

BAB III

GAMBARAN UMUM KOTA BANDUNG

SERTA KARAKTERISTIK WILAYAH STUDI

Pada bab ini terbagi menjadi tiga sub bab yakni profil dan kebijaksanaan pengembangan Kota Bandung, profil dan kebijaksanaan Wilayah Pengembangan Bojonagara dan kajian daerah studi. Profil dan kebijaksanaan pengembangan Kota Bandung, meliputi aspek fisik dasar, aspek kependudukan, aspek perekonomian, dan sistem transportasi Kota Bandung yang meliputi pola pergerakan dan kondisi jaringan jalan. Selanjutnya adalah uraian mengenai profil dan kebijaksanaan Wilayah Pengembangan (WP) Bojonagara, meliputi tujuan visioner pengembangan WP Bojonagara, tujuan pragmatis pengembangan WP Bojonagara, strategi pengembangan WP Bojonagara, sistem transportasi WP Bojonagara. dan pada bagian terakhir adalah tinjauan karakteristik wilayah studi yang meliputi kedudukan wilayah studi dalam WP Bojonagara, tinjauan fungsi dan kondisi fisik jaringan jalan, pola jaringan jalan, karakteristik lalu lintas di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri dan tingkat pelayanan jalan.

3.1 Profil dan Kebijaksanaan Pengembangan Kota Bandung

3.1.1 Profil Perkembangan Kota Bandung

Kota Bandung sebagai ibukota Provinsi Jawa Barat merupakan salah satu kota metropolitan di Pulau Jawa. Luas Wilayah Kota Bandung adalah sekitar 16.729,650 Ha yang terdiri dari 26 wilayah Kecamatan, dan terbagai ke dalam enam Wilayah Pengembangan (WP), yaitu :

1. Wilayah Pengembangan Bojonagara.
2. Wilayah Pengembangan Tegallega
3. Wilayah Pengembangan Cibeunying
4. Wilayah Pengembangan Karees
5. Wilayah Pengembangan Ujungberung
6. Wilayah Pengembangan Gedebage

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung tahun 2004 - 2013 Kota Bandung ditetapkan memiliki 8 fungsi, Yaitu ;

- a. Fungsi pemerintahan dan perkantoran: mencakup pemerintah tingkat Provinsi dan tingkat kota, serta dekonsentrasi fungsi dari pemerintahan pusat, dan berbagai kantor pusat berskala nasional.
- b. Fungsi jasa perdagangan: mencakup jasa pendukung kegiatan perdagangan dan jasa distribusi produk perkotaan maupun produk perdesaan.
- c. Fungsi industri: mencakup industri manufaktur non polutif, industri kecil menengah, dan industri rumahan.
- d. Fungsi jasa mencakup jasa keuangan dan perbankan, jasa manajemen, jasa konsultasi dan konstruksi, jasa informasi dan teknologi, dan sebagainya.
- e. Fungsi pendidikan: terutama pendidikan tinggi
- f. Fungsi wisata: mencakup wisata lokal, regional, nasional, bahkan internasional, terutama wisata kota seperti wisata belanja, bangunan rekreasi, dan lain-lain.
- g. Fungsi penelitian dan pengembangan: mencakup berbagai penelitian dan pengembangan berbagai sektor kehidupan.
- h. Fungsi jasa kesehatan: mencakup layanan kesehatan tingkat nasional sampai regional.

A. Struktur Tata Ruang Kota Bandung

Mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandung Tahun 2004 – 2013, kebijakan utama dalam pengaturan struktur tata ruang Kota Bandung adalah :

1. Mengembangkan dua pusat primer untuk wilayah Bandung Barat dan Bandung Timur.
2. Membagi wilayah kota menjadi enam Wilayah Pengembangan (WP), masing-masing dilayani oleh satu Pusat Sekunder.
3. Mengembangkan pusat sub – WP dan pusat-pusat lingkungan secara merata.
4. Menata fungsi dan struktur jaringan jalan yang serasi dengan sebaran fungsi kegiatan primer dan sekunder.

Pusat primer yang dimaksud adalah Inti Pusat Kota. Sebagai pusat pelayanan Bandung bagian Barat, dan Gedebage, sebagai pusat pelayanan Bandung Bagian Timur. Pembentukan dua pusat primer dimaksudkan untuk mendorong perkembangan kota ke arah timur dan mengurangi ketergantungan yang tinggi terhadap inti pusat kota. Pengembangan pusat sekunder dimaksudkan untuk mendukung keserasihan perkembangan kegiatan pembangunan antar bagian wilayah kota. Sistem pusat pelayanan yang akan dikembangkan tersebut diuraikan sebagai berikut :

1. Pusat Primer Inti Pusat Kota, Melayani pusat sekunder dan Wilayah Pengembangan :
 - WP Bojonagara, dengan pusat sekunder Setrasari.
 - WP Cibeunying, dengan pusat sekunder Sadang Serang
 - WP Tegalega, dengan pusat sekunder Kopo Kencana
 - WP Karees, dengan pusat sekunder Turangga
2. Pusat Primer Gedebage, melayani pusat sekunder dan Wilayah Pengembangan :
 - WP Ujung Berung, dengan pusat sekunder Arcamanik
 - WP Gedebage, dengan pusat sekunder Margasari.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 3.1** dan **Gambar 3.1** (Peta Wilayah Pengembangan Kota Bandung), serta **Gambar 3.2** (Peta Rencana Struktur Pelayanan Kota Bandung).

TABEL 3.1
RENCANA STRUKTUR PELAYANAN KOTA BANDUNG

NO	STRUKTUR SISTEM PUSAT	FUNGSI	SKALA	BENTUK		LOKASI
1	PUSAT PRIMER ALUN-ALUN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komersial ▪ Perdagangan ▪ Sosial Budaya 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota & Regional ▪ Nasional & Internasional 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perkantoran ▪ <i>Historical building</i>, Pelestarian Kawasan ▪ Rekreasi 		Alun-alun & Kawasan Sekitarnya
2	PUSAT PRIMER GEDE BAGE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminal ▪ Sosial ▪ Jasa Perdagangan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regional & Internasional ▪ Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orang & Barang ▪ Stadion 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pasar ▪ Perkantoran 	Gede Bage & Sekitarnya
3	PUSAT SEKUNDER					
	A. Bojonagara	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permukiman ▪ Industri Teknologi Tinggi ▪ Perdagangan & Jasa ▪ Pendidikan ▪ Kawasan Lindung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota/Bagian Kota ▪ Kota ▪ Kota/Bagian Kota ▪ Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail ▪ Glosir ▪ Pasar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepadan Sungai, Mata Air ▪ Taman 	Setrasari
	B. Tegallega	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permukiman ▪ Perdagangan ▪ Perkantoran ▪ Industri Non Polutan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota ▪ Bagian Kota ▪ Kota ▪ Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail ▪ Glosir ▪ Pasar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepadan Sungai, Mata Air ▪ Taman 	Kopo Kencana
	C. Karees	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perdagangan ▪ Industri ▪ Permukiman ▪ Perkantoran 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota ▪ Kota ▪ Bagian Kota ▪ Bagian Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail ▪ Glosir ▪ Pasar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepadan Sungai, Mata Air ▪ Taman 	Turangga

NO	STRUKTUR SISTEM PUSAT	FUNGSI	SKALA	BENTUK	LOKASI	
	D. Cibeunying	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemerintahan ▪ Pendidikan Tinggi ▪ Perdagangan ▪ Kawasan Lindung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota ▪ Kota ▪ Kota ▪ Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail ▪ Glosir ▪ Pasar ▪ Taman 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Historical building,</i> Preservasi Kawasan ▪ Sepadan Sungai, Mata Air 	Sadang Serang
	E. Gede Bage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permukiman ▪ Industri ▪ Kawasan Lindung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota ▪ Kota ▪ Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail ▪ Glosir ▪ Pasar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepadan Sungai, Mata Air ▪ Taman 	Margasari
	F. Ujung Berung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permukiman ▪ Industri ▪ Kawasan Lindung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kota ▪ Kota ▪ Kota 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail ▪ Glosir ▪ Pasar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepadan Sungai, Mata Air ▪ Taman 	Arcamanik
4	Pusat Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perdagangan ▪ Perumahan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Skala Lingkungan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retail 		

Sumber: RTRW Kota Bandung Tahun 2004 - 2013

B. Penggunaan Lahan Kota Bandung

Kota Bandung sebagai salah satu kota besar di Indonesia memiliki pola penggunaan lahan yang kompleks dan beragam. Hal ini merupakan konsekuensi dari beragamnya kegiatan masyarakat di Kota Bandung.

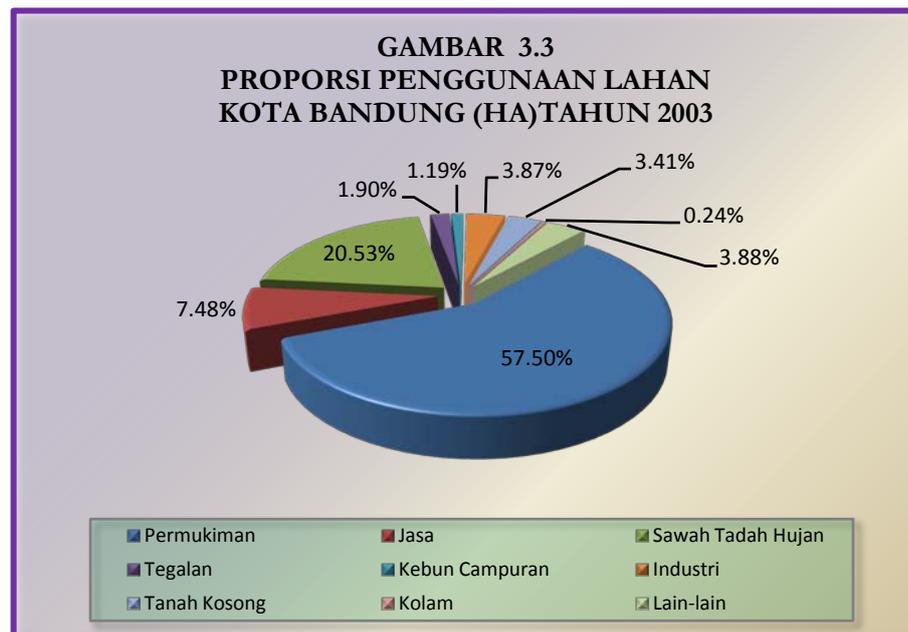
Dengan tingginya arus urbanisasi di Kota Bandung penggunaan lahan di Kota Bandung pada tahun 2003 di dominasi oleh permukiman (berupa perumahan dan kampung) sebesar 57,50% dan lahan pertanian (berupa sawah tadah hujan) sebesar 20,53% sementara penggunaan lahan untuk jasa termasuk perdagangan dan perkantoran memiliki proporsi sebesar 7,48%, industri sebesar 3,87%, Tanah Kosong sebesar 3,41%, Tegalan sebesar 1,90%, Kebun Campuran sebesar 1,19% berada pada urutan berikutnya adalah kolam sebesar 0,24%, dan sisanya adalah lain-lain sebesar 3,88. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 3.2**.

TABEL 3.2
PENGGUNAAN LAHAN DI KOTA BANDUNG
TAHUN 2003

NO	JENIS GUNA LAHAN	LUAS LAHAN (Ha)	%
1	Permukiman	9.618,93	57,50
2	Jasa	1.251,16	7,48
3	Sawah Tadah Hujan	3.434,78	20,53
4	Tegalan	318,70	1,90
5	Kebun Campuran	198,27	1,19
6	Industri	647,83	3,87
7	Tanah Kosong	571,21	3,41
8	Kolam	39,90	0,24
9	Lain-lain	649,22	3,88

Sumber: Badan Pertanahan Nasional (BPN) Kota Bandung, 2003

Permasalahan guna lahan yang umum terjadi di kawasan budidaya adalah alih fungsi lahan perkotaan yang tidak terkendali dan terjadi *mix use* dalam pemanfaatan ruang kota. Di Kota Bandung, hal ini terjadi terutama pada jalur-jalur utama kota yang semula memiliki fungsi sebagai perumahan golongan menengah ke atas dengan kavling besar menjadi kegiatan komersial yang berskala pelayanan kota atau regional seperti di Jalan Ir. H. Djuanda, Jalan Dr Otten, Jalan Cipaganti, dan Jalan R.E Martadinata.



Sumber: Badan Pertanahan Nasional (BPN) Kota Bandung, 2003

Permasalahan lainnya adalah konsentrasi kegiatan di pusat kota (sekitar alun-alun) yang sangat tinggi. Koefisien dasar bangunan (KDB) sangat tinggi pada kelurahan-kelurahan di Kota Bandung lama, rata-rata mencapai 80% - 90% seperti pada Kecamatan Cicendo, Coblong, Lengkong, Babakan Ciparay, Bojongloa Kaler, Batununggal, dan Cicadas. Di lokasi-lokasi ini terkonsentrasi kawasan kumuh terutama di kawasan yang memiliki nilai lokasi strategis.

Untuk mengatasi permasalahan ini, dalam RTRW Kota Bandung 2004 – 2013 disusun sejumlah rencana pemanfaatan ruang yang meliputi rencana pola pemanfaatan kawasan lindung, rencana pola pemanfaatan kawasan budidaya, rencana pengembangan sistem transportasi, rencana pengembangan prasarana dan sarana kota, dan rencana daya tampung dan daya dukung lingkungan. Sebagian dari rencana tersebut antara lain adalah :

- Guna lahan perumahan dibatasi hanya 60% dari luas lahan kota. Saat ini, luas guna lahan permukiman telah mencapai 53% dari luas Kota Bandung (RTRW Kota Bandung 2004 – 2013) sehingga perkembangan perumahan dikawasan padat diarahkan pada pengembangan secara vertikal.

- Mendorong perkembangan perumahan di wilayah Bandung Timur dengan konsep pembangunan Kawasan Siap Bangun (Kasiba) dan Lingkungan Siap Bangun (Lisiba) yang berdiri sendiri.
- Mempertahankan perkantoran pemerintah berskala nasional, Provinsi maupun kota di lokasi saat ini.
- Membatasi perkembangan pusat perbelanjaan di Bandung Barat dan diarahkan ke wilayah Bandung Timur, yaitu wilayah Ujung Berung dan Gede Bage.
- Mengendalikan perkembangan pusat perbelanjaan dengan pola linier di sepanjang jalur arteri maupun kolektor, yang cenderung memicu terjadinya kemacetan.
- Rencana pengembangan angkutan umum dengan memisahkan moda angkutan dalam dan luar kota serta penataan rute angkutan umum, dalam rangka meningkatkan distribusi pelayanan dan serta efisiensi penggunaan jalan.

Untuk lebih jelasnya rencana penggunaan lahan Kota Bandung dapat dilihat pada **Gambar 3.4** Peta Rencana Tata Guna Lahan Kota Bandung.

C. Kependudukan Kota Bandung

Jumlah penduduk Kota Bandung sampai dengan tahun 2005 berjumlah 2.270.969 jiwa dengan komposisi penduduk perempuan 1.135.485 jiwa dan penduduk laki-laki 1.335.485 jiwa. Sementara menurut kelompok umur, 26.87% penduduk berusia 0 - 14 tahun, 69.69% penduduk berusia 15 – 64 tahun dan 3.45%.

Penduduk Kota Bandung mengalami peningkatan yang relatif konstan. Hanya mengalami penurunan ditahun 1997 karena kemungkinan disebabkan oleh krisis moneter sehingga banyak penduduk yang mengalami PHK dan kembali ke kampung halaman. Namun setelah perekonomian kembali membaik, jumlah penduduk Kota Bandung kembali meningkat secara signifikan di tahun 2000 dan kembali meningkat secara konstan hingga tahun 2005.

Persebaran penduduk memperlihatkan wilayah-wilayah yang menjadi pemusatan penduduk. Berikut adalah jumlah penduduk, luas wilayah dan kepadatan pada tiap kecamatan di Kota Bandung pada tahun 2005. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 3.3** di bawah ini.

TABEL 3.3
LUAS WILAYAH, JUMLAH DAN KEPADATAN PENDUDUK
KOTA BANDUNG TAHUN 2005

NO	WILAYAH PENGEMBANGAN	KECAMATAN	LUAS WILAYAH (Km ²)	PENDUDUK (Jiwa)	KEPADATAN (Jiwa/Km ²)
1	Wilayah Bojonagara	Kec. Andir	3,71	95,447	25,727
		Kec. Sukasari	6,27	77,750	12,400
		Kec. Cicendo	6,86	102,139	14,889
		Kec. Sukajadi	4,3	100,943	23,475
2	Wilayah Cibeunying	Kec. Cidadap	6,11	46,962	7,686
		Kec. Coblong	7,35	122,161	16,621
		Kec. Bandung Wetan	3,39	33,404	9,854
		Kec. Cibeunying Kidul	5,25	109,337	20,826
		Kec. Cibeunying Kaler	4,5	70,546	15,677
		Kec. Sumur Bandung	3,4	40,594	11,266
3	Wilayah Tegallega	Kec. Astana Anyar	2,89	73,992	25,603
		Kec. Bojongloa Kidul	6,26	74,626	11,921
		Kec. Bojongloa Kaler	3,03	118,948	39,257
		Kec. Babakan Ciparay	7,45	127,151	17,067
		Kec. Bandung Kulon	6,46	125,929	19,494
4	Wilayah Karees	Kec. Regol	4,3	78,690	18,300
		Kec. Lengkong	5,9	74,621	12,648
		Kec. Batununggal	5,03	121,650	24,185
		Kec. Kiaracondong	6,12	125,600	20,523
5	Wilayah Ujung Berung	Kec. Cicadas	8,66	97,561	11,266
		Kec. Arcamanik	8,8	62,777	7,134
		Kec. Ujungberung	10,34	77,096	7,456
		Kec. Cibiru	10,81	79,968	7,398
6	Wilayah Gedebage	Kec. Bandung Kidul	6,06	50,119	8,270
		Kec. Margacinta	10,87	118,299	10,883
		Kec. Rancasari	13,17	64,659	4,910
JUMLAH			167.29	2,270,969	13,505

Sumber: BPS, Hasil Susenas 2005

D. Perekonomian Kota Bandung

Kondisi perekonomian Kota Bandung yang bercirikan struktur perkonomian *urban* atau kota yang telah mengalami perbaikan dan peningkatan dalam semua sektor. Hal ini dapat dilihat indikasinya dari Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) Kota Bandung -19,69%. Seiring dengan pulihnya perekonomian pada tingkat nasional dan regional, pertumbuhan ekonomi Kota Bandung sejak tahun 2000 mengalami perbaikan dan peningkatan positif sebesar 5,41% pada tahun 2000, 7,57% pada tahun 2001, 7,13% pada tahun 2002, 7,43% pada tahun 2004 dan sebesar 7,53% pada tahun 2005 (Bandung Dalam Angka 2000 – 2005). Peningkatan laju pertumbuhan ini menunjukkan adanya peningkatan pada produksi maupun harga seluruh sektor produksi di Kota Bandung.

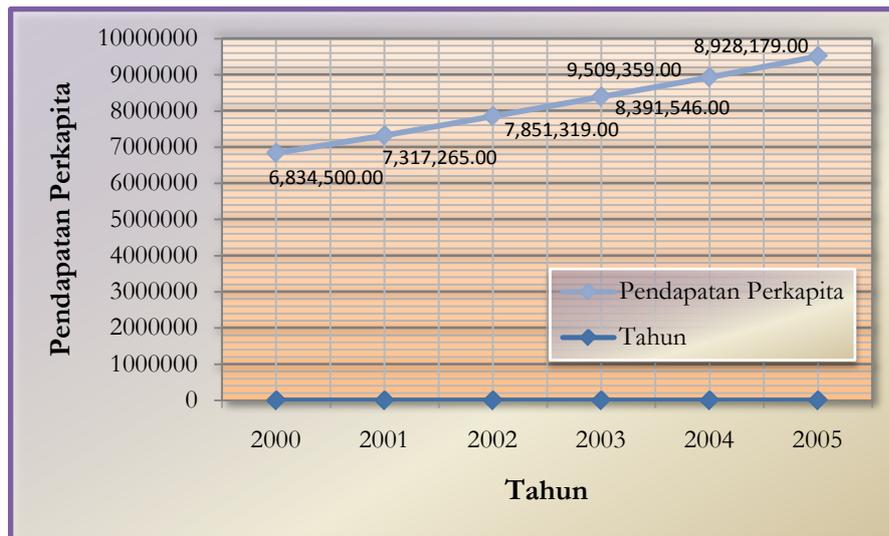
Struktur ekonomi Kota Bandung pada tahun 2005 terdiri atas: pertama sektor primer yang berkontribusi 0,31% terhadap produk domestik regional bruto (PDRB), kedua sektor sekunder yang berkontribusi 37,98% terhadap PDRB, dan ketiga sektor tersier (jasa) yang berkontribusi 61,72% terhadap PDRB. Dari struktur ekonomi tersebut, menunjukkan bahwa sektor tersier (jasa) merupakan sektor yang dominan dalam struktur ekonomi kota. Sektor tersier ini terdiri atas: sektor perdagangan, hotel dan restoran, sektor pengangkutan dan komunikasi, lembaga keuangan, persewaan, jasa-jasa perusahaan serta jasa pemerintahan.

Pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi tersebut telah berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat kota. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya PDRB perkapita (atas dasar harga konstan tahun 2000) yaitu pada tahun 2000 sebesar Rp. 6.834.500,00 naik menjadi Rp. 7.317.265,00 pada tahun 2001, Rp. 7.851.319,00 pada tahun 2002, Rp. 8.391.546,00 pada tahun 2003, Rp. 8.928.179,00 pada tahun 2004 dan naik menjadi Rp. 9.509.359,00. Pada tahun 2005. Ini berarti telah terjadi kenaikan sebesar 7,06% pada tahun 2001, 7,30 pada tahun 2002, 6,88% pada tahun 2003, 6,39% pada tahun 2004 dan sekitar 6,51% pada tahun 2005.

Tampaknya kenaikan PDRB perkapita ini sejalan dengan kenaikan sektor-sektor yang mempunyai sumbangan cukup besar, dalam hal ini adalah industri

pengolahan dan perdagangan, hotel dan restoran. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.5**.

GAMBAR 3.5
GRAFIK PENDAPATAN PERKAPITA KOTA BANDUNG
TAHUN 2000 - 2005



Sumber: BPS Kota Bandung

3.1.2 Sistem Transportasi Kota Bandung

A. Pola Pergerakan

Transportasi di Kota Bandung merupakan sistem transportasi jalan raya, rel, dan udara. Pergerakan lalu-lintas di Kota Bandung yang sebagian besar menuju pusat kota/perdagangan (*Central Business District*) di sekitar Jalan Dewi Sartika, Jalan Asia Afrika, Jalan Merdeka, Jalan Diponegoro, dan sebagian juga karena adanya pergerakan arus yang memasuki Kota Bandung pada hari-hari libur untuk keperluan wisata ataupun hanya melintasi (*Through Traffic*).

Pola perjalanan yang ada di Kota Bandung menunjukkan bahwa pergerakan penduduk dari luar Kota Bandung (eksternal/regional) menuju wilayah internal (Kota Bandung) adalah cukup besar (perjalanan eksternal-internal). Hal ini disebabkan banyaknya penduduk di luar Kota Bandung yang bekerja di Kota Bandung. Sedangkan untuk pola perjalanan yang ada di Kota Bandung sendiri (internal) pada

umumnya dibangkitkan dari kawasan perumahan menuju pusat kota sebagai pusat kegiatan Kota Bandung.

Penduduk merupakan subjek yang melakukan gerak dan menimbulkan bangkitan lalu lintas. Pola pergerakan penduduk erat kaitannya dengan struktur penduduk dan penyebarannya. Suatu wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi berpotensi membangkitkan pergerakan yang tinggi pula.

Daerah penarik pergerakan merupakan daerah yang memiliki aktivitas perdagangan dan jasa (pusat kota), pendidikan (Bandung Utara) serta industri (Bandung Selatan). Sedangkan pembangkit pergerakan adalah daerah pemukiman di semua bagian wilayah kota dan beberapa bagian daerah perdagangan dan jasa di pusat kota.

Timbulnya permasalahan perangkutan merupakan pengaruh dari intensitas tinggi pergerakan yang ada akibat interaksi aktivitas dan perkembangan kota. Kegiatan perumahan tersebar di seluruh wilayah kota, perkembangan lahan perumahan baru secara intensif dan pendirian kompleks perumahan baru yang didirikan pihak swasta di daerah pinggiran kota (Ujung Berung, Cibiru, Rancaekek) merupakan daerah pembangkit pergerakan menuju ke pusat kota yang merupakan pusat kegiatan perdagangan, jasa dan pelayanan umum, pendidikan dan industri.

Dengan adanya perluasan wilayah administrasi Kota Bandung, maka orientasi dari pusat-pusat produksi dan tarikan pergerakan akan mengikuti pertumbuhan pusat-pusat pengembangan sekunder. Pengembangan pusat-pusat industri ke arah timur dan selatan termasuk ke wilayah Kabupaten Bandung akan meningkatkan kepadatan dan pergerakan ke arah tersebut. Disisi lain, distribusi penduduk ke pinggiran kota (termasuk Kabupaten Bandung) menyebabkan meningkatnya pergerakan harian dari pinggiran kota ke pusat-pusat kegiatan ekonomi Kota Bandung. Pola jaringan transportasi di kawasan Kota Bandung menunjukkan karakteristik sebagai berikut:

1. Pola jaringan cenderung membentuk pola kombinasi radial konsentris sesuai dengan pola guna lahannya dengan beberapa poros utama kota, serta pada

sebagian besar ruas jalan utama terdapat interaksi (simpangan) dengan jarak antara sangat dekat

2. Pola jaringan pada kawasan perluasan (internal kota) membentuk pola radial untuk mengarahkan arus pergerakan tidak melalui pusat kota.
3. Pola jaringan pada kawasan pinggiran (luar Kota) dilayani dengan jaringan jalan tol untuk memisahkan arus pergerakan regional tidak bercampur dengan pergerakan internal kota.

Sesuai dengan rencana tata ruang Kota Bandung, beberapa fungsi sekunder kota dibentuk dengan mengembangkan pusat-pusat wilayah pembangunan (WP) yang bertujuan untuk mengurangi beban pergerakan ke pusat kota. Adapun WP yang dimaksudkan adalah WP pusat kota, WP Bojonagara, WP Tegalega, WP Karees, WP Cibeunying, WP Ujung Berung dan WP Gedebage

B. Jaringan Jalan

Jaringan jalan di Kota Bandung terdiri dari jaringan primer untuk lalu lintas regional antar kota serta jaringan jalan sekunder untuk lalu lintas sekunder untuk lalu lintas perkotaan.

Total jaringan jalan di Kota Bandung sampai tahun 2004 adalah 932,701 km yang terdiri dari jalan arteri primer 49,433 km, jalan arteri sekunder 26,116 km, jalan kolektor primer 31,712 km, jalan kolektor sekunder 37,308 km, jalan lokal sepanjang 788,132 km. Dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 3.4** berikut ini:

TABEL 3.4
PANJANG JARINGAN JALAN DI KOTA BANDUNG
TAHUN 2004

NO	JARINGAN JALAN	PANJANG (KM)	LEBAR (M)
1	Jalan Arteri Primer	49.433	14 - 30
2	Jalan Arteri Sekunder	26.116	8 - 20
3	Jalan Kolektor Primer	31.712	7 - 12
4	Jalan Kolektor Sekunder	37.308	3 - 9
5	Jalan Lokal	788.132	2,5 - 7

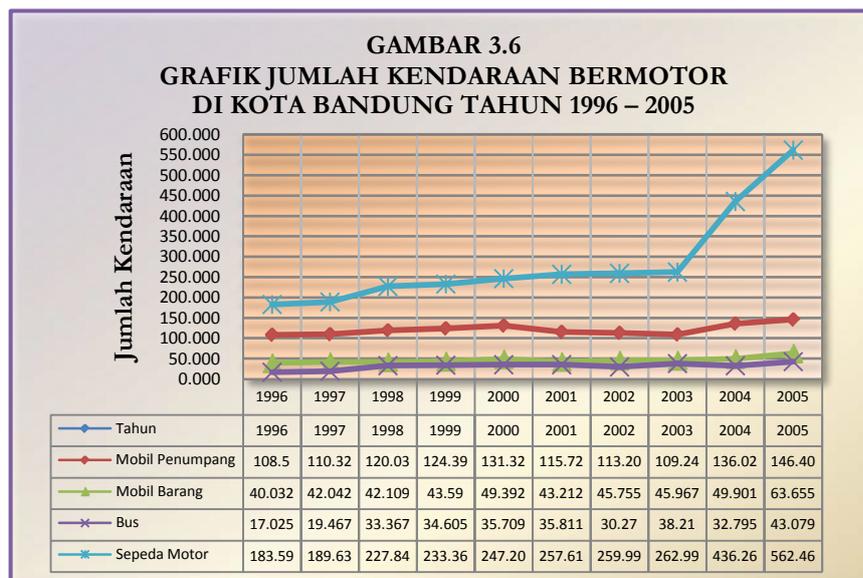
Sumber: Pemerintah Kota Bandung 2004

Jumlah kendaraan di Kota Bandung seperti mobil penumpang, mobil barang, bus dan sepeda motor memiliki trend meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan baik itu sepeda motor atau mobil, yang secara langsung memberikan pembebanan terhadap kinerja jalan yang ada di Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 3.5**, dan grafik pertumbuhannya dapat dilihat pada **Gambar 3.6** dibawah tabel sebagai berikut :

TABEL 3.5
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA BANDUNG
TAHUN 1996 – 2005

TAHUN	MOBIL PENUMPANG	MOBIL BARANG	BUS	SEPEDA MOTOR	JUMLAH
1996	108,500	40,032	17,025	183,594	349,151
1997	110,329	42,042	19,467	189,634	361,472
1998	120,032	42,109	33,367	227,847	423,355
1999	124,397	43,590	34,605	233,366	435,958
2000	131,325	49,392	35,709	247,201	463,627
2001	115,729	43,212	35,811	257,612	452,364
2002	113,204	45,755	30,270	259,994	449,222
2003	109,248	45,967	38,210	262,996	456,421
2004	136,020	49,901	32,795	436,263	654,979
2005	146,405	63,655	43,079	562,468	815,608

Sumber: DLLAJ dan Dinas Pendapatan Prop. Jawa Barat



Sumber: DLLAJ dan Dinas Pendapatan Prop. Jawa Barat

Menurut RTRW Kota Bandung Tahun 2004 - 2013, klasifikasi jaringan jalan di Kota Bandung adalah sebagai berikut :

1. Jalan Arteri Primer.

Jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi tingkat antar kota dengan ciri - perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

2. Jalan Arteri Sekunder.

Jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota dengan ciri kecepatan rata-rata tinggi dengan jumlah jalan masuk dibatasi dengan efisien.

3. Jalan Kolektor Primer.

Jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi tingkat antar kota dengan ciri perjalanan sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

4. Jalan Kolektor Sekunder.

Jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota dengan ciri kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

5. Jalan Lokal.

Jalan yang melayani pergerakan angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Pola jaringan jalan dengan banyaknya persimpangan pada wilayah pusat kota serta akumulasi tujuan pergerakan ke pusat kota mengakibatkan sering terjadi kemacetan lalu lintas pada jalan-jalan di pusat kota dan jalan keluar masuk dari dan ke pusat kota pada jam-jam sibuk. Disamping itu pertumbuhan pusat-pusat kegiatan yang cenderung mengelompok di pusat kota dan jaringan jalan utama menimbulkan pembebanan yang berlebih terhadap jaringan jalan tersebut.

Berdasarkan klasifikasi jalan, maka Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri termasuk dalam sistem jaringan jalan Kolektor Sekunder yang ada di Kota Bandung. Klasifikasi hirarki ruas jalan utama Kota Bandung dapat dilihat pada **Tabel 3.6** dan **Gambar 3.7**. (Peta Hirarki Jaringan Jalan Kota Bandung).

TABEL 3.6
KLASIFIKASI HIRARKI RUAS JALAN UTAMA
DI KOTA BANDUNG

FUNGSI	RUAS JALAN	PEMANFAATAN LAHAN SEKITAR RUAS JALAN
Arteri	Padalarang - Cileunyi	Jalur Hijau, permukiman
	Soekarno - Hatta	Jalur Hijau, Perdagangan Primer, Perkantoran, Industri Kecil Non Polusi, Pergudangan, Pertokoan, Sosial/Rumah Sakit
	Cipadang – Ujung Berung – Sindanglaya – Suci – Surapati – Pasteur – Dr.Djunjunan.	Perumahan, Perkantoran, Pendidikan Tinggi, Perdagangan, Sentra Industri Kecil, Rumah Sakit.
	A.Yani – Asia Afrika – Sudirman - Cibeureum	Perdagangan, Perkantoran, Jasa
	Gatot Subroto – Terusan Kiaracandong	Perdagangan, Permukiman, Militer
	Dago Pakar – Ir. H Juanda	Pendidikan, Perhotelan, Permukiman, Rumah Sakit.
	Setiabudi – Sukajadi – Pasir Kaliki – Gardujati – Astana Anyar – BKR – Moh. Toha.	Perdagangan, Perkantoran, Pendidikan Tinggi, Permukiman.
	Sersan Bajuri – Gegerkalong Girang – Neglasari – Cimenyan – Pasirlayung Atas – Cinangka.	Permukiman, Rumah Sakit, Konservasi Hijau
	Terusan Buah Batu – Terusan Kiaracandong – Cikutra – Bojongkoneng.	Perkantoran, Perdagangan, Konservasi Hijau
	Rumah Sakit – Peti Kemas Gedebage	Industri Non Polusi, Perdagangan Primer, Perkantoran, Terminal Terpadu, Pergudangan, Rumah Sakit.
	Cigending – Cinangka – Pasir Kunci	Permukiman, Konservasi Hijau.
	Kopo	Permukiman, Perdagangan, Pergudangan.
	Moh. Toha	Permukiman, Perdagangan, Pergudangan
	Buah Batu	Permukiman, Perdagangan,
	Terusan Pasir Koja – Pasir Koja	Permukiman, Perdagangan, Pergudangan.
Kolektor	Peta – BKR – Pelajar – Pejuang 45 – Laswi – Riau – Padjajaran – Arjuna – Jamika - Peta	Permukiman, Perhotelan, Perdagangan, Militer, Perkantoran.
	Diponogoro – WR. Supratman – Jakarta – Terusan Jakarta – Antapani – Arcamanik – Cisaranten – Cinambu – Sukamaju.	Perkantoran, Militer, Permukiman
	Sukamaju – Gempol – Cipadung Indah – Rancanumpang - Majalaya	Industri Kecil Non Polutan, Permukiman, Konservasi Hijau

FUNGSI	RUAS JALAN	PEMANFAATAN LAHAN SEKITAR RUAS JALAN	
Kolektor	Gegerkalong - Ciwaruga	Permukiman, Pendidikan Tinggi, Militer	
	Merdeka – Lembong - Veteran	Perkantoran, Perhotelan, Perdagangan	
	Ciumbeluit – Cihampelas – Cicendo - Otista	Permukiman, Pendidikan Tinggi, Perdagangan, Rumah Sakit	
	Karapitan – Moh. Ramdan	Permukiman, Perdagangan	
	Pungkur	Perdagangan	
	Laswi – R.E. Martadinata	Permukiman, Perkantoran, Militer, Rumah Sakit	
	Kebonjati – Rajawali Timur – Garuda – Abdul Saleh – Padjajaran – Wastukencana - Braga	Permukiman, Perdagangan, Perkantoran,	
	Soekarno Hatta - Cibeureum	Perdagangan Primer, Perkantoran, Industri Kecil Non Polusi, Pergudangan, Perhotelan, Rumah Sakit.	
	Cipadung – Ujung Berung – Sindanglaya – Suci – Surapati – Pasteur – Terusan Pasteur	Perumahan, Perkantoran	
	Kopo (Simpang BKR) – Tol Padaleunyi	Perdagangan, Permukiman	
	Moh. Toha (Simpang BKR) - Tol Padaleunyi	Perdagangan, Permukiman	
	Buah Batu (Simpang BKR) - Tol Padaleunyi	Perdagangan, Permukiman	
	Terusan Buah Batu – Terusan Kiaracandong (Simpang A. Yani)	Perdagangan, Permukiman	
	Siliwangi – Tubagus Ismail – Sadang Serang - Cikutra	Permukiman, Konservasi Hijau	
	Cipamokolan – Cisaranten Kulon - Cicukang	Permukiman, Konservasi Hijau	
	Ruas Jalan Tol	Prof. Drg Surya Sumantri – Prof Dr. Sutami	Perdagangan, jasa
		Padalarang - Cileunyi	Ekisting
Jembatan Pasupati		Dalam Proses Pembangunan	
Terusan Gatot Subroto – Soekarno Hatta		Rencana	
Gedebage – Tol Padaleunyi		Rencana	
Doubel Decker Di Atas Jalan KA Mulai Padalarang - Gedebage		Rencana	
Sersan Bajuri – Gegerkalong Girang – Neglasari – Cimenyan Pasirlayung Atas - Cinangka		Rencana	
BKR – Kopo - Soreang		Rencana	
BKR – Moh Toha – Dayeuh Kolot		Rencana	
Sersan Bajuri – Ujung Berug		Rencana	

Sumber: RTRW Kota Bandung Tahun 2004 - 2013

3.1.3 Rencana Sistem Transportasi Kota Bandung

Pada dasarnya rencana pengembangan transportasi jalan meliputi empat hal yaitu berkaitan dengan fungsi dan hirarki jalan, kapasitas jalan, pengembangan jalan, pengembangan jalan alternatif, dan ketersediaan fasilitas parkir.

Berkaitan dengan empat hal tersebut diatas, maka rencana pengembangan transportasi jalan menurut RTRW Kota Bandung Tahun 2013 adalah sebagai berikut:

1. Penataan hirarki jalan untuk mendukung pengaturan perijinan guna lahan.
2. Memelihara fungsi jaringan jalan primer dengan membatasi jalan akses lokal dan pengendalian pemanfaatan ruang di sepanjang jaringan jalan.
3. Meningkatkan fungsi jaringan jalan yang sudah ada dan pembangunan jaringan jalan baru untuk peningkatan kapasitas jaringan jalan.
4. Mengembangkan jalan bebas hambatan dalam kota yang layak ditinjau dari pertimbangan teknis, pembiayaan ekonomi kota, dan pemerintah kota, lingkungan, hukum, politik, dan sosial dan menguntungkan. Yang dimaksud dengan menguntungkan disini adalah memberikan keuntungan kepada investor, pemerintah kota, masyarakat yang terkena dampak pembangunan jalan tersebut.
5. Melengkapi rambu dan marka jalan pada seluruh ruas jalan kota dalam rangka meningkatkan keamanan dan ketertiban lalu lintas.
6. Membangun jalan-jalan tembus sebagai jalan alternatif untuk melengkapi hirarki jalan.
7. Membatasi lalu lintas angkutan berat masuk kota.
8. Penetapan disinsentif berupa biaya dampak pembangunan bagi kegiatan-kegiatan yang menimbulkan gangguan bagi kepentingan umum, seperti kemacetan, kebisingan, keselamatan, keindahan, bau, dan gangguan lainnya.
9. Penyediaan lahan dan atau gedung parkir di pusat-pusat kegiatan
10. Menghilangkan secara bertahap kegiatan parkir di badan jalan khususnya pada kawasan-kawasan rawan macet.

3.2 Profil dan Kebijakan Wilayah Pengembangan Bojonagara

3.2.1 Tujuan Idealis Pengembangan WP Bojonagara

Tujuan Idealis pengembangan WP Bojonagara adalah tujuan sebagaimana tercantum dalam RTRW Kota Bandung 2013 dan RDTRK Wilayah Bojonagara 2011. Tujuan Wilayah Pengembangan Bojonagara berdasarkan 2 referensi kebijakan tersebut diuraikan sebagai berikut :

- Tujuan fungsional pengembangan WP Bojonagara berdasarkan RTRW Kota Bandung 2004 - 2013 adalah pengembangan :
 1. Perumahan
 2. Industri teknologi tinggi
 3. Perdagangan dan Jasa
 4. Pendidikan
 5. Kawasan Lindung
- Tujuan fungsional pengembangan WP Bojonagara berdasarkan RDTRK Wilayah Bojonagara 2011 adalah pengembangan;
 1. Industri strategis (PT. Dirgantara Indonesia)
 2. Perumahan
 3. Perdagangan
 4. Pendidikan tinggi
 5. Daerah peresapan air
 6. Gerbang bagian barat Kota Bandung

Berdasarkan paparan tersebut, maka dapat diungkapkan visi pengembangan WP Bojonagara adalah mendukung visi Kota Bandung dengan peran sebagai Wilayah strategis dengan fungsi kegiatan pusat perdagangan dan jasa, permukiman, pendidikan tinggi, kawasan lindung serta industri berteknologi tinggi yang bermartabat.

Dalam rangka mewujudkan visi pengembangan WP Bojonagara tersebut, dapat diungkapkan tujuan pengembangan WP Bojonagara adalah :

1. Mewujudkan dan memperkuat fungsi Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai pusat sekunder Kota Bandung yang sekaligus mendukung kegiatan pusat primer.

2. Meningkatkan kualitas dan menciptakan karakter kawasan sebagai salah satu fokus kegiatan perdagangan dan jasa, perumahan, pendidikan, kawasan lindung serta industri berteknologi tinggi di Kota Bandung.
3. Menciptakan citra kawasan sebagai gerbang sekaligus “halaman depan” Kota Bandung

3.2.2 Tujuan Realis Pengembangan WP Bojonagara

Perumusan tujuan pengembangan WP Bojonagara dari sudut realis merupakan interpretasi kajian terhadap potensi dan masalah pengembangan, serta aspirasi masyarakat sebagai komponen penyusun struktur tata ruang kota.

Penetapan fungsi dan peran wilayah berguna untuk menetapkan skala dan spesifikasi kegiatan yang menonjol/dominan untuk dikembangkan di Wilayah Pengembangan Bojonagara. Berdasarkan kebijakan yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota (RTRW) Kota Bandung Tahun 2013 ditetapkan bahwa Wilayah Pengembangan Bojonagara meliputi pengembangan perdagangan dan jasa, perumahan, pendidikan, kawasan lindung serta industri berteknologi tinggi.

Berdasarkan fungsi serta kondisi Wilayah Pengembangan Bojonagara, tujuan pragmatis pengembangan WP Bojonagara adalah sebagai berikut :

1. Tujuan pengembangan perumahan

Mewujudkan tata lingkungan perumahan yang sehat, nyaman dan kondusif yang mampu mengakomodir kepentingan setiap lapisan masyarakat serta sinergi dengan daya dukung lahan Wilayah Pengembangan Bojonagara.

2. Tujuan pengembangan Industri teknologi tinggi

- ◆ Mewujudkan sektor industri teknologi tinggi yang berinteraksi harmonis dengan lingkungan perkotaan
- ◆ Mewujudkan kegiatan industri teknologi tinggi yang mampu mendorong peningkatan kualitas serta kesejahteraan penduduk
- ◆ Mewujudkan citra Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai kawasan industri teknologi tinggi berskala nasional, serta merangsang citra Kota Bandung sebagai Kota Berbasis Teknologi.

3. Tujuan pengembangan perdagangan dan jasa

- ◆ Mewujudkan Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai salah satu pusat perdagangan dan jasa skala regional
- ◆ Menciptakan kegiatan perdagangan dan jasa yang beraglomerasi dan bernilai ekonomi tinggi.
- ◆ Mewujudkan kegiatan perdagangan dan jasa yang berbasis pada kemudahan aksesibilitas, estetika lingkungan serta skala pelayanan yang tinggi.

4. Tujuan pengembangan pendidikan tinggi

Mewujudkan Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai salah satu pusat penyelenggaraan pendidikan tinggi berskala nasional serta studi keilmuan dan teknologi dalam rangka menciptakan sumber daya manusia yang berkualitas.

5. Tujuan pengendalian kawasan lindung

- ◆ Mewujudkan fungsi kawasan lindung yang efektif sebagai kawasan penyangga pertumbuhan wilayah.
- ◆ Menciptakan kawasan lindung yang berdaya guna sebagai sumber peresapan air serta pencegah erosi
- ◆ Mewujudkan kawasan lindung sebagai citra kelestarian lingkungan Wilayah Pengembangan Bojonagara.

3.2.3 Strategi Pengembangan WP Bojonagara

Berdasarkan kondisi Wilayah Pengembangan, tantangan yang dihadapi dimasa depan serta kebijakan-kebijakan yang ada, maka disusun suatu strategi dasar pengembangan sebagai acuan atau landasan bagi Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Wilayah Pengembangan Bojonagara, strategi dasar pengembangan tersebut meliputi :

- ◆ Perencanaan yang berkelanjutan dengan pelayanan secara komunal
- ◆ Pemecahan masalah internal :
 - Meningkatkan peran Pusat Sekunder dan akses antara Pusat Primer dan Sekunder
 - Mengurangi *mixed land use* yang tidak memiliki konektifitas

- Mengurangi beban terhadap kapasitas prasarana dengan konsep komunal dan sekaligus meningkatkan kapasitas prasarana
- ◊ Menangkap peluang sebesar-besarnya
 - Pintu Masuk Bandung
 - Kawasan Bandung Utara

A. Penentuan Fungsi Wilayah Pengembangan Bojonagara

Kegiatan perkotaan yang berkembang saat ini di Wilayah Pengembangan Bojonagara adalah permukiman, perdagangan, industri, jasa transportasi, perkantoran dan pemerintahan. Wilayah Pengembangan Bojonagara ditinjau dari lokasinya dalam lingkup Kota Bandung, keberadaannya cukup strategis yaitu sebagai pintu masuk kota dari arah Barat dan Utara. Dengan berdasar pada kegiatan yang berkembang saat ini dan potensi perkembangan Wilayah Pengembangan Bojonagara, maka peranan yang dapat dikembangkan dalam menunjang sistem perkotaan di Kota Bandung adalah :

- ➔ Sebagai salah satu pusat kegiatan perdagangan dan jasa bagi Kota Bandung sebelah Utara dan Barat, yang memiliki fungsi pusat distribusi barang dan jasa serta pusat pelayanan perbelanjaan.
- ➔ Sebagai lokasi pengembangan kegiatan industri teknologi tinggi (PT. DI) yang mampu mendukung perkembangan kegiatan ekonomi daerah belakangnya.²
- ➔ Sebagai pusat penyelenggaraan dan pengembangan kegiatan pendidikan tinggi berskala nasional
- ➔ Sebagai lokasi perluasan penyediaan perumahan di wilayah Kota Bandung

B. Kependudukan

Kebijakan kependudukan merupakan faktor yang sangat penting dalam proses perencanaan, karena semua kebijakan yang lain bermuara pada peningkatan kesejahteraan penduduk warga kota khususnya maupun wilayah yang terkait pada umumnya. Rumusan kebijakan kependudukan yang menjadi dasar pengembangan kota antara lain adalah :

- Peningkatan kualitas penduduk yang dilakukan melalui berbagai upaya seperti peningkatan pendidikan, peningkatan kesehatan sampai kepada peningkatan pendapatan penduduk. Upaya tersebut diarahkan pada semua lapisan masyarakat Wilayah Pengembangan Bojonagara. Selain itu peningkatan kualitas penduduk dapat dilakukan melalui kemudahan dalam pergerakan sosial ekonomi, kemudahan untuk mendapatkan berbagai pelayanan fasilitas serta kemudahan dalam melakukan interaksi.
- Pengendalian pertumbuhan penduduk. Untuk mencapai optimasi penggunaan tanah dan kegiatan, diperlukan upaya pengendalian pertumbuhan penduduk kota. Upaya tersebut dilakukan melalui peningkatan kesehatan penduduk, penyebaran informasi mengenai keluarga berencana, serta pembatasan perkawinan muda (anak-anak). Pengendalian pertumbuhan penduduk tersebut dimaksudkan untuk menjadikan Wilayah Pengembangan Bojonagara dapat menampung penduduk secara optimal sesuai dengan yang direncanakan dan sesuai dengan fasilitas yang dimiliki.
- Pemerataan penyebaran penduduk yang dilakukan melalui berbagai upaya seperti penetapan kepadatan penduduk diseluruh wilayah kota yang disesuaikan dengan luas dan kegiatan yang diperuntukan diseluruh bagian wilayah kota. Upaya lain adalah penyebaran penduduk yang diusahakan secepat mungkin untuk mencapai optimasi penggunaan ruang dan kegiatan diseluruh bagian wilayah kota.

C. Struktur Pelayanan

Secara garis besar struktur tata ruang Wilayah Pengembangan Bojonagara terbagi dalam 2 orientasi skala bagian kota dan skala lokal. Orientasi skala kota didukung oleh kegiatan pendidikan (UPI, Maranatha dll). Kegiatan industri dipusatkan pada di sepanjang Jalan Sudirman, Jl. Sukajadi serta Pusat Sekunder Setrasari, kegiatan pendidikan dipusatkan di bagian utara Wilayah Pengembangan Bojonagara.

Orientasi skala lokal, dibagi menjadi beberapa pusat yang tersebar disetiap Unit Lingkungan. Pengembangan sistem pusat pelayanan secara hirarkis dapat diuraikan sebagai berikut:

- Pusat Wilayah Pengembangan Bojonagara yang berfungsi sebagai pusat sekunder, terletak di Setra Sari Plaza dan sekitarnya.
- Pusat Unit Lingkungan memanfaatkan pusat pelayanan yang saat ini telah berkembang.

Unit lingkungan Wilayah Pengembangan Bojonagara yang merupakan konsep struktur pelayanan terendah. Konsep unit lingkungan ini memperhatikan beberapa kriteria sebagai berikut :

- a. Homogenitas Penggunaan Lahan, Intensitas Bangunan
- b. Kebijakan utama yang terkait wilayah perencanaan
- c. Kemudahan Analisis Perencanaan
- d. Kemudahan dalam pengendalian pembangunan

D. Pemanfaatan Ruang

Kebijaksanaan pokok pengembangan tata ruang di wilayah perencanaan adalah sebagai berikut :

1. Pemanfaatan sebesar-besarnya Pembangunan Pusat Sekunder, serta kedudukan Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai pintu masuk kota Bandung melalui jalur darat (kereta api, jalan tol dan jalan dari kota kota Cimahi) serta udara (bandar udara Husein Sastranagara)
2. Mengusahakan tata cara pengembangan Wilayah Pengembangan Bojonagara untuk menampung pertambahan penduduk yang disesuaikan dengan daya dukung Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai Kawasan Bandung Utara
3. Mengusahakan penyebaran penduduk pada kawasan yang dialokasikan sebagai guna lahan perumahan di bagian utara
4. Mengusahakan penyebaran fasilitas pelayanan keseluruh Wilayah Pengembangan Bojonagara sehingga membentuk pusat-pusat pelayanan hirarkis dan terpadu dengan pust-pusat Kota Bandung
5. Mengusahakan peningkatan jaringan transportasi untuk mendukung kegiatan di Pusat Sekunder Setrasari
6. Mengusahakan peningkatan kapasitas prasarana seluruh Wilayah Pengembangan Bojonagara dengan prioritas transportasi

E. Jaringan Pergerakan

Arahan pengembangan sistem transportasi di Wilayah Pengembangan Bojonagara didasarkan untuk meningkatkan akses antar lokasi, juga dapat diharapkan dapat mendorong pertumbuhan pembangunan sektor-sektor potensial yang ada di Wilayah Pengembangan Bojonagara. Dalam rangka menunjang kebutuhan pergerakan di Wilayah Pengembangan Bojonagara, perlu dilengkapai dengan sistem jaringan jalan yang lebih dapat diandalkan. Kesemua ini dalam rangka mengantisipasi perkembangan Kota Bandung dalam konstelasi Jawa Barat serta perkembangan Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai salah satu wilayah yang dikembangkan di Kota Bandung, antara lain berupa zona industri pesawat terbang, wista religius, zona pendidikan tinggi (UPI, UNPAS, Maranatha dll).

Penyusunan kebijaksanaan rencana pengembangan transportasi diarahkan untuk:

- Mendukung kegiatan ekonomi, sosial dan budaya masyarakat Wilayah Pengembangan Bojonagara. Pelayanan transportasi yang murah, mudah serta efisien merupakan prioritas utama bagi kebutuhan transportasi sebagian besar masyarakat Wilayah Pengembangan Bojonagara.
- Menciptakan sistem transportasi yang terpadu sehingga memberikan efisiensi, efektifitas dan keamanan yang tinggi.
- Mengoptimalkan peranan setiap moda transportasi dengan menentukan moda dan rute serta sirkulasi angkutan umum yang tepat.
- Memisahkan arus regional dan internal sehingga akan efisien dan menambah kemudahan dari Kota Bandung ke pusat-pusat pertumbuhan di Wilayah Barat Laut.
- Mempercepat pengembangan jalan akses menuju Pusat Sekunder dan Pusat Tersier.
- Melakukan peningkatan kualitas jalan berupa lebar jalan dan fungsi kelas jalan pada jalan-jalan di Wilayah Pengembangan Bojonagara yang saat ini mulai mengalami peningkatan jumlah penggunaannya. Hal ini juga dimaksudkan untuk mendukung pengembangan Wilayah Pengembangan Bojonagara secara

keseluruhan, mengingat pengembangan wilayah akan banyak terhambat apabila tidak dilayani oleh sistem jaringan pergerakan yang baik.

3.2.4 Rencana Struktur Tata Ruang Wilayah Pengembangan Bojonagara

A. Rencana Kependudukan

Kebijakan kependudukan merupakan faktor yang sangat penting dalam proses perencanaan, karena semua kebijakan yang lain bermuara pada peningkatan kesejahteraan penduduk baik warga kota khususnya maupun wilayah yang terkait pada umumnya. Rumusan kebijakan kependudukan yang menjadi dasar pengembangan kota antar lain :

- ➔ Peningkatan kualitas penduduk yang dilakukan melalui berbagai upaya seperti peningkatan pendidikan, peningkatan kesehatan sampai dengan peningkatan pendapatan penduduk, upaya tersebut diarahkan pada semua lapisan masyarakat Wilayah Pengembangan Bojonagara. Selain itu peningkatan kualitas penduduk dapat dilakukan melalui kemudahan dalam pergerakan sosial ekonomi, kemudahan untuk mendapatkan berbagai pelayanan fasilitas serta kemudahan dalam melakukan interaksi.
- ➔ Pengendalian pertumbuhan penduduk, untuk mencapai optimasi penggunaan lahan dan kegiatan, diperlukan upaya pengendalian pertumbuhan penduduk kota. Upaya tersebut dilakukan melalui peningkatan kesehatan penduduk, penyebaran informasi mengenai keluarga berencana, serta pembatasan perkawinan muda (anak-anak). Pengendalian pertumbuhan penduduk tersebut dimaksudkan untuk menjadikan Wilayah Pengembangan Bojonagara dapat menampung penduduk secara optimal sesuai dengan yang fasilitas yang dimiliki.
- ➔ Pemerataan penyebaran penduduk yang dilakukan melalui berbagai upaya seperti penetapan kepadatan penduduk diseluruh wilayah kota yang disesuaikan dengan luas dan kegiatan yang diperuntukan di seluruh bagian wilayah kota. Upaya lain adalah penyebaran penduduk yang diusahakan secepat mungkin untuk mencapai optimasi penggunaan ruang dan kegiatan di seluruh bagian wilayah kota.

Dari hasil kebijakan tersebut diharapkan rencana ini mampu menciptakan struktur penduduk dalam hubungannya dengan pola pengembangan kota yang dinamis, harmonis dan berkelanjutan.

Perkiraan jumlah penduduk Wilayah Pengembangan Bojonagara, dari hasil proyeksi jumlah penduduk Wilayah Pengembangan Bojonagara sampai dengan tahun 2011 dapat dilihat pada **Tabel 3.7** berikut ini.

TABEL 3.7
PROYEKSI JUMLAH PENDUDUK
WILAYAH PENGEMBANGAN BOJONAGARA
PER UNIT LINGKUNGAN (KECAMATAN) SAMPAI 2011

NO	KELURAHAN / KECAMATAN	2007	2008	2009	2010	2011
1	Campaka	21.740	22.986	24.303	25.695	27.168
2	Maleber	28.273	29.200	30.157	31.146	32.167
3	Garuda	13.562	13.438	13.314	13.192	13.071
4	Dunguscariang	27.966	28.673	29.397	30.141	30.903
5	Ciroyom	27.920	28.371	28.830	29.296	29.769
6	Kebonjeruk	20.846	21.194	21.548	21.909	22.275
KECAMATAN ANDIR		140.307	143.862	147.549	151.379	155.353
7	Arjuna	19.794	21.779	23.963	26.367	29.011
8	Pasirkaliki	12.733	13.904	15.184	16.581	18.106
9	Pamoyanan	12.950	14.431	16.082	17.922	19.973
10	Pajajaran	28.268	30.206	32.276	34.468	36.852
11	Husen Sastranegara	19.014	20.097	21.242	22.451	23.730
12	Sukaraja	19.564	19.037	18.524	18.025	17.540
KECAMATAN CICENDO		112.323	119.454	127.271	135.832	145.212
13	Sukawarna	17.611	18.351	19.123	19.927	20.765
14	Sukagalih	21.817	23.192	24.654	26.209	27.861
15	Sukabungah	32.317	34.605	37.055	39.678	42.487
16	Cipedes	28.841	29.111	29.384	29.660	29.938
17	Pasteur	24.962	25.387	25.820	26.260	26.707
KECAMATAN SUKAJADI		125.548	130.646	136.036	141.734	147.758
18	Sarijadi	31.362	32.149	32.955	33.782	34.629
19	Sukarasa	13.994	14.509	15.042	15.595	16.169
20	Gegerkalong	27.742	27.590	27.439	27.289	27.139
21	Isola	19.630	21.410	23.535	25.471	27.782
KECAMATAN SUKASARI		92.728	95.658	98.789	102.137	105.719
TOTAL BOJONAGARA		470.906	489.620	509.645	531.082	554.042

Sumber: RDTR Bojonagara Tahun 2011

B. Rencana Struktur Pelayanan Kegiatan

Menurut skala pelayanannya struktur kegiatan di Wilayah Bojonagara yang akan dikembangkan mencakup 2 jenis fungsi kota yaitu fungsi primer dan fungsi sekunder, yang dalam pengalokasian fungsi primer dan sekunder mempunyai bentuk kegiatan yang berbeda. Di dalam pengembangannya, struktur kegiatan kota diarahkan dengan tujuan menciptakan struktur kota yang harmonis, dimana untuk kegiatan dengan hubungan fungsional yang kuat dialokasikan berdekatan, sedangkan yang tidak berkaitan dialokasikan terpisah. Misalnya untuk kegiatan yang mempunyai skala lokal dapat dialokasikan dengan kegiatan lain yang mempunyai hubungan fungsional erat. Sedangkan untuk kegiatan pada skala pelayanan fungsi primer dialokasikan terpisah dengan kegiatan lainnya dan kegiatan yang menimbulkan polusi dapat dialokasikan dilokasi dengan daya dukung lingkungan yang memadai.

➔ Kegiatan Primer

Kegiatan fungsi primer adalah kegiatan yang mempunyai jangkauan pelayanan yang cukup luas dan skala pelayanan regional. Artinya, kegiatan tersebut tidak hanya mengakomodasi kebutuhan penduduk Wilayah Bojonagara saja, namun juga penduduk di luar Wilayah Bojonagara, bahkan penduduk di luar Kota Bandung. Fungsi primer ini mencakup kegiatan sebagai berikut :

1. Perdagangan dan Jasa
2. Pendidikan Tinggi (Perguruan Tinggi)
3. Kesehatan
4. Industri dan Pergudangan
5. Perkantoran

➔ Kegiatan Sekunder

Fungsi sekunder adalah kegiatan yang lingkup pelayanannya untuk memenuhi kebutuhan penduduk Wilayah Bojonagara (internal). Dalam arti kegiatan atau fasilitas tersebut mempunyai skala pelayanan lokal di Wilayah Bojonagara meliputi :

1. Perdagangan dan Jasa Lokal
2. Pendidikan Dasar dan Menengah

3. Peribadatan
4. Ruang Terbuka Hijau, Fasilitas Olahraga dan makam.
5. Kegiatan Pelayanan Umum

C. Rencana Pemanfaatan Ruang

Kebijaksanaan pokok pengembangan tata ruang di wilayah perencanaan pada dasarnya akan memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- ➔ Pemanfaatan sebesar-besarnya pembangunan Pusat Sekunder, serta kedudukan Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai pintu masuk Kota Bandung melalui jalur darat (kereta api, jalan tol dan jalan dari Kota Cimahi) serta udara (bandar udara Husein Sastranagara)
- ➔ Mengusahakan tata cara pengembangan Wilayah Pengembangan Bojonagara untuk menampung pertambahan penduduk yang disesuaikan dengan daya dukung Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai Kawasan Bandung Utara.
- ➔ Mengusahakan penyebaran penduduk pada kawasan yang dialokasikan sebagai guna lahan perumahan dibagian Utara.
- ➔ Mempertahankan dan mendorong pertumbuhan fasilitas perdagangan dan jasa secara linier pada kelas dan dimensi jalan yang memadai. Hal ini menjadi dasar mengingat karakteristik pertumbuhan fasilitas perdagangan dan jasa di Wilayah Bojonagara cenderung mengikuti pola jaringan jalan-jalan utama, karena dinilai efisien dari segi biaya transportasi serta kemudahan aksesibilitas. Pertumbuhan kegiatan perdagangan dan jasa secara linier pada jaringan jalan utama diperbolehkan dengan syarat tidak mengganggu pergerakan lalu lintas, diantaranya adalah dengan penyediaan lahan parkir *off-street* dan meminimalisir munculnya kegiatan informal.

Untuk lebih jelasnya rencana pemanfaatan ruang di Wilayah Pengembangan Bojonagara dapat dilihat pada **Gambar 3.8** (Peta Wilayah Pengembangan Bojonagara).

3.2.5 Rencana Sistem Transportasi Wilayah Bojonagara

Perkembangan suatu daerah pada dasarnya ditentukan oleh faktor pertumbuhan penduduk, intensitas kegiatan dan faktor pergerakan antar pusat-pusat kegiatan.

Pergerakan penduduk antar pusat-pusat kegiatan ini memerlukan ketersediaan fasilitas dan prasarana pergerakan yang mampu melayani kebutuhan penggunaannya baik dari sisi kualitas dan kuantitas. Pentingnya perencanaan transportasi ini, karena pada dasarnya perencanaan transportasi adalah menangani pergerakan baik inter wilayah maupun intra wilayah. Dengan demikian, hubungan pergerakan antar suatu wilayah dengan wilayah diluarnya perlu menjadi suatu hal yang terintegrasi satu sama lainnya.

A. Pola Pergerakan

Pola pergerakan berhubungan dengan sistem aktivitas manusia dengan maksud dan tujuan suatu pergerakan. Semakin tinggi sistem aktivitas pada suatu wilayah maka akan semakin besar pola pergerakan yang terjadi pada wilayah tersebut.

Pola pergerakan di Wilayah Pengembangan Bojonagara dipengaruhi oleh tiga kegiatan utama, yaitu pergerakan penduduk dalam kegiatan pendidikan, pergerakan penduduk menuju lokasi pekerjaan serta pergerakan penduduk dalam kegiatan perdagangan (belanja kebutuhan). Ketiga faktor pendorong terjadinya pergerakan di Wilayah Pengembangan Bojonagara membutuhkan aksesibilitas yang tinggi, oleh karenanya kapasitas jaringan jalan sangat dipengaruhi oleh karakteristik pergerakan tersebut.

Wilayah Pengembangan Bojonagara sebagai salah satu pusat perdagangan bagi Kota Bandung memiliki karakteristik pergerakan yang cukup padat. Beberapa fasilitas perdagangan dengan tingkat pelayanan tinggi (meliputi lokal, regional, dan nasional) telah menjadi faktor penarik yang membangkitkan kegiatan di Wilayah Pengembangan Bojonagara.

B. Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan yang ada di Wilayah Bojonagara merupakan jaringan utama yang berfungsi sebagai penghubung antar pusat kegiatan dan pelayanan dari tiap unit lingkungan. Dalam rencana pengembangan sistem jaringan jalan, pola jaringan jalan yang telah ada akan menjadi acuan bagi pengembangan jalan mendatang. Pengembangan jaringan jalan ini dapat dilakukan dengan membuat sistem jaringan jalan baru sebagai jalan alternatif kota ataupun dengan meningkatkan kualitas jaringan jalan ekisting yang ada sesuai dengan kebutuhan, sehingga tercipta pola jaringan jalan baru yang dapat menghubungkan antar bagian wilayah kota. Dengan demikian, pola jaringan yang terbentuk merupakan pengembangan dari pola jaringan jalan ada. Rencana pengembangan jaringan jalan mencakup sistem jaringan jalan simpang susun, dan jalan layang. Hirarki fungsi jaringan jalan di Wilayah Pengembangan Bojonagara meliputi jaringan jalan arteri primer dan sekunder yang menghubungkan antar kota, Kolektor primer dan sekunder yang memfasilitasi pergerakan dari pusat menuju sub pusat lingkungan serta jalan lokal yang memfasilitasi pergerakan antar unit lingkungan (permukiman). Dan untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 3.8**.

TABEL 3.8
NAMA RUAS JALAN DAN FUNGSI JALAN
DI WILAYAH PENGEMBANGAN BOJONAGARA

NO	NAMA RUAS JALAN	FUNGSI JALAN	PANJANG JALAN (M)	LEBAR (M)	LEBAR EFEKTIF
1	Cibogo	Kolektor Sekunder	1288	7	6,5
2	Setiabudi	Kolektor Primer	2756	8	7
3	Prof. Drg. Surya Sumantri	Kolektor Sekunder	1250	9	8,5
4	Dr. Djunjuran	Arteri Primer	2100	18	18
5	Sukajadi	Kolektor Primer	1959	8	7
6	Cimindi	Arteri Primer	1748	15	15
7	Padjajaran	Arteri Sekunder	1792	14	13
8	Kebonjati	Arteri Sekunder	1400	12	11
9	Jend. Sudirman	Arteri Primer	1815	12	12
10	Garuda	Arteri Sekunder	954	9	8,5
11	Rajawali	Kolektor Primer	1300	10	9
12	Gegerkalong	Kolektor Sekunder	1100	4	4
13	Gunung Batu	Kolektor Sekunder	2300	8,5	7,8
14	Cibogo Bawah	Lokal Primer	736	6	6
15	Prof. Dr. Sutami	Kolektor Sekunder	1284	7	7

Sumber: RDTRK Bojonagara Tahun 2011

Jaringan jalan arteri di Wilayah Pengembangan Bojonagara mengikuti pola linier melintas di wilayah selatan Bojonagara, dimana jalan ini berfungsi menghubungkan Kota Bandung dengan Jakarta. Jaringan jalan kolektor di wilayah Pengembangan Bojonagara mempunyai pola jalan grid dan linier, sedangkan jalan lokal yang berupa jalan dalam lingkungan permukiman mengikuti pola jaringan jalan kolektor sekunder. dibawah ini. dan untuk lebih jelasnya hirarki fungsi jaringan jalan di Wilayah Pengembangan Bojonagara dapat dilihat pada **Gambar Peta 3.9**.

C. Angkutan Umum

Pengembangan angkutan umum yang direncanakan berkaitan dengan pengembangan jenis armada angkutan umum dan penataan lintasan pelayanannya, penyediaan angkutan umum massal, penataan ulang sistem terminal dan pelayanan angkutan paratransit. Lebih rincinya rencana pengembangan angkutan umum ini adalah sebagai berikut :

- Pemisahan antara moda angkutan dalam kota dan luar kota
- Pengembangan sistem angkutan umum massal yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar, yang beroperasi secara cepat, nyaman, aman, terjadwal dan berfrekuensi tinggi pada koridor-koridor utama (jalur primer) berbasis rel atau jalan raya. Dalam hal ini angkot diarahkan sebagai angkutan pengumpan (*feeder*) untuk moda angkutan dengan hirarki yang lebih tinggi (mikro bus) dan diteruskan kepada jalur-jalur primer (*trunk route*) yang dilayani secara massal.
- Pengembangan terminal untuk melayani pergerakan regional dengan membangun terminal tipe C kawasan Pada Saluyu.
- Penataan pelayanan angkutan paratransit yang berkualitas dan terpadu dengan pelayanan angkutan umum lain. Angkutan paratransit ini merupakan angkutan umum yang tidak mempunyai lintasan dan waktu pelayanan yang tetap. Termasuk dalam angkutan paratransit adalah taksi, becak, ojek. Sebagai kota jasa, maka kriteria minimum kelengkapan dan pelayanan minimum bagi seluruh angkutan umum Kota Bandung harus mengikuti ketentuan yang berlaku.

D. Rencana Fasilitas Penunjang Transportasi

Untuk mendukung transportasi yang ada di wilayah perencanaan haruslah didukung dengan pengembangan fasilitas penunjang transportasi, sehingga pengembangan transportasi dilaksanakan dapat melayani seluruh lapisan masyarakat di wilayah perencanaan.

➤ Perparkiran

Beberapa lokasi yang sangat membutuhkan fasilitas parkir adalah pusat perkantoran, lokasi pendidikan, dan pusat hiburan. Kebutuhan waktu parkir pun bermacam-macam, tergantung kegiatan penduduk di kawasan spesifik. Bentuk parkir akan didefinisi menurut jenis on-street atau off-street, parkir sebidang atau bertingkat, dan parkir bagi pengguna khusus atau parkir umum. Kebutuhan waktu parkir pun bermacam-macam, tergantung kegiatan penduduk di kawasan tersebut.

➤ Fasilitas pejalan kaki

Pedestrian merupakan fasilitas penunjang transportasi. Karakteristik dari Wilayah Pengembangan Bojonagara merupakan wilayah pengembangan pusat perdagangan, pendidikan dan perumahan. Sehingga bangkitan yang ditimbulkannya pun besar, oleh karena itu hambatan samping pada jam-jam tertentu pagi dan siang tinggi, sehingga pengaturan terhadap manajemen lalu lintas harus benar-benar diperhatikan, seperti :

- Dibuatkannya jembatan penyebrangan bagi pejalan kaki.
- Dibuatkan pedestrian untuk pejalan kaki, dengan langkah mentertibkan para PKL untuk tidak berjualan di bahu jalan.

3.3 Kajian Daerah Studi

Kajian daerah studi akan menguraikan kedudukan wilayah studi dalam Wilayah Pengembangan (WP) Bojonagara, tinjauan fungsi dan kondisi fisik jaringan jalan, pola jaringan jalan, sarana transportasi, sistem aktivitas disepanjang Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri, Sistem aktivitas di Universitas Kristen Maranatha, serta karakteristik angkutan dan lalu lintas di Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri.

3.3.1 Kedudukan Wilayah Studi Dalam Wilayah Pengembangan (WP) Bojonagara.

Dilihat dari kedudukannya, Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri merupakan salah satu pintu keluar masuk wilayah Kota Bandung dengan wilayah perluasan Kota Bandung dari arah selatan dan timur serta akses menuju pintu tol Padaleunyi dari arah pusat kota. Menurut fungsinya Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri merupakan jalan Kolektor Sekunder yang memiliki lebar jalan 9 meter dengan lebar efektif 8,5 meter. Ruas Jalan lainnya yang langsung berhubungan dengan Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri yaitu:

- ➡ Jalan Djunjuran (Jalan Arteri Primer)
- ➡ Jalan Prof. Ir Sutami (Jalan Kolektor Sekunder)

Keberadaan jaringan jalan sesuai dengan fungsinya baik jalan arteri maupun kolektor sekunder turut serta dalam memicu perkembangan guna lahan Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri yang mengikuti jaringan jalan yang ada. Hal ini tampak pada perkembangan aktivitas komersial berupa penetrasi dan invasi aktivitas di sepanjang Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri menghubungkan ke Jalan Prof Ir Sutami dimana terdapat Setrasari Maal.

3.3.2 Tinjauan Fungsi dan Kondisi Fisik Jaringan Jalan

Sebagai jalan kolektor sekunder maka jaringan Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri melayani angkutan pengumpul dari jalan lokal menuju jalan arteri dengan ciri-ciri perjalanan sedang. Maka fungsinya adalah sebagai penampung mobilitas sekaligus melayani akses kelahan-lahan kota orde kesatu dengan kota orde yang lebih kecil (PPRI No. 26/1985). Maka ruas Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri berfungsi sebagai penghubung utama Kota Bandung dengan kota-kota satelit di wilayah barat yang memiliki peranan bagi pengembangan wilayah Metropolitan Bandung.

Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri memiliki peranan penting dalam pengembangan wilayah Bandung. Pada ruas jalan ini terjadi akumulasi arus lalu lintas yang pada kondisi tertentu menyebabkan gangguan lalu lintas. Terjadinya masalah lalu lintas pada jalan tersebut mengakibatkan ruas jalan yang berfungsi sebagai prasarana penghubung ke kota-kota di bagian barat tersebut mengalami penurunan

tingkat pelayanan, sehingga selanjutnya akan berpengaruh besar terhadap kelancaran pola aliran pergerakan orang dan barang dari dan ke kota Bandung.

Berdasarkan klasifikasi menurut kondisi fisik, yaitu struktur, perkerasan dan fungsi Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri termasuk kategori jalan kelas II. Beberapa pertimbangan yang menentukan kelas jalan ini, yaitu :

- ◆ Struktur perkerasan jalan berupa aspal/hotmix
- ◆ Dimensi geometris jalan yang terdiri dari dua jalur
- ◆ Komposisi lalu lintas yang masih bercampur antara kendaraan cepat dan lambat.

Pola jaringan Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri berbentuk tulang daun (spinal), yang merupakan tempat bermuaranya jalan-jalan lingkungan (lokal) serta jalan arteri primer dan jalan kolektor. Jaringan jalan yang menuju Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri adalah berupa jalan lokal primer dan jalan-jalan lokal. Mengenai kondisi fisik jalan, dapat dilihat pada **Tabel 3.9**.

TABEL 3.9

KONDISI FISIK DI RUAS JALAN PROF. DRG. SURYA SUMANTRI

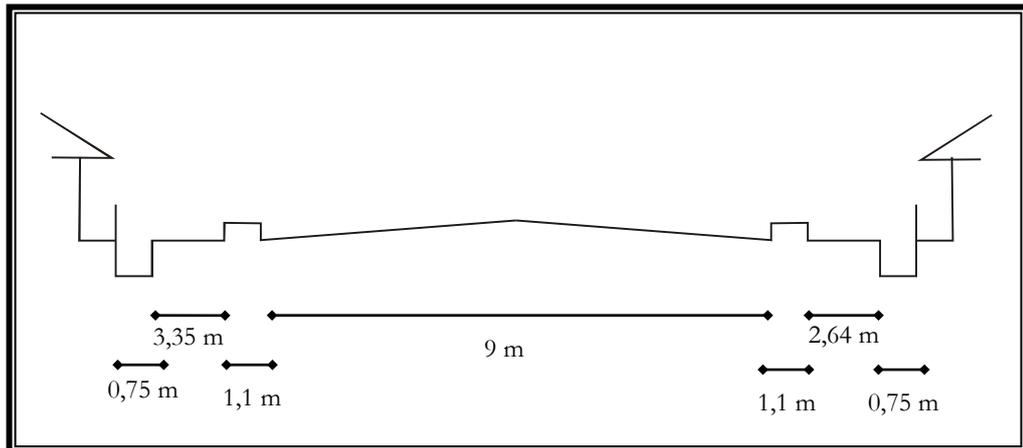
NO	KONDISI FISIK JALAN	KETERANGAN
1	Panjang Jalan	1,25 (Km)
2	Jumlah Persimpangan	7
3	Lebar Perkerasan Rata-Rata	9 m
4	Lebar Efektif	8,5 m
5	Lebar Bahu Jalan	Kiri = 3,35 m Kanan = 2,64 m
6	Jenis Perkerasan	Hotmix
7	Jumlah Lajur	2
8	Trotoar	Sepanjang Jalan : Lebar : 1,1 m
9	Selokan	0,75 m

Sumber: Survey Primer 2008

Lebar Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri adalah 9 meter dengan lebar efektif 8,5 meter (*RDTR Wilayah Bojonegara Tahun 2011*). Lebar jalan 9 meter ini dapat digunakan 2 lajur untuk 2 arah, maka lebar masing-masing lajur adalah 4,5 meter. Namun karena adanya berbagai hambatan samping maka lebar efektif tiap lajur adalah 4 meter dan yang sering terjadi saat macet adalah jalan tersebut digunakan menjadi 3 lajur, untuk keadaan khusus ini, lebar masing-masing lajur adalah 2,6

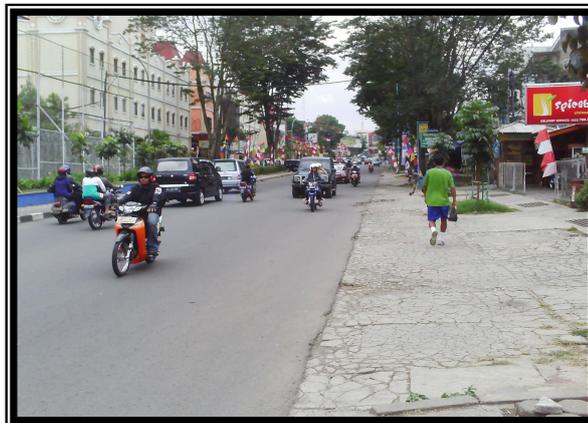
meter. Untuk lebih jelasnya geometri jalan yang berada di Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri dapat dilihat pada **Gambar 3.10** dan **Gambar 3.11** berikut ini :

GAMBAR 3.10
PENAMPANG MELINTANG JALAN PROF. DRG. SURYA SUMANTRI



Sumber: Survey Primer, 2008

GAMBAR 3.11
VISUALISASI GEOMETRI JALAN PROF. DRG. SURYA SUMANTRI



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

Penggunaan jalan menjadi 3 lajur terjadi jika volume lalu lintas yang melewatinya sangat besar. Penggunaan lajur tengah tergantung dari volume pergerakan masing-masing arah. Dalam keadaan tertentu pula lajur tengah dipergunakan untuk menyalip kendaraan, dan dapat menjadi sangat berbahaya karena lajur menyalip ini berlaku untuk kedua arah. Kondisi ini lebih diperparah lagi dengan

tidak adanya marka jalan yang berguna untuk membingbing kendaraan pada jalurnya masing-masing.

Walaupun telah dilakukan upaya pengaspalan hingga batas trotoar, pengurangan lebar efektif jalan tetap terjadi. Hal ini disebabkan oleh perilaku kendaraan yang parkir di pinggir jalan serta akibat aktifitas perdagangan yang terlalu dekat ke badan jalan sehingga kegiatan bongkar muat barang mengganggu arus lalu lintas.

3.3.3 Pola Jaringan Jalan

Pola jaringan jalan pada wilayah studi berbentuk memanjang, yang menghubungkan jalan DR Djujungan dan jalan Prof. Ir. Sutami yang menuju Setrasari. Adapun Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri ditetapkan sebagai jalan kolektor sekunder yang menghubungkan Kota Bandung dengan kota-kota satelit disekitarnya. Jalur ini juga sebagai jalur jalan yang menghubungkan pergerakan ke bagian timur dan utara Kota Bandung.

Pola jaringan jalan di Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri berbentuk tulang daun (spinal), yang merupakan tempat bermuaranya jalan-jalan lingkungan (lokal) serta jalan arteri primer dan jalan kolektor. Jaringan jalan yang menuju Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri adalah berupa jalan Lokal Primer dan jalan-jalan lokal.

3.3.4 Sarana Transportasi

Sarana transportasi yang terdapat di Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri yaitu berupa angkutan penumpang dan lokasi parkir. Angkutan kota yang melewati ruas jalan tersebut adalah St. Hall - Sarijadi, dan bus umum jurusan KPAD - Antapani. Pada ruas jalan ini tidak terdapat terminal maupun sub terminal dan halte bus.

Kegiatan parkir di sekitar ruas jalan ini pada umumnya menggunakan lokasi khusus dengan kapasitas yang cukup memadai. Kegiatan parkir di badan Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri terdapat di sekitar Kampus Universitas Kristen Maranatha, Bandung Internasional School dan beberapa swalayan. Kondisi ini mengakibatkan

berkurangnya lebar efektif jalan dan mengakibatkan hambatan pada arus lalu lintas, sehingga kapasitas jalan menjadi menurun yang selanjutnya akan mengakibatkan menurunnya kecepatan rata-rata kendaraan. Titik-titik di tepi Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri yang sering dijadikan lahan parkir. Selain menggunakan badan jalan untuk parkir, pengguna kendaraan seringkali menggunakan fasilitas trotoar untuk memarkir kendaraannya, hal ini tentu saja mengurangi fungsi trotoar sebagai tempat pejalan kaki, sehingga para pejalan kaki terpaksa berjalan di badan jalan dan akan mengganggu pergerakan lalu lintas.

3.3.5 Sistem Aktivitas di Sepanjang Ruas Jalan Prof. Drg. Surya Sumantri

Sistem aktivitas yang ada di sepanjang Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri, dilihat secara kondisi ekisting meliputi perdagangan/komersial, permukiman pendidikan, perkantoran (jasa). Berdasarkan RTRW Kota Bandung bahwa sepanjang Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri telah ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan dan Jasa. Untuk guna lahan perdagangan/komersial, didominasi oleh jenis ruko (rumah toko), restoran dan toko, sedangkan untuk guna lahan perkantoran dan jasa disepanjang wilayah studi banyak terdapat bengkel mobil, hotel serta bank, dan ada beberapa permukiman, yang paling signifikan adalah adalah guna lahan pendidikan yakni adanya Universitas Kristen Maranatha dan *Bandung International School*.

Karakteristik aktivitas perdagangan/komersial kebanyakan melayani penduduk disekitarnya atau yang berkaitan dengan aktivitas guna lahan disekitarnya seperti halnya kampus. Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) juga tidak bisa dilepaskan dari Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri, namun bersifat non permanen dan semi permanen, menggunakan tenda-tenda yang dapat di bongkar pasang dan gerobak yang dapat dipindah-pindahkan. PKL yang bersifat semi permanen telah melakukan perkerasan terhadap jalur hijau (berupa semen) dan menutupi saluran drainase menggunakan papan kayu untuk mendirikan tenda.

PKL di sepanjang Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri didominasi oleh pedagang makanan dan warung kecil. PKL yang bersifat semi permanen berlokasi di sekitar kampus Universitas Kristen Maranatha, beroperasi mulai dari pagi hari hingga

sore hari saat kegiatan kampus berlangsung. Sedangkan PKL yang bersifat non permanen beroperasi mulai sore hari hingga larut malam.

Dan untuk lebih jelasnya jenis kegiatan yang berada di Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri dapat dilihat pada **Tabel 3.10** dibawah ini, dan untuk lebih detailnya bisa dilihat pada **Gambar Peta 3.12.** peta tata guna lahan di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri.

TABEL 3.10
JENIS KEGIATAN DI RUAS JALAN PROF. DRG. SURYA SUMANTRI

NO	KELOMPOK GUNA LAHAN	JENIS KEGIATAN	JUMLAH (UNIT)
1	Perumahan	Rumah Tinggal	8
2	Aktivitas Jasa	Rumah Makan/Restoran	9
		Bank	7
		Pom Bensin	1
		Wartel	10
		Bengkel	5
		Fotocopy	7
		Hotel / Apartemen	3
		Salon	4
		Warnet/ Game Centre	4
		Tempat Fitnes	1
		3	Perdagangan/ Komersial
Meubel	3		
Toko Kue	5		
4	Institusional	Pendidikan	2
		Kesehatan	1
		Kantor Polisi	1
5	Ruang Terbuka Hijau (lapangan)		1

Sumber: Survey Primer 2008

3.3.6 Sistem Aktivitas di Universitas Kristen Maranatha

Kawasan pendidikan Universitas Kristen Maranatha terletak di Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri No 65 Bandung, dengan luas tanah kurang lebih 50.000 M². Universitas Kristen Maranatha berkembang seiring dengan berjalannya waktu. Sampai dengan tahun 2008 terdapat beberapa fakultas yang terdiri dari beberapa program sarjana S1, program pasca sarjana (S2), program diploma III.

- Universitas Kristen Maranatha memiliki luas lahan 50.000 M², dengan memiliki bangunan 1 bangunan 15 lantai, dengan 3 lantai diantaranya dijadikan parkir

kendaraan. 1 bangunan berlantai 14, 4 bangunan berlantai 4. 1 bangunan berlantai 2.

- ➔ Universitas Kristen Maranatha memiliki parkir motor dan parkir mobil. Dimana parkir motor dan mobil dipisahkan, dimana parkir motor memiliki lahan tersendiri (khusus), dan ada yang bercampur dengan parkir mobil.
- ➔ Universitas Kristen Maranatha memiliki jumlah mahasiswa sebanyak 8.453 orang dan jumlah dosen tetap sebanyak 334 orang.
- ➔ Universitas Kristen Maranatha memiliki 4 pintu gerbang utama yang berhubungan langsung dengan Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri, dan satu pintu gerbang khusus, yakni pintu gerbang khusus buat motor, pintu gerbang ini tidak berhubungan langsung dengan Ruas jalan Prof. Drg. Surya Sumantri.

GAMBAR 3.13
VISUALISASI PINTU GERBANG
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA (GERBANG I)



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.14
VISUALISASI PINTU GERBANG
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA (GERBANG II)



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.15
VISUALISASI PINTU GERBANG
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA (GERBANG III)



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.16
VISUALISASI PINTU GERBANG
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA (GERBANG IV)



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.17
VISUALISASI PINTU GERBANG KHUSUS MOTOR
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.18
VISUALISASI LAPANGAN PARKIR MOBIL OUTDOOR
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.19
VISUALISASI LAPANGAN PARKIR MOBIL INDOOR
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.20
VISUALISASI LAPANGAN PARKIR MOTOR OUTDOOR
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

GAMBAR 3.21
VISUALISASI LAPANGAN PARKIR MOTOR INDOOR
DI UNIVERSITAS KRISTEN MARANATHA



Sumber: Survey Primer, Tahun 2008

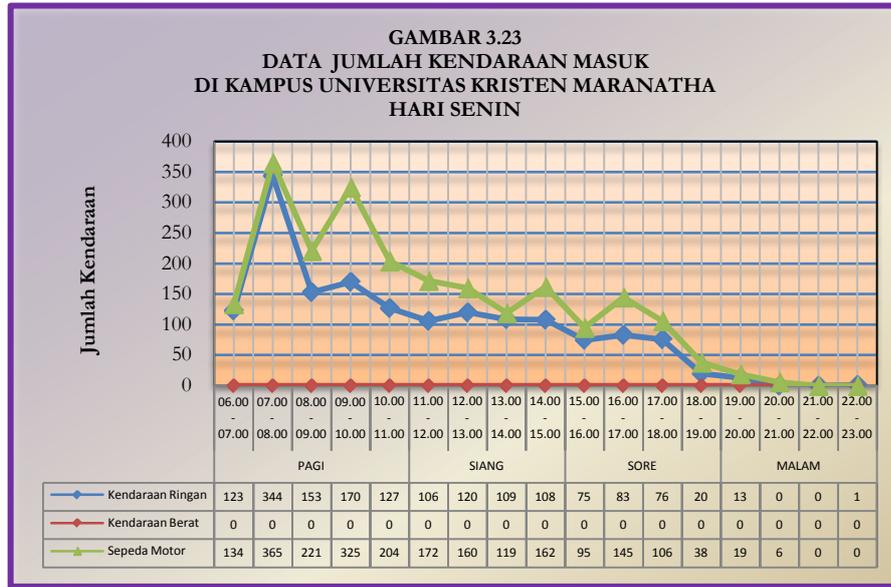
Dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.22**. Peta Pintu Gerbang & Lokasi Parkir di Kampus Universitas Kristen Maranatha.

3.3.7 Karakteristik Lalu Lintas di Wilayah Studi

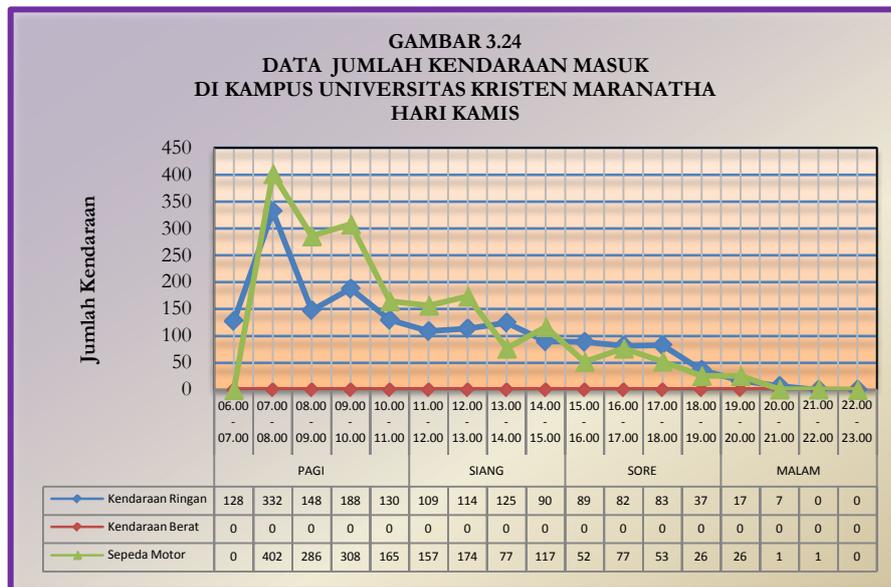
A. Jumlah Keluar Masuk di Kampus Universitas Kristen Maranatha

1. Jumlah Kendaraan Masuk

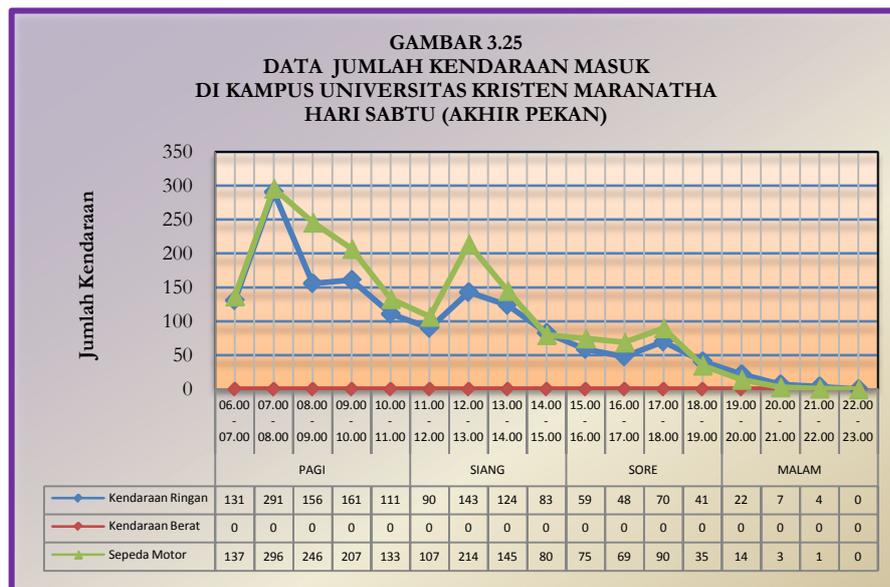
Jumlah kendaraan yang masuk di Kampus Universitas Kristen Maranatha pada hari senin mencapai 3899 kendaraan, dimana Jumlah kendaraan yang paling tinggi yakni kendaran sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 2271 kendaraan dan kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 1628 kendaraan. Sedangkan untuk untuk hari Kamis jumlah kendaraan yang masuk mencapai 3601kendaraan. Dimana didominasi oleh kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 1922 kendaraan, kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 1679 kendaraan, sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) tidak ada. Untuk hari Sabtu jumlah kendaraan yang masuk mencapai 3393 kendaraan, dimana diakhir pekanpun didominasi oleh kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 1852 kendaraan, kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 1541 kendaraan, sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) tidak ada. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.23**, **Gambar 3.24**, **Gambar 3.25**:



Sumber : Biro Administrasi Universitas Kristen Maranatha, Bagian Perparkiran, Tahun 2008
 ➤ Lampiran C, Tabel C.1.



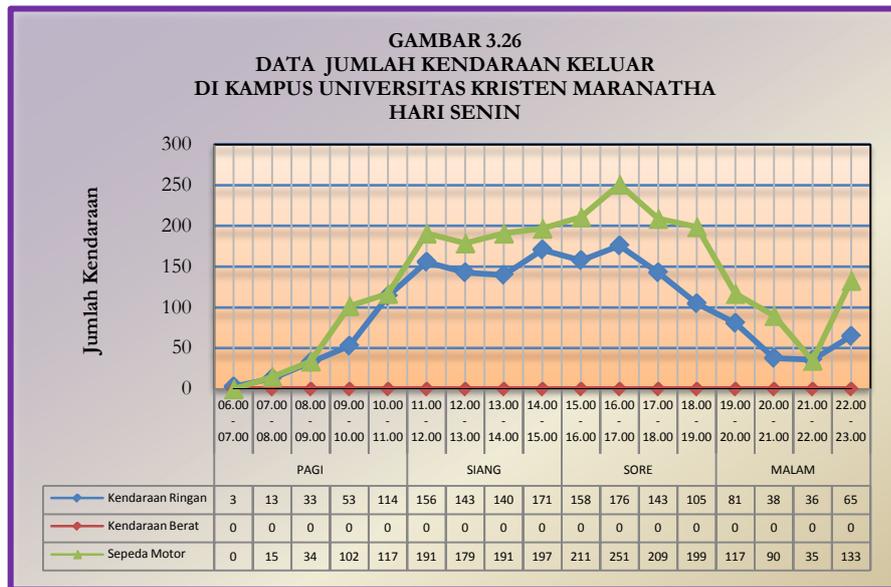
Sumber : Biro Administrasi Universitas Kristen Maranatha, Bagian Perparkiran, Tahun 2008
 ➤ Lampiran C, Tabel C.2.



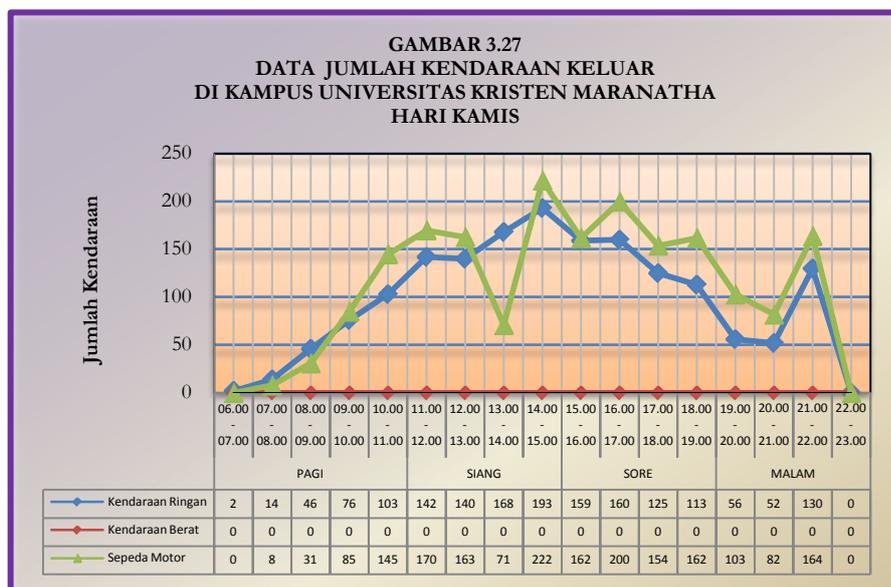
Sumber : Biro Administrasi Universitas Kristen Maranatha, Bagian Perparkiran, Tahun 2008
➔ Lampiran C, Tabel C.3.

2. Jumlah Kendaraan keluar

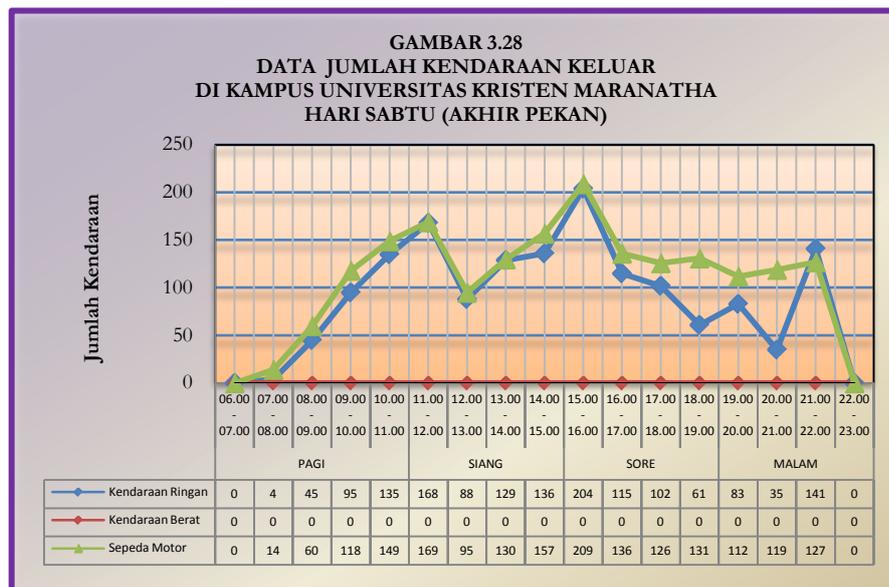
Jumlah kendaraan yang keluar di Kampus Universitas Kristen Maranatha pada hari senin mencapai 3893 kendaraan, dimana jumlah kendaraan yang paling tinggi yakni kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 2271 kendaraan dan kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 1628 kendaraan. Sedangkan untuk untuk hari Kamis jumlah kendaraan yang keluar mencapai 3601 kendaraan. Dimana didominasi oleh kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 1922 kendaraan, kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 1679 kendaran, sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) tidak ada. Untuk hari Sabtu jumlah kendaraan yang keluar mencapai 3393 kendaraan, dimana diakhir pekanpun didominasi oleh kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 1852 kendaraan, kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 1541 kendaraan, sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) tidak ada. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.26, 3.27, 3.28** di bawah ini:



Sumber : Biro Administrasi Universitas Kristen Maranatha, Bagian Perparkiran, Tahun 2008
 ➤ Lampiran C, Tabel C.1.



Sumber : Biro Administrasi Universitas Kristen Maranatha, Bagian Perparkiran, Tahun 2008
 ➤ Lampiran C, Tabel C.2.



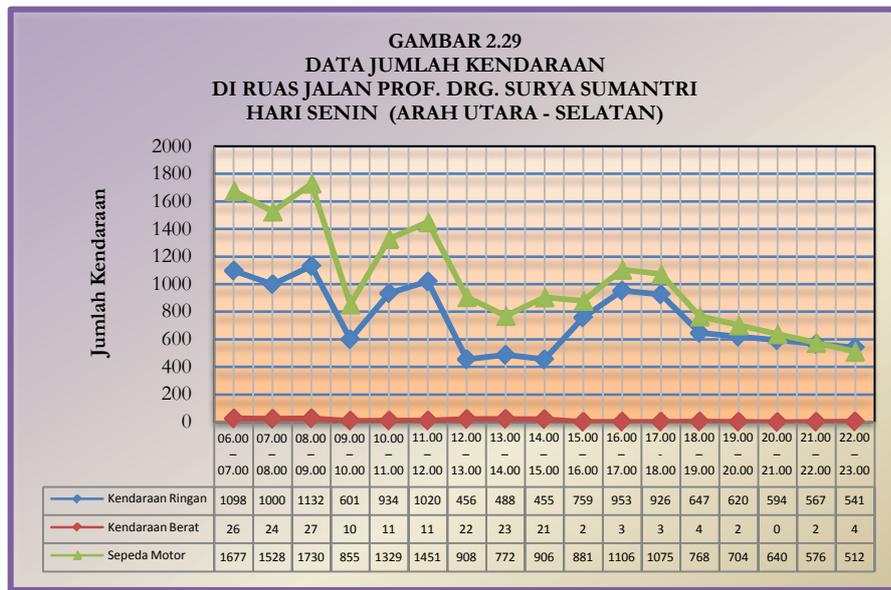
Sumber : Biro Administrasi Universitas Kristen Maranatha, Bagian Perparkiran, Tahun 2008
➔ Lampiran C, Tabel C.3.

B. Jumlah Keluar Masuk di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri

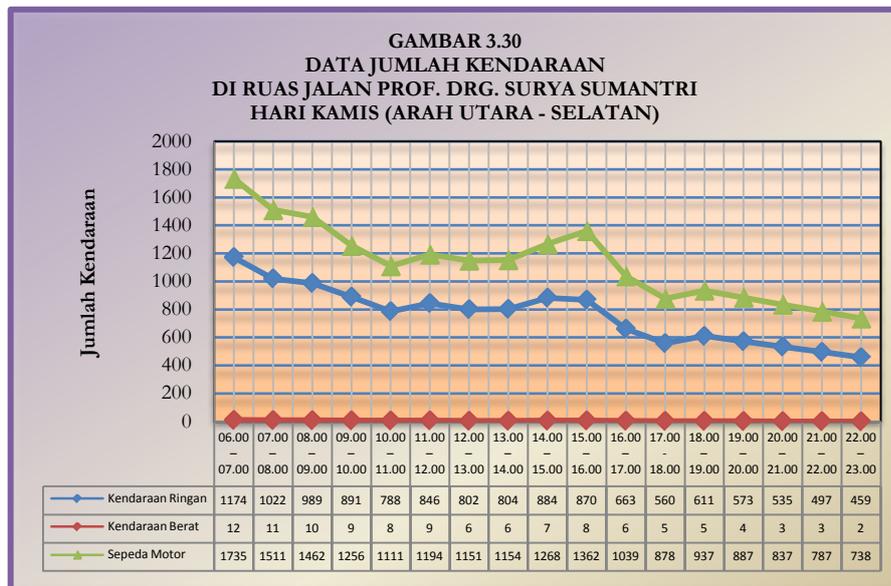
1. Jumlah Kendaraan Keluar Masuk Arah Utara - Selatan

Jumlah kendaraan di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri pada hari senin arah utara - selatan mencapai 30404 kendaraan, dimana jumlah kendaraan yang paling tinggi yakni kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 17418 kendaraan dan kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 12791 kendaraan. sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) jumlah kendaraan yakni 195 kendaraan, Jumlah kendaraan di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri pada hari Kamis arah utara - selatan mencapai 32389 kendaraan, dimana jumlah kendaraan yang paling tinggi yakni kendaran sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 19307 kendaraan dan kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 12968 kendaraan. sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) jumlah kendaraan yakni 114 kendaraan. Jumlah kendaraan di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri pada hari Sabtu (akhir pekan) arah utara - selatan mencapai 41011 kendaraan, dimana jumlah kendaraan yang paling tinggi yakni kendaran sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 22866 kendaraan dan kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 18048 kendaraan. sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) jumlah kendaraan yakni 97 kendaraan. untuk lebih jelasnya

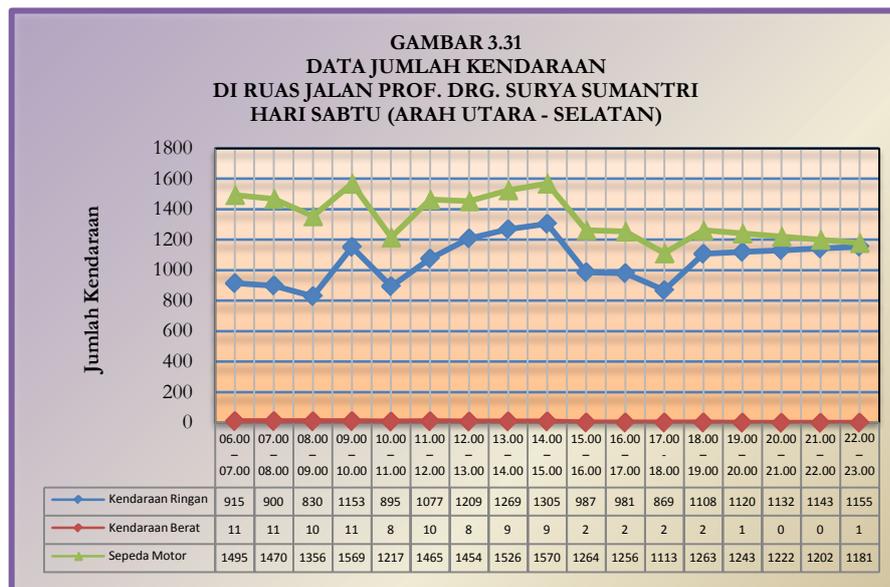
dapat dilihat pada **Gambar 3.29, Gambar 3.30, Gambar 3.31, (Lampiran D)** di bawah ini:



Sumber: Survey Primer. Tahun 2008
➔ Lampiran D, Tabel D.1.



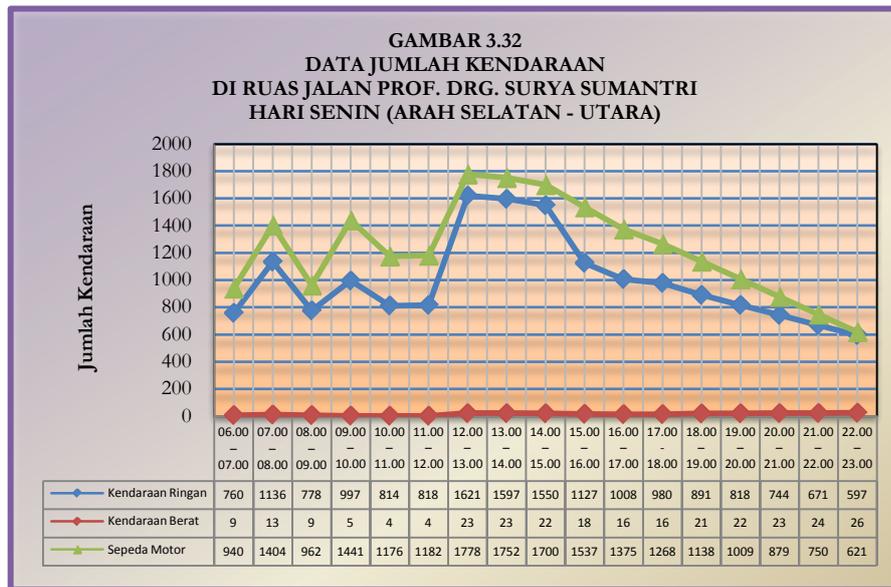
Sumber: Survey Primer. Tahun 2008
➔ Lampiran D, Tabel D.2.



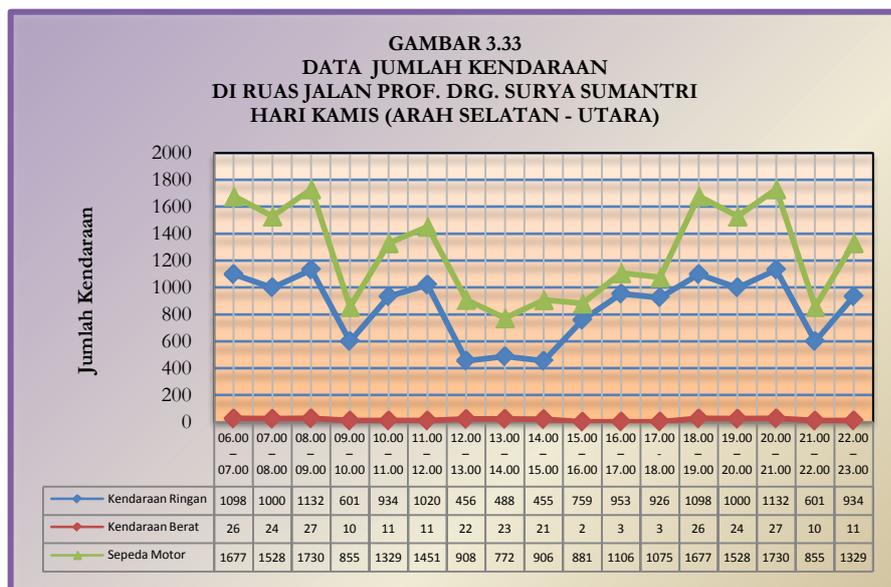
Sumber: Survey Primer. Tahun 2008
 ➔ Lampiran D, Tabel D.3.

2. Jumlah Kendaraan Keluar Masuk Arah Selatan – Utara

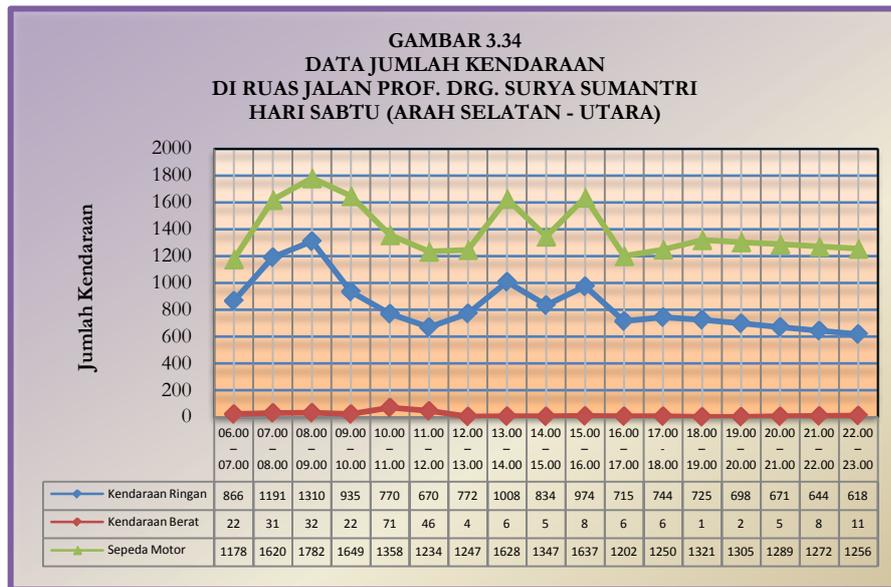
Sedangkan untuk jumlah kendaraan arah selatan - utara, untuk hari Senin, jumlah kendaraan mencapai 38013 kendaraan. Dimana didominasi oleh kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 20912 kendaraan, kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 16907 kendaraan, sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) yakni 194 kendaraan, Sedangkan untuk volume kendaraan arah selatan - utara, untuk hari Kamis, jumlah kendaraan mencapai 36205 kendaraan. Dimana didominasi oleh kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 21337 kendaraan, kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 14587 kendaraan, sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) yakni 281 kendaraan, sedangkan jumlah kendaraan di Ruas Jalan Prof. Drg Surya Sumantri pada hari Sabtu (akhir Pekan) arah selatan - utara mencapai 38006 kendaraan, dimana jumlah kendaraan yang paling tinggi yakni kendaraan sepeda motor *Motorcycle* (MC) yakni mencapai 23575 kendaraan dan kendaraan ringan *Ligh Vehicle* (LV) yakni 14145 kendaraan. sedangkan untuk kendaraan berat *Heavy Vehicle* (HV) jumlah kendaraan yakni 286 kendaraan,. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.32**, **Gambar 3.33**, **Gambar 3.34** di bawah ini:



Sumber: Survey Primer. Tahun 2008
 ➔ Lampiran D, Tabel D.1.



Sumber: Survey Primer. Tahun 2008
 ➔ Lampiran D, Tabel D.2.



Sumber: Survey Primer. Tahun 2008
 ➔ Lampiran D, Tabel D.3.