan rendah, pada hari kerja maupun hari libur kecepatan hanya mencapai 1,8 dan 8,8km/jam sementara seharusnya pada arus bebas kendaraan mampu melewati ruas jalan tersebut dengan kecepatan 49,49km/jam.

**3.8.4 Kondisi Penggunaan Lahan**

Karakteristik guna lahan pada suatu ruas jalan akan mempengaruhi pergerakan serta volume lalu lintas yang ada pada ruas jalan tersebut. Berdasarkan kegiatannya penggunaan lahan pada ruas jalan Dr.Setiabudhi memiliki jenis penggunaan yang beragam namun secara umum didominasi oleh kegiatan Perdagangan dan jasa, selain itu terdapat juga beberapa kegiatan pendidikan berupa perguruan tinggi.

 Beberapa kegiatan dengan pengguanaan lahan berskala besar diantaranya kegiatan pendidikan seperti adanya kampus Universitas Pendidikan Indonesia (UPI), Universitas Pasundan (UNPAS), Sekolah Tinggi Pariwisata Bandung (STPB/NHI) dan beberapa sekolah menengah yang berada pada sisi jalan. Kegiatan Perdagangan berupa Toserba Borma, Indomart, Alfamart, SPBU ,beberapa *cafe* dan restoran dan perdagangan pakaian jadi dan aksesoris berupa *factory Outlet* Rumah mode, Fashion World, Mode Plus, dan Fiore, selain itu terdapat juga kegiatan perukiman Grand Setiabudhi *Hotel and Apartement*, dan hunian pribadi lainnya.

 Dalam RTRW Kota Bandung Jalan Dr. Setiabudhi ini berada dalam kecamatan Sukajadi yang termasuk ke dalam satuan wilayah kota Bojonagara dengan fungsi Khusus sebagai kawasan pemerintahan dan pendidikan. Sepanjang ruas jalan Dr. Setiabudhi sendiri direncanakan sebagai wilayah dengan fungsi kegiatan jasa, namun kenyataannya di lokasi terdapat beberapa kegiatan perdagangan khususnya *factory outlet*, selain itu lebar trotoar minimum untuk jalan Dr. Setiabudhi direncanakan memiliki lebar minimum 4 meter, namun kenyataan dilapangan hanya sekitar 1m sampai dengan 2,5 meter.

**3.9 Gambaran Umum Kawasan *Factory Outlet* Dr.Setiabudhi**

 Kawasan kegiatan perdagangan *factory Outlet*yang berada pada ruas jalan Dr. Setiabudhi ini berada pada ujung Timur kecamatan Sukajadi yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Cidadap. Kegiatan perdagangan ini berada pada segmen jalan persimpangan jalan Dr. Setiabudi-Karangsari sampai pada persimpangan jalan Dr. Setiabudhi-Cipaganti. Pada kawasan ini terdapat beberapa bangunan *factory Outlet* seperti Rumah Mode, Mode Plus, Fashion World, dan Fiore. Kegiatan *factory Outlet* yang ada pada kawasan tersebut menjual pakaian jadi, tas, sepatu, dan aksesoris lainnya.

**3.9.1 Kondisi Bangunan *Factory Outlet***

 Terdapat beberapa bangunan yang berfungsi sebagai tempat beroperasinya kegiatan perdagangan *factory Outlet* yang masing masing-masing memiliki luasan sebagai berikut:

**Tabel III.21**

**Luas Lahan, Bangunan, dan Parkir *Factory Outlet***

| **No** | **Nama *factory Outlet*** | **Luas Lahan** **(m2)** | **Luas Bangunan (m2)** | **Jumlah Lantai** | **Luas****Lantai** | **Luas Parkir (m2)** | **Kapasitas** **Satuan Ruang Parkir****(SRP/ m2)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Rumah Mode | 25000 | 18000 | 1 | 18000 | 6000 | 1600 |
| 2 | Mode Plus | 4000 | 3000 | 2 | 6000 | 1000 | 266 |
| 3 | Fashion World | 2000 | 1400 | 1 | 1400 | 600 | 160 |
| 4 | Fiore | 2000 | 1000 | 1 | 1000 | 1000 | 266 |

*Sumber: Hasil Survey, 2012*

Sebagai salah satu kawasan perdagangan modern yang ada di Kota Bandung bangunan-bangunan *factory Outlet* yang ada pada kawasan ini memiliki disain seni bangunan yang artistik, hal ini merupakan salah satu upaya dari pemilik usaha untuk meningkatkan daya tarik pengunjung untuk mendatangi *factory Outlet* nya.

**3.9.2 Tundaan Geometrik Akibat Tarikan Kendaaan *Factory Outlet***

 Tundaan geometrik merupakan lama tundaan yang disebabkan oleh kegiatan berbeloknya kendaraan yang keluar masuk kawasan *factory outlet.* Tundaan geometrik dihitung setiap jamnya dalam bentuk satuan detik per satuan mobil penumpang. Berikut kemungkinan tundaan kendaraan setiap jamnya yang dihitung dalam satuan detik.

**Tabel III.22**

**Tundaan Geometrik Akibat Arus Berbelok**

**Menuju Kawasan Factory Outlet Jalan Dr. Setiabudhi**

| **Hari Kerja****(Rabu)** | **Hari Libur****(Sabtu)** |
| --- | --- |
| **Waktu** | **Tundaan (detik/smp)** | **Waktu** | **Tundaan (detik/smp)** |
| 10.00-11.00 | 3.8 | 10.00-11.00 | 4 |
| 11.01-12.00 | 3.8 | 11.01-12.00 | 4 |
| 12.01-13.00 | 3.9 | 12.01-13.00 | 4 |
| 13.01-14.00 | 3.9 | 13.01-14.00 | 4 |
| 14.01-15.00 | 3.9 | 14.01-15.00 | 4 |
| 15.01-16.00 | 3.9 | 15.01-16.00 | 4 |
| 16.01-17.00 | 3.9 | 16.01-17.00 | 3.9 |
| 17.01-18.00 | 3.9 | 17.01-18.00 | 4 |
| 18.01-19.00 | 3.9 | 18.01-19.00 | 4 |
| 19.01-20.00 | 3.8 | 19.01-20.00 | 4 |
| 20.01-21.00 | 3.7 | 20.01-21.00 | 3.9 |

 *Sumber: Hasil Analisis, 2012*

 Pada hari kerja rata-rata terjadi tundaan geometrik selama 3,9 detik/smp setiap jamnya, sedangkan pada hari libur rata-rata tundaan mencapai 4 detik/smp setiap jamnya. Dari nilai tundaan tersebut dapat diketai bahwa ruas jalan Dr. Setiabudhi memiliki kinerja pelayanan yang rendah karena pada hari libur hampir terjadi tundaan 4 detik/smp pada setiap jamnya.

**Gambar 3.8**

**PETA GUNA LAHAN RUAS JALAN DR.SETIABUDHI**

**Gambar 3.9**

**PETA SITE KAWASAN FO SETIABUDHI**

**PETA 3.10**

**PETA SIRKULASI AKSES FO**

**3.9.3 Karakteristik Pengunjung *Factory Outlet***

 Berdasarkan data dari kebijakan kebutuhan sarana perkotaan Kota Bandung yang dikeluarkan oleh Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya Kota Bandung diketahui beberapa alasan dari konsumen dalam memilih *factory outlet* yang tersebar di Kota Bandung sebagai tujuan belanja, hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel III.23**

**Persepsi Konsumen dalam Memilih *Factory Outlet* Kota Bandung Tahun 2011**

| **No** | **Persepsi Konsumen** |  ***Factory Outlet*** | **%** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Nama *Factory Outlet* | Tidak Terlalu Berpengaruh | 3 |
| 2 | Jenis Barang yang dijual | Cukup Berpengaruh | 10 |
| 3 | Lokasi | Sangat Berpengaruh | 16 |
| 4 | Aksesibilitas | Sangat Berpengaruh | 15 |
| 5 | Fasilitas di dalam *Factory Outlet* | Cukup Berpengaruh | 11 |
| 6 | Kualitas Pelayanan *Factory Outlet* | Cukup Berpengaruh | 8 |
| 7 | Harga Barang | Sangat Berpengaruh | 17 |
| 8 | Ketersediaan Angkutan | Tidak Terlalu Berpengaruh | 5 |
| 9 | Kegiatan lain di Sekitar *Factory Outlet* | Sangat Berpengaruh | 15 |
| Total % | 100 |

*Sumber: Kebijakan Kebutuhan Sarana Perkotaan di Kota Bandung 2011*

 Selain data yang didapat dari Instansi pemerintah tersebut, diperoleh juga beberapa informasi mengenai karakteristik pengunjung yang diperoleh dari hasil survey primer berupa penyebaran kuisioner, penyebaran kuisioner ini bertujuan untuk memberikan informasi tambahan untuk menemukenali karakteristik pengunjung, kawasan, dan permasalahn yang mungkin mucul.

 Berdasarkan hasil kuisioner dan pengmatan dilapangan diketahui bahwa setiap bangunan *factory Outlet* didatangi oleh kurang lebih 150 sampai dengan 250 pengunjung setipa harinya pada hari kerja, sedangkan pada hari libur setiap *factory Outlet* didatangi oleh 3000 sampai dengan 5000 pengunjung setiap harinya.

**Tabel III.24**

 **Kota Asal Pengunjung**

| **No** | **Nama Kota** |  **Jumlah Responden** | **%** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Jakarta | 31 | 31 |
| 2 | Bandung | 12 | 12 |
| 3 | Jawa Barat (diluar Bandung) | 37 | 37 |
| 4 | Luar Jawa Barat (kecuali Jakarta) | 14 | 14 |
| 5 | Luar Negeri | 6 | 6 |
| **Total %** | **100** | **100** |

*Sumber: Hasil Survey, 2012*

 Rata-rata Pengunjung *factory Outlet* yang ada pada jalan Dr.Setiabudhi ini berasal dari luar Kota Bandung dan didominasi oleh pengunjung yang berasal dari Jakarta dan beberapa kota lain di sekitarnya dan beberpa kota besarlainnya di dalam maupun di luluar pulau jawa, selain itu terdapat juga beberapa pengunjung yang berasal dari luar negeri seperti Malaysia dan China yang sengaja datang ke Indonesia untuk mengunjungi kota Bandung.

**Tabel III.25**

 **Jenis Kendaraan yang digunakan oleh Pengunjung**

| **No** | **Jenis Kendaraan** | **Jumlah Responden** | **%** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Mobil Pribadi | 36 | 36 |
| 2 | Sepeda Motor | 12 | 12 |
| 3 | Kendaraan Umum\*) | 32 | 32 |
| **Total**  | **100** | **100** |

*\*) Rombongan, menggunakan Bus*

*Sumber: Hasil Survey, 2012*

 Pengunjung yang berasal dari Jakarta dan beberapa Kota lainnya sebagian besar menggunakan mobil pribadi, hal ini dilihat dari hasil kuisioner dan dapat dilihat sebagian besar pengunjung menggunakan mobil pribadi dengan “Plat B” , selain itu ada juga beberapa rombongan besar yang sengaja mengunjungi *factory Outlet* dengan menggunakan bus sedang, dan bus besar.

**Tabel III.26**

**Lama Waktu Parkir Pengunjung**

| **No** | **Waktu Parkir** | **Jumlah responden** | **%** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 1-2 jam | 67 | 67 |
| 2 | 3-5 jam | 31 | 31 |
| 3 | >5 jam | 2 | 2 |
| **Total** | **100** | **100** |

*Sumber: Hasil Survey, 2012*

 Pengunjung yang datang dengan menggunakan kendaraan pribadi dan memarkirkan kendaraannya pada lahan parkir yang telah disediakan oleh pengelola rata-rata memarkirkan kendaraanya tidak lebih dari dua jam dalam kali kunjungan, lain halnya dengan pengunjung rombongan yang datang dengan menggunakan bus rata-rata memarkirkan kendaraannya lebih dari dua jam dikarenakan selain untuk berbelanja pengunjung juga memanfaatkan kesempatan tersebut untuk beristirahat dikarenakan biasanya rombongan dengan bus datang dari daerah yang cukup jauh.