

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 26 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, telah ditetapkan bahwa Kawasan Perkotaan Bandung Raya berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) bersama dengan Cirebon. Hal ini berarti bahwa kawasan tersebut memiliki fungsi untuk melayani kegiatan dengan skala internasional, nasional, dan beberapa provinsi. Kota Bandung merupakan bagian dari PKN tersebut yang artinya Kota Bandung melayani kegiatan internasional, nasional, dan provinsi.

Selain sebagai bagian dari PKN, Kota Bandung juga termasuk dalam kawasan andalan yaitu Kawasan Cekungan Bandung, dimana pengembangannya diarahkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi bagi kawasan tersebut dan kawasan sekitarnya. Kota Bandung sebagai inti menjadi pusat pelayanan bagi wilayah disekitarnya (PP No. 26/ 2008).

Kota Bandung mengemban fungsi-fungsi vital dalam pembangunan skala nasional, maka dari itu akan berimbas pada pembangunan dan pengembangannya di masa depan. Pembangunan dan pengembangan yang terjadi di Kota Bandung saat ini dapat dikatakan sangat pesat yang ditandai dengan perkembangan sosial-ekonomi serta perkembangan wilayah fisik lingkungan perkotaannya. Hal ini dapat terlihat dari pembangunan fisik Kota Bandung terus terjadi dimana-mana terutama di sektor perdagangan.

Kota Bandung sebagai salah satu industri kreatif yang paling berkembang mampu menarik minat banyak wisatawan untuk berkunjung maupun penduduk untuk tinggal. Daya tarik tersebut dapat ditemui di berbagai bidang, seperti pendidikan, kehidupan sosial, dan yang paling penting adalah daya tarik perdagangan dan pariwisata yang banyak diminati terutama oleh penduduk dari luar Kota Bandung.

Perdagangan dan pariwisata Kota Bandung menjadi daya tarik yang ditunjang oleh kemudahan akses terutama untuk pengunjung yang berasal dari Jakarta yaitu dengan adanya Tol Padaleunyi. Selain itu, industri kreatif yang berkembang di Kota Bandung telah menghasilkan banyak kreasi yang dapat dinikmati oleh semua kalangan masyarakat sehingga menambah daya tarik dari Kota Bandung. Untuk kawasan perdagangan, Kota Bandung memiliki banyak daya tarik kawasan yang sangat menunjang keberadaan para pembeli yang berasal dari Kota Bandung maupun di luar Kota Bandung. Hal memungkinkan terjadinya perkembangan kawasan perdagangan yang berkembang sangat pesat di Kota Bandung baik itu untuk pembangunan kawasan perdagangan yang baru dibangun maupun untuk kawasan perdagangan yang ditata kembali menjadi lebih baik dalam rangka lebih menarik minat dan perhatian masyarakat pembeli secara keseluruhan.

Berkaitan dengan penjelasan pada paragraf sebelumnya, maka salah satu usaha yang baik untuk lebih menonjolkan kemajuan kawasan perdagangan sehingga dapat menarik perhatian pembeli secara umum, adalah Revitalisasi terhadap Pasar Balubur lama yang dilakukan untuk menanggapi kemajuan perkembangan industri kreatif di Kota Bandung. Pasar Balubur lama yang dulu tergusur karena pembangunan Jalan Layang Pasupati direlokasi pada lahan milik pemerintah tepatnya Bappeda Kota Bandung. Kondisi ini terjadi selama bertahun-tahun meski pembangunan Jalan layang Pasupati telah usai dilakukan. Maka Pembangunan Pusat Belanja Balubur dilakukan untuk mengembalikan Pasar Balubur Lama ke tempatnya semula dengan menambah fungsinya tidak hanya sebagai pasar tradisional pada umumnya, tetapi ditambahkan unsur modern yaitu sebagai pusat perbelanjaan.

Keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur tidak dapat dipungkiri akan membawa dampak, baik dampak negatif maupun dampak positif. Hal tersebut sesuai dengan hakekat pembangunan yang akan menghasilkan dampak baik positif maupun negatif. Dampak-dampak yang timbul banyak mempengaruhi aspek-aspek kehidupan seperti dalam aspek fisik yang tentunya akan menutup

lahan dan dapat menimbulkan polusi-polusi terhadap lingkungan, menimbulkan lalu lintas.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, perkembangan dan pembangunan di Kota Bandung salah satunya terjadi karena adanya perkembangan sosial-ekonomi. Banyak kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat Kota Bandung sebagai salah satu semangat untuk menunjang perkembangan dan pembangunan kota ini, antara lain aktifitas atau kegiatan yang berasal dari pendidikan, industri, wisata, perdagangan dan jasa, dan lain-lain. Beragam kegiatan ini dilakukan masyarakat setempat untuk dapat memenuhi kebutuhan keluarga dari hasil kerja mereka. Namun dari beragam kegiatan tersebut, Kota Bandung lebih dikenal sebagai kota perdagangan dan jasa, karena dalam hal ini perkembangan perdagangan dan jasa di Kota Bandung sangatlah pesat. Perkembangan yang pesat ini terbukti dengan adanya *respon* baik dari para pendatang yang berasal dari luar Kota Bandung untuk berbelanja sambil menghabiskan masa liburan mereka dengan menikmati juga pemandangan Kota Bandung yang sesungguhnya. Kemajuan perdagangan dan jasa di Kota Bandung dikarenakan kualitas barang yang baik, penyediaan sarana belanja yang memenuhi dan sangat banyak sehingga para pendatang dapat dengan mudah memilih sesuai dengan selera mereka, harga barang yang dapat dijangkau, serta masih banyak lagi alasan yang meningkatkan keinginan belanja para pendatang yang mayoritas berasal dari luar Kota Bandung ini, apalagi pada saat *weekend*.

Namun perkembangan ini membuktikan kondisi transportasi yang kurang baik karena sering terjadi peningkatan volume kendaraan yang mengakibatkan kemacetan, dimana antara volume kendaraan dan kapasitas jalannya tidak sesuai. Selain itu penyediaan parkir yang kurang, menyebabkan banyak kendaraan harus menggunakan badan jalan untuk dapat memarkirkan kendaraan mereka. Masalah lain akibat perkembangan dan pembangunan yang terjadi di Kota Bandung ini, antara lain dengan adanya pembangunan seringkali tidak melihat dampak negatif bagi lingkungan sekitar yang dapat menyebabkan kerusakan atau penurunan fungsi lingkungan, sehingga dapat berdampak buruk terhadap lingkungan sekitar untuk masa yang akan datang. Kedua masalah ini merupakan beberapa masalah

dari berbagai masalah yang terjadi Kota Bandung yang hingga saat ini belum ada penyelesaiannya. Untuk itu perlu tindakan khusus dari pemerintah untuk dapat menangani dan menyelesaikan masalah ini hingga tuntas.

Walaupun sering menimbulkan berbagai permasalahan, pembangunan di Kota Bandung hingga pada saat ini terus berjalan sesuai dengan yang diharapkan pemerintah dan pihak investor. Hal ini terlihat dari adanya pembangunan Pusat Perbelanjaan Balubur yang berada di Kecamatan Tamansari, tepatnya berada di bawah jembatan layang Pasupati, dengan luas daerah pembangunan $\pm 13.000 \text{ m}^2$. Hingga pada saat ini pembangunan Pusat Perbelanjaan Balubur ini telah mencapai $\pm 60 \%$ atau dalam masa konstruksi (pembangunan). Pusat Perbelanjaan Balubur ini merupakan Pasar Balubur yang dahulu terletak di Jalan Tamansari depan Rektorat ITB, dimana sempat tergusur lantaran pembangunan jalan layang Pasupati pada tahun 2003 silam. Pembangunan jalan layang yang berlangsung cukup cepat yaitu 2 tahun memaksa para pedagang di pasar tersebut berpindah tempat ke Jalan Tamansari dekat ITB. Para pedagang dijanjikan akan dikembalikan lagi ke tempat asalnya dan diberikan fasilitas yang lebih baik segera setelah pembangunan jalan layang selesai di tahun 2005 silam. Namun setelah lima tahun menetap di lokasi sekarang barulah Pemerintah Kota Bandung merealisasikan janjinya dengan membangun Pusat Perbelanjaan Balubur ditempat yang sama.

Dalam masa pembangunan ini telah terlihat jelas bahwa kondisi sistem transportasi khususnya untuk kinerja jaringan jalan yang berada di depan Pusat Perbelanjaan Balubur ini sering mengalami masalah kemacetan yang cukup parah. Hal ini terjadi akibat kondisi jalan yang kecil sehingga tidak dapat menampung kendaraan yang melintas. Dalam kaitannya dengan pembangunan Pusat Perbelanjaan Balubur, hal ini tentunya harus diperhatikan dengan kriteria tertentu untuk dapat memperkirakan dampak kemacetan yang akan terjadi pada masa pembangunan ini dan juga pada pasca pembangunan nantinya. Karena pada dasarnya dengan pembangunan ini telah banyak terjadi kemacetan, apakah dimasa mendatang akan terus terjadi kemacetan? Perlu dilakukan tinjauan khusus untuk mencari solusi yang pasti. Selain itu dampak terhadap lingkungan juga harus

diperhatikan mengingat Pusat Perbelanjaan Balubur ini yang berada di Kelurahan Tamansari secara geologi termasuk pada formasi Cikapundung dengan karakteristik batuanannya sebagian besar tidak memiliki daya dukung lahan yang stabil sehingga cenderung terjadinya bahaya erosi. Kondisi ini juga akan berdampak terhadap kesejahteraan masyarakat dimasa yang akan datang.

Untuk itu seharusnya dilakukan suatu kajian yang pasti dalam meneliti dampak yang akan terjadi dan telah terjadi akibat pembangunan yang dilakukan. Dalam hal ini dampak pembangunan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kinerja jaringan jalan dan terhadap lingkungan setempat yang juga berdampak secara langsung maupun tidak langsung terhadap masyarakat. Maka studi ini akan mengkaji mengenai ‘Dampak Pembangunan Pusat Perbelanjaan Balubur Terhadap Kualitas Lingkungan dan Kinerja Jaringan Jalan Tamansari di Kota Bandung’.

1.2 Rumusan Persoalan

Keberadaan suatu kegiatan yang tidak sesuai pada umumnya akan menimbulkan dampak buruk terhadap kualitas lingkungan dan sistem transportasi sekitarnya. Hal ini tentunya akan memberikan pengaruh negatif terhadap perkembangan kegiatan yang dilakukan kedepannya. Kondisi ini selalu dapat terjadi jika dilakukan dengan tidak hati-hati. Keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur merupakan suatu kegiatan yang juga memiliki potensi untuk memberikan dampak negatif terhadap kondisi lingkungan dan kinerja jaringan jalan setempat.

Jika disimak secara saksama, maka terlihat jelas bahwa pada masa keberadaan dimana kawasan perdagangan ini dibangun, telah ditemukan permasalahan yang krusial berkaitan dengan lingkungan dan transportasi. Kondisi jalan yang kecil sangat mendukung terjadinya kemacetan yang pada awalnya memang sudah terjadi. Namun kemacetan ini tidak berangsur pulih melainkan akan terus bertambah dikarenakan pengaruh keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur ini, dimana mau tidak mau akan menarik banyak pembeli untuk berkunjung sehingga akan menambah kemacetan disekitar jalan Tamansari tersebut akibat pola pergerakan keluar-masuk Pusat Perbelanjaan Balubur yang

kurang begitu baik dan tidak memperhitungkan kondisi lalu lintas dan sistem transportasinya.

Selain itu, keberadaannya juga tidak terlepas dari masalah lingkungan yang secara tidak langsung berdampak terhadap masyarakat setempat. Hal ini tentunya harus sering ditinjau karena kehidupan masyarakat sangat tergantung terhadap lingkungan tempat tinggal mereka. Dimana jika lingkungan tidak dapat berfungsi dengan baik, maka akan berdampak buruk terhadap kesejahteraan kehidupan mereka dimasa yang akan datang.

Lingkungan dan transportasi akan selalu menjadi masalah yang sangat penting untuk dibahas dan dicari penyelesaiannya karena berkaitan dengan perkembangan dan kemajuan suatu kota terutama untuk kemajuan perekonomiannya. Untuk itu diperlukan kajian khusus untuk mengetahui dengan jelas dan pasti dampak apa saja yang akan terjadi akibat keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur ini.

Berdasarkan uraian di atas, maka rumusan permasalahan atau pertanyaan-pertanyaan yang ingin dijawab dalam penelitian ini adalah :

- a. Berapa besar bangkitan pergerakan yang diakibatkan oleh keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur?
- b. Bagaimana dampak keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kualitas lingkungan fisik?
- c. Bagaimana dampak yang ditimbulkan dengan adanya keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kinerja ruas Jalan Tamansari?
- d. Berapa besar dampak lingkungan yang terjadi dikaitkan dengan sistem lalu lintas akibat keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak terhadap kualitas lingkungan fisik, serta kinerja jaringan jalan yang diakibatkan oleh keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur.

1.3.2 Sasaran

Dalam kajian penelitian tersebut, upaya-upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut di atas meliputi :

- a. Teridentifikasi besarnya bangkitan pergerakan diakibatkan keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur.
- b. Teridentifikasinya dampak keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kualitas lingkungan fisik.
- c. Teridentifikasinya dampak yang ditimbulkan akibat keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kinerja ruas Jalan Tamansari.
- d. Teridentifikasinya perubahan kualitas lingkungan akibat peningkatan arus lalu lintas dilihat berdasarkan keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Dalam penelitian kali ini, dilakukan di Kota Bandung yang merupakan Ibukota Propinsi Jawa Barat. Pembangunan Pusat Belanja Balubur sendiri berada di Kelurahan Tamansari, Kecamatan Bandung Wetan. Kelurahan Tamansari memiliki luas 101 ha, dimana untuk Pusat Perbelanjaan Balubur sendiri memiliki luas sebesar $\pm 13.000 \text{ m}^2$, dengan batas wilayah Kelurahan Tamansari :

- Sebelah Utara : Kel. Lebak Siliwangi dan Lebak Gede, Kec. Coblong.
- Sebelah Barat : Kel. Cipaganti, Kec. Coblong.
- Sebelah Timur : Kel. Citarum, Kec. Bandung Wetan.
- Sebelah Selatan : Kel. Babakan Ciamis, Kec. Sumur Bandung.

Dimana alasan pemilihan lokasi Pusat Perbelanjaan Balubur sebagai kajian studi adalah, sebagai berikut :

- Pusat Perbelanjaan Balubur berlokasi di Jalan Arteri Primer yaitu Fly Over Pasupati, dimana jalan tersebut merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

Gambar 1 Peta Orientasi (Kelurahan Tamansari)

Gambar 2 Peta Lokasi Pusat Perbelanjaan Balubur

- Setiap kegiatan baru yang dibangun selalu memiliki dampak yang dialami akibat kegiatan tersebut. Dampak akan kegiatan yang dilakukan seperti ini mengarah terhadap penurunan kondisi lingkungan fisik dan sistem transportasi terutama untuk kondisi kinerja jaringan jalan yang ada.
- Pusat Perbelanjaan Balubur menambah penurunan kualitas lingkungan sekitar, karena secara geologi kawasan Tamansari termasuk pada formasi Cikapundung dimana karakteristik batuannya sebagian besar tidak memiliki daya dukung lahan yang stabil sehingga cenderung dapat memiliki bahaya erosi. Hal ini pula akan berdampak secara langsung maupun tidak langsung kepada masyarakat sekitar.
- Kondisi jalan yang tidak sesuai mengarah kepada dampak kemacetan yang mungkin akan terus menjadi-jadi akibat pola pergerakan keluar-masuk Pusat Perbelanjaan Balubur serta pola arus pergerakan lalu lintas yang sampai saat ini belum teratasi dengan baik. Dimana titik temu kedua arus ini akan berada pada satu titik yang sama sehingga akan mengakibatkan kemacetan yang berkepanjangan.
- Terjadi banyak kontroversi yang timbul akibat revitalisasi dalam hal kegiatan relokasi baru Pusat Perbelanjaan Balubur ini, karena banyak pertanyaan yang mempertanyakan tentang kondisi kegiatan akibat dibangunnya kawasan perdagangan ini dimasa yang akan datang. Apakah akan berdampak positif terhadap lingkungan dan sistem transportasi, atautkah akan memberikan dampak negatif terhadap perkembangan keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur ini berkaitan dengan kondisi lingkungan dan sistem transportasinya.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yang akan dikaji dalam penelitian mengenai dampak keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kualitas lingkungan dan kinerja Jalan Tamansari adalah sebagai berikut :

- a. Mengidentifikasi besarnya bangkitan pergerakan yang diakibatkan adanya keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur, yaitu tahapan pemodelan yang

memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari Pusat Perbelanjaan Balubur serta besarnya kontribusi terhadap bangkitan pergerakannya.

- b. Mengidentifikasi kualitas lingkungan fisik, yang ditimbulkan karena keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur.
- c. Mengidentifikasi kinerja ruas Jalan Tamansari, akibat keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur.
- d. Mengidentifikasi perubahan kualitas lingkungan akibat peningkatan arus lalu lintas yang terjadi akibat keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur.

1.5 Metodologi Penelitian

1.5.1 Metodologi Pendekatan

Metode pendekatan yang dilakukan dalam studi ini yaitu pendekatan untuk mengkaji kondisi lingkungan dan kondisi kinerja jaringan jalan yang berada di sekitar Pusat Perbelanjaan Balubur, dengan menggunakan beberapa pentahapan yaitu :

- Mengidentifikasi kebijakan yang ada untuk melihat seberapa besar keuntungan dan kerugian keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur ditinjau dari kebijakan yang ada, berkaitan dengan peninjauan keberadaan kualitas lingkungan dan kondisi kinerja Jaringan jalannya.
- Mengidentifikasi kondisi akibat keberadaan pembangunan yang dilakukan, dalam hal ini keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur untuk mengkaji kondisi sebenarnya guna melihat perkembangan kondisi lingkungan sekitar dan kondisi kinerja jaringan jalannya.
- Mengidentifikasi dampak lingkungan dengan pendekatan kondisi “sebelum dan sesudah” (*before and after*) menggunakan analisis :
 1. Analisis perubahan skala komponen lingkungan dengan menggunakan *Metode Delphi*, dimana dengan menggunakan analisis ini dapat juga dilihat besarnya perubahan skala lingkungan.
 2. Identifikasi dampak lingkungan ini dilakukan dengan menggunakan metode sebagai berikut :
 - Mengkaji dampak positif dan negatif yang ada,

- Mengkaji dan mengetahui kualitas lingkungan.
 - Menggunakan metode identifikasi dampak lingkungan adalah *Matriks Leopold* untuk mengidentifikasi interaksi antara aktivitas dan faktor lingkungan.
3. Identifikasi Kebutuhan Air Bersih Rumah Tangga, yang digunakan untuk melihat kebutuhan air bersih setiap harinya bagi masyarakat sekitar lokasi penelitian yang akan dikaitkan dengan kebutuhan air bersih yang tersedia/dibutuhkan oleh Bangunan Penelitian.
- Mengidentifikasi dampak terhadap kinerja jaringan jalan dengan metode pendekatan “dengan atau tanpa” (*with or without*) menggunakan analisis :
1. Tarikan Pergerakan, untuk memperkirakan besarnya pergerakan yang timbul akibat beroperasinya Pusat Perbelanjaan Balubur. Sehingga dapat diketahui besaran dampaknya.
 2. Volume Kendaraan, untuk mengetahui jumlah kendaraan yang melewati suatu penampang tertentu pada suatu ruas jalan tertentu dalam satuan waktu tertentu.
 3. Kapasitas Jalan, untuk melihat kemampuan ruas jalan menampung arus lalu lintas yang ideal dalam satuan waktu tertentu, dinyatakan dalam jumlah kendaraan yang melewati potongan jalan tertentu dalam satu jam (kend/jam), atau dengan mempertimbangan berbagai jenis kendaraan yang melalui suatu jalan digunakan satuan mobil penumpang sebagai satuan kendaraan dalam perhitungan kapasitas maka kapasitas menggunakan satuan mobil penumpang per jam (smp/jam).
 4. Kapasitas Persimpangan, dimana bagaimana pun baiknya kinerja ruas jalan dari satu sistem jaringan jalan, jika kinerja persimpangannya sangat rendah maka kinerja seluruh sistem jaringan jalan tersebut akan menjadi rendah pula.
 5. Tingkat Pelayanan jalan, yaitu merupakan suatu ukuran untuk menentukan kinerja jalan dengan melihat pada perilaku lalu lintas seperti derajat kejenuhan, kecepatan kendaraan, dan kepadatan.

6. Parkir, adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya.

1.5.2 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan proses pengadaan data untuk keperluan penelitian. Pengumpulan data ini amat penting dalam metode ilmiah, karena data yang dikumpulkan tersebut akan digunakan untuk penelitian tersebut. Data yang dikumpulkan harus cukup akurat untuk digunakan. Keakuratan data tersebut dapat ditingkatkan jika alat pengukur serta kualitas dari pengambilan data tersebut cukup akurat.

Pengumpulan data dalam kajian dampak keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kualitas lingkungan dan kinerja jalan Tamansari dilakukan dengan dua cara yaitu :

a. Survey Primer

Survey primer merupakan survey yang dilakukan untuk mendapatkan data-data yang bersifat primer yang akan digunakan dalam penelitian tersebut. Dalam survey primer ini dilakukan dengan beberapa cara, antara lain :

- Observasi Lapangan, cara pengambilan data dengan mengamati langsung daerah yang dikaji.
- Wawancara, pengamatan dengan melakukan tanya jawab dengan responden yang terkait.
- Kuesioner, pengamatan dengan menyalurkan kuesioner dengan pertanyaan-pertanyaan yang harus dijawab oleh responden untuk dapat menambah keterangan data yang dibutuhkan.

b. Survey Sekunder

Survey merupakan survey yang dilakukan untuk mendapatkan data-data sekunder yang akan digunakan dalam penelitian tersebut. Survey ini dilakukan dengan mengumpulkan data-data dari instansi terkait yang berada di Kota Bandung. Selain itu juga dengan mengumpulkan data-data yang berasal dari media informasi baik elektronik, maupun media masa.

1.5.3 Metode Analisis

Dengan mendasar terhadap metode pendekatan yang telah dikemukakan, analisis yang digunakan untuk mengkaji pembahasan penelitian ini adalah, sebagai berikut :

A. Metode Analisis Kondisi Lingkungan

1) Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif ini dilakukan untuk menganalisis atau mengolah hasil wawancara yang berkaitan dengan kondisi fisik lingkungan, dan hal-hal lainnya yang terkait didalamnya. Terutama hal-hal yang mengandung unsur tata ruang.

2) Analisis Perubahan Skala Komponen Lingkungan

Analisis perubahan skala komponen lingkungan dengan menggunakan *Metode Delphi*, dilakukan untuk melihat besarnya perubahan skala lingkungan yang terjadi akibat suatu kegiatan baru yang berhubungan dengan dibangunnya suatu bangunan baru. Dalam hal ini kajian yang dilakukan secara umum dapat membantu identifikasi dampak lingkungan yang terjadi akibat keberadaan suatu bangunan baru. Cara ini ditempuh pada tahap yang paling akhir yaitu setelah seluruh pakar menentukan dampak terhadap komponen lingkungan sesuai dengan bidang keahliannya. Baru kemudian dilaksanakan kesimpulan terhadap suatu dampak lingkungan tertentu.

Semua dampak yang muncul terhadap komponen lingkungan, diambil secara bersama-sama untuk mendapatkan kesepakatan bersama. Pendekatan Delphi memiliki tiga grup yang berbeda yaitu :

- **Pembuat Keputusan** : Bertanggungjawab terhadap keluaran dari kajian Delphi. Sebuah grup kerja yang terdiri dari lima sampai sembilan anggota yang tersusun atas staf dan pembuat keputusan, bertugas mengembangkan dan menganalisis semua kuisisioner, evaluasi pengumpulan data dan merevisi kuisisioner yang diperlukan.
- **Staf** : Pembuat keputusan Grup staf dipimpin oleh kordinator yang harus memiliki pengalaman dalam desain dan mengerti Metode Delphi serta mengenal problem area. Tugas staf kordinator adalah mengontrol staf

dalam pengetikan. *Mailing* kuesioner, membagi dan proses hasil serta penjadwalan pertemuan.

- Responden : adalah orang yang ahli dalam masalah dan siapa saja yang setuju untuk menjawab kuisisioner.

Tabel 1
Sistematika Tahapan Kuesioner Dalam Metode Delphi

No.	Variabel	Tingkat Pengaruh Dalam Skala Komponen Lingkungan				
		1	2	3	4	5
1.	Nama Variabel	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5

Sumber : Rekomendasi Tindakan – Metodologi. Dirgantara. Fakultas Teknik. Universitas Indonesia. Tahun 2009.

Keterangan :

- | | |
|--|---|
| <p>1. <i>Skala Komponen Lingkungan (Penilaian) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 = Tidak Berpengaruh/Sangat Buruk • 2 = Berpengaruh Kecil (Tidak Signifikan)/Buruk • 3 = Berpengaruh Sedang/Sedang • 4 = Berpengaruh Besar (Signifikan)/Baik • 5 = Sangat Berpengaruh Besar (Sangat Signifikan)/Sangat Baik. | <p>2. <i>Besaran (%) Komponen Lingkungan :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 0 – 20 = Sangat Kecil • 21 – 40 = Kecil • 41 – 60 = Sedang • 61 – 80 = Besar • 81 – 100 = Sangat besar |
|--|---|

Teori Delphi ini sangat baik untuk memecahkan masalah yang bersifat general, dimana rencana kebijakan tersebut berkaitan erat dengan ahli-ahli bidang tertentu. Karena dari setiap ahli pada bidang tertentu akan dapat mengeluarkan aspirasinya yang memiliki kemampuan dari segi yang didalamnya. Selain itu, metode ini tidak memperhatikan nama dari ahli untuk mencegah pengaruh besar satu anggota terhadap anggota yang lainnya, dan Masing – masing responden memiliki waktu yang cukup untuk mempertimbangkan masing – masing bagian dan jika perlu melihat informasi yang diperlukan untuk mengisi kuisisioner sehingga dapat menghindari tekanan sosial psikologi.

Namun, teori ini juga mempunyai beberapa kekurangan yang juga harus diperhatikan yaitu waktu yang akan dihabiskan dalam mengisi kuisisioner akan cukup lama, karena metode ini menggunakan pendapat para ahli yang berbeda-beda aspek maka dikhawatirkan akan merepresentasikan opini yang tidak dapat dipertahankan secara ilmiah dan cenderung berpikir hanya dari aspek yang terbaik baginya.

3) Metode Identifikasi Dampak

Cara yang lebih baik untuk dapat mengidentifikasi dampak ialah untuk mengidentifikasi interaksi antara penyebab dampak, yaitu aktivitas yang akan dilakukan, dan faktor lingkungan yang akan terkena dampak. Dalam matriks umumnya daftar uji aktivitas ditulis pada sumbu horisontal atas dan faktor lingkungan pada sumbu vertikal kiri. Kotak pertemuan antara lajur dan baris menunjukkan interaksi antara aktivitas dan faktor lingkungan. Matriks yang digunakan adalah *Matriks Leopold*, dimana matriks ini dengan berbagai modifikasinya banyak dipakai.

Didalam metode ini sel yang menunjukkan interaksi diberi tanda garis miring diagonal dari atas kanan ke bawah kiri. Tanda ini mempunyai tujuan untuk mengisi berturut-turut angka besarnya dibagian atas dan angka pentingnya dampak dibawah. Kegunaan matriks Leopold ini ialah kemampuannya untuk mengidentifikasi interaksi antara aktivitas dan faktor lingkungan, yaitu terjadi dampak potensial. Kelemahan matriks yang biasa ialah hanya dapat digunakan untuk mengidentifikasikan dampak langsung atau orde pertama. (Fandeli, 2004,123-124,129).

Dampak lingkungan dari proyek diidentifikasi dengan membuat interaksi antara aktivitas dan komponen lingkungan. Besaran dampak atau '*magnitude*' dan pentingnya dampak (*importance*) ditentukan besarnya, dengan langkah sebagai berikut :

- Langkah I

Langkah pertama adalah membuat matriks dengan menentukan dampak dari tiap aktivitas proyek terhadap komponen lingkungan. Apabila diduga akan terjadi dampak pada suatu komponen lingkungan akibat dari suatu aktivitas maka kotak pertemuan atau sel pada tabel matriks diberi tanda diagonal.

- Langkah II

Langkah kedua adalah, pada setiap kotak yang ada diagonalnya akan ditetapkan besaran (*magnitude*) dan tingkat kepentingan (*importance*) dampaknya. Besaran dampak yang diduga timbul dinyatakan dalam nilai angka satu sampai sepuluh. Nilai satu merupakan besaran terkecil sedang sepuluh terbesar. Penentuan besaran dampak berupa skala didasarkan pada analisis evaluasi yang obyektif dengan cara-cara kualitatif maupun kuantitatif. Seringkali besaran dampak ditentukan secara “*professional judgement*” atau pertimbangan keahlian. Dampak positif diberi tanda “+”, dan untuk dampak negatif diberi tanda “-”.

- Langkah III

Ukuran besaran kepentingan dampak diberikan nilai satu sampai sepuluh. Nilai kepentingan ini ditinjau dari kepentingan proyek, sektoral lokal, regional, dan nasional. Penyusunan atau penetapan arti dari skala dilakukan berdasarkan pertimbangan yang obyektif dari tim interdisiplin yang melakukan analisis tersebut.

Tabel 2
Rumus Matriks Evaluasi Dampak/Matriks Leopold

1	2	3	4			5				6	7		8		
			4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	5.3	5.4		7.1	7.2	8.1	8.2	8.3
1.	Fisik, Kimia, Biotis, Sosial Budaya Kemasya- rakatan	M1/I1	M1*I1	Maks. M1 * Maks. I1	$((M1 * I1) / (Maks. M1 * I1)) * 100\%$	S1	M. Akt.1 / I. Akt 1	M. Akt.2 / I. Akt 2	M. Akt.3 / I. Akt 3	Jumlah Kolom (8+9+10)	Jumlah Dari Perkalian Maks. M & Maks. I, Pada 8+9+10	(Kolom 12/Kolo m 13) * 100%	S2	S2 – S1	Apabila S2 > S1 Dampak Positif, S2 < S1 Dampak Negatif

Sumber

Rekomendasi Tindakan – Metodologi. Dirgantara. Fakultas Teknik. Universitas Indonesia. Tahun 2009

Keterangan

1 = Nomor

2 = Komponen

3 = Keadaan Komponen Lingkungan (Skala) / Kepentingan (Skala)

4 = Rona Lingkungan

4.1 = Nilai Skala Keadaan Komponen Lingkungan x Kepentingan

4.2 = Nilai Maks. Keadaan x Kepentingan

4.3 = Presentase Kualitas Komponen Lingkungan Terbobot

5 = Perkiraan Keadaan Pada Konstruksi

5.1 = Pra Konstruksi

5.2 = Konstruksi

5.3 = Pasca Konstruksi

5.4 = \sum Nilai Seluruh Aktifitas

6 = \sum Nilai Seluruh Aktifitas *

7 = Keadaan Kualitas Lingkungan Sesudah Operasi

7.1 = Nilai Maksimum **

7.2 = Presentase ***

8 = Evaluasi

8.1 = Skala

8.2 = Selisih

8.3 = Tafsiran

Keterangan :

- Penjelasan Kriteria Kolom :
 1. Kolom 1 : Penomoran
 2. Kolom 2 : Komponen Lingkungan, adalah komponen-komponen lingkungan yang terdapat di daerah penelitian dan diperkirakan akan terkena dampak dalam pembangunan.
 3. Kolom 3 : Keadaan Komponen Lingkungan (Skala) / Kepentingan (Skala), adalah nilai keadaan lingkungan sebelum dilakukan pembangunan berdasarkan standar skala kualitas lingkungan / nilai tertinggi skala kualitas komponen lingkungan.
 4. Kolom 4 : Nilai maksimum keadaan lingkungan x kepentingan, adalah hasil perkalian antara nilai keadaan komponen lingkungan sebelum pembangunan dengan nilai tertinggi dari skala kualitas komponen lingkungan.
 5. Kolom 5 : Nilai maksimum keadaan lingkungan x kepentingan lingkungan, adalah hasil perkalian antara nilai tertinggi skala komponen lingkungan sebelum pembangunan dengan nilai tertinggi skala kualitas komponen lingkungan.
 6. Kolom 6 : Presentase angka kolom 4 terhadap 5, adalah hasil perkalian antara (nilai kolom 4 x 100 %) : nilai kolom 5.
 7. Kolom 7 : Skala kualitas komponen lingkungan, adalah nilai hasil perhitungan pada kolom 6 yang di transformasikan terhadap standar skala kualitas lingkungan.
 8. Kolom 8 : Pra konstruksi, adalah perkiraan nilai keadaan lingkungan sebelum dilakukan aktivitas pembangunan berdasarkan standar skala kualitas lingkungan.
 9. Kolom 9 : Konstruksi, adalah perkiraan nilai keadaan lingkungan pada saat dilakukan aktivitas pembangunan berdasarkan standar skala kualitas lingkungan.
 10. Kolom 10 : Pasca konstruksi, adalah perkiraan nilai keadaan lingkungan sesudah dilakukan aktivitas pembangunan berdasarkan standar skala kualitas lingkungan.
 11. Kolom 11 : \sum Nilai Seluruh Aktivitas, adalah Nilai penjumlahan dari (nilai skala keadaan pra konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan pasca konstruksi x kepentingan).

12. Kolom 12 : Nilai Maksimum, adalah Hasil penjumlahan dari (nilai skala keadaan pra konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan pasca konstruksi x kepentingan).
13. Kolom 13 : Presentase angka kolom 11 terhadap kolom 12, adalah (jumlah seluruh aktivitas x 100 %) : nilai maksimum keadaan kualitas lingkungan.
14. Kolom 14 : Skala kualitas komponen lingkungan, adalah nilai hasil perhitungan pada kolom 13 yang ditransformasikan terhadap standar skala kualitas lingkungan.
15. Kolom 15 : Selisih kualitas komponen lingkungan, adalah nilai selisih skala dari kolom 7 terhadap kolom 13.
16. Kolom 16 : Tafsiran, adalah prakiraan dampak yang dapat ditimbulkan dari pembangunan yang bersangkutan.

Nilai Kriteria	Nilai Skala
0 = Tidak Ada Dampak	0 – 20 % = 1 = Sangat Jelek
+ = Dampak Positif	21 – 40 % = 2 = Jelek
- = Dampak Negatif	41 – 60 % = 3 = Sedang
Angka/Nilai 1 = Sangat Jelek	61 – 80 % = 4 = Baik
Angka/Nilai 2 = Jelek	80 – 100 % = 5 = Sangat Baik
Angka/Nilai 3 = Sedang	
Angka/Nilai 4 = Baik	
Angka/Nilai 5 = Sangat Baik	

• Perhitungan :

- * adalah \sum Nilai Seluruh Aktivitas : Nilai penjumlahan dari (nilai skala keadaan pra konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan pasca konstruksi x kepentingan).
- ** adalah Nilai Maksimum : Hasil penjumlahan dari (nilai skala keadaan pra konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan konstruksi x kepentingan) + (nilai skala keadaan pasca konstruksi x kepentingan).
- *** adalah Persentase angka kolom 11 terhadap kolom 12 :

$$\frac{\sum \text{Seluruh Aktivitas} * \times 100 \%}{\text{Nilai Maksimum **}}$$

Yang menarik dari Metode Matrik Leopold ialah metode tersebut telah dipergunakan oleh banyak tim dengan modifikasi yang dilakukan perubahan pada jumlah aktivitas proyek dan komponen lingkungan. Komponen dan aktivitas proyek diubah menjadi lebih banyak jumlahnya atau dapat pula menjadi lebih sedikit jumlahnya. Demikian pula untuk komponen lingkungan yang seharusnya 88 komponen dapat dikurangi atau ditambah sesuai dengan proyek yang bersangkutan.

Metode ini dapat dipergunakan dalam penyaringan untuk diidentifikasi dampak lingkungan dan dapat memberi gambaran dampak secara keseluruhan atas dasar dampak yang timbul pada setiap komponen lingkungan; dari tabel Matrik Interaksi Leopold dapat diketahui komponen apa saja yang banyak terkena dampak, demikian juga dapat diketahui aktivitas apa saja yang banyak menimbulkan dampak. Matrik ini dapat digunakan untuk melihat besar dan banyaknya dampak positif dan negatif dari suatu proyek. Disamping itu juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi lingkungan pada berbagai tingkat pembangunan proyek. Misalnya sewaktu rencana pembangunan proyek (Pra Konstruksi), sewaktu proyek sedang dibangun (Konstruksi), dan sewaktu proyek beroperasi (Pasca Konstruksi). (Fandeli, 2004:221-223).

4) Metode Analisis Kebutuhan Air Bersih

Kebutuhan akan air Minum yang sehat bagi penduduk mutlak diperlukan, karena kebutuhan air yang bersih dan sehat selalu ada di setiap kehidupan manusia. Bagi suatu masyarakat yang semakin modern pola kehidupannya, tidak dapat dihindarkan adanya pertumbuhan penduduk disekitarnya. Hal tersebut menyebabkan konsumsi air bersih dan sehat semakin meningkat. Dengan adanya pertumbuhan dan perkembangan jumlah penduduk pada wilayah, semakin memicu untuk menyelenggarakan persediaan dan distribusi air bersih.

Perhitungan yang digunakan untuk menghitung kebutuhan air bersih domestik di Kelurahan Tamansari, menggunakan rumus sebagai berikut :

- Kebutuhan Air Domestik = (Jumlah Kepala Keluarga x 5 orang) x 130 liter/orang/hari
- Kebutuhan Air Total = (Jumlah Penduduk x 130) + (0,2 x Jumlah Penduduk x 130).

Keterangan :

- 0,2 = 20% Kebutuhan Air Non-Domestik.
- 130 L/org/hari = Standar Kebutuhan Air perhari (PPSAB Jawa Barat)
- 5 orang = Asumsi Jumlah Orang Dalam 1 Keluarga

B. Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)

Analisis Dampak Lalu Lintas atau Andalalin adalah studi/ kajian mengenai dampak lalu lintas dari suatu kegiatan dan/ atau usaha tertentu.

1) Metode Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)

Analisis dampak lalu lintas memuat analisis bangkitan dan tarikan lalu lintas dan angkutan jalan, simulasi kinerja lalu lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan, rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak, tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak, dan rencana pemantauan dan evaluasi. (UU No. 22 tahun 2009)

Adapun tahapan dalam andalalin adalah sebagai berikut :

- Tahapan Penyajian Informasi Awal
Tahapan ini merupakan langkah awal untuk memperoleh berbagai data dan informasi, baik diperoleh secara primer maupun sekunder bagi upaya menunjang pemahaman besar kecilnya dampak yang diakibatkan suatu kegiatan terhadap pergerakan lalu lintas suatu dasar.
- Tahapan Andalalin
Tahapan ini selanjutnya dikaji keterkaitan antar berbagai informasi dan data yang telah distrukturkan dalam tahap awal kajian. Terdapat lima

aspek yang harus dianalisis dalam tahapan ini, yaitu analisis sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan, kinerja sistem transportasi, serta masalah kelembagaan dan biaya.

- Tahapan Penyusunan Rencana Pengelolaan dan Pemantauan

Tahap penyusunan rencana, yang dibagi atas rencana pengelolaan dan rencana pemantauan, pada dasarnya berisi arahan pengembangan yang harus dilakukan untuk mengatasi dampak lalu lintas yang lebih besar.

2) Metode Analisis Kinerja Jaringan Jalan

Untuk mengetahui kinerja jaringan jalan yang dikaji, maka metode analisis yang dapat digunakan antara lain :

- Volume dan Komposisi Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan (mobil penumpang) yang melalui suatu titik tiap satuan waktu. Pada umumnya kendaraan pada suatu ruas jalan terdiri dari berbagai komposisi kendaraan, sehingga volume lalu lintas menjadi lebih praktis jika dinyatakan dalam jenis kendaraan standar, yaitu mobil penumpang, sehingga dikenal istilah satuan mobil penumpang (smp). (**Alik Ansyori Alamsyah; 2008**).

- Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan merupakan kemampuan ruas jalan untuk menampung arus atau volume lalu lintas yang ideal dalam satuan waktu tertentu, dinyatakan dalam jumlah kendaraan yang melewati potongan jalan tertentu dalam satu jam (kend/jam). Kapasitas berkaitan dengan lebar jalan dan lingkungan sekitarnya. Adapun untuk menghitung kapasitas ruas jalan, dapat digunakan persamaan berikut.

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

Dimana:

C = Kapasitas (smp/jam)

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

F_{CW} = Faktor penyesuaian lebar jalan

F_{CSP} = Faktor penyesuaian pemisahan arah (untuk jalan tak terbagi)

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

- Tingkat Pelayanan jalan (*Level of Service*)

Dalam MKJI '97, tidak ada ukuran untuk menentukan tingkat pelayanan jalan. Ukuran ini hanya digunakan di luar negeri. Sedangkan untuk Indonesia, digunakan ukuran perilaku lalu lintas. Beberapa ukuran yang digunakan dalam mengukur perilaku lalu lintas berdasarkan MKJI '97 adalah :

- *Derajat kejenuhan (Q/C)*

$$DS = \frac{Q}{c}$$

Dimana :

Q = volume lalu lintas dengan Satuan smp

C = kapasitas jalan

- *Kepadatan/ Kerapatan*

Kepadatan atau kerapatan digunakan untuk mengetahui seberapa padat atau rapat kondisi lalu lintas dalam satu km panjang jalan. Untuk mengetahui kepadatan ini dapat digunakan persamaan berikut :

$$\text{Kepadatan} = \frac{\text{Volume}}{\text{Kecepatan}}$$

3) Kapasitas Persimpangan

Bagaimana pun baiknya kinerja ruas jalan dari satu sistem jaringan jalan, jika kinerja persimpangannya sangat rendah maka kinerja seluruh sistem jaringan jalan tersebut akan menjadi rendah pula. Untuk menghitung kapasitas digunakan rumus berikut :

- *Persimpangan tidak berlampu lalulintas*

$$C = C_0 \times F_W \times F_M \times F_{CS} \times F_{RSU} \times F_{LT} \times F_{RT} \times F_{MI} \text{ (smp/jam)}$$

C = Kapasitas (smp/jam)

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

F_W = Faktor koreksi kapasitas untuk lebar lengan persimpangan

F_M = Faktor koreksi kapasitas dengan median pada lengan persimpangan

- F_{CS} = Faktor koreksi akibat ukuran kota
 F_{RSU} = Faktor koreksi kapasitas akibat adanya tipe lingkungan jalan, gangguan samping, dan kendaraan tidak bermotor
 F_{LT} = Faktor koreksi kapasitas akibat adanya pergerakan belok kiri
 F_{RT} = Faktor koreksi kapasitas akibat adanya pergerakan belok kanan
 F_{MI} = Faktor koreksi kapasitas akibat adanya arus lalu lintas pada jalan minor.

- *Persimpangan berlampu lalu lintas*

$$C = \frac{S \times g}{c} \text{ (smp/jam)}$$

- C = kapasitas (smp/jam) S = arus jenuh (smp/jam)
 g = waktu hijau efektif c = waktu siklus

4) Parkir

Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Perhitungan atau analisis mengenai fasilitas parkir ini akan membandingkan jumlah kebutuhan satuan ruang parkir (SRP) dengan fasilitas parkir yang telah tersedia di Pusat Perbelanjaan Balubur.

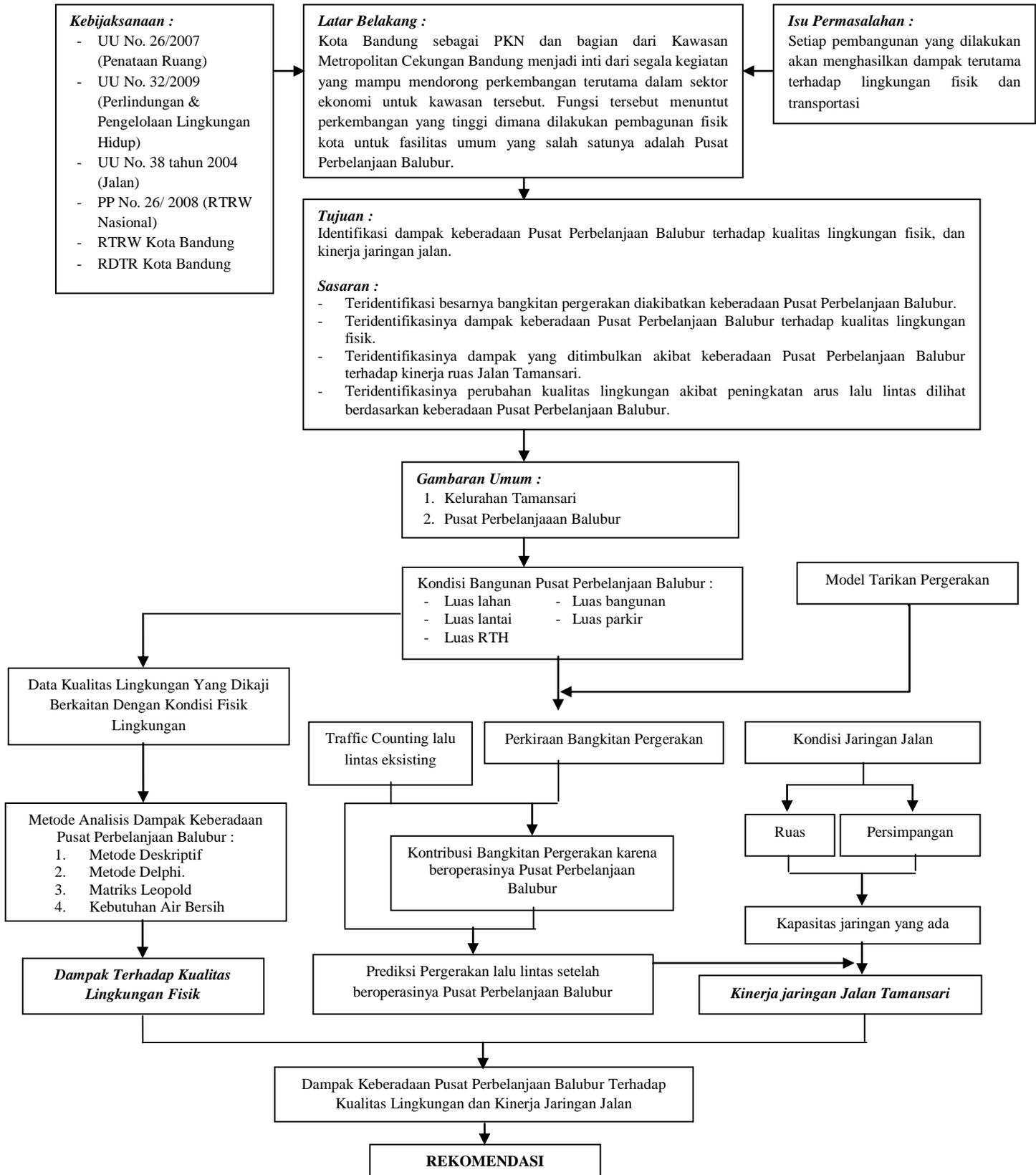
Fasilitas parkir dihitung berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP). Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang.

Jenis peruntukan kebutuhan parkir sebagai berikut :

- Kegiatan parkir yang tetap, seperti pusat perdagangan, pusat perkantoran swasta atau pemerintahan, pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan, pasar, sekolah, tempat rekreasi, hotel dan tempat penginapan, dan rumah sakit.
- Kegiatan parkir yang bersifat sementara, seperti bioskop, tempat pertunjukan, tempat pertandingan olahraga, dan rumah ibadah.

1.5.4 Kerangka Pemikiran

Gambar 3 Kerangka Pemikiran



1.5.5 Pembagian Tugas

Tidak seperti Tugas Akhir (TA), Proyek Akhir ini dilakukan oleh dua orang, dimana dalam pelaksanaannya dilakukan bersama-sama dan masing-masing. Dalam penyusunannya terdapat dua aspek penting yang dikaji yakni dari aspek transportasi yaitu lalu lintas dan aspek lingkungan yaitu kualitas lingkungan. Tim yang terlibat dalam penyusunan PA ini adalah :

1. Aspek Lingkungan : Fessly Manuputty (NRP:063060023)
2. Aspek Transportasi : Anggih Siyahmaitanuf (NRP:063060032)

Adapun pembagian tugasnya, sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Dikerjakan secara bersama-sama dengan melakukan diskusi untuk menentukan keputusan yang baik.

Bab II Tinjauan Pustaka

Dikerjakan masing-masing menurut pembagian aspek yang telah dibuat. Setelah selesai dengan tugas masing-masing mengenai tinjauan pustaka setiap aspek, kemudian dilakukan penggabungan secara bersama-sama untuk mendapatkan tinjauan pustaka yang berkaitan satu sama lain.

Bab III Gambaran Umum

Dikerjakan bersama-sama dengan membagi bagian-bagian tertentu. Bagian-bagian tersebut yaitu :

- Gambaran kondisi Kelurahan Tamansari serta kondisi lingkungannya dikerjakan oleh saudari Fessly Manuputty.
- Gambaran kondisi Pusat Perbelanjaan Balubur serta kondisi lalu lintas di sekitarnya dikerjakan oleh saudara Anggih Siyahmaitanuf.

Bab IV Analisis Kualitas Lingkungan

Dikerjakan oleh saudari Fessly Manuputty sesuai dengan pembagian aspek kerjanya.

Bab V Analisis Kinerja Jalan dan Lalu Lintas

Dikerjakan oleh saudara Anggih Siyahmaitanuf, dimana telah ditentukan pembagian aspek kerjanya.

Bab VI Analisis Keterkaitan

Dikerjakan secara bersama-sama dengan melakukan diskusi dan perhitungan sehingga diperoleh keterkaitan yang jelas antara dua aspek terkait tersebut.

Bab VII Kesimpulan

Dikerjakan secara bersama-sama dengan meninjau pada hasil analisis masing-masing aspek yang telah dilakukan.

1.6 Sistematika Penyusunan Laporan

Bab ini menjelaskan pemahaman terhadap penelitian ini, berikut adalah sistematika penulisan dalam penelitian ini.

Bab I Pendahuluan

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, tujuan dan sasaran, ruang lingkup yang meliputi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, rumusan persoalan, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan teori-teori dan metode yang digunakan untuk menganalisis dalam penelitian ini.

Bab III Gambaran Umum Wilayah Perencanaan

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum wilayah perencanaan, kondisi Pusat Perbelanjaan Balubur, kondisi Fisik lingkungan, dan kondisi transportasi di Jalan Tamansari.

Bab IV Analisis Kondisi Lingkungan

Bab ini menjelaskan mengenai analisis yang dapat melihat besarnya dampak yang ditimbulkan akibat keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kondisi lingkungan dengan mempertimbangkan komponen dan parameter lingkungan yang ada berdasarkan kondisi lingkungan fisik.

Bab V Analisis Kinerja Jalan dan Lalu Lintas

Bab ini menjelaskan mengenai analisis yang dilakukan untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan oleh keberadaan Pusat Perbelanjaan Balubur terhadap kinerja jaringan jalan dengan melihat analisa bangkitan dan pergerakan, serta persimpangan, dan lain sebagainya.

Bab VI Analisis Keterkaitan

Bab ini memaparkan tentang keterkaitan antara analisis kinerja jaringan jalan dan kondisi lingkungan, yang diharapkan kedua analisis tersebut dapat lebih membantu dalam menyimpulkan secara pasti tentang dampak yang ditimbulkan. Sehingga analisis yang dilakukan mengandung suatu makna yang baik untuk mencapai tujuan yang diharapkan pada bab-bab sebelumnya.

Bab VII Kesimpulan

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan yang diperoleh dari penelitian tersebut, serta diharapkan mampu memberikan rekomendasi yang disampaikan sebagai masukan untuk pengembangan penelitian.