**ANALISIS INTENSITAS BANGUNAN DI KORIDOR**

 **JALAN GATOT SUBROTO KOTA BANDUNG**

**BERDASARKAN KAPASITAS JALAN**

**Jajan Rohjan\*), Reza M. Surdia\*), Triyulisna Watyaningsih\*\*)**

Program Studi Teknik Planologi

Fakultas Teknik – Universitas Pasundan

**Abstrak**: Tujuan dari penilitian ini adalah untuk melihat apakah intensitas bangunan di koridor Jalan Gatot Subroto masih dapat ditampung oleh kapasitas jalan yang tersedia, dan mengetahui seberapa besar intensitas bangunan maksismum di Jalan Gatot Subroto berdasarkan kemampuan kapasitas jalan. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dan deskriptif. Dengan menghitung Level Of Service (LOS) koridor jalan Gatot Subroto saat ini Dan menentukan intesitas bangunan maksimum di koridor jalan Gatot Subroto untuk fungsi yang ditetapkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah berdasarkan kemampuan kapasitas jalannya. Dari penelitian tersebut dihasilkan Level of service (LOS) eksisting koridor jalan Gatot Subroto yaitu LOS F. Adapun Ketentuan intensitas bangunan maksimum yang dapat ditampung di koridor jalan Gatot Subroto berdasarkan kemampuan kapasitas jalan yaitu koefisien lantai bangunan maksimum 5,08 pada segmen 1 dan 1,12 pada segmen 2. Adapun rekomendasi dalam penelitian ini adalah dengan meningkatkan kapasitas jalanya itu dengan menjadikan jalan Gatot Subroto menjadi satu arah sehingga nilai kapasitas jalan akan meningkat.

**Kata kunci :** intensitas bangunan, koridor Jalan Gatot Subroto Bandung, kapasitas jalan

1. **PENDAHULUAN**[[1]](#footnote-1)

Pada banyak Negara berkembang, permasalahan transportasi merupakan salah satu tantangan besar. Karena dalam perkembangan suatu wilayah transportasi berkaitan dengan banyak hal, mulai dari sosial, tata guna lahan, ekonomi hingga lingkungan. Hal ini berpengaruh kepada pengambilan keputusan mengenai maslaah transportasi sangat berkaitan dengan keputusan yang menentukan skala prioritas untuk perkembangan ekonomi dan perubahan sosial. Pada daerah perkotaan program transportasi biasanya berhubungan erat dengan rencana pengembangan daerah, khususnya dengan penentuan letak permukiman penduduk yang berkaitan pula dengan tempat kerja, dan tempat hiburan (Morlok, [1]). Sistem transportasi yang ada dalam perkembangan suatu kota sering kali dihadapkan pada permasalahan yang kompleks dan adanya kebutuhan (*demand*) yang tidak sesuai dengan penyediaan yang (*supply*) yang diberikan. Pertumbuhan ekonomi juga menyebabkan mobilitas seseorang meingkat sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasistas system prasarana transportasi yang ada sehingga menyebabkan kemacetan. Salah satu alternatif yang dapat dilakukan untuk menangani masalalh tersebut adalah dengan mengebangkan *Transport Demand Manajement* (TDM).Tujuan TDM adalah membatasi jumlah kebutuhan pergerakan yaitu dengan melakukkan pengelolaan terhadap komponen-komponen yang dapat mempengaruhi jumlah pergerakan.

Salah satu penanganan TDM di Negara yang sedang berkembang adalah dengan melakukan pengendalian dalam penggunaan lahan (*land use control*). Oleh karena itu, untuk membatasi jumlah pergerakan yang ditimbulkan diperlukan pengendalaian dan pengaturan terhadap penggunaan lahan dan intensitas bangunan.Penggunaan lahan dan penenetuan itensitas bangunan harus didasarkan pada kemampuan kapasitas jalan yang tersedia. Salah satu komponen yang biasa digunakan untuk menunjukan intesistas bangunan adalah koefisien lantai bangunaan (KLB).Dari sudut pandang TDM, KLB memiliki pengaruh yang sangat besar dalam menentukan jumlah pergerakan yang ditimbulkan.Semakin tinggi nilai KLB, maka semakin tinggi pula jumlah pegerakan yang ditimbulkan.

Menurut Tamin (Tamin, [2]), kota yang berpenduduk lebih dari 1-2 juta jiwa dapat dipstikan memiliki masalah transportasi khususnya kemacetan lalu lintas, yang sampai tahun ini telah dicapai oleh beberapa kota di Indonesia termasuk Bandung. Di Bandung kemacetan yang terjadi diindikasi dengan semakin tingginya jumlah kendaraan yang lalu lalang di ruas jalan yang tidak seimbang dengan supply jaringan jalan. Berdasarkan data Bandung dalam angka tahun 2007 total kendaraan di kota bandung adalah 699.320 unit dan tahun 2010 mencapai 1.150.228 unit (tumbuh sebesar 64,4 % dalam 3 tahun) sedangkan laju pertumbuhan panjang jalan dari Tahun 2003-Tahun 2008 hanya 1,05% sehingga kerap kali menimbulkan kemacetan di kota bandung. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa Transportasi Kota Bandung sudah mengalami perubahan yang sangat signifikan dibandingkan dengan lima atau sepuluh tahun yang lalu. Banyak pembangunan infrastruktur jalan yang merubah secara nyata pola pergerakan di dalam kota Bandung. Jembatan Pasupati misalnya, telah merubah pola perjalanan di kawasan Bandung Utara, dimana pergerakan barat-timur di daerah itu menjadi relatif lebih lancar. Jalan tol Purbaleunyi yang memberi akses kemudahan perjalanan Bandung-Jakarta (Jabodetabek secara lebih luas) telah merubah wajah transportasi kota Bandung menjadi lebih semrawut, khususnya saat libur panjang. kemudahan transportasi darat menuju ke Bandung membuat banyak orang luar kota datang untuk menikmati berbagai bentuk wisata kuliner dan belanja di dalam kota. Peningkatan jumlah wisata ini telah meningkatkan roda perekonomian masyarakat kota dan meningkatan kesejahteraan pada banyak orang. Akan tetapi, jaringan jalan yang ada ternyata belum mampu untuk mendukung perkembangan yang sangat pesat ini. Metropolitan Bandung, sebagaimana tercantum dalam PP 47 tahun 1997 tentang RTRWN 2015 dan perda 2 tahun 2003 tentang RTRWP Jawa Barat 2010, bandung ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan nasional (PKN). Sebagai PKN, selain akan berperas sebagai pintu gerbang ke kawasan-kawasan internasional, juga akan berfungsi sebagai pusat jasa, pusat pengolahan dan simpul transportasi dengan skala pelayanan nasional atau beberapa provinsi. Pada skala regional metropolitan bandung juga merupakan kawasan andalan,yaitu kawasan yang berpotensi untuk mendorong perkembangan ekonomi di sekitarnya.

Berbagai fungsi di atas menjadikan Kota Bandung sedemikian menarik, tidak hanya bagi penduduk yang berasal dari jawa barat sendiri tetapi dari provinsi-provinsi lain di Indonesia. Dengan fungsi sebagai PKN Kota Bandung tentu saja harus didukung dengan infrastruktur yang sesuai dengan fungsi kegiatan tersebut salah satu nya adalah jalan. Dimana bangkitan dan tarikan pergerakan yang ditimbulkan oleh kegiatan kota bandung sebagai PKN harus dapat ditampung oleh kemampuan kapasitas jalan. Dalam implementasinya terdapat beberapa ruas jalan yang tidak sesuai dengan fungsi kegiatan yang ada. Salah satunya adalah jalan Gatot Subrotokota bandung. Jalan Gatot Subrototerletak pada WP Karees dimana fungsi WP karees adalah sebgai puasat kegiatan industri dan jasa. Untuk wilayah pengembangan karees, terlihat bahwa penggunaan lahan untuk jasa dan industri relatif lebih besar dibandingkan dengan WP lainnya, sehingga sesuai dengan arahan yang ada. Namu perkembangan terjadi di sekitar jalan Gatot Subroto dengan dibangunnya bandung supermall hal ini menunjukan adanya pergeseran lokasi pusat skunder dari lokasi yang direncanakan. Dapat dilihat bahwa penggunaan lahan di sekitar jalan Gatot Subroto (khususnya Bandung Supermall) memiliki jangkauan pelayanan secara regional sedangkan fungsi jalan Gatot Subroto merupakan jalan lokal sehingga terjadi ketidak sesuaian yang mengakibatkan terjadi permasalahan transportasi yaitiu kemacetan. Sehingga diperlukan suatu pengendalian penggunaan lahan untuk mengurangi dampat yang diakibatkan khususnya terhadap sistem transportasi yang ada salah satunya dengan menentukan intesitas bangunan yang sesuai dengan kemampuan kapasitas jalan. Terkait hal tersebut, maka dalam penelitian ini akan dibahas mengenai analisis intensitas bangunan di koridor jalan Gatot Subroto berdasarkan kapasitas jalan yang kemudian dapat dijadikan sebagai masukan dalam penyusunan perencanaan transportasi maupun penggunaan lahan di koridor jalan Gatot Subroto.

1. **METODOLOGI**

## 2.1 Metode Pendekatan

Studi ini menggunakan pendekatan permintaan dan penyediaan supply. Pendekatan penyediaan (*supply*) untuk melihat seberapa besar kapasitas Jalan Gatot Subroto. Pedekatan permintaan (*demand*) digunakan untuk melihat berapa besar permintaan dari sisi gunalahan dan intensitas bangunan, sehingga akan diketahui trip attraction yang dihasilkan. Kedua pendekatan tersebut digunakan untuk menghitung LOS koridor Jalan Gatot Subroto dan akhirnya dapat dirumuskan ketentuan intensitas bangunan maksimum di koridor Jalan Gatot Subroto yang didasarkan pada batas kemampuan kapasitas jalannya.

## 2.2 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam studi ini adalah metode kuantitatif dan deskriptif. Adapun analisis yang digunakan dalam studi ini adalah :

1. Menghitung *Level Of Service (LOS)*  koridor jalan Gatot Subrotosaat ini. Untuk mengetahui LOS eksisting, diperlukan perhitungan kecepatan kendaraan (*speed),* kapasitas jalan dan  *Volume per Capacity Ratio (VCR).*
* Kecepatan kendaraan *(speed)*  yang digunakan dalam studi ini adalah kecepatan tempuh. Tahapan ini dilakukan dengan menganalisis data yang didapat dari survey primer, yaitu waktu tempuh kendaraan. Untuk menghitung kecepatan perjalanan digunkan persamaan matematik sebagai berikut (warpani, 1985: 85) :

 (1)

Keterangan :

Kecepatan = kecepatan rata-rata kendaraan ringan (LV) (Km/Jam)

Panjang segmen = panjang segmen (Km)

Waktu tempuh = waktu tempuh rata-rata LV sepanjang segmen (jam)

* Kapasitas jalan tahapan ini dilakukan dengan menganalisis data yang didapat dari survey primer yaitu kondisi geometric jalan dan kondisi hambatan samping. Kapasitas jalan dihitung dengan menggunakan persamaan umum menurut metoda *Indonesian Higway Capacity manual (IHCM 1997)*  yaitu :

C = Co x FCw x FCsp x FCsf (2)

*Keterangan :*

C : Kapasitas (smp/jam)

Co: Kapasitas dasar (smp/jam)

FCw: Faktor penyesuaian lebar jalan

FCsp: Faktor penyesuaian pembagian arah

FCsf: Faktor penyesuaian gangguan samping

* *Volume per Capacity Ratio (VCR)* adalah perbandingan antara volume yang melintas (smp/jam) dengan kaasitas pada suatu ruas jalan tertentu (smp/jam). Dari hasil perbandingan didapat suatu nilai tanpa satuan yang akan dgunakan untuk menentukan *level of service (LOS)*  jalan yang bersangkutan.
1. Menentukan intesitas bangunan maksimum di koridor jalan Gatot Subrotountuk fungsi yang ditetapkan dalam RTRW berdasrkan kemampuan kapasitas jalannya. Tahapan ini dilakukan dengan menetapkan LOS yang diinginkan sehingga didapat satu nilai VCR maksimum yang ditetapkan. Kemudian perhitungan volume kendaraan maksimum, Trip Ceilling, Luas lantai bangunan maksimum dan KLB maksium. Persamaan yang digunakan dalam analisis ini adalah :
* Volume kendaraan maksimum

Volume kendaraan maksimum

= VCR maksimum × kapsitas jalan

 (3)

* Trip attraction yang diperbolehkan (Trip Ceilling)

Trip Ceilling = Volume kendaraan maksimum - volume through traffic – Trip attraction aktivitas /fungsi yang dipertahankan (4)

* Luas lantai bangunan maksimum

 (5)

Dimana nilai *trip rate* disesuaikan dengan masing-masing aktivitas/ fungsi yang dikembangkan

 (6)

Keterangan ;

X = total luas lantai bangunan maksimum (m2)

ai = trip rate setiap aktivitas /fungsi (smp/jam/m2)

bi = proporsi luas kapling eksisting setiap aktivitas /fungsi

* KLB Maksimum

 **(7)**

Analisis ini dilakukan pada 4 skenario yaitu :

1. Skenario 1-A = dalam skenario ini fungsi/aktivitas lahan disesuaikan dengan ketentuan RTRW Kota Bandung dengan VCR ≤ 0,45 dan LOS B.
2. Skenario 2-A = dalam skenario ini fungsi/aktivitas lahan keadaan eksisting dengan VCR ≤ 0,45 dan LOS B.
3. Skenario 1-B = dalam skenario ini fungsi/aktivitas lahan disesuaikan dengan ketentuan RTRW Kota Bandung dengan VCR ≤ 0,70 dan LOS C.
4. Skenario 2-B = dalam skenario ini fungsi/aktivitas lahan keadaan eksisting dengan VCR ≤ 0,70 dan LOS C.
5. **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dari analisis yang telah dilakukan ditemukan beberapa penemuan hasil analisis seperti terlihat pada Tabel 1.

#### Tabel 1

#### Penilaian Ketentuan KLBMaksimum Koridor Jalan Gatot Subroto

**(Jam Puncak Sore)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Skenario** | **Segmen** | **Perkiraan *Trip attraction* (Smp/Jam)** | **Volume Throuh Traffic (Smp/Jam)** | **Perkiraan Volume Maksimum (Smp/Jam)** | **Kapasitas Jalan Eksisting (Smp/Jam)** | **Perkiraan VCR** | **Penilaian Ketentuan KLB** |
| 1 | 1 | 1100,89 | 880,19 | 1981,08 | 5132,40 | 0,39 | masih sesuai |
| 2 | 4181,36 | 3343,13 | 7524,50 | 6209,20 | 1,21 | tidak sesuai |
| 2 | 1 | 983,43 | 786,29 | 1769,72 | 5132,40 | 0,34 | masih sesuai |
| 2 | 3372,30 | 2696,26 | 6068,56 | 6209,20 | 0,98 | tidak sesuai |

Keterangan:

* *Masih sesuai= keadaan dimana kapasitas jalan yang ada masih mampu mendukung fungsi dan intensitas guna lahan yang ada*
* *Tidak sesuai = keadaan dimana kapasitas jalan yang ada tidak mampu mendukung fungsi dan intensitas guna lahan yang ada*
* *Dikatakan sesuai jika VCR ≤ 0,70 ( ketentuan untuk jenis jalan arteri skunder berdasarkan pada peraturan menteri perhubungan No.KM 14 Tahun 2006)*
* *Dikatakan tidak sesuai jika VCR ≤ 0,70 ( ketentuan untuk jenis jalan arteri skunder berdasarkan pada peraturan menteri perhubungan No.KM 14 Tahun 2006)*

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa untuk segmen 1 baik pada skenario 1 maupun pada skenario 2 VCR yang dihasilkan (diperkirakan) masih sesuai hal tersebut menandakan bahwa kapasitas jalan yang ada pada segmen 1 masih mampu mendujkung fungsi/aktivitas dan intensitas guna lahan yang ada. Sedangkan untuk segmen 2 baik pada skenario 1 maupun 2 VCR yang dihasilkan lebih dari 0,70 (tidak sesuai) hal tersebut menandakan bahwa kapasitas jalan yang ada pada segmen 2 tidak mampu mendujkung fungsi/aktivitas dan intensitas guna lahan yang ada pada segmen 2 tersebut. Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa ketentuan KLB maksimum pada RTRW terlau tinggi. Walaupun pada segmen 1 kapasitas jalan masih dapat menampung ketentuan tersebut, namun bukan berarti ketentuan tersebut masih sesuai untuk jlan Gatot Subroto keseluruhan.

 Jalan Gatot Subroto terdiri dari 2 segmen yang saling berhubungan. Jika ada salah satu segmen saja yang tidak dapat menampung ketentuan KLB maksimum tersebut, maka dapat diartikan bahwa ketentuan KLB tersebut terlalu tinggi untuk seluruh segmen jalan gatot Subroto dan harus diturunkan. Dan walaupun kapsitas pada segmen 1 rendah dan masih dapat menerima tambahan bangkitan tarikan kendaraan namun bukan berarti luas lantai bangunan pada segmen 1 tersebut dapat ditambah karena jika luas lantai bangunan pada segmen 1 ditambah secara otomatis tarikan bangkitan pada segmen 1 pun akan bertamabah dan akan mempengaruhi segmen 2 sehingga akan menyebabkan kemacetan yang lebih parah.

#### Tabel 2

**Perbandingan KLBberdasarkan RTRW, eksisting, dan hasil analisis ( skenario 1 dan skenario 2 ) koridor Jalan Gatot Subroto**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Jenis Aktivitas** | **Segmen 1** | **Segmen 2** |
| **RTRW** | **Eksisting** | **Skenario 1** | **Skenario 2** | **RTRW** | **Eksisting** | **Skenario 1** | **Skenario 2** |
| Perdagangan Dan Jasa | 2,1 | 1,35 | 4,74 | 7,7315 | 2,1 | 1,24 | 2,056 | 1,05 |
| Hunian | 1,2 | 1,35 | 2,71 | 4,418 | 1,2 | 1,24 | 1,175 | 0,6 |
| Perkantoran | 2 | 1,35 | 4,51 | 7,36 | 2 | 1,24 | 1,9582 | 0,96 |

Keterangan:

*Skenario 1 : Keadaan VCR 0,45*

*Skenario 2 : Keadaan VCR 0,70*

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa untuk segmen 1 secara keseluruhan KLB hasil perhitungan skenario 1 dan 2 lebih besar dari pada KLB eksisting sehingga KLB dapat ditingkatkan berarti pada segmen 1 masih dapat dibangun dengan syarat KLB pada segmen 2 harus disesuaikan. Seperti jika pada skenario 1 segmen 1 kawasan perdagangan dan jasa KLB nya akan ditingkatkan menjadi 4,47 maka KLB pada segmen 2 KLB harus 2,056. Jika pada skenario 2segmen 1 kawasan perdagangan dan jasa KLB nya akan ditingkatkan menjadi 7,7315 maka KLB pada segmen 2 KLB harus diturunkan dari eksistingnya yaitu menjadi 1,05.

Selain itu dari hasil perhitungan di atas dapat diketahui jumlah lantai maksimum yang dapat diterapkan di jalan Gatot Subroto. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah.

#### Tabel 3

**Jumlah Lantai Maksimum Di Koridor Jalan Gatot Subroto**

| **Segmen** | **Jenis Aktivitas/Fungsi** | **Skenario 1** | **Skenario 2** |
| --- | --- | --- | --- |
| **KLB** | **KDB** | **Jumlah Lantai Maksimum** | **KLB** | **KDB** | **Jumlah Lantai Maksimum** |
| Segmen 1 | Perdagangan Dan Jasa | 4,74 | 70% | 6 lantai | 7,7315 | 70% | 11 lantai |
| Hunian | 2,71 | 50% | 5 lantai | 4,418 | 50% | 8 lantai |
| Perkantoran | 4,51 | 50% | 9 lantai | 7,36 | 50% | 14 lantai |
| Segmen 2 | Perdagangan Dan Jasa | 2,056 | 70% | 3 lantai | 1,05 | 70% | 1 lantai |
| Hunian | 1,175 | 50% | 2 lantai | 0,6 | 50% | 1lantai |
| Perkantoran | 1,9582 | 50% | 4 lantai | 0,96 | 50% | 2 lantai |

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah lantai maksimum tertinggi terletak pada segmen 1 kawasan perkantoran yaitu sebanyak 14 lantai dan jumlah lantai maksimum terendah terletak pada segmen 2 pada kawasan perdaganagan dan jasa dan hunian yaitu 1 lantai saja.

1. **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dari hasil analisis dapat diketahui bahwa ternyata ketentuan intensitas bangunan yang diterapkan dalam RTRW kota Bandung untuk koridor jalan Gatot Subroto ternyata tidak dapat ditampung oleh kapasitas jalan yang tersedia. Dari hasil analisis dapat terlihat bahwa apabila ketentuan KLB maksimum dalam RTRW Kota Bandung diterapkan pada kondisi eksisting jalan Gatot Subroto saat ini, maka kapasitas jalan tidak akan dapat menampung volume kendaraan di jalan tersebut. Hal tersebut terlihat dari tingginya VCR pada segmen 2 di koridor jalan gatot Subroto dalam simulasi penerapan ketentuan KLB tersebut terutama pada segmen 2 skenario 1 dengan nilai VCR 1,21 maka jalan Gatot Subroto berada pada tingkat pelayanan jalan terburuk yaitu LOS F.

Dengan membatasi intensitas bangunan koridor jalan Gatot Subroto, maka bangkitan tarikan kendaraan pun dapat ikut dibatasi. Berdasarkan proses penentuan intensitas bangunan koridor jalan Gatot Subroto, didapatkan bahwa ketentuan intensitas bangunan yang diterapkan di koridor jalan Gatot Subroto cukup beragam tergantung pada skenario yang dikembangkannya. Akan tetapi, lebih baik jika ketentuan KLB maksimum yang dignakan adalah worst scenario yang dapat terjadi. Dengan begitu maka kemungkinan-kemungkinan terburuk yang terjadi masih dapt diterima. Skenario terburuk yang digunakan dalam studi ini adalah jika seluruh kapling di koridor jalan Gatot Subroto berubah fungsi menjadi kawasan perdagangan dan jasa. Berdasarkan analisis skenario terburuk maka didapatkan ketentuan KLB maksimum yang dapat diterapkan di koridor jalan Gatot Subroto untuk mendapatkan VCR 0,45 (LOS B) dan VCR 0,70 (LOS C).

Karena sulitnya mewujudkan VCR ≤ 0,45 pada jalan Gatot Subroto tersebut, maka digunakan scenario untuk memberikan kemungkinan lain, yaitu jalan Gatot Subroto berada pada LOS C (VCR ≤ 0,70 ). Berikut ini adalah ketentuan KLB maksimum yang dapat diterapkan di jalan Gatot Subroto didasarkan pada kondisi tersebut :

* KLB maksimum yang ditetapkan ini adalah KLB maksimum yang dibuat ntuk aktivitas/fungsi perdagangan dan jasa

**Tabel 4**

**Ketentuan KLB Maskimum Dengan VCR 0,7 Dan Aktivitas/ Fungsi Gunalahan Perdagangan dan Jasa (Skenario 1-B).**

|  |  |
| --- | --- |
| **Segmen** | **Ketentuan KLB Maksimum** |
| Segmen 1 | 5,08 |
| Segmen 2 | 1,12 |

Selain KLB maksimum tersebut, terdapat alternatif lain yang dapat digunakan di koridor jalan gatot Subroto. Skenario ini adalah kemungkinan lain yang dapat diterapkan di jalan Gatot Subroto dengan alternatif aktivitas/ fungsi yang lebih beragam. Aktivitas/fungsi yang dikembangkan pada skenario ini bukan 100% perdagangan dan jasa, melainkan aktivitas/fungsi hunian, perkantoran dan perdagangan dan jasa.

Dengan menetapkan proporsi aktivitas/fungsi yang tepat maka KLB maksimu yang diperbolehkan dapat lebih tinggi untuk nilai VCR yang sama. Berikut ni adalah ketentuan KLB maksimum yang dapat diterapkan pada proporsi aktivitas/fungsi eksisting.

* KLB maksimum yang ditetapkan ini adalah KLB maksimum yang dibuat untuk aktivitas/fungsi sesuai dengan eksisting.

**Tabel 5**

**Ketentuan KLB Maskimum Dengan VCR 0,7 dan Aktivitas/ Fungsi Gunalahan Sesuai Kedaan Eksisting (Skenario 2-B).**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **segmen** | **(X) KLB Maks Hunian** | **(Y) KLB Maks Komersial** | **(Z) KLB Maks Perkantoran** |
| segmen 1 | 4,418 | 7,7315 | 7,36 |
| segmen 2 | 1,175 | 2,056 | 1,9582 |

Seluruh nilai KLB maksimum yang ditentukan dalam studi ini didasarkan pada kondisi eksisting jalan Gatot Subroto, baik di kondisi pemanfaatan ruang maupun kondisi lalu lintasnya. Perhitungan kapasitas jalan pun didasarkan pada sistem transportasi jalan Gatot Subroto saat ini.

Oleh karena itu, nilai KLB maksimum yang ditentukan dapat diterapkan dengan asumsi bahwa tidak adanya perubahan sistem transportasi yang dapat mempengaruhi nilai kapasitas jalannya, baik kondisi geometrik jalan (tipe jalan, jumlah lajur, lebar jalan, dan pembagian arah), kondisi gangguan samping, sistem angkutan dan pemakaian jalannya.

1. **DAFTAR RUJUKAN**

[1] Morlok, K Edward., (1988), *Penantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*, PT Erlangga, Jakarta.

[2] Tamin, Ofyar Z., (2000), *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi Edisi 1*, Institut Teknologi Bandung (ITB), Bandung.

1. \*jajanr@gmail.com

\*\* alumni Prodi Teknik Planologi UNPAS [↑](#footnote-ref-1)