

Analisis Penanganan Dampak Lalu Lintas

PEMBANGUNAN KORIDOR BRT DAN TERMINUS



SEPTEMBER 2024



DOHWA
PT. LENGGOGENI
PLANNING - DESIGN & ENGINEERING CONSULTANT

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	ii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Maksud dan Tujuan	2
I.3 Ruang Lingkup	3
I.3.1 Ruang Lingkup Studi	3
I.3.2 Ruang Lingkup Proyek	3
I.4 Gambaran Umum Proyek.....	4
I.4.3 Koridor dan Stasiun BRT	4
I.4.4 <i>End Station</i> BRT	8
I.5 Gambaran Umum Wilayah	12
I.5.1 Tata Ruang dan Wilayah Cekungan Bandung	12
I.5.2 Jaringan Jalan dan Rel Cekungan Bandung	20
I.5.3 Kondisi Kepemilikan Kendaraan Cekungan Bandung	21
I.5.4 Kondisi Angkutan Eksisting Cekungan Bandung	24
I.5.5 Kondisi Demografi Cekungan Bandung	26
I.5.6 Kondisi Sosial Ekonomi Cekungan Bandung	28
BAB II METODOLOGI	8
II.1 Umum	8
II.2 Pengumpulan dan Analisis Data	9
II.2.1 Pengumpulan Data Sekunder	9
II.2.2 Pengumpulan Data Primer	10
II.3 Pengembangan Model Transportasi	13
II.3.1 Deskripsi Umum Model Transportasi	13

II.3.2 Identifikasi Model	14
II.3.3 Pengujian Model Transportasi	17
II.4 Analisis Kinerja Lalu Lintas.....	18
II.5 Penyusunan Rekomendasi	18
II.5.1 Manajemen Kapasitas (<i>Management of Capacity</i>).....	19
II.5.2 Manajemen Permintaan (<i>Management of Demand</i>).....	19
II.5.3 Manajemen Prioritas (<i>Management of Priority</i>)	20
II.6 Evaluasi Alternatif.....	20
BAB III ANALISIS KINERJA LALU LINTAS	21
III.1 Analisis Lalu Lintas dan Angkutan Eksisting	21
III.1.1 Analisis Kondisi Prasarana Jalan.....	Error! Bookmark not defined.
III.1.2 Analisis Kondisi Angkutan Jalan	Error! Bookmark not defined.
III.1.3 Analisis Kondisi Ruas Jalan.....	41
III.1.4 Analisis Kecepatan dan Waku Perjalanan	57
III.1.5 Analisis Fasilitas NMT (<i>Non-Motorized Transportation</i>).....	213
III.1.6 Identifikasi Permasalahan Lalu Lintas Eksisting.....	218
III.2 Analisis Kinerja Dampak Lalu Lintas	234
III.2.1 Asumsi Dasar.....	234
III.2.2 Model Zona dan Jaringan Jalan	235
III.2.3 Distribusi Perjalanan.....	236
III.2.4 Bangkitan Perjalanan.....	238
III.2.5 Pembebanan Lalu Lintas	241
BAB IV ANALISIS PENANGANAN DAMPAK LALU LINTAS	243
IV.1 Analisis Penanganan pada Masa Konstruksi	243
IV.1.1 Rencana Konstruksi.....	243
IV.1.2 Analisis Penanganan pada Masa Konstruksi.....	244

IV.1.3 Analisis Kinerja Dampak Lalu Lintas pada Masa Konstruksi	298
IV.2 Analisis Penanganan pada Masa Operasional.....	298
IV.2.1 Rencana Implementasi BRT	298
IV.2.2 Intervensi Penggunaan Kendaraan Pribadi.....	306
IV.2.3 Analisis Kinerja Dampak Lalu Lintas pada Masa Operasional	311
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI PENANGANAN DAMPAK LALU LINTAS.....	314
V.1 KESIMPULAN	315
V.2 Rekomendasi	316
V.2.1 Rekomendasi pada Masa Pra Konstruksi.....	316
V.2.2 Rekomendasi pada Masa Konstruksi	320
V.2.3 Rekomendasi pada Masa Operasional.....	323
V.3 Mitigasi dan Penanggung Jawab Pelaksanaan Rekomendasi.....	324
V.4 Rencana Pemantauan dan Evaluasi.....	334

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kemacetan merupakan salah satu faktor utama yang berdampak negatif pada pertumbuhan ekonomi dan kesetaraan di kota-kota di Indonesia. Mobilitas yang efisien di daerah perkotaan sangat penting untuk memastikan daya saing perekonomian perkotaan. Berdasarkan analisis yang dilakukan oleh *the World Bank*, rata-rata kecepatan lalu lintas di kota-kota di Indonesia masih rendah dan menyebabkan waktu perjalanan lebih tinggi dibandingkan dengan kota-kota lainnya di dunia. Kemacetan lalu lintas di Indonesia menghabiskan biaya setidaknya USD 5,6 Miliar per tahun secara nasional dalam bentuk waktu perjalanan yang tinggi, kerugian konsumsi bahan bakar, dan emisi gas rumah kaca.¹

Ketergantungan pada transportasi pribadi meningkat di kota-kota di Indonesia. Sebagian besar pertumbuhan populasi perkotaan di Indonesia terjadi di daerah yang jauh dari pusat pekerjaan dan perdagangan. Penduduk membutuhkan transportasi bermotor untuk mencapai pekerjaan, pendidikan, dan aktivitas sosial. Namun demikian, cakupan dan kualitas angkutan umum eksisting yang tersedia tidak menawarkan alternatif yang kredibel dibandingkan dengan angkutan pribadi seperti sepeda motor dan mobil. Hal ini mengakibatkan pertumbuhan kepemilikan sepeda motor dan mobil semakin tinggi dan menyebabkan mobilitas yang tidak berkelanjutan dan tingkat motorisasi yang tinggi.²

Dalam upaya untuk meningkatkan mobilitas perkotaan, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan sedang mengimplementasikan *Indonesia Mass Transit Project (MASTRAN)* demi meningkatkan kualitas hidup perkotaan di Indonesia. Proyek ini mencakup peningkatan institusi dan pengembangan kapasitas serta pembangunan angkutan massal berbasis jalan dengan sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* di wilayah metropolitan Cekungan

¹ World Bank Urban Flagship Time To Act 2010 Report

² World Bank analysis using Statistics Indonesia data (“Number of motor vehicles by types, Indonesia 1949-2017”)

Bandung dan Mebidang. Proyek BRT Cekungan Bandung mencakup koridor jalur khusus (*on-corridor*) BRT sepanjang 21 km di Kota Bandung, pengembangan terminal, depo, serta pembangunan halte *off-corridor* pada 21 rencana rute *direct service BRT* yang menjangkau wilayah Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kabupaten Sumedang.

Untuk mendukung pembangunan koridor BRT serta *end station* sebagai salah satu komponen infrastruktur, diperlukan studi yang menganalisis dampak lalu lintas dari pembangunan dan operasional BRT di Cekungan Bandung, serta penanganan dampak lalu lintasnya. Studi ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas di wilayah Cekungan Bandung, sehingga dapat mengurangi dampak lalu lintas akibat pembangunan dan operasional koridor BRT, halte BRT, dan *end station*.

I.2 Maksud dan Tujuan

Tujuan dari studi ini adalah untuk merumuskan kebijakan manajemen lalu lintas dan langkah-langkah teknis lainnya yang diperlukan untuk mengantisipasi dampak lalu lintas dari pembangunan dan operasional Koridor dan *End Station* BRT Cekungan Bandung. Secara lebih rinci, tujuan dari studi ini adalah:

1. Mengidentifikasi kondisi lalu lintas di sekitar proyek BRT Cekungan Bandung.
2. Mengevaluasi kinerja lalu lintas di persimpangan area proyek BRT Cekungan Bandung.
3. Mengidentifikasikan dampak lalu lintas akibat pembangunan infrastruktur BRT Cekungan Bandung.
4. Mengidentifikasikan dampak lalu lintas akibat operasional BRT Cekungan Bandung.
5. Merekomendasikan kebijakan dan langkah-langkah yang diperlukan, untuk meminimalkan dampak lalu lintas akibat pembangunan dan implementasi BRT Cekungan Bandung.

I.3 Ruang Lingkup

I.3.1 Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup dan cakupan dari studi ini disusun berdasarkan PM No. 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas, yang mencakup:

1. Gambaran umum wilayah, yang mencakup kesesuaian tata ruang dan wilayah perkotaan, kondisi jaringan jalan, kepemilikan kendaraan, angkutan umum, demografi, sosial ekonomi, serta gambaran dari proyek yang akan dibangun.
2. Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan eksisting yang mencakup kondisi prasarana jalan, lalu lintas jalan, dan angkutan jalan.
3. Analisis dampak lalu lintas yang dilakukan pada kondisi pra konstruksi, pada masa konstruksi, pada masa operasional, serta masa operational pada tahun rencana.
4. Rekomendasi penanganan dampak lalu lintas yang dilakukan pada kondisi pra konstruksi, pada masa konstruksi, pada masa operasional, serta masa operational pada tahun rencana.
5. Studi ini juga akan memberikan rekomendasi mitigasi dan penanggung jawab pelaksanaan rekomendasi penanganan dampak lalu lintas, serta rencana pemantauan dan evaluasi.

I.3.2 Ruang Lingkup Proyek

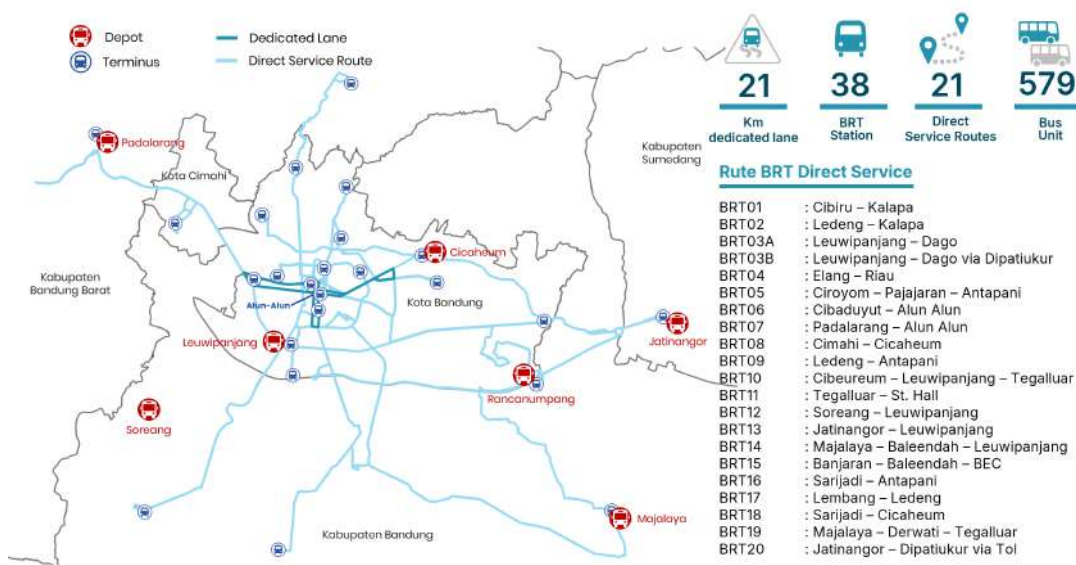
Cakupan dari penyusunan studi ini disusun berdasarkan Surat dari Direktur Lalu Lintas Kementerian Perhubungan No. UM.209/50/19/LLJ/VII/2024 tentang Surat Arahan Andalalin. Berdasarkan surat tersebut, maka pembangunan halte busway BRT dan terminus/*end station* dan *layover* Bandung Basin Metropolitan Area masuk ke dalam kewenangan Menteri Perhubungan melalui Dirjen Perhubungan Darat dengan kategori bangkitan tinggi.

Secara lebih spesifik komponen yang masuk ke dalam proyek ini mencakup:

1. Koridor BRT yang merupakan pengembangan jalur khusus BRT sepanjang 21 km di Kota Bandung;
2. Stasiun BRT yang berada pada Koridor BRT sebanyak 34 stasiun;
3. *End Station* BRT yang merupakan pemberhentian akhir BRT di setiap rute, dan tersebar di wilayah Cekungan Bandung, sebanyak 24 *end station*.

I.4 Gambaran Umum Proyek

Proyek BRT Cekungan Bandung mencakup koridor jalur khusus (*on-corridor*) BRT sepanjang 21 km, pengembangan depo, pengembangan terminal atau *end station*, dan pembangunan halte *off-corridor* pada 21 rencana rute *direct service BRT* yang menjangkau wilayah Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kabupaten Sumedang. Gambaran umum BRT Cekungan Bandung dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar I-1 Gambaran Umum Proyek BRT Cekungan Bandung

Sumber: Project Management Consultant, 2024

I.4.3 Koridor dan Stasiun BRT

Koridor BRT dengan sistem jalur khusus BRT sepanjang 21 km dan 34 stasiun BRT digambarkan pada gambar berikut. Rincian panjang untuk setiap jalan serta lokasi stasiun BRT dijelaskan ke dalam tabel di bawah.



Gambar I-2 Koridor BRT Cekungan Bandung

Sumber: Project Management Consultant, 2024

Tabel I-1 Daftar Jalan pada Koridor BRT Cekungan Bandung

No	Nama Jalan	Panjang (m)	Status Jalan
1	Jl. Asia Afrika	1.474,9	Jalan Kota
2	Jl. Jend Sudirman (Jl. Otto Iskandardinata - Jl. Nurtanio)	2.990,17	Jalan Kota
3	Jl. Jend Sudirman (Jl. Nurtanio - Jl. Rajawali Barat)	1.250,0	Jalan Nasional
4	Jl. Rajawali Barat	956,8	Jalan Nasional
5	Jl. Rajawali Timur	1.461,9	Jalan Kota
6	Jl. Kebon Jati	1.541,7	Jalan Kota
7	Jl. Suniaraja	205,92	Jalan Kota
8	Jl. Banceuy	632,67	Jalan Kota
9	Jl. ABC	354,34	Jalan Kota
10	Jl. Naripan	835,14	Jalan Kota
11	Jl. Ahmad Yani A (SW-NE)	2.409	Jalan Kota
12	Jl. Ahmad Yani A (SW-NE), (Jl. Laswi - Jl. Supratman)	535	Jalan Provinsi
13	Jl. Ahmad Yani B (NE-SW)	1.515	Jalan Kota
14	Jl. Ahmad Yani B (NE-SW), (Jl. Laswi - Jl. Supratman)	535	Jalan Provinsi

No	Nama Jalan	Panjang (m)	Status Jalan
15	Jl. Ibrahim Adjie	515	Jalan Kota
16	Jl. Jakarta	1.049	Jalan Kota
17	Jl. Otto Iskandar Dinata	2.333	Jalan Kota
18	Jl. BKR	279	Jalan Provinsi
19	Jl. Moch. Toha	1.056	Jalan Kota
20	Jl. Pungkur	87	Jalan Kota
21	Jl. Dewi Sartika	533	Jalan Kota
22	Jl. Dalem Kaum	101	Jalan Kota
23	Jl. Alun Alun Timur	133	Jalan Kota
24	Jl. Sunda	57,74	Jalan Kota
25	Jl. Veteran	169,01	Jalan Kota

Sumber: Project Management Consultant, 2024

Tabel I-2 Lokasi Halte BRT pada Koridor BRT Cekungan Bandung

ID	Nama Halte	Koordinat	Estimasi Luas Lahan (m ²)	Status Jalan
BS 1	Stasiun Hall	-6.916044°, 107.602581°	81	Jalan Kota
BS 2	Pasar Baru	-6.917732°, 107.604342°	216	Jalan Kota
BS 3	Dalam Kaum	-6.923347°, 107.603977°	230.4	Jalan Kota
BS 4	Pasir Koja	-6.928559°, 107.603636°	45	Jalan Kota
BS 5	Tegallega	-6.934012°, 107.603276°	99	Jalan Kota
BS 6A	Taman Tegallega (Sisi Utara)	-6.937289°, 107.604792°	223.2	Jalan Provinsi
BS 6B	Taman Tegallega (Sisi Selatan)	-6.937466°, 107.604007°	45	Jalan Provinsi
BS 7	Ciateul	-6.933728°, 107.606340°	89.6	Jalan Kota
BS 8	ITC Kebon Kelapa	-6.928687°, 107.606837°	72	Jalan Kota

ID	Nama Halte	Koordinat	Estimasi Luas Lahan (m2)	Status Jalan
BS 9	Kapatihan	-6.923062°, 107.606236°	252	Jalan Kota
BS 10	Alun-Alun	-6.921282°, 107.607234°	486	Jalan Kota
BS 11	Cikapundung	-6.919653°, 107.609034°	45	Jalan Kota
BS 12	Naripan	-6.920796°, 107.616169°	45	Jalan Kota
BS 13A	Pasar Kosambi (Sisi Barat)	-6.919850°, 107.622086°	118.8	Jalan Kota
BS 13B	Pasar Kosambi (Sisi Timur)	-6.919037°, 107.623913°	60	Jalan Kota
BS 14A	Stadion Sidolig (Sisi Barat)	-6.916299°, 107.628806°	45	Jalan Kota
BS 14B	Stadion Sidolig (Sisi Timur)	-6.916331°, 107.629119°	115.5	Jalan Kota
BS 15A	Santa Maria	-6.913683°, 107.633715°	84	Jalan Provinsi
BS 15B	IBCC Station	-6.914367°, 107.632765°	72	Jalan Provinsi
BS 16	Cicadas	-6.910244°, 107.640220°	98	Jalan Kota
BS 17	Kebon Waru	-6.914436°, 107.638814°	84	Jalan Kota
BS 18	Simpang Lima	-6.922301°, 107.616206°	76.8	Jalan Kota
BS 19	Asia Afrika	-6.921900°, 107.612890°	63	Jalan Kota
BS 20	Dulatip	-6.920698°, 107.602733°	84	Jalan Kota
BS 21	GKI Anugerah	-6.920099°, 107.597614°	49.5	Jalan Kota
BS 22	Andir	-6.919391°, 107.591723°	76.8	Jalan Kota
BS 23	Jamika	-6.918614°, 107.585179°	36	Jalan Kota

ID	Nama Halte	Koordinat	Estimasi Luas Lahan (m2)	Status Jalan
BS 24	Suryani	-6.918026°, 107.580302°	72	Jalan Kota
BS 25	Bundaran Cibereum	-6.917346°, 107.575348°	138	Jalan Nasional
BS 26	Batas Kota	-6.911334°, 107.569565°	138	Jalan Nasional
BS 27	RS Rajawali	-6.912076°, 107.573219°	81.6	Jalan Nasional
BS 28	YWKA	6.913477°, 107.577007°	63	Jalan Kota
BS 29	Rajawali Timur	-6.914413°, 107.581540°	36	Jalan Kota
BS 30	Ciroyom	-6.914547°, 107.581796°	72	Jalan Kota
BS 31	Trinitas	-6.916463°, 107.592424°	39	Jalan Kota
BS 32	Kebon Jati	6.916307°, 107.596523°	240.1	Jalan Kota
BS 33	Banceuy Center	-6.916344°, 107.606241°	84	Jalan Kota
BS 34	BTM	-6.911469°, 107.643536°	115.5	Jalan Kota

Sumber: Project Management Consultant, 2024

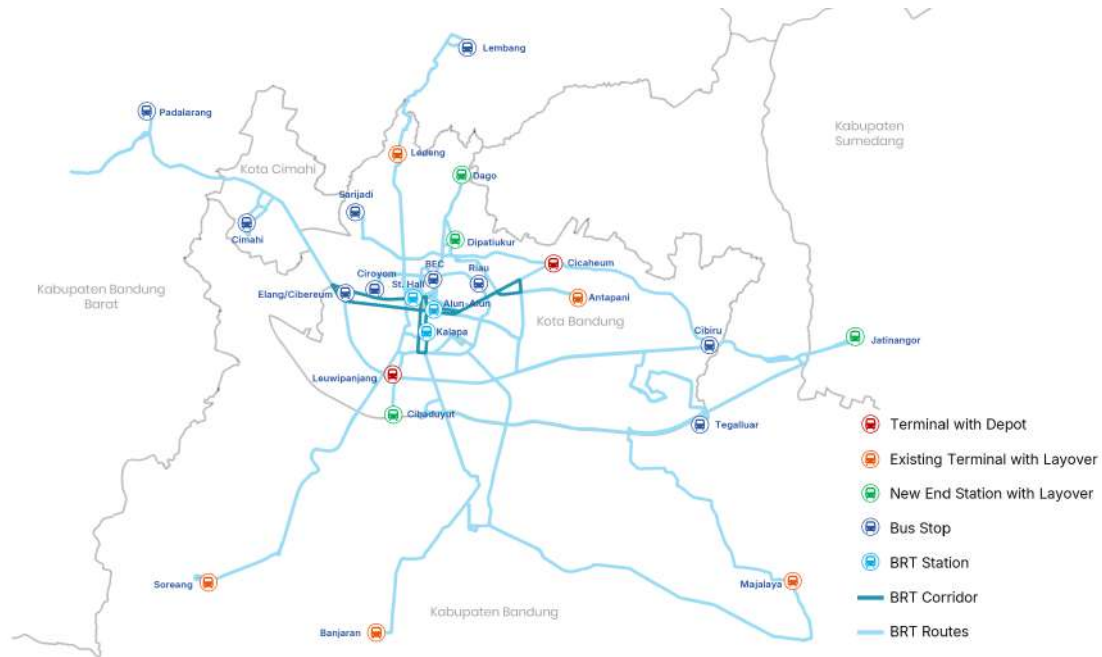
1.4.4 End Station BRT

End Station BRT merupakan titik ujung pemberhentian dari setiap rute BRT. *End Station* BRT diklasifikasikan ke beberapa tipe sebagai berikut:

1. **Terminal with Depot:** pengembangan area terminal eksisting atau area yang akan dijadikan sebagai depo yang terintegrasi dengan pemberhentian awal dan akhir dari rute BRT;
2. **Existing Terminal with Layover:** terminal eksisting yang akan dikembangkan sebagai terminus atau *end station BRT* yang dilengkapi dengan fasilitas pemberhentian bus, *layover* atau parkir sementara bus, serta fasilitas pendukung terminal lainnya;

3. **New End Station with Layover:** area baru yang akan dikembangkan sebagai terminus atau *end station BRT* yang dilengkapi dengan fasilitas pemberhentian bus, *layover* atau parkir sementara bus, serta fasilitas pendukung terminal lainnya;
4. **Bus Stop:** pemberhentian akhir bus dari suatu rute berupa *bus pole*, *small shelter*, atau *big shelter*, tanpa dilengkapi dengan fasilitas *layover*;
5. **BRT Station:** stasiun BRT di dalam koridor BRT yang dijadikan sebagai pemberhentian akhir, tanpa dilengkapi dengan fasilitas *layover*.

Lokasi dan tipe dari setiap terminus yang akan dikembangkan dijelaskan pada gambar dan tabel sebagai berikut.



Gambar I-3 Lokasi dan Tipe *End Station* BRT Cekungan Bandung

Sumber: Project Management Consultant, 2024

Tabel I-3 Lokasi dan Tipe *End Station* BRT Cekungan Bandung

No	Terminus	Koordinat	Lokasi Eksisting	Tipe End Station
1	Cicaheum	-6.902360°, 107.656685°	Terminal Cicaheum	Terminal with Depot
2	Leuwipanjang	-6.946788°, 107.593237°	Kantor Dishub Kota Bandung	Terminal with Depot

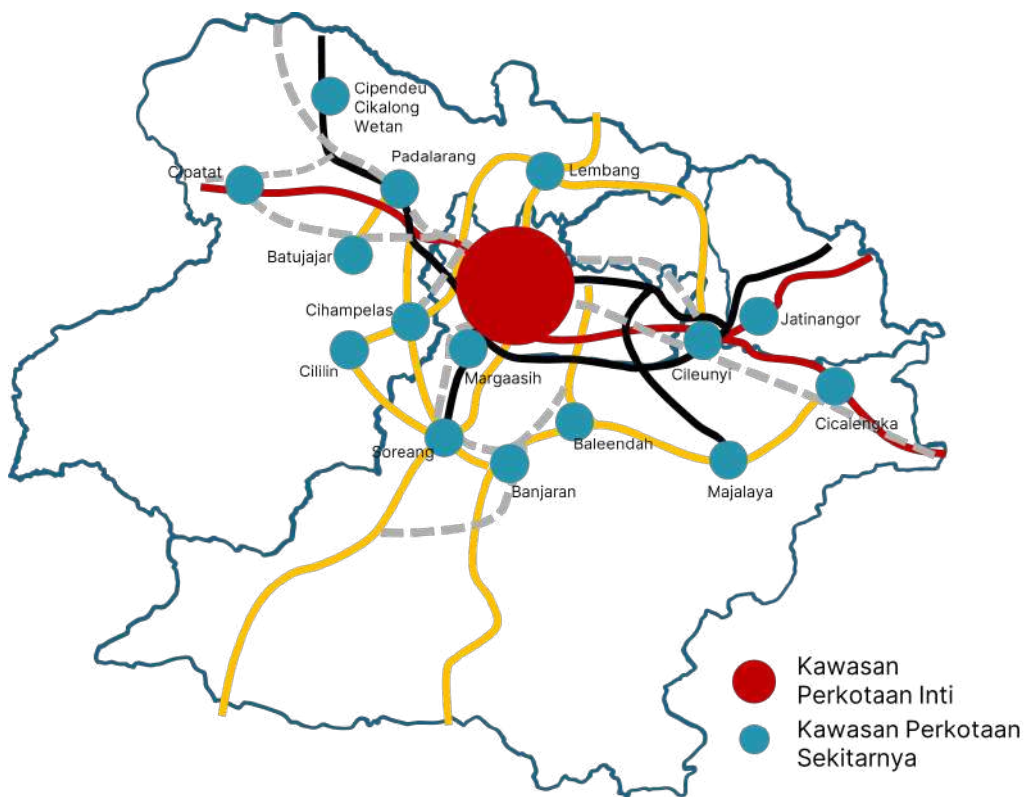
No	Terminus	Koordinat	Lokasi Eksisting	Tipe End Station
3	Majalaya	-7.027689°, 107.751571°	Terminal Majalaya (Depan Thee Matic Mall)	Existing Terminal with Layover
4	Antapani	-6.915204°, 107.665838°	Terminal Antapani	Existing Terminal with Layover
5	Banjaran	-7.047992°, 107.586658°	Terminal Banjaran	Existing Terminal with Layover
6	Ledeng	-6.859185°, 107.595065°	Terminal Ledeng	Existing Terminal with Layover
7	Soreang	-7.028157°, 107.519968°	Terminal Soreang	Existing Terminal with Layover
8	Cibaduyut	-6.959112°, 107.593573°	TVRI	New End Station with Layover
9	Dago	-6.868278°, 107.620473°	Taman Dago Tea House	New End Station with Layover
10	Dipatiukur	-6.892567°, 107.618083°	Monumen Perjuangan	New End Station with Layover
11	Jatinangor	-6.932472°, 107.772887°	Halte Teman Bus Jatinangor	New End Station with Layover
12	BEC	-6.907974°, 107.609375°	Halte BEC	Bus Stop
13	Bundaran Cibiru	-6.935081°, 107.718401°	Second roundabout (Bundaran Kecil)	Bus Stop
14	Cimahi	-6.886225°, 107.535854°	Stasiun Kereta Cimahi	Bus Stop
15	Elang (Cibereum)	-6.914061°, 107.575486°	Halte Elang	Bus Stop
16	Ciroyom	-6.912962°, 107.586330°	Setelah Flyover Ciroyom	Bus Stop
17	Lembang	-6.816955°, 107.622538°	Depan Pasar Panorama Lembang	Bus Stop
18	Stasiun Padalarang	-6.842178°, 107.496138°	Stasiun KCJB Padalarang	Bus Stop
19	Riau	-6.910595°, 107.626518°	Taman Kitri	Bus Stop
20	Sarijadi	-6.881337°, 107.581378°	Depan Setrasari Mall	Bus Stop

No	Terminus	Koordinat	Lokasi Eksisting	Tipe End Station
21	Tegalluar	-6.964822°, 107.714672°	Stasiun KCJB Tegalluar	Bus Stop
22	Alun-Alun	-6.921163°, 107.607049°	Halte BRT Alun-Alun	BRT Station
23	Kalapa	-6.927382°, 107.605931°	Halte BRT ITC Kebon Kalapa	BRT Station
24	St. Hall	-6.916136°, 107.602598°	Halte BRT St. Hall	BRT Station

I.5 Gambaran Umum Wilayah

I.5.1 Tata Ruang dan Wilayah Cekungan Bandung

Saat ini perkembangan kawasan permukiman di Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung terpusat di Kota Bandung dan Kota Cimahi. Berdasarkan data tutupan lahan tahun 2020, sebesar 90,6% Kota Bandung dan 88,35% Kota Cimahi sudah merupakan kawasan terbangun. Sementara Kota Bandung dan Kota Cimahi merupakan kawasan perkotaan inti, 15 kawasan perkotaan sekitarnya tersebar di Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Bandung, dan Kabupaten Sumedang.



Gambar I-4 Kawasan Perkotaan Inti dan Sekitarnya di Cekungan Bandung

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

I.5.1.1 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Barat

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat Tahun 2022 – 2024, disebutkan beberapa arahan pembagian wilayah pengembangan (WP) KK Cekungan Bandung. Arahan pembagian Wilayah Pengembangan (WP) tersebut dijabarkan sebagai berikut:

- a. **Kota Bandung** diarahkan sebagai kota inti dari PKN dengan kegiatan utama perdagangan dan jasa, industri kreatif dan teknologi tinggi, dan pariwisata.
- b. **Kota Cimahi** diarahkan sebagai kota inti dari PKN dengan kegiatan utama perdagangan dan jasa, industri kreatif, teknologi tinggi, dan industri non-produktif.
- c. **Kabupaten Bandung** diarahkan sebagai bagian dari PKN, dengan kegiatan utama industri non-polutif dan nonekstraktif atau tidak mengganggu irigasi dan cadangan air serta tidak mengakibatkan alih fungsi lahan pada kawasan pertanian pangan berkelanjutan, agro industri, wisata alam, pertanian dan perkebunan.
- d. **Kabupaten Bandung Barat** diarahkan sebagai bagian dari PKN dengan kegiatan industri non-polutif dan nonekstraktif atau tidak mengganggu irigasi dan cadangan air serta tidak mengakibatkan alih fungsi lahan pada kawasan pertanian pangan berkelanjutan, pertanian, industri kreatif dan teknologi tinggi.
- e. **Kabupaten Sumedang** diarahkan sebagai bagian dari PKN, dilengkapi sarana dan prasarana pendukung, serta pusat pendidikan tinggi di Kawasan Jatinangor, kegiatan tanaman pangan dan hortikultura, agroindustri, serta industri non-polutif dan nonekstraktif atau tidak mengganggu irigasi dan cadangan air serta tidak mengakibatkan alih fungsi lahan pada kawasan pertanian pangan berkelanjutan.

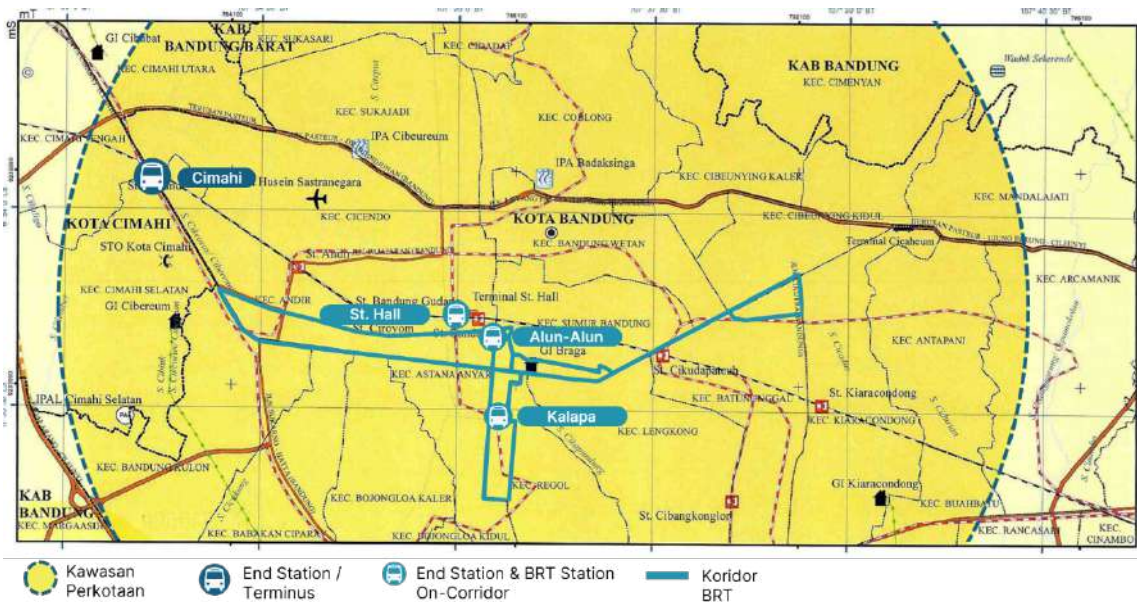
I.5.1.2 Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung

Berdasarkan Perpres Nomor 45 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung Pasal 8 (c) menyatakan bahwa salah satu kebijakan penataan ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung meliputi: peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi, telekomunikasi, energi, sumber daya air, serta prasarana dan sarana Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung yang handal, merata, dan terpadu.

Pada Pasal 11 a dan b juga disebutkan mengenai strategi peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi. Strategi ini

meliputi peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan transportasi perkotaan yang seimbang dan terpadu untuk menjamin aksesibilitas yang tinggi antara Kawasan Perkotaan Inti dengan Kawasan Perkotaan di Sekitarnya, serta mengembangkan transportasi massal yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya.

Koridor *Bus Rapid Transit* (BRT) Cekungan Bandung yang direncanakan akan melewati kawasan perkotaan inti Cekungan Bandung. Hal ini akan mendukung fungsi kawasan perkotaan ini yang telah ditetapkan dari regulasi spasial eksisting, di mana akan difokuskan sebagai pusat pemerintahan, perdagangan dan jasa skala regional, pusat pelayanan olahraga, sistem angkutan umum penumpang, pelayanan pendidikan, industri dan sebagainya.

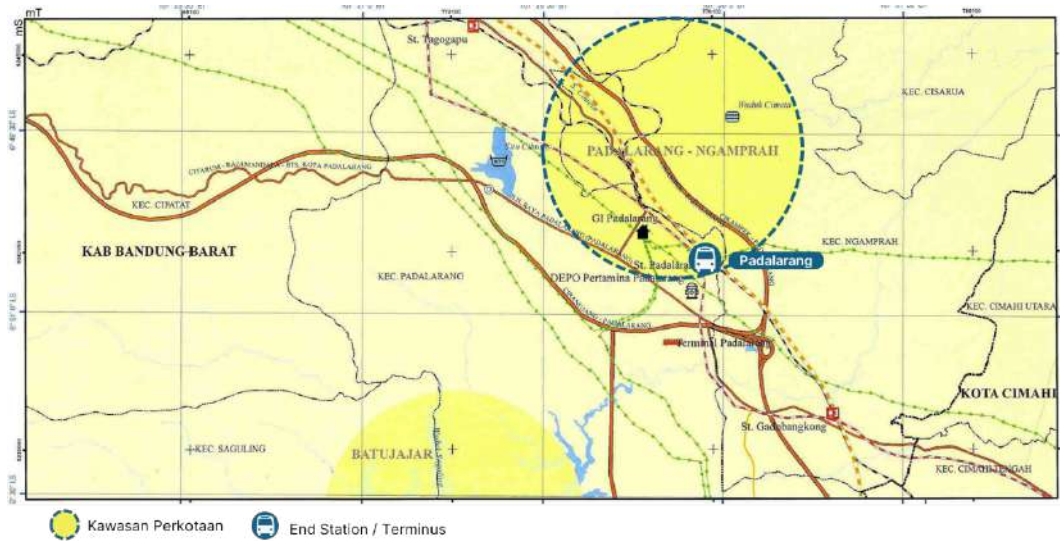


Gambar I-5 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Inti di Cekungan Bandung

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

Selain itu, terdapat 15 kawasan perkotaan pendukung yang akan berfungsi sebagai penyeimbang perkembangan Kawasan Perkotaan Inti. 7 Dari 15 kawasan perkotaan tersebut akan menjadi terminus dan/atau dilewati oleh layanan sistem BRT Cekungan Bandung, yaitu:

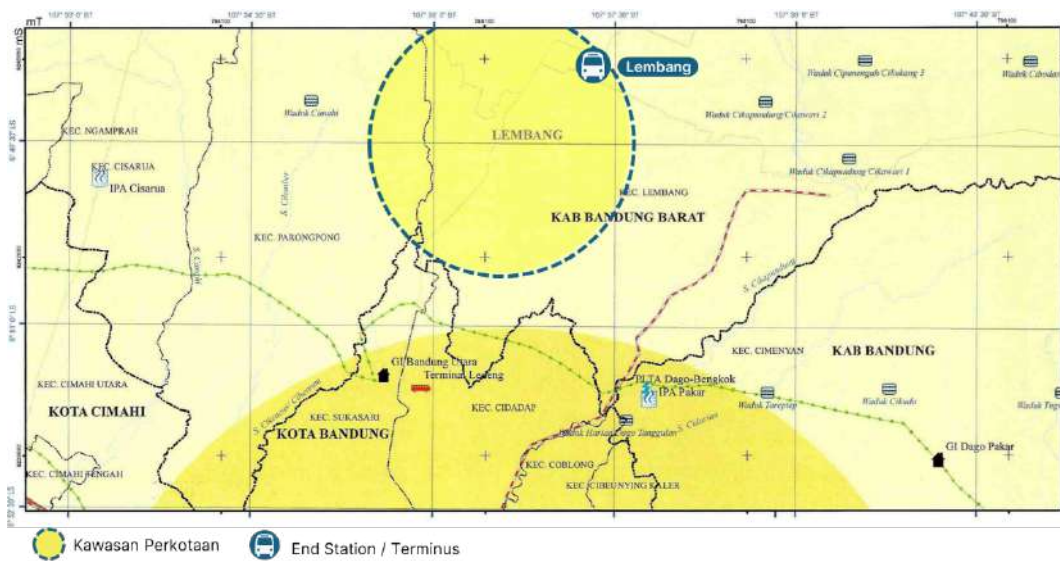
- a. Kawasan Perkotaan Padalarang-Ngamprah di Kabupaten Bandung Barat



Gambar I-6 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Padalarang-
Ngamprah

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

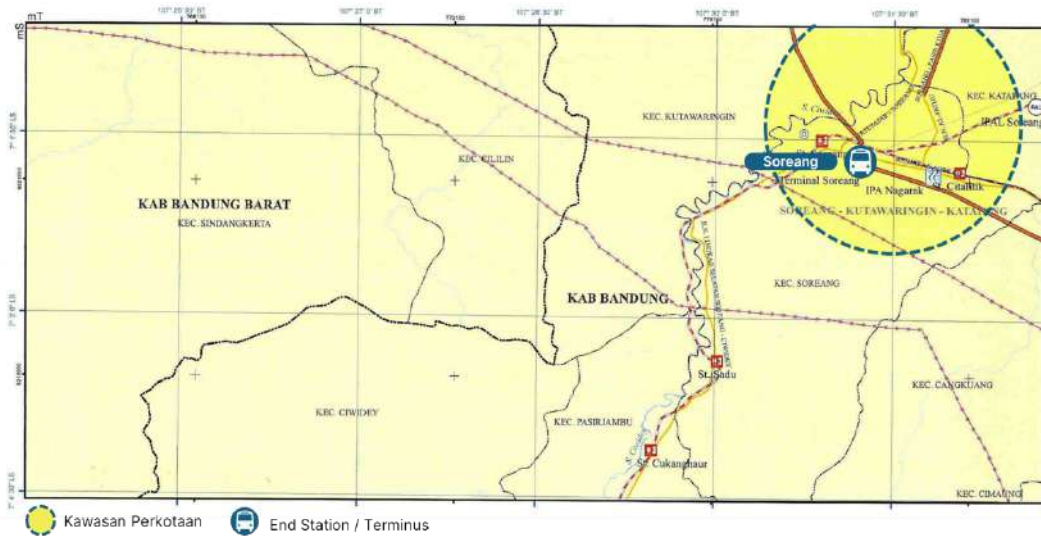
b. Kawasan Perkotaan Lembang di Kabupaten Bandung Barat



Gambar I-7 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Lembang

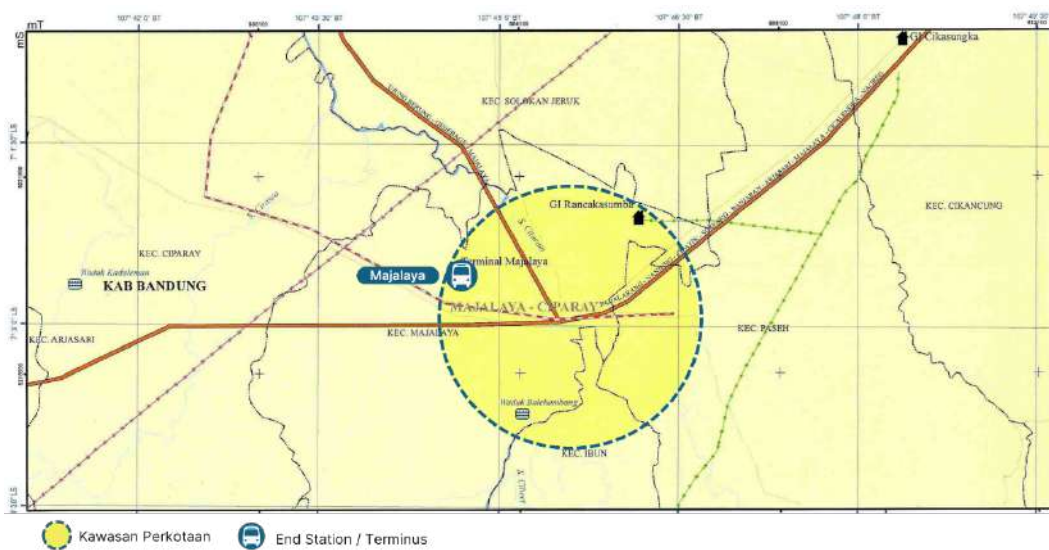
Sumber: Analisis Konsultan, 2024

c. Kawasan Perkotaan Soreang-Kutawaringin-Katapang di Kabupaten Bandung



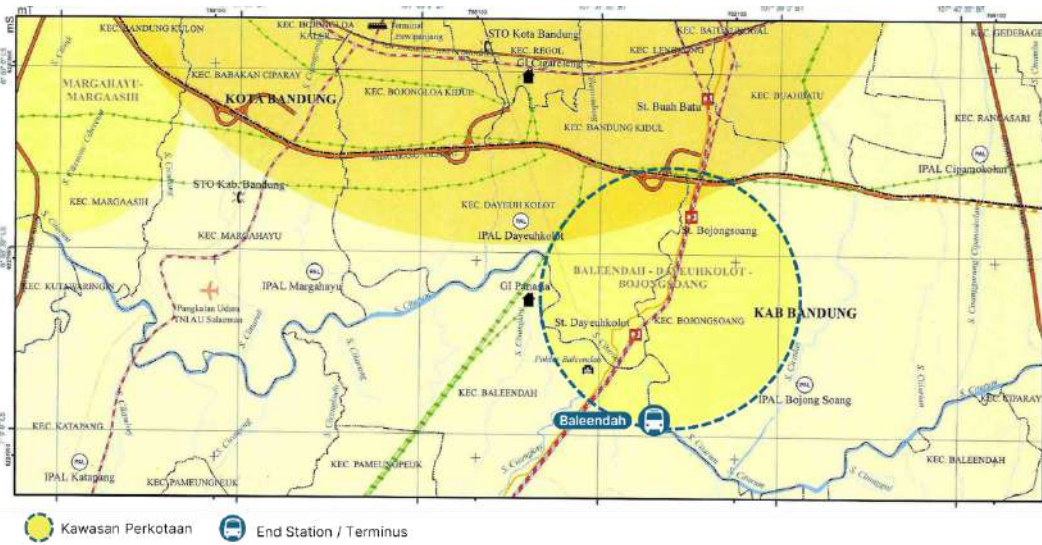
Gambar I-8 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Soreang-Kutawaringin-Katapang
 Sumber: Analisis Konsultan, 2024

d. Kawasan Perkotaan Majalaya-Ciparay di Kabupaten Bandung



Gambar I-9 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Majalaya-Ciparay
 Sumber: Analisis Konsultan, 2024

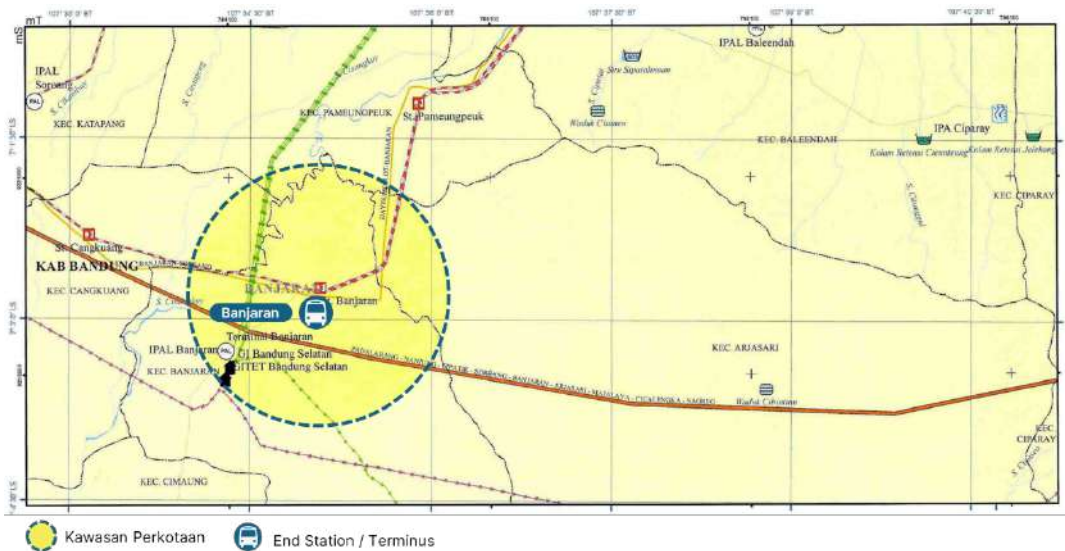
e. Kawasan Perkotaan Baleendah-Dayeuhkolot-Bojongsoang di Kabupaten Bandung



Gambar I-10 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Baleendah-Dayeuhkolot-Bojongsoang

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

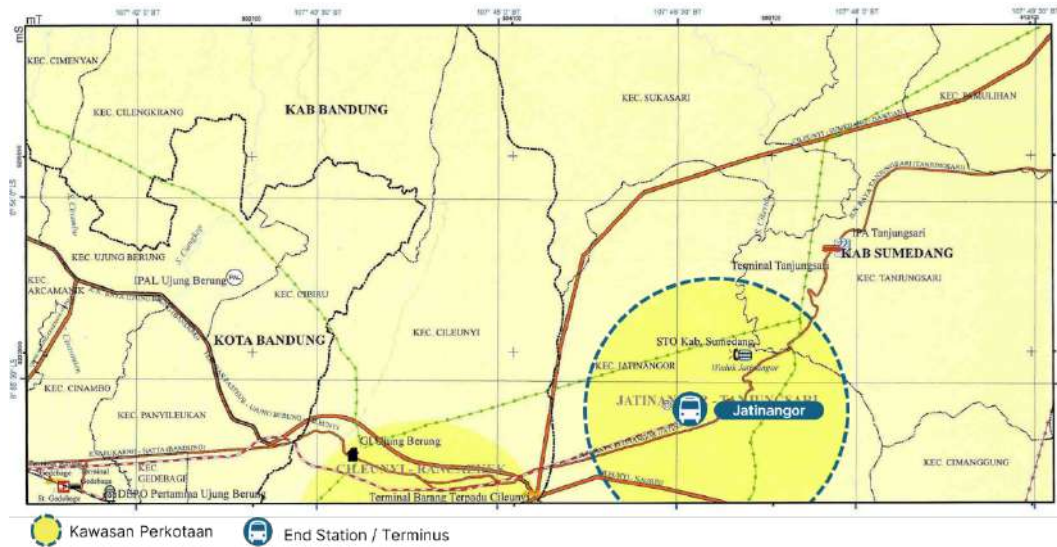
f. Kawasan Perkotaan Banjaran di Kabupaten Bandung



Gambar I-11 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Banjaran

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

g. Kawasan Perkotaan Jatinangor-Tanjungsari di Kabupaten Sumedang



Gambar I-12 Konteks Sistem BRT pada Kawasan Perkotaan Pendukung Jatinangor-Tanjungsari

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

Ketujuh kawasan perkotaan tersebut memiliki fungsi salah satunya sebagai pusat pelayanan sistem angkutan umum penumpang.

I.5.1.3 Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Cekungan Bandung Tahun

Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 10 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Bandung Tahun 2015 – 2035 telah diatur bahwa salah satu perwujudan zona sarana pelayanan umum transportasi meliputi penataan terminal/stasiun dengan menyediakan prasarana utilitas dan diintegrasikan dengan sistem angkutan umum massal, jalur pejalan kaki dan memperhatikan aksesibilitas penyandang disabilitas, yang sejalan dengan proyek BRT Cekungan Bandung.

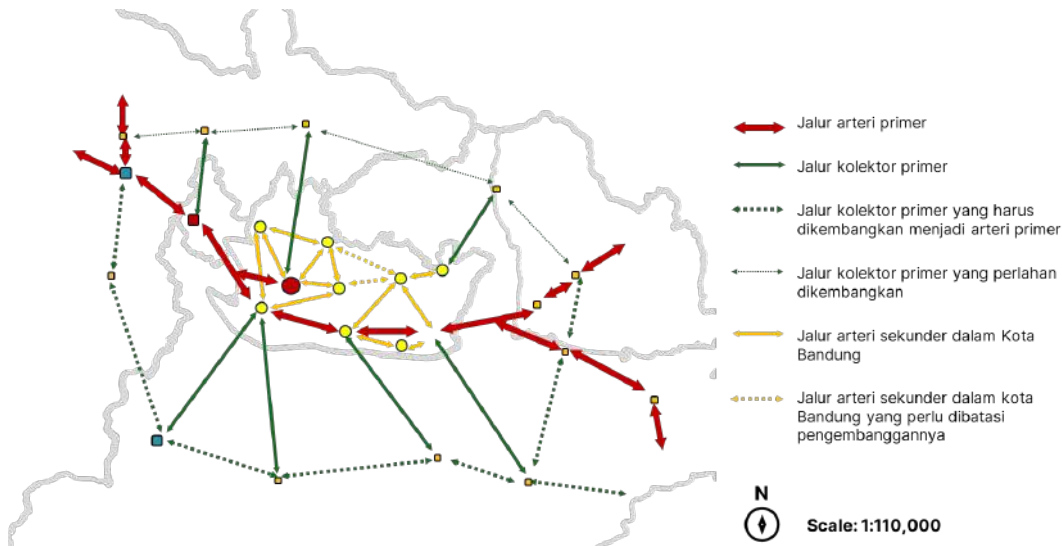
Tabel I-4 Daftar Proyek Transportasi yang Sedang Berjalan/Masa Depan di Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung

No	Proyek	Bandung Master Plan 2011-2031	Bandung Urban Mobility Plan	Bandung Mayor Decree Plan
1	Reorganisasi jaringan jalan	✓	✓	✓
2	Pembangunan 4 jalan tol	✓		✓
3	Pembangunan 6 flyover dan 7 perlintasan sebidang terpisah	✓		✓
4	Perluasan dan penataan ulang terminal	✓		✓
5	Pengaturan ulang rute dan sistem pool Angkot (Paratransit)	✓		✓
6	Trans Metro Bandung – BRT Extension	✓	✓	✓
7	Rencana Bus Sekolah dan Bus Wisata		✓	
8	Rencana Monorel/LRT Kota Bandung (2 dari 10 koridor)	✓	✓	✓
9	LRT Bandung Raya (3 koridor)			✓
10	Jaringan Metro Capsule			
11	Revitalisasi Kereta Api (elektrifikasi sinyal, peningkatan jalur ganda)	✓	✓	✓
12	Rencana kereta gantung (3 dari 15 jalur)	✓	✓	✓
13	Pengembangan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	✓	✓	✓
14	Reorganisasi Stasiun Bandung (Konsep TOD)		✓	✓
15	Kawasan Strategis Gedebage dengan stasiun multimoda (Konsep TOD)		✓	✓
16	Pengembangan <i>Park and Ride</i>			✓
17	Rencana Bersepeda/ <i>bike sharing</i>		✓	✓
18	Skywalk dan Jaringan Pejalan Kaki	✓	✓	✓
19	Kereta Cepat (Jakarta - Gedebage)	West Java Masterplan 2009-2029		
20	Bandara Kertajati (BIJB)	West Java Masterplan 2009-2029		

Sumber: *BBMA Urban Mobility Strategy and Action Plan, World Bank 2020*

I.5.2 Jaringan Jalan dan Rel Cekungan Bandung

Tinjauan yang komprehensif terhadap jaringan jalan maupun infrastruktur dapat menjadi dasar untuk memahami kondisi mobilitas yang ada saat ini, sekaligus mengembangkan strategi atau langkah-langkah ke depan. Pada tahun 2017, jaringan jalan di BBMA terdiri dari sistem hirarki jalan primer dan sekunder seperti yang ditunjukkan pada gambar berikut.



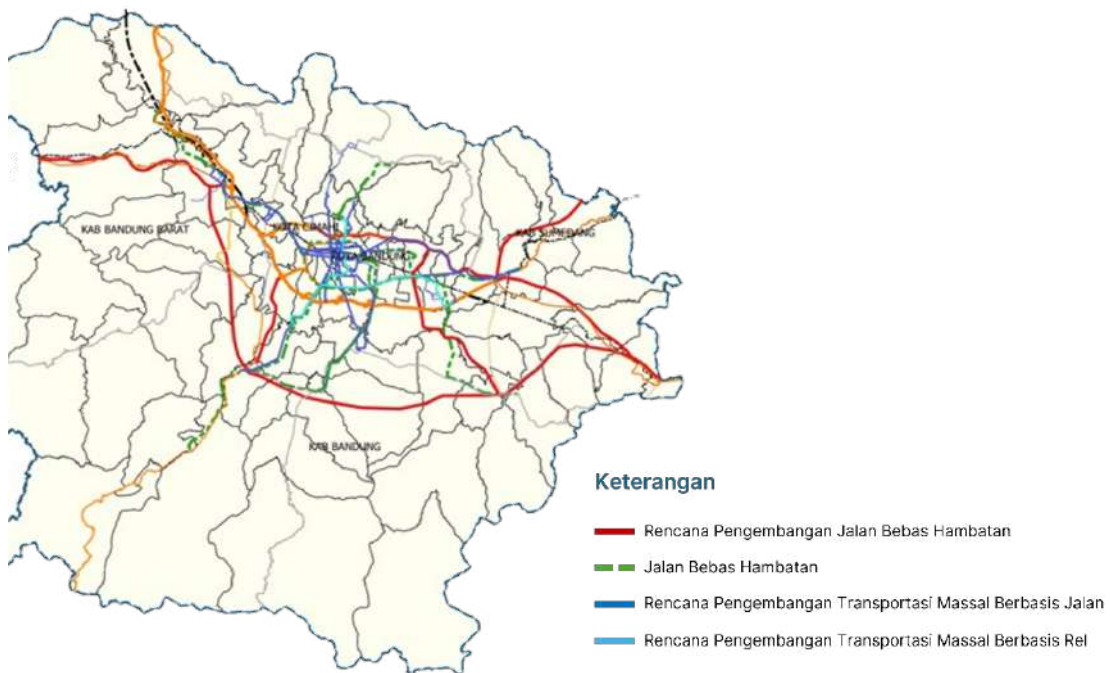
Gambar I-13 Peta Konsep Jaringan Transportasi Cekungan Bandung

Sumber: Bandung Low Carbon Mobility Plan Phase 1 Final Report, SYSTRA 2017

Jaringan primer menghubungkan pusat-pusat nasional dan regional, sedangkan jaringan sekunder menghubungkan jaringan primer dengan pusat-pusat sekunder dan kota.

Guna mendukung pelayanan transportasi publik Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung, Pemerintah Provinsi Jawa Barat bersama dengan Pemerintah Kota/Kabupaten di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung merencanakan transportasi publik baik berbasis jalan maupun berbasis rel. Saat ini terdapat 19 rute rencana pengembangan transportasi berbasis jalan dan 5 rute rencana pengembangan transportasi berbasis rel lintas wilayah di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung³.

³ BP Cekungan Bandung, Laporan Tahunan 2022, Badan Pengelolaan Cekungan Bandung, Pemerintah Provinsi Jawa Barat, September 2023, diakses 10 September 2024



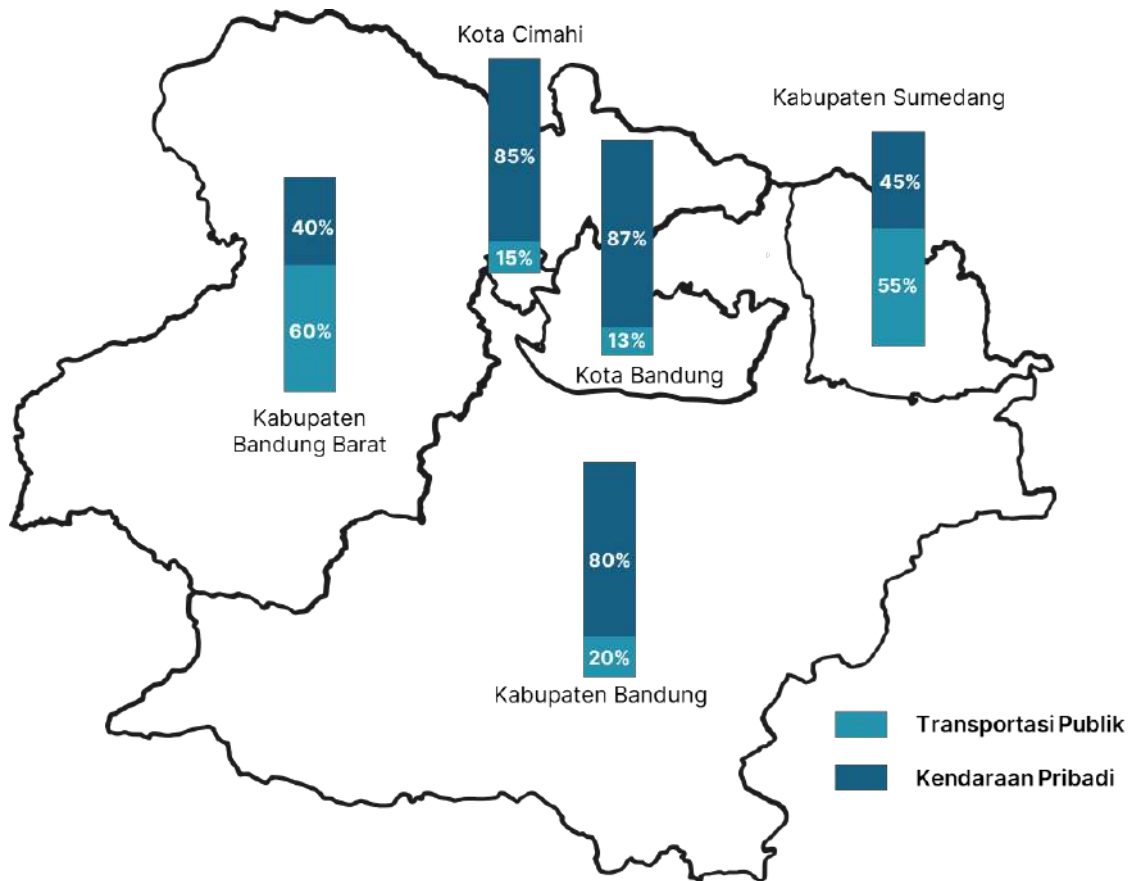
Gambar I-14 Rencana Jaringan Jalan dan Rel Cekungan Bandung

Sumber: Laporan Tahunan BP Cekban, 2022

I.5.3 Kondisi Kepemilikan Kendaraan Cekungan Bandung

Sekitar 12,3 juta perjalanan dilakukan setiap hari di wilayah BBMA. Rata-rata, sepertiga dari perjalanan tersebut menggunakan transportasi umum. Penggunaan tertinggi tercatat di Kabupaten Bandung Barat (60%) dan Sumedang (55%), sementara penggunaan terendah berada di Kota Bandung (13%), Kota Cimahi (15%), dan Kabupaten Bandung (20%)⁴. Sebagian besar perjalanan yang tidak menggunakan transportasi umum dilakukan dengan sepeda motor, yang mencapai 60% dari total kendaraan pribadi. Distribusi perjalanan antara transportasi umum dan kendaraan pribadi berdasarkan wilayah dapat dilihat sebagai berikut.

⁴ Data ini diolah dari berbagai dokumen Rencana Induk Transportasi (2018) dan Indeks Transportasi Perkotaan Berkelanjutan untuk Metropolitan Bandung Raya (2018).



Gambar I-15 Modal Split di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung

Berikut adalah data jumlah kendaraan bermotor di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung, sebagaimana dilaporkan oleh Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. Dari informasi ini, terlihat jelas bahwa sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan di Cekungan Bandung, menjadi moda transportasi yang paling umum digunakan.

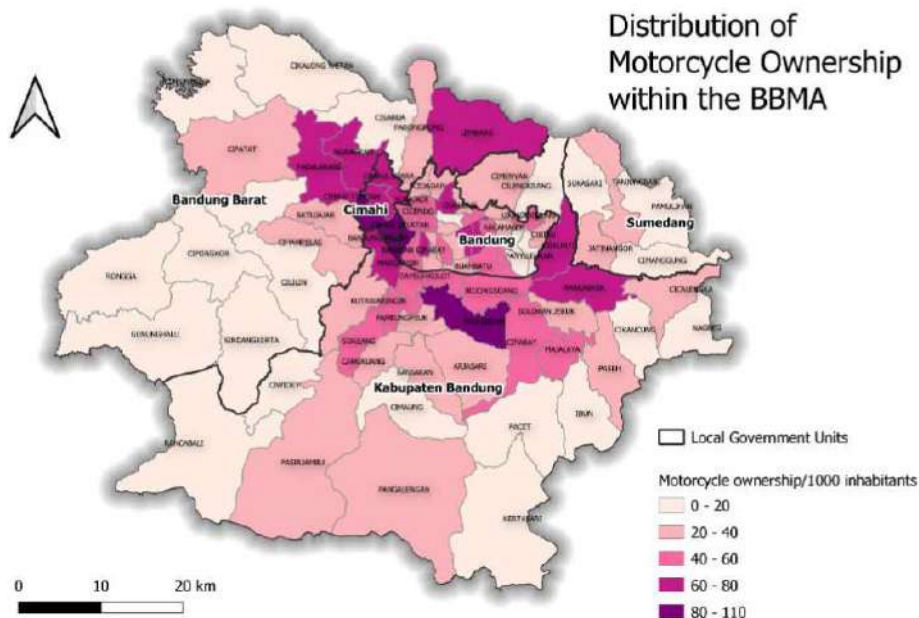
Tabel I-5 Daftar Jalan pada Koridor BRT Cekungan Bandung

Kota/Kabupaten	Sedan/ sejenisnya	Jeep/ sejenisnya	Mini Bus/ sejenisnya	Bus/ sejenisnya	Truck/ Pick Up	Alat-Alat Berat	Sepeda Motor
Kota Bandung	384510	37467	266948	6434	74667	7	1251080
Kab Bandung Barat	51754	3613	38882	471	21298	3	501796
Kab Bandung	89188	5944	66851	967	35005	0	904737
Kab Sumedang	17142	903	13282	435	8548	0	262720

Kota/Kabupaten	Sedan/ sejenisnya	Jeep/ sejenisnya	Mini Bus/ sejenisnya	Bus/ sejenisnya	Truck/ Pick Up	Alat-Alat Berat	Sepeda Motor
Kota Cimahi	41194	3081	30081	268	7318	0	248674

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, 2016

Berdasarkan hasil analisis survei yang dilakukan oleh *Sustainable Urban Transport ESCAP*, rata-rata jarak harian yang ditempuh oleh pengguna sepeda motor di Kota Bandung adalah 7,89 km, dengan waktu perjalanan harian rata-rata 25,54 menit, dan biaya rata-rata sebesar IDR 11.400 per hari⁵. Distribusi kepemilikan kendaraan sepeda motor dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar I-16 Distribusi Kepemilikan Kendaraan Sepeda Motor di Cekungan Bandung

Sumber: BBMA Urban Mobility Strategy and Action Plan, World Bank 2020

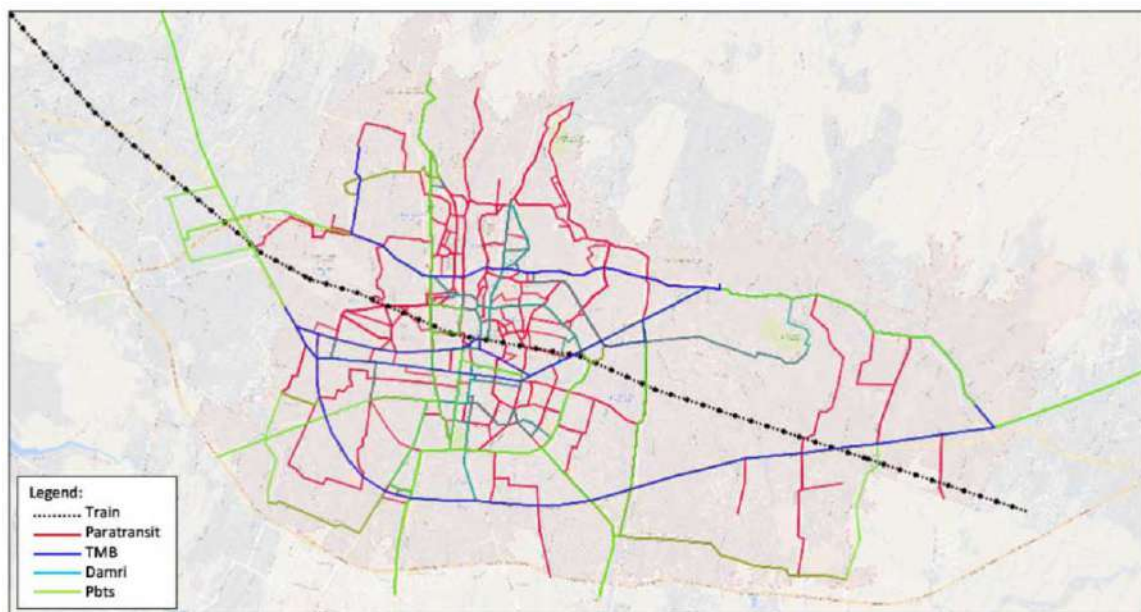
⁵ Weningtyas, Widyarani. 2018. Data Collection Report on Sustainable Urban Transport Index Phase-1: Bandung City. ESCAP, Bangkok

I.5.4 Kondisi Angkutan Eksisting Cekungan Bandung

Transportasi umum diatur oleh Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan Dan Retribusi Di Bidang Perhubungan, yang mengatur dua jenis layanan transportasi umum:

1. **Moda trayek tetap:** meliputi transportasi umum antar provinsi (AKAP atau “Angkutan Kota Antar Provinsi”), transportasi umum dalam provinsi (AKDP atau “Angkutan Kota Dalam Provinsi”), transportasi umum di wilayah perkotaan, dan transportasi umum di wilayah perbatasan.
2. **Moda non-trayek tetap:** biasanya digunakan untuk tujuan khusus, seperti layanan taksi, bus wisata, transportasi karyawan, dan bus sekolah.

Layanan transportasi umum di Kota Bandung sebagian besar disediakan oleh bus (seperti Angkot, Trans Metro Bandung, dan DAMRI). Selain itu, terdapat layanan kereta penumpang lokal yang menghubungkan Kota Bandung dengan dua wilayah pinggiran besar, yaitu Padalarang dan Cicalengka. Jaringan transportasi umum di Kota Bandung ditampilkan pada gambar berikut.



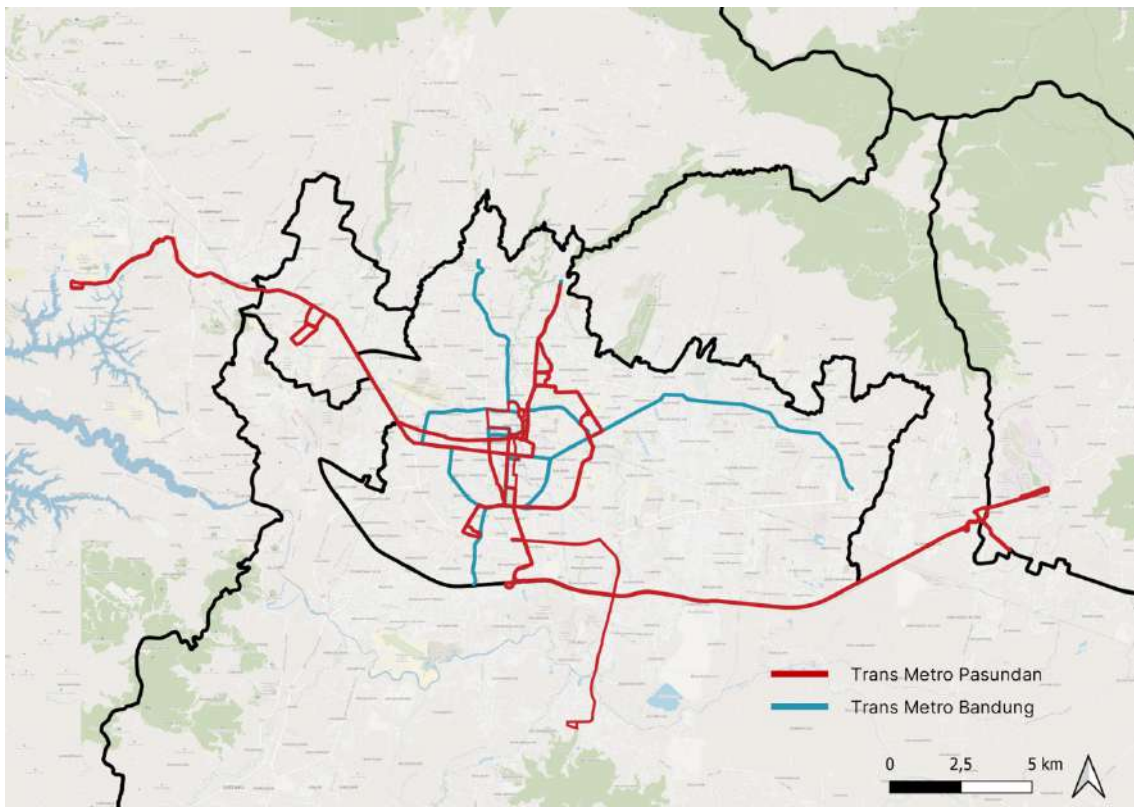
Gambar I-17 Peta Jaringan Transportasi Publik Eksisting Kota Bandung

Sumber: Bandung Low Carbon Mobility Plan Phase 1 Final Report, SYSTRA 2017

Layanan Angkot masih menjadi moda transportasi umum yang paling diminati oleh masyarakat yang tinggal di Kota Bandung. Jaringan rute Angkot

mencakup sebagian besar wilayah kota. Namun, jumlah armada Angkot telah menurun belakangan ini akibat persaingan dengan sepeda motor dan ojek. Asosiasi Kobanter mengoperasikan 39 rute dengan total 5.521 kendaraan.

Selain itu, terdapat pula Trans Metro Pasundan, sistem bus yang melayani wilayah Metropolitan Cekungan Bandung. Layanan ini awalnya dikelola oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sebagai bagian dari program "*Buy The Service*" (BTS) Teman Bus. Sejak awal tahun 2024, pengelolaan Trans Metro Pasundan Koridor 2 & 3 telah dialihkan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat melalui UPTD PPP LLAJ Wilayah II, dengan rencana untuk koridor lainnya akan menyusul kemudian. Pengoperasian Trans Metro Pasundan dijalankan oleh Perum DAMRI dan PT Big Bird Pusaka.



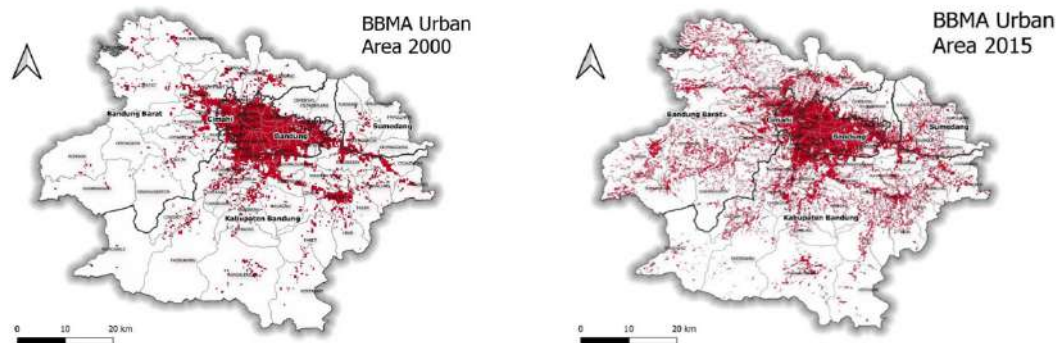
Gambar I-18 Peta Trans Metro Pasundan dan Trans Metro Bandung

Sumber: Analisis Konsultan, 2024

I.5.5 Kondisi Demografi Cekungan Bandung

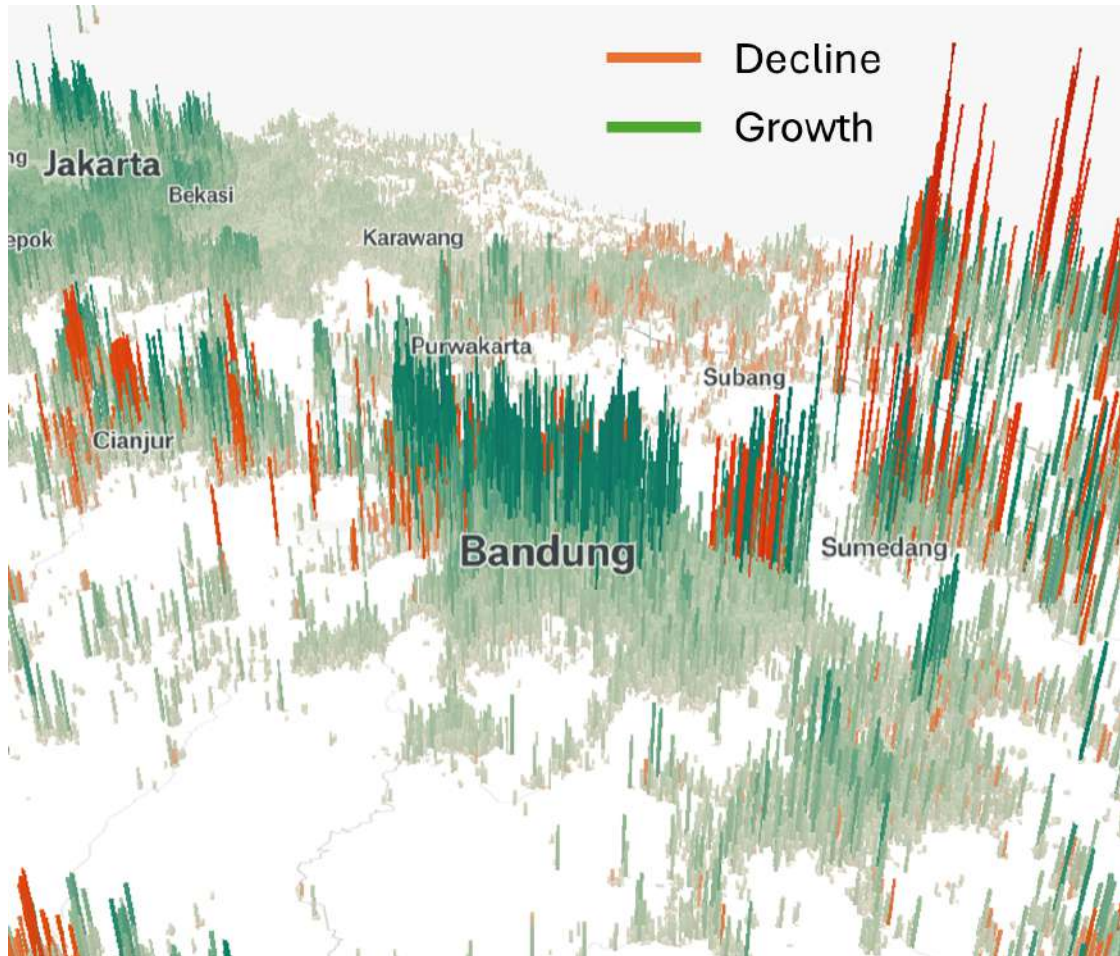
Kawasan Cekungan Bandung telah mengalami pertumbuhan populasi yang pesat selama dua dekade terakhir. Hal ini mengakibatkan ekspansi urban yang signifikan, di mana daerah pinggiran memiliki populasi yang lebih tinggi dibandingkan dengan pusat kota. Berdasarkan sebuah studi pada tahun 2014, tingkat pertumbuhan fisik kawasan urban rata-rata mencapai 4,9 persen per tahun. Kepadatan kota terus menurun seiring dengan meluasnya kota ke arah utara dan selatan.

Peningkatan luas kawasan urban di BBMA dapat dilihat dengan membandingkan situasi pada tahun 2000 dan tahun 2015.



Gambar I-19 Pertumbuhan Populasi Kawasan Cekungan Bandung

Sumber: *BBMA Urban Mobility Strategy and Action Plan, World Bank 2020*



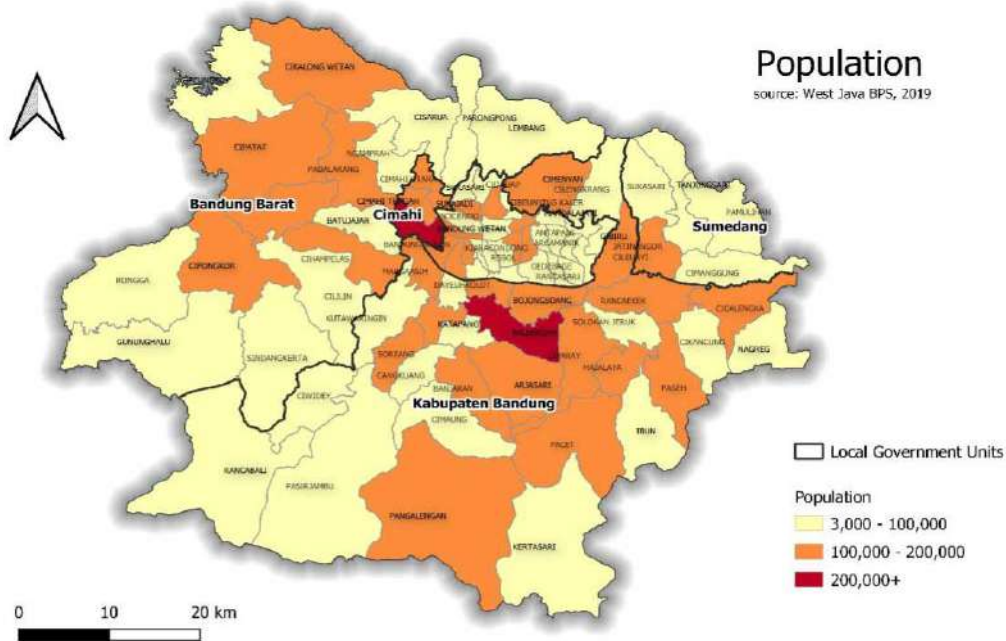
Gambar I-20 Pertumbuhan dan Penurunan Penduduk Metropolitan Bandung

Sumber: Human Terrain, 2018

Gambar di atas menunjukkan pola peningkatan dan penurunan jumlah penduduk di wilayah Cekungan Bandung. Warna hijau yang semakin gelap pada gambar menggambarkan intensitas peningkatan penduduk yang lebih signifikan. Terlihat bahwa pusat Metropolitan Bandung mengalami pertumbuhan yang lebih tinggi dibandingkan dengan kawasan sekitarnya. Bahkan beberapa kawasan di sekitarnya mengalami penurunan penduduk. Pusat wilayah Cekungan Bandung yaitu Kota Bandung memiliki populasi yang besar dan tingkat kepadatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah lainnya di kota ini. Kepadatan penduduk ini terutama terlihat di area komersial dan pemukiman padat, mencerminkan tingginya aktivitas ekonomi dan sosial di wilayah tersebut.

Populasi Cekungan Bandung diperkirakan mencapai sekitar 9,0 juta jiwa. Pertumbuhan populasi perkotaan di Cekungan Bandung sejalan dengan

peningkatan jumlah kawasan terbangun. Pada periode 2005 hingga 2014, terjadi peningkatan kawasan terbangun sebesar 150%, dengan pengembangan lahan terbesar terjadi di Kabupaten Bandung dan Kabupaten Bandung Barat. Estimasi distribusi populasi di Cekungan Bandung pada tahun 2019 disajikan pada gambar berikut.



Gambar I-21 Jumlah Populasi di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung
Sumber: BBMA Urban Mobility Strategy and Action Plan, World Bank 2020

Distribusi populasi ini tidak memperhitungkan perubahan populasi di Kota Bandung, yang meningkat dari 2,5 juta jiwa pada malam hari menjadi hampir 4 juta jiwa pada siang hari akibat arus masuk komuter dari daerah sekitarnya⁶.

I.5.6 Kondisi Sosial Ekonomi Cekungan Bandung

Berdasarkan Distribusi Persentase Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku menurut Lapangan Usaha di Kota Bandung, 2019–2023 di Wilayah Cekungan Bandung, ditemukan bahwa Perdagangan Besar dan Eceran

⁶ Pemerintah Kota Mendorong Pengembangan Metropolitan Bandung Raya (2020), Wawancara dengan Wali Kota Bandung Oded M. Danial, Times Indonesia.

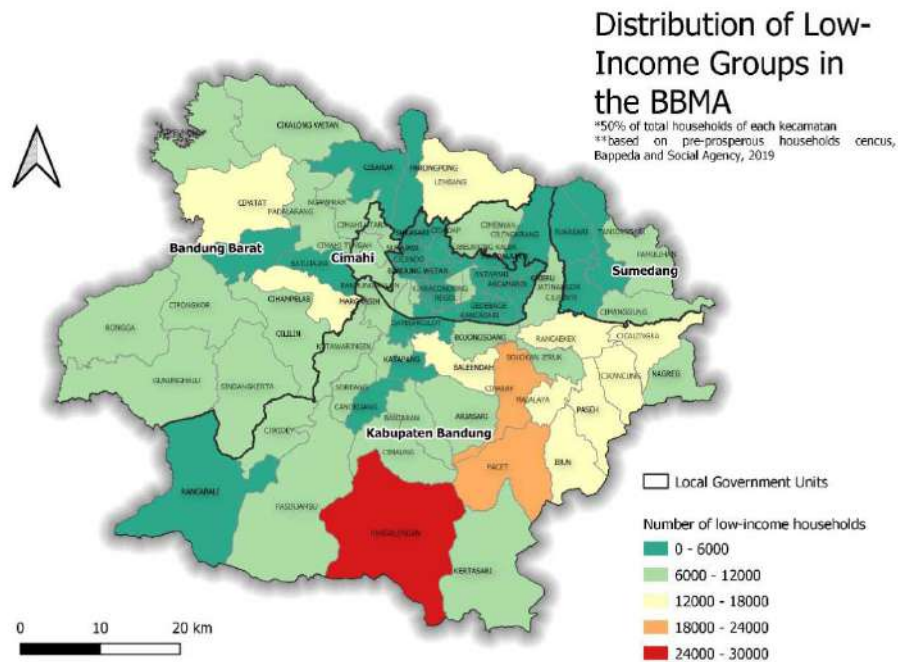
menjadi salah satu dari tiga lapangan usaha dengan persentase tertinggi di masing-masing kabupaten/kota. Untuk lebih rinci dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel I-6 Distribusi Persentase Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku menurut Lapangan Usaha di Kota Bandung, 2023

Kota/Kabupaten	Distribusi PDRB Atas Dasar Harga Berlaku*
Kota Bandung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda (25,33%) 2. Industri Pengolahan (18,73%) 3. Informasi dan Komunikasi (14,69%)
Kab Bandung Barat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Industri Pengolahan (41,16%) 2. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda (12,40%) 3. Konstruksi (7,35%)
Kab Bandung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Industri Pengolahan (52,53%) 2. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda (12,94%) 3. Konstruksi (Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan (7,04%)
Kab Sumedang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Industri Pengolahan (19,48%) 2. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan (18,80%) 3. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda (15,76%)
Kota Cimahi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Industri Pengolahan (45,74%) 2. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda (15,48%) 3. Konstruksi (12,86%)

Sumber: Badan Pusat Statistik masing-masing Kab/Kota di Cekungan Bandung, 2024

Lokasi dan distribusi kelompok berpenghasilan rendah di seluruh Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung juga dapat memberikan kerangka untuk menilai permasalahan mobilitas mereka serta mengembangkan langkah-langkah perbaikan di komunitas mereka dan perjalanan mereka di seluruh kawasan metropolitan. Estimasi distribusi kelompok berpenghasilan rendah di BBMA pada tahun 2019 ditunjukkan pada gambar berikut.



Gambar I-22 Distribusi Kelompok Berpenghasilan Rendah di Cekungan Bandung
 Sumber: *BBMA Urban Mobility Strategy and Action Plan, World Bank 2020*

Di Kota Cimahi dan Kota Bandung, 20-25% keluarga diidentifikasi sebagai kelompok berpenghasilan rendah, sementara di Kabupaten Bandung Barat dan Sumedang di bawah 10%⁷. Kota Bandung menghadapi tantangan urbanisasi cepat, menyebabkan kepadatan dan kekurangan perumahan terjangkau.

Kota Bandung memiliki 45.412 komunitas berpenghasilan rendah di 253 hektar, dengan 13 kawasan sangat miskin diprioritaskan untuk pembangunan apartemen. Di Bandung Barat, 60% pemukiman informal kurang akses jalan memadai. Kota Cimahi memiliki 15 kawasan kumuh seluas 181,89 hektar yang dihuni oleh 4.682 keluarga, sebagian besar di Cimahi Tengah dan Selatan⁸.

⁷ World Bank, *Bandung Basin Metropolitan Area Urban Mobility Strategy and Action Plan. Volume 1: Baseline Assessment*, IDSUN Multi-Donor Trust Fund, Targeted Advisory Support for Urban Transport at City-Level (ID: P156103), 2020

⁸ Maula, F.K., et al., 2019. "Mapping Informal Settlements." IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 385 012035; Jones, P., 2017. "Formalizing the Informal." *Sustainability*, MDPI; Salim, W., et al., 2018. *Access to Urban Services in Asia: Indonesia*. East-West Center.

BAB II METODOLOGI

II.1 Umum

Metodologi ini digunakan konsultan untuk memadukan seluruh proses pekerjaan secara sistematis sehingga tercapai sasaran dan tujuan studi. Sasaran makro dilakukan dengan melakukan analisis lalu lintas untuk mengidentifikasi dampak lalu lintas akibat pembangunan BRT Cekungan Bandung serta menyusun alternatif pemecahan masalah untuk mengurangi dampak tersebut. Metodologi studi yang disusun bersifat komprehensif yang melibatkan suatu rentang alternatif yang telah diidentifikasi dan memiliki potensi yang tinggi untuk diterapkan pada setiap pekerjaan.

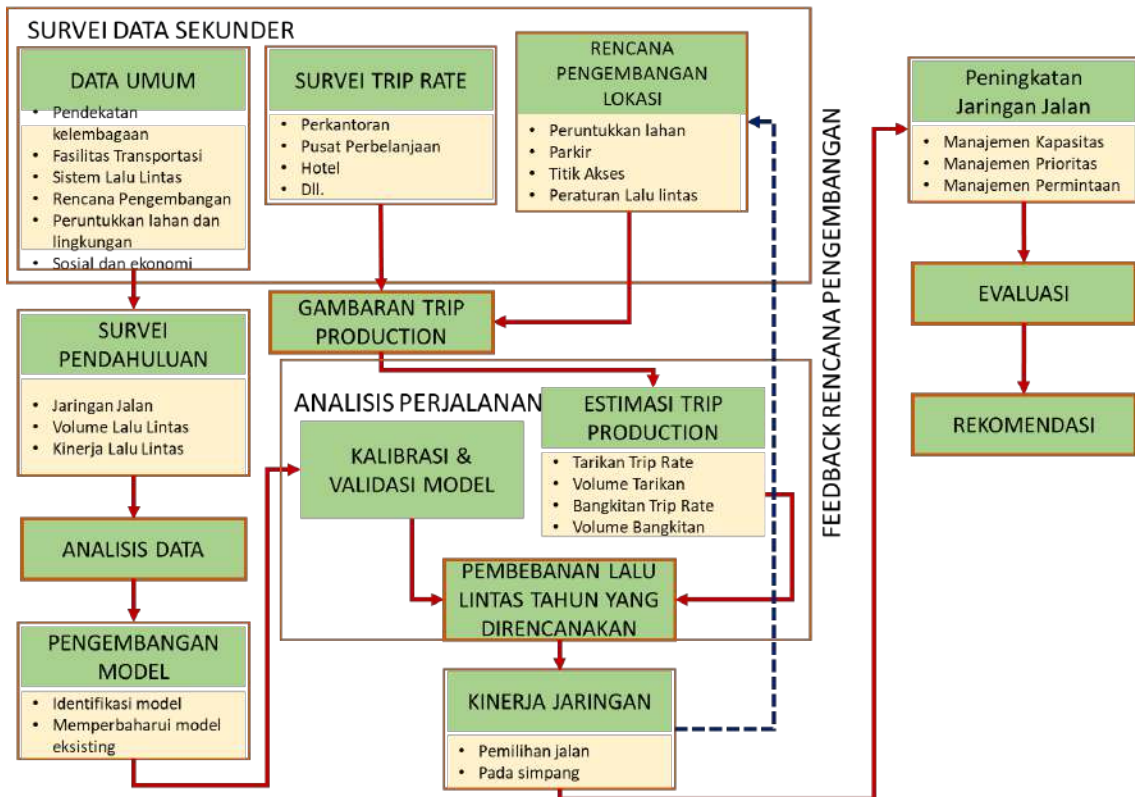
Metodologi studi untuk sasaran eksternal terbagi dalam 5 tahap pekerjaan, yaitu:

- Tahap pengumpulan dan analisis data
- Tahap pengembangan model transportasi
- Tahap analisis kinerja jaringan jalan eksisting
- Tahap penyusunan alternatif pemecahan masalah
- Tahap evaluasi rencana pengembangan jaringan jalan

Pada tahap pengumpulan data, konsultan melaksanakan proses koleksi data sekunder dari instansi dan sumber - sumber terkait. Data dan informasi tersebut meliputi jaringan jalan sepanjang pembangunan BRT Cekungan Bandung. Pada tahap pengumpulan data, konsultan juga mempertimbangkan rencana pembangunan Pemerintah Daerah.

Hasil pengumpulan data ini selanjutnya digunakan sebagai dasar pengembangan model transportasi sebagai alat bantu yang digunakan untuk menggambarkan kondisi lalu lintas melalui simulasi. Sebagai upaya untuk lebih mendekati keadaan lalu lintas eksisting, model transportasi akan dilakukan proses kalibrasi dan validasi berdasarkan hasil survei. Dengan menggunakan model transportasi yang telah tervalidasi, konsultan akan dapat mengevaluasi kinerja jaringan jalan eksisting dan melakukan prediksi kondisi lalu lintas di masa mendatang.

Hasil prediksi terhadap masalah yang dilaksanakan secara kuantitatif tersebut memberikan kemungkinan untuk diidentifikasikannya permasalahan lalu lintas yang mungkin terjadi di masa mendatang dengan mempertahankan tingkat pelayanan sistem jaringan yang telah ada. Selanjutnya identifikasi masalah ini dapat dipergunakan sebagai dasar untuk menentukan alternatif pemecahan masalah yang mungkin dilaksanakan.



Gambar II-1 Metodologi Studi
 Sumber: Analisis Konsultan

II.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Pada tahapan ini, pengumpulan data primer adalah data yang didapat secara langsung dengan melakukan survei di lapangan dan data-data sekunder yang didapatkan tidak melalui survei langsung melainkan, berdasarkan data, regulasi, studi terdahulu, atau dokumen lainnya yang diperlukan.

II.2.1 Pengumpulan Data Sekunder

Beberapa data sekunder yang dibutuhkan pada studi ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran lengkap terkait gambaran wilayah studi, mencakup tata

ruang wilayah, jaringan jalan, kepemilikan kendaraan, kondisi angkutan umum, demografi, sosial ekonomi, dan data lainnya terkait kondisi lalu lintas perkotaan.

Data-data dan informasi dikumpulkan oleh konsultan melalui berbagai sumber, yang akan menjadi dasar untuk tahap peninjauan data sekunder untuk memproses hasil studi seperti yang diharapkan.

II.2.2 Pengumpulan Data Primer

Untuk mendukung data-data sekunder yang telah diperoleh dan untuk mendapatkan gambaran mengenai kondisi lalu lintas dan jalan eksisting, maka pengumpulan data primer akan dilakukan secara langsung pada lokasi dengan cara survei lapangan yang bertujuan memperoleh informasi penting berkaitan dengan kinerja lalu lintas, kondisi lalu lintas di wilayah studi, jaringan jalan, serta permasalahan - permasalahan lalu lintas yang ada.

Pelaksanaan waktu survei lapangan dipilih berdasarkan jam sibuk pagi dan sore hari, sehingga penentuan titik - titik survei dan pemilihan waktu akan mencerminkan pola pekerjaan yang sebenarnya.

Dengan melakukan kajian terhadap studi - studi sejenis yang pernah dilakukan, maka akan lebih mempermudah konsultan sehingga tidak seluruh kebutuhan data primer harus dilaksanakan di lapangan. Survei lapangan yang akan dilakukan oleh konsultan didasarkan pada:

1. Survei pendahuluan
2. Inventarisasi jaringan jalan, serta sarana dan prasarana transportasi
3. Pencacahan volume lalu lintas pada simpang eksternal dan ruas jalan
4. Kinerja simpang seperti hambatan, fase, dan lampu lalu lintas.

II.2.2.1 Survei Pendahuluan

Tujuan dari survei pendahuluan ini adalah untuk mengidentifikasi area studi dan membandingkannya dengan data sekunder yang diperoleh untuk digunakan sebagai bahan analisis data dan pengembangan model sistem jaringan jalan.

II.2.2.2 Survei Inventarisasi Jaringan Jalan

Tujuan dari survei inventaris jalan ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik jalan dan persimpangan (geometrik, fase sinyal, pergerakan lalu lintas, perilaku pengemudi, masalah, dll.) Sebagai input dalam menentukan rekomendasi untuk menyelesaikan masalah lalu lintas dan untuk menentukan kondisi aspek lingkungan yang ada di sekitar kawasan.

II.2.2.3 Survei Volume Simpang dan Ruas Jalan

Pelaksanaan survei volume lalu lintas dan ruas jalan perlu dilakukan dengan maksud sebagai berikut:

1. Pengumpulan data volume lalu lintas sebagai dasar pelaksanaan proses validasi dan kalibrasi model transportasi yang telah dikembangkan. Untuk keperluan ini, volume lalu lintas yang diukur adalah *actual flow*, yaitu volume lalu lintas yang diusahakan mendekati nilai demand. Pelaksanaan Survei ini adalah pada suatu titik yang mewakili ruas jalan dengan menggunakan teknik pencacahan terklasifikasi (*Classified Traffic Count*).
2. Pengumpulan data volume lalu lintas sebagai parameter proses penilaian kinerja jaringan jalan dan lalu lintas. Untuk keperluan ini, selain Survei volume lalu lintas ruas jalan sebagaimana disebut pada point di atas, maka diperlukan pula pencacahan volume lalu lintas di simpang dengan menggunakan teknik pencacahan gerakan berbelok yang terklasifikasi (*Classified Turning Movement Counting*).

Pembagian klasifikasi kendaraan terbagi menjadi:

- Motor, yang mencakup sepeda motor.
- Mobil penumpang, yang mencakup jenis kendaraan mobil pribadi, angkot, pick-up, mobil box, taksi, mikrolet dan sejenisnya.
- Kendaraan bus yang mencakup bus sedang dan bus besar.
- Kendaraan truk, yang mencakup truk sedang dan truk besar.

Pelaksanaan survei volume lalu lintas di simpang dan ruas jalan ditentukan pada waktu- waktu sibuk pagi dan sore hari.

II.2.2.4 Survei Kinerja Simpang

Survei kinerja simpang dilaksanakan pada simpang - simpang yang sama pada survei volume simpang. Dengan demikian, waktu pelaksanaan survei ini dapat dilakukan secara bersamaan dengan survei volume simpang. Adapun parameter kinerja simpang yang akan diambil pada survei ini meliputi besarnya hambatan (*delay*) pada simpang dan setting lampu lalu lintas.

Metode pengukuran besarnya hambatan pada simpang adalah dengan melakukan pengukuran besarnya hambatan yang dialami oleh kendaraan - kendaraan sampel selama berada di simpang. Sedangkan pengambilan kendaraan - kendaraan sampel dilakukan secara acak pada jangka waktu tertentu, yaitu 15 menit. Dengan demikian, akan diperoleh sekumpulan data hambatan dari kendaraan yang diambil sebagai sampel, yang dapat diolah untuk memperoleh besar hambatan (*delay*) rata - rata.

Adapun metode survei lampu lalu lintas dilakukan dengan pencatatan langsung di lokasi simpang. Data dan informasi yang dicatat pada survei ini meliputi jumlah fase lampu, urutan fase, dan durasi lampu lalu lintas.

II.2.2.5 Survei Kecepatan dan Hambatan

Survei kecepatan dan hambatan dilakukan dengan beberapa langkah sebagai berikut:

- Catatan waktu perjalanan kendaraan, dari titik asal ke titik tujuan di sekitar area studi.
- Waktu Perjalanan dan Survei Kecepatan, kegiatan yang dilakukan adalah mencatat waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk melakukan perjalanan pada rute tertentu, dan mencatat kelambatan perjalanan dan penyebab kelambatan / hambatan.
- Survei dilakukan dalam 2 periode waktu, puncak pagi dan malam puncak.

II.2.2.6 Survei *Stated Preference*

Survei *Stated Preference* dimaksudkan untuk mengetahui preferensi masyarakat terhadap penggunaan moda baru, yakni BRT Mebidang. Metode survei dilakukan dengan survei pemilihan moda antara moda eksisting atau moda baru yang

dibedakan dari variabel waktu perjalanan, biaya perjalanan, *headway*, dan variabel lainnya yang berpengaruh.

II.2.2.7 Survei Pejalan Kaki

Survei pejalan kaki dimaksudkan untuk mengamati kondisi fasilitas pejalan kaki serta volume pejalan kaki eksisting, terutama di lokasi untuk penumpang keluar masuk, apakah kondisi pejalan kaki memungkinkan akses yang baik untuk penumpang yang keluar masuk, serta volume eksisting.

II.3 Pengembangan Model Transportasi

Untuk dapat melakukan analisis transportasi secara lebih mendalam pada suatu jaringan transportasi, perlu dikembangkan suatu model transportasi yang diharapkan mampu merepresentasikan keadaan yang nyata. Model transportasi dapat memberikan gambaran dari jaringan transportasi yang ada di wilayah tersebut. Penjelasan model transportasi dan tahap pengembangannya akan dijabarkan lebih lanjut.

II.3.1 Deskripsi Umum Model Transportasi

Model transportasi merupakan suatu simplifikasi dan simulasi untuk mempresentasikan keadaan yang sesungguhnya dan yang mungkin terjadi pada sistem transportasi yang direncanakan melalui penggunaan perangkat bantu analisis, pragmatis, matematis dan analogi. Proses simulasi tersebut didasarkan pada hubungan dan interaksi antara aktivitas tata guna lahan dan penyediaan prasarana dan sarana transportasi. Secara umum terdapat beberapa jenis permodelan transportasi yang dapat digunakan untuk perencanaan makro dan mikro. Ditinjau dari aspek atau segi demand (kebutuhan), ada 2 (dua) macam *modelling* dan *forecasting* yang dapat dilakukan, yaitu *Sequential Demand Model* dan *Direct Demand Model (Land Use Transport Model & Forecasts)*.

Dalam studi ini, konsultan akan melakukan proses sequential demand model, yang lebih sesuai untuk diterapkan pada perencanaan yang lebih komprehensif. Proses ini mencakup empat tahapan permodelan yaitu:

- *Trip Generation*, yaitu proses menentukan jumlah perjalanan yang terbagi menjadi bangkitan dan tarikan oleh pengembangan dari setiap zona studi.
- *Trip Distribution*, yaitu proses menentukan arah dan distribusi pergerakan antar setiap zona studi.
- *Modal Split*, menentukan pemilihan moda dari setiap jenis moda transportasi yang tersedia.
- *Trip Assignment*, menentukan pembebanan perjalanan dari setiap rute perjalanan berdasarkan rute yang dipilih. Tahap ini akan mengestimasi volume lalu lintas jalan serta estimasi penumpang angkutan umum.

Untuk mempermudah proses pemodelan secara umum, maka konsultan akan menggunakan perangkat lunak yang membantu analisis, yakni PTV VISUM untuk pemodelan makro dalam zona wilayah perkotaan, PTV VISSIM dalam pemodelan mikro yang mencakup analisis persimpangan, persinyalan, dan lalu lintas, serta *Microsoft Excel* dalam penggunaan kalkulasi.

Pada proses pengembangan model transportasi ini, kualitas dan kuantitas data akan membentuk gambaran karakteristik - karakteristik transportasi di wilayah kajian kawasan serta tingkat kepercayaannya.

II.3.2 Identifikasi Model

Tahapan awal dari keseluruhan proses pengembangan model transportasi adalah mengumpulkan data - data yang akan digunakan sebagai masukan. Data-data tersebut mencakup data primer maupun data sekunder. Tahapan selanjutnya adalah memformat data-data tersebut hingga siap digunakan sebagai input data untuk tahapan berikutnya. Tahap ini meliputi kodifikasi jaringan jalan dan sistem transportasi dan persiapan untuk mendapatkan Matriks *Origin-Destination* (Asal & Tujuan). Matriks Asal Tujuan perjalanan ini dapat dibangun dengan menggunakan hasil pencacahan volume lalu lintas. Sejalan dengan proses ini adalah proses kodifikasi jaringan jalan dan pembentukan sistem zona pada wilayah studi. Penetapan zona pada wilayah studi ditempuh dengan mengambil pendekatan berdasarkan batas - batas wilayah tertentu.

Pada analisis ini, konsultan akan menggunakan model dasar berdasarkan studi-studi sebelumnya, namun model ini akan diperbaharui berdasarkan data survei terbaru yang dilakukan pada data sekunder dan pengumpulan data primer.

Tahap berikutnya adalah melaksanakan 4 (empat) proses modelling, yaitu *Trip Generation*, *Trip Distribution*, *Modal Split*, dan *Traffic Assignment*. Seluruh proses ini akan dibantu oleh perangkat lunak yang telah dijelaskan di atas.

II.3.2.1 Trip Generation

Tahapan awal dari empat tahapan proses permodelan (*modelling*) ini adalah *Trip Generation* (Bangkitan dan Tarikan Lalu Lintas). Hasil dari tahapan ini berupa *trip production* dan *trip attraction* untuk masing - masing zona studi. Hasil ini akan menjadi masukan bagi proses *Trip End* dan *Trip Modal Split Model*.

Trip Generation dari setiap zona studi dibentuk dengan mengambil asumsi adanya keterkaitan antara kondisi sosio ekonomi dan tata guna lahan di dalam zona dengan besarnya volume kendaraan yang keluar masuk zona tersebut. Faktor pembangkit perjalanan bisa diambil data sosio ekonomi seperti jumlah rumah tangga, pendapatan tiap rumah tangga, dan jumlah kendaraan yang dimiliki oleh tiap keluarga. Sedangkan faktor yang dianggap sebagai penarik perjalanan dapat diambil kondisi tata guna lahan, jumlah pekerja dan jumlah tempat kegiatan (perdagangan, industri dan lain sebagainya).

Dengan mengambil asumsi adanya keterkaitan antara faktor - faktor tersebut di atas dengan jumlah perjalanan yang keluar masuk zona, maka akan dapat ditentukan hubungan matematis yang akan menggambarkan tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan dari zona tersebut. Hubungan yang diperoleh disini akan sangat membantu untuk kepentingan model dalam memperkirakan besarnya *zone trip production* dan *zone trip attraction* wilayah studi.

II.3.2.2 Trip Distribution

Trip Distribution adalah tahapan untuk mendapatkan matriks asal tujuan (*Origin Destination Matrix*), atau Matriks O-D yang akan digunakan dalam proses pemodelan selanjutnya. Matriks O-D hasil model harus dilakukan kalibrasi dan divalidasikan dengan kondisi nyata, untuk memberikan gambaran nyata dari model.

Tahap awal dari proses ini adalah melakukan kodifikasi terhadap jaringan jalan, proses ini akan dilanjutkan dengan tahap susulan berupa pengembangan jaringan jalan terkomputerisasi. Dasar distribusi yang digunakan adalah dengan proses skim, yaitu berupa penentuan minimum path antar zona. Faktor impedansi yang dapat digunakan sebagai dasar penentuan *minimum path* adalah jarak tempuh perjalanan, waktu tempuh perjalanan, dan kecepatan tempuh perjalanan.

Untuk kota ukuran besar seperti Medan, maka proses distribusi perjalanan dapat dilakukan dengan metode *Gravity Model* atau dengan metoda perkiraan matriks berdasarkan data lalu lintas actual yang didapatkan berdasarkan survei *Traffic Counting* (TC). Pada praktiknya, kualitas dan kuantitas data mengakibatkan kedua moda ini digunakan secara simultan, baik untuk setiap moda (bila mungkin) ataupun total moda.

II.3.2.3 Modal Split

Di dalam melaksanakan tahapan modal split, ada 2 (dua) macam konsep pendekatan, yaitu pemilahan moda dilakukan pada saat penetapan *trips end* untuk perjalanan orang menurut masing - masing moda (misalnya kendaraan pribadi, angkutan umum, sepeda motor dll) atau pemilahan moda dilakukan saat tahap distribusi sebelum tahap *trip assignment*. Pada studi ini, konsultan menentukan metode penetapan pada *trip end*, sehingga besaran pergerakan perjalanan sudah ditentukan dari awal pemodelan. Namun demikian, analisis *modal split* ini akan diperbaharui kembali setelah survei *stated preference* dilakukan, untuk mendapatkan persentase penggunaan moda baru yang akan dimodelkan.

II.3.2.4 Trip Assignment

Tahapan *Trip Assignment* akan menghasilkan volume kendaraan di tiap ruas jalan yang kemudian divalidasi dengan volume lalu lintas hasil survei. Pada proses ini, jumlah perjalanan antar zona yang sudah dibagi menurut penggunaan moda kendaraan pribadi (mobil pribadi, taxi, sepeda motor, dan angkutan barang), dan angkutan umum (bus, minibus, mikrobus) dialokasikan ke jaringan jalan.

Adapun masukan data yang dibutuhkan pada proses assignment ini adalah:

- Jaringan angkutan umum (*Public Transport Network*)
- Jaringan jalan (*Highway Network*)

- Matriks Perjalanan Kendaraan Pribadi
- Matriks Perjalanan Angkutan Umum
- Hubungan Volume dan Kecepatan untuk tiap ruas jalan

Pembebanan perjalanan yang dilakukan dapat ditempuh dengan metode sebagai berikut:

1. Metode *All or Nothing*

Metode *All or Nothing* ini mempunyai dasar asumsi yaitu seluruh perjalanan yang keluar dari suatu zona yang akan melalui serangkaian ruas jalan menurut kriteria *impedance* yang telah ditetapkan tanpa memperhatikan kapasitas ruas jalan yang dilaluinya. Hal ini mengakibatkan adanya kemungkinan suatu ruas jalan terbebani jauh di atas kapasitasnya.

2. Metode *Capacity Restraint*

Metode *Capacity Restraint* merupakan modifikasi dari metode *All or Nothing* di atas. Pada metode ini, seluruh perjalanan yang keluar dari suatu zona dianggap tidak bergerak secara bersamaan (*incremental*), akan tetapi secara bertahap. Dengan demikian, apabila ruas jalan pilihan (*minimum path*) telah menerima beban volume tertentu, maka volume perjalanan berikutnya dari zona tersebut akan melalui *minimum path* peringkat berikutnya yang lain.

II.3.3 Pengujian Model Transportasi

Pengujian model transportasi merupakan proses validasi dan kalibrasi faktor/parameter model sehingga hasil model mendekati kondisi yang ada di lapangan. Apabila hal ini sudah tercapai maka model siap dipergunakan untuk melakukan proses peramalan transportasi masa yang akan datang.

Proses kalibrasi adalah proses simulasi parameter model agar sesuai dengan kondisi tahun dasar. Sedangkan proses validasi adalah simulasi hasil model agar model dapat mewakili hasil survei tahun dasar. Untuk pelaksanaan studi ini, model lalu lintas yang diperlukan telah tersedia berdasarkan studi-studi sebelumnya. Dengan demikian, maka proses yang perlu dilakukan adalah melakukan validasi dan kalibrasi terhadap model yang telah ada tersebut.

II.4 Analisis Kinerja Lalu Lintas

Untuk dapat mengetahui dan memahami permasalahan transportasi dan lalu lintas di lokasi studi, pada tahap lanjutan konsultan akan melakukan analisis kinerja jaringan eksisting di lokasi studi yang terdiri dari analisa kinerja ruas jalan dan kinerja simpang.

Oleh karena itu, dalam analisis kinerja jaringan eksisting dan juga jaringan jalan alternatif digunakan antara lain kinerja pemanfaatan jalan dalam unit kendaraan-km dan kendaraan-jam. Kendaraan-km mencerminkan pemanfaatan jaringan jalan dari tinjauan jarak perjalanan sedangkan kendaraan-jam menunjukkan pemanfaatan jaringan dari tinjauan waktu yang dihabiskan di jaringan jalan. Untuk keperluan analisis ini, konsultan akan menggunakan metoda analisis yang sering digunakan oleh konsultan. Metode-metode tersebut adalah metode IHCM (*Indonesian Highway Capacity Manual*) atau Kapasitas Jalan Indonesia. Untuk analisa simpang digunakan antara lain derajat kejenuhan (*Degree of Saturation*), tingkat pelayanan (*Level of Service*), panjang antrian (*queue*) dan besar hambatan (*delay*).

II.5 Penyusunan Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisa kinerja jaringan jalan eksisting dan perkiraan kondisi transportasi di masa mendatang, maka konsultan akan dapat memperkirakan kecenderungan sistem lalu lintas di lokasi studi pada masa mendatang.

Kebutuhan sistem transportasi akan diselaraskan dengan penanganan kemacetan lalu lintas pada jaringan jalan yang ada dan peningkatan keselamatan serta kenyamanan bagi pemakai jalan. Untuk pemecahan lalu lintas yang diakibatkan karena adanya bangkitan/tarikan perjalanan pada dasarnya dapat dilakukan dengan menerapkan teknik - teknik manajemen lalu lintas dan manajemen jalan adalah merupakan suatu hal yang umum bahwa alternatif pemecahan yang berbeda memerlukan jangka waktu pelaksanaan yang berbeda pula. Secara umum, alternatif pemecahan masalah akan dilihat berdasarkan dua kondisi, yaitu kondisi tanpa melakukan pengembangan apapun (*do nothing*) dan kondisi dengan melakukan pengembangan tertentu (*do something*).

Secara teknis, pemecahan masalah - masalah lalu lintas pada suatu wilayah kota, pada dasarnya dapat digolongkan ke dalam 2 cara, yaitu dengan penerapan teknik manajemen lalu lintas dan manajemen jalan. Manajemen lalu lintas ini pada umumnya merupakan perencanaan jangka mendesak dan jangka pendek untuk memperbaiki kondisi lalu lintas. Secara umum manajemen lalu lintas dapat dibedakan menjadi 3 macam teknik yang dikaitkan dengan sasaran strategi sebagaimana dijabarkan sebagai berikut:

II.5.1 Manajemen Kapasitas (*Management of Capacity*)

Manajemen kapasitas merupakan manajemen lalu lintas yang berkaitan erat dengan tindakan pengelolaan lalu lintas untuk meningkatkan kapasitas jalan. Dengan kata lain, upaya ini mengambil pendekatan dari sisi perbaikan supply. Beberapa alternatif solusi manajemen kapasitas mencakup:

- Penerapan sistem jalan satu arah atau tidal flow
- Pelebaran ruas jalan dan perbaikan alinyemen
- Penataan dan desain simpang
- Penyediaan jalur lambat
- Pengendalian akses
- Koordinasi setting lampu lalu lintas
- Pengaturan rute dan lajur lalu lintas

II.5.2 Manajemen Permintaan (*Management of Demand*)

Manajemen permintaan berkaitan dengan tindakan pengaturan dan pengendalian terhadap permintaan lalu lintas. Tindakan yang diambil pada umumnya bersifat regulasi dan pembatasan permintaan lalu lintas. Teknik - teknik yang termasuk dalam manajemen permintaan diantaranya adalah:

- Pembatasan lalu lintas
- Manajemen kendaraan dan pengendalian parkir
- Penutupan jalan

II.5.3 Manajemen Prioritas (*Management of Priority*)

Manajemen prioritas pada umumnya berkaitan dengan pemberian prioritas bagi lalu lintas tertentu yang dapat meningkatkan efisiensi dan keselamatan lalu lintas. Manajemen Prioritas dapat dijabarkan dengan menerapkan teknik - teknik seperti:

- Penyediaan lajur khusus bis atau prioritas bagi bus di simpang
- Penataan parkir baik di badan jalan maupun di luar badan jalan
- Penataan jalur bagi pejalan kaki
- Pemberian prioritas bagi kendaraan tertentu
- Pemberian fasilitas angkutan tertentu seperti pelayanan shuttle bus

II.6 Evaluasi Alternatif

Tahap terakhir dari studi ini adalah tahap evaluasi terhadap penerapan alternatif pemecahan masalah yang telah disusun pada tahap sebelumnya. Tahap evaluasi yang harus dilalui oleh setiap alternatif pemecahan masalah merupakan alternatif kinerja lalu lintas, baik ruas maupun simpang.

Dari segi teknis, alternatif pengembangan akan dievaluasi berdasarkan perbaikan kinerja yang dihasilkan terhadap jaringan jalan di wilayah studi. Tahap ini bertujuan mengevaluasi alternatif pemecahan masalah yang diusulkan dan ditinjau dari segi teknik, khususnya bagaimana para pemakai jasa transportasi akan merasakan manfaat kerja jaringan jalanan yang diterima. Kriteria untuk mengukur hal ini adalah perkiraan peningkatan kondisi lalu lintas sesuai dengan tiap - tiap alternatif pemecahan masalah.

BAB III ANALISIS KINERJA LALU LINTAS

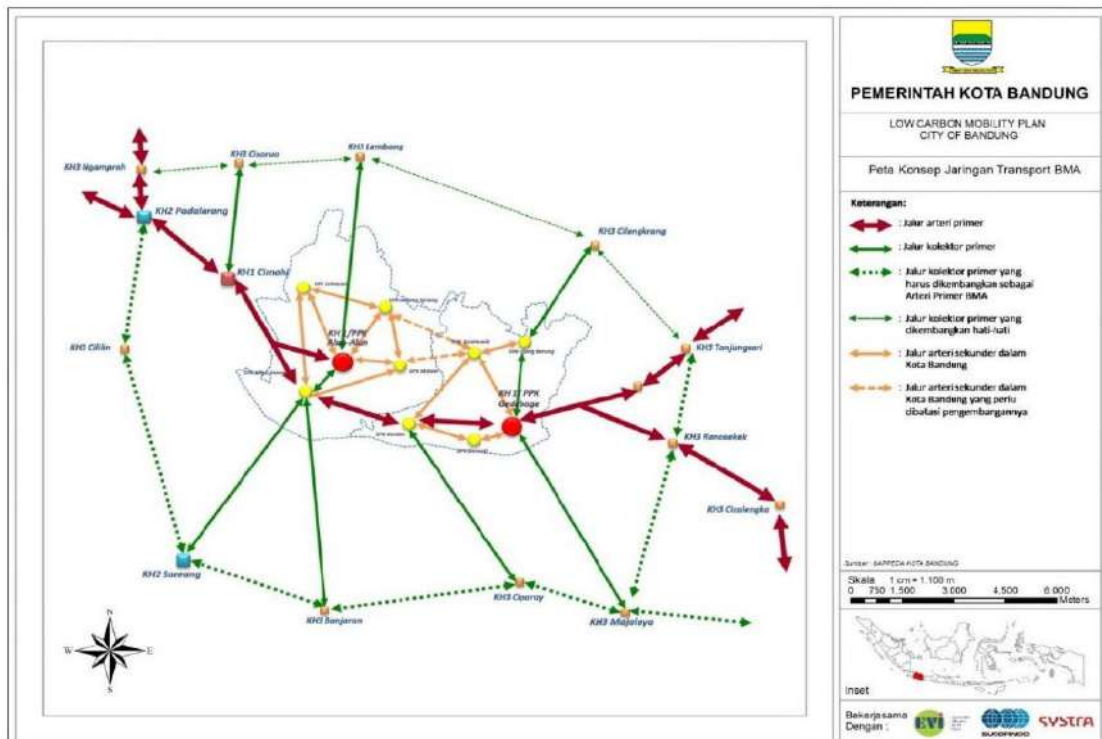
III.1 Analisis Lalu Lintas dan Angkutan Eksisting

Untuk melakukan analisis kinerja jaringan, maka diperlukan data kondisi eksisting berupa identifikasi simpang, ruas, dan lokasi pembangunan stasiun di lapangan. Sejalan dengan tujuan studi untuk menentukan dampak lalu lintas si sepanjang koridor dan *End Station* BRT BBMA selanjutnya akan ditentukan simpang dan ruas yang akan bersinggungan langsung dengan konstruksi BRT BBMA.

III.1.1 Analisis Kondisi Prasarana Jalan

Analisis kondisi prasarana jaringan jalan dilakukan secara menyeluruh, dan juga secara spesifik pada Lokasi rencana *On Corridor* akan dibangun.

Jaringan jalan BBMA terdiri dari sistem hierarki jalan primer dan sekunder. Jaringan primer menghubungkan pusat kegiatan nasional dan wilayah. Jaringan sekunder menghubungkan jaringan primer ke pusat-pusat sekunder dan kota.



Gambar III-1 Jaringan Jalan BBMA

Sumber: Pemkot Bandung

Rasio panjang jalan terhadap jumlah penduduk Kota Bandung adalah 0,452 km/1.000 orang (2023), yang berada di bawah standar pelayanan minimal indeks mobilitas yang ditetapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum. Menurut Keputusan Menteri No. 534/2011, rasio panjang jalan terhadap jumlah penduduk minimal adalah 0,6 km/1.000 orang. Untuk memenuhi standar minimal tersebut, Kota Bandung membutuhkan total panjang jalan sepanjang 1.488,8 km atau memerlukan tambahan panjang jalan sepanjang 370,66 km.

BBMA terhubung dengan jaringan jalan tol Trans Jawa, yang menghubungkan kota-kota pesisir utara Jawa, melalui Cikampek ke barat. Jalan tol Padalarang-Cileunyi (Padaleunyi) membatasi batas selatan Kota Bandung dan berfungsi sebagai jalan utama penghubung ke kota-kota tetangganya. Jalan tol yang menghubungkan Cileunyi ke TransJawa ke arah timur menuju Dawuan telah beroperasi ditahun 2023. Tol Cisumdawu terdiri dari enam seksi, selain mempermudah akses ke daerah-daerah industri dan pertanian, tol ini juga diharapkan dapat meningkatkan perekonomian Jawa Barat dengan mendorong pengembangan wilayah di sekitar koridor tol tersebut.

Selain itu, kajian Rencana Induk Pembangunan Metropolitan Bandung Raya (Rencana Induk Pembangunan Metropolitan Bandung Raya, 2016) mengidentifikasi 14 titik kemacetan kritis pada jaringan jalan metropolitan yang menghubungkan Kota Bandung (inti) dan kotamadya pinggiran. Di dalam Kota Bandung sendiri, 32 titik kemacetan disebabkan oleh gangguan dari kegiatan ekonomi informal. Hal ini menunjukkan bahwa ada permintaan yang tidak terpenuhi untuk ruang komersial publik di BBMA.

Proyek Mobilitas Perkotaan Bandung mengklasifikasikan fungsi jalan menurut peraturan no. 38/2004 pasal 8 (2-5) sebagai berikut:

- Jalan Arteri merupakan jalan umum yang berfungsi sebagai jalan utama bagi arus transportasi utama dengan jarak tempuh yang panjang. jarak, karakteristik kecepatan tinggi dan memiliki akses terbatas;

- Jalan Kolektor adalah jalan umum yang berfungsi sebagai jalan kolektor untuk angkutan lokal dengan jarak tempuh sedang, kecepatan sedang, dan akses terbatas;
- Jalan Lokal adalah jalan umum untuk angkutan lokal dengan jarak pendek, kecepatan rendah, dan akses.
- Jalan Lingkungan adalah jalan umum yang melayani angkutan ramah lingkungan dengan jarak tempuh pendek dan kecepatan rendah.

Standar desain klasifikasi fungsi jalan Kota Bandung dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

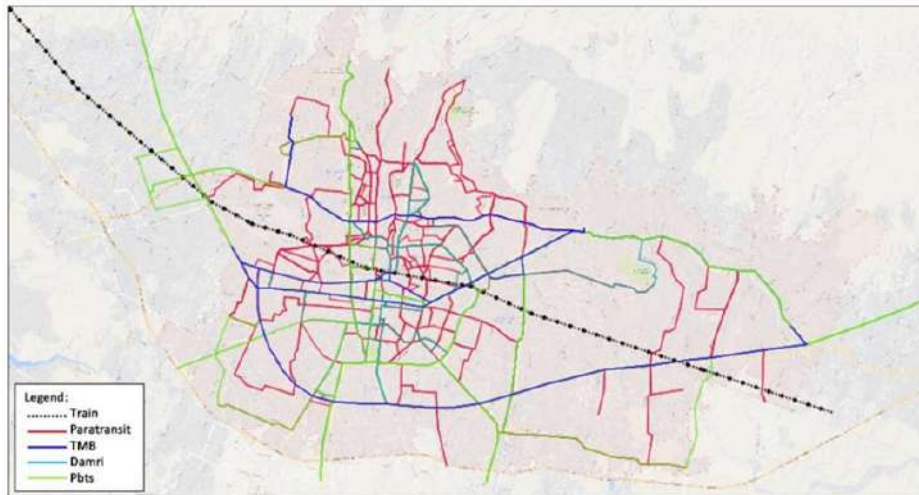
Tabel III-1 Kinerja Ruas Jalan
Sumber: Pemkot Bandung

Fungsi Jalan	Kecepatan Desain (km/jam)	Lebar Minimum (m)
Jalan Arteri Primer	60	11
Kolektor Utama	40	9
Lokal Primer	20	7.5
Lingkungan Primer	15	6.5
Arteri Sekunder	30	11
Kolektor Sekunder	20	9
Lokal Sekunder	10	7.5
Lingkungan Sekunder (3 roda plus kendaraan) 10		6.5
Lingkungan Sekunder (kendaraan roda 2) 10		3.5

III.1.2 Analisis Kondisi Angkutan Jalan

Layanan transportasi umum di Kota Bandung sebagian besar disediakan oleh bus (Angkot, Trans Metro Bandung, Trans Metro Pasundan dan DAMRI). Terdapat layanan kereta api penumpang lokal yang menghubungkan Kota Bandung dengan

dua daerah pinggiran kota utama, Padalarang dan Cicalengka. Jaringan angkutan umum di Kota Bandung dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar III-2 Jaringan Angkutan Umum di Kota Bandung

Sumber: BBMA UMS 2020

Hanya sekitar 20% penduduk Kota Bandung yang menggunakan transportasi umum. Angkot, ojek, becak, dan bahkan delman menyediakan layanan penting untuk mengangkut orang di kota. Angkot, moda transportasi umum utama, pada tahun 2009 menyumbang sekitar 31% dari semua perjalanan bermotor. Sistem angkot memiliki armada 15.000 minibus (dengan 12 hingga 14 kursi) dan mencakup 84 rute tetap di BBMA, sementara hanya 97 bus (dengan 45 hingga 50 kursi) yang mencakup tujuh rute di Kota Bandung, dan diperkirakan ada 35.000 unit paratransit lainnya yang mengoperasikan rute tidak tetap yang tak terhitung jumlahnya di seluruh kota. Meskipun belum memiliki izin resmi, ojek juga semakin populer (20.000 operator pada tahun 2009) karena ojek dapat melewati lalu lintas yang padat dan karena jangkauan tujuan yang luas. Karena lalu lintas yang padat, tingkat kenyamanan yang rendah, dan kecepatan rata-rata, angkot tidak dapat diandalkan. Banyaknya jumlah angkot dan ojek di jalan-jalan Kota Bandung menghambat arus lalu lintas dan menyebabkan kemacetan.

Biaya penggunaan transportasi umum dilaporkan 18% lebih tinggi daripada biaya penggunaan sepeda motor, dan membutuhkan waktu 2,2 kali lebih lama.

Istilah “angkot” berasal dari kata angkutan dan kota – angkutan kota (komersial). Di Kota Bandung, seperti banyak kota sekunder di Indonesia, angkot adalah mikrolet yang dioperasikan oleh pemiliknya dan dapat mengangkut hingga 12 penumpang. Selain izin rute yang harus diperoleh operator dari masing-masing Dinas Perhubungan baik itu kota, kabupaten maupun Provinsi, angkot sebagian besar dijalankan sebagai bisnis informal.

Pengemudi menyewa kendaraan mereka dari pemilik yang memiliki ijin trayek. Pengemudi bertanggung jawab atas bahan bakar dan sewa kendaraan yang dibayarkan setiap hari dari pendapatan yang mereka kumpulkan. Karena resiko pendapatan ditanggung oleh pengemudi, tidak ada insentif bagi mereka untuk mengikuti jadwal atau jarak tempuh. Pemilik kendaraan/pemegang ijin trayek diorganisasikan di bawah dua organisasi, Kobanter Baru (Koperasi Jasa Angkutan Umum Bandung Tertib Baru) dan ORGANDA (Organisasi Angkutan Darat) yang melobi agar pasar tetap menjadi milik mereka sebagai pemegang lisensi yang ada. Sebagai bisnis informal, tidak ada cara untuk memastikan tingkat penumpang dan pendapatan operasional dari data sekunder atau wawancara.

Sistem bagi hasil yang merugikan ini menyebabkan rendahnya kualitas layanan karena pengemudi dan pemilik kendaraan lebih memilih untuk meminimalkan biaya. Layanan ini semakin tidak menarik dan hal ini berdampak mengakibatkan penurunan tajam dalam jumlah penumpang dan pendapatan, yang memaksa operator untuk lebih menekan biaya. Hal ini berdampak pada semakin banyaknya orang membeli dan menggunakan sepeda motor untuk perjalanan harian mereka.

Angkot sejauh ini merupakan moda transportasi umum yang paling diminati oleh masyarakat yang tinggal di Kota Bandung. Jaringan rutenya mencakup sebagian besar kota. Akan tetapi, armada angkot akhir-akhir ini menurun karena persaingan dari sepeda motor dan ojek online. Asosiasi Kobanter mengelola 40 rute yang dilayani oleh 5.521 kendaraan.

Tabel III-2 Rute Angkot Kobanter

Sumber: BBMA UMS 2020

Deskripsi	Rute	Panjang (km)	Waktu tempuh*	Jarak Tempuh (km)	Melayani (menit) menjangkau	Armada
K01A	Abdul Muis / Kebon Kelapa - Cicaheum via Binong	16.3	150	5	05.00 - 21.00	355
K01B	Abdul Muis / Kebon Kelapa - Cicaheum via Aceh	11.5	70	5	05.00 - 20.00	100
K02	Abdul Muis / Kebon Kalapa - Dago	9.3	60	8	05.00 - 20.00	271
K03	Abdul Muis / Kebon Kelapa - Ledeng	13.8	80	10	05.00 - 19.00	245
K04	Abdul Muis / Kebon Kalapa - Elang	9.8	60	5	05.00 - 21.00	101
K05	Cicaheum - Ledeng	14.5	100	5	05.00 - 20.00	214
K06	Cicaheum - Ciroyom	17.0	120	10	05.00 - 20.00	194
K07	Cicaheum - Ciwastra - Derwati	17.0	120	10	04.30 - 21.00	200
K08	Cicaheum - Cibaduyut	13.0	60	5	05.00 - 20.00	150
K09	St. Hall – Dago	10.0	60	10	05.00 - 20.00	52

Deskripsi	Rute	Panjang (km)	Waktu tempuh*	Jarak Tempuh (km)	Melayani (menit) menjangkau	Armada
K10	Sadang Serang – St. Hall	11.0	90	5	05.00 - 19.00	150
K11A	St. Hall – Ciumbuleuit Via Eyckman	11.9	80	10	05.00 - 19.00	53
K11B	St. Hall - Ciumbuleuit Via Cihampelas	10.5	75	10	05.00 - 19.00	30
K12	St. Hall – Gedebage	21.0	120	5	05.00 - 20.00	200
K13	St. Hall - Sarijadi	10.2	65	8	05.00 - 19.00	80
K14	St. Hall - Gunung Batu	8.5	50	10	05.00 - 19.00	53
K15	Margahayu Raya - Ledeng	21.9	120	10	05.00 - 21.00	125
K16	Dago - Riung Bandung Permai	20.6	130	5	04.30 - 20.00	201
K17	Dago - Pasar Induk Caringin	19.9	160	5	05.00 - 20.00	140
K18	Panghegar Permai - Dipatiukur	19.4	120	5	05.00 - 19.00	155
K19A	Ciroyom - Sarijadi Via Sukajadi	12.2	60	10	05.00 - 20.00	88
K20	Ciroyom - Bumi Asri	8.4	75	5	05.00 - 20.00	115
K22	Kalapa - Sederhana / Sukajadi	16.2	180	5	05.00 - 19.00	143

Deskripsi	Rute	Panjang (km)	Waktu tempuh*	Jarak Tempuh (km)	Melayani (menit) menjangkau	Armada
K22B	Kalapa - Buah Batu	8.0	45	5	05.00 - 19.00	133
K23	Ciroyom - Cikudapateuh	12.9	120	10	05.00 - 20.00	140
K23B	Sederhana - Cijerah	8.9	60	10	05.00 - 20.00	63
K24	Sederhana - Cimindi	8.8	50	15	05.00 - 18.00	55
K25	Ciwastra - Ujung Berung	13.4	45	10	05.00 - 20.00	32
K26	Cisitu - Tegalega	14.0	60	10	05.00 - 20.00	82
K27	Cijerah - Ciwastra - Derwati	22.3	120	8	05.00 - 19.00	200
K28	Elang - Gede Bage - Ujungberung	22.5	150	5	05.00 - 20.00	115
K29	Abdul Muis / Kebon Kelapa - Mengger	10.6	35	15	05.00 - 20.00	25
K30	Elang - Cicadas	18.1	120	5	05.00 - 20.00	300
K31	Antapani - Ciroyom	13.7	120	6	05.00 - 19.00	160
K32	Cicadas - Cibiru	13.7	90	5	04.30 - 19.00	200
K33	Gede Bage - Simpang Dago		90	5	05.00 - 17.00	
K34	Sedang Serang - Caringin	18.1	150	5	05.00 - 19.00	200
K35	Cibaduyut - Kalapa	5.2	60	10	05.00 - 18.00	100

Deskripsi	Rute	Panjang (km)	Waktu tempuh*	Jarak Tempuh (km)	Melayani (menit) menjangkau	Armada
K35B	Kalapa - Karang Setra	10.3	60	7	05.00 - 19.00	101

Tabel III-3 Rute Angkot Organda
Sumber: BBMA UMS 2020

No	Rute	No	Rute	No	Rute
A004	Cileunyi - Sumedang	A904	Banjaran - Gamblok	A931	Geger Kalong - Sarijadi
A004B	Buah Batu - Ciparay via Sapan	A905	Banjaran - Tegalega	A932	Geger Kalong - Sukamulya
A005	Cicalengka - Tanjungsari	A906	Buahbatu - Dayeuhkolot	A933	Kebon Kalapa - Dayeuhkolot
A008	Antapani - Leuwi Panjang	A907	Pasar Induk Caringin - Soreang	A934	Ledeng - Cimahi
A009	Ciwastra - Gasibu	A908	Cicalengka - Cileunyi	A935	Ledeng - Parongpong
A010	Cicaheum - Cileunyi	A909	Cicalengka - Curug Cinulang	A936	Leuwi Panjang - Ciwidey
A011	Stasiun Hall - Ciumbeuleuit via Eyckman	A910	Cicalengka - Nagreg - Limbangan	A937	Leuwi Panjang - Cimahi - Padalarang
A012	Majalaya - Paseh	A911	Cijapati - Cicalengka	A938	Mahmud - Tegalega
A013	Stasiun Hall - Sarijadi	A912	Cililin - Cijenuk	A939	Majalaya - Cicalengka
A014	Stasiun Hall - Gunung Batu	A913	Cimahi - Cangkorah	A940	Majalaya - Kalapa
A021	Sederhana - Cijerah	A914	Cimahi - Contong - Cibeber	A941	Majalaya - Lembur Awi

No	Rute	No	Rute	No	Rute
A023	Baleendah - Cibaduyut	A915	Cimahi - Cimareme - Batujajar - Cililin	A942	Padalarang - Cikalong
A024	Sederhana - Cimindi	A916	Cimahi - Marga Asih via Kebon Kopi	A943	Padalarang - Cimahi
A025	Ciwastra - - Ujungberung	A917	Cimahi - Parongpong	A944	Padalarang - Gunung Bentang
A035	Cipatik - Tegallega	A918	Cimahi - Stasiun Hall	A945	Padalarang = Parongpong
A036	Halte Andir - Cibogo Atas	A919	Cimindi - Pasar Antri	A946	Pesantren - Sarijadi
A042	Padalarang - Rajamandala	A920	Cimindi - Cimahi	A947	Pasar Atas - Cidahu
A043	GedeBage - Majalaya via Sayang Jatinangor	A921	Cimindi - Cipatat	A948	Pasar Atas - Cilame
A044	Pasar Antri - Baros - Ciseupan	A922	Cimindi - Cipatik	A949	Pasar Atas - Cipanas
A058	Majalaya - Ciparay	A923	Ciparay - Arjasari	A950	Pasar Atas - Cisarua
A114	Cileunyi - Majlaya	A924	Ciparay - Cibereum	A951	Pasar Atas - Permata
A0019A	Ciroyom - Sarijadi via Sukajadi	A925	Ciparay - Tegalega	A952	Sarijadi - Ciwaruga - Parongpong
A011B	Stasiun Hall - Ciubeuleuit via Cihampelas	A926	Ciroyom - Lembang	A953	Soreang - Banjaran
A019B	Ciroyom - Sarijadi via sederhana	A927	Cisarua - Lembang	A954	Soreang - Cililin
A901	Baleendah - Cilisung	A928	Elang - Melong Asih	A955	Soreang - Cimahi
A902	Banjaran - Cibaduyut	A929	Gede Bage - Majalaya via Sapan	A956	Soreang - Leuwi Panjang

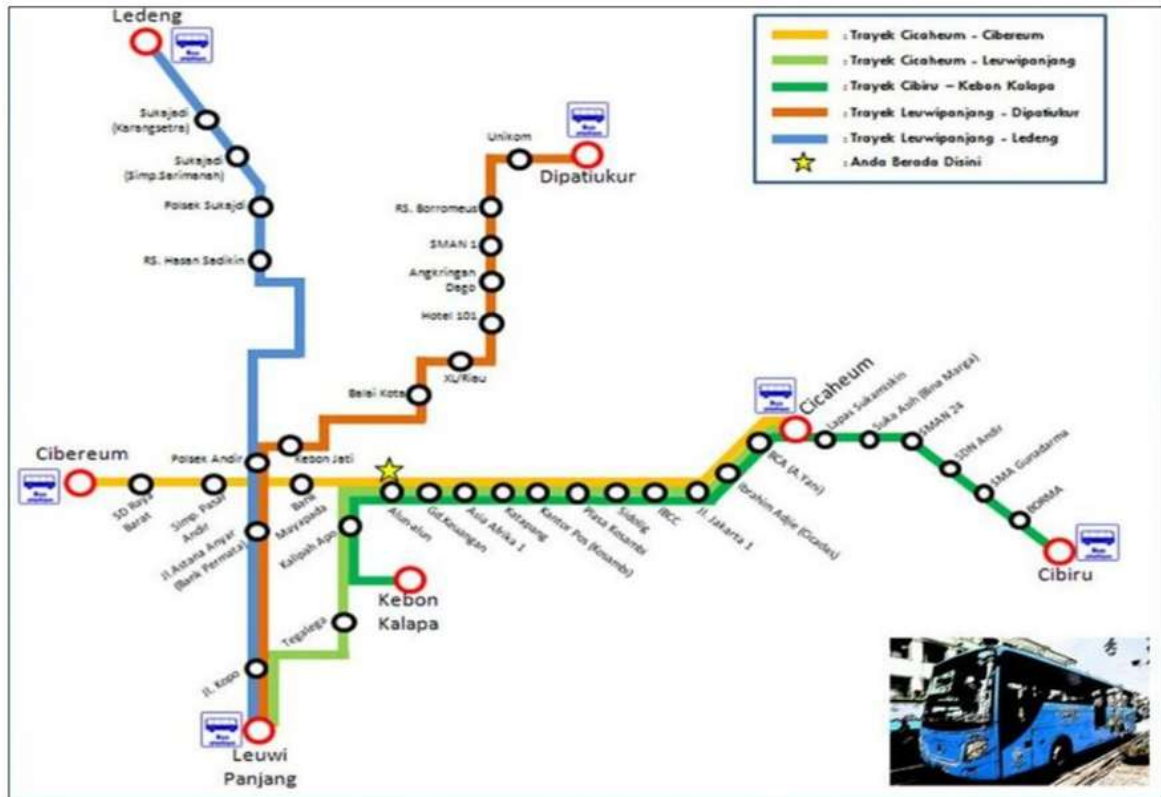
No	Rute	No	Rute	No	Rute
A903	Banjaran - Cikalong	A930	Geger Kalong - Polban		

Angkutan Umum: Layanan Bus.

Layanan bus di Kota Bandung disediakan oleh DAMRI (Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia) yang merupakan badan usaha milik negara dan merupakan operator bus tertua di Kota Bandung. DAMRI saat ini memiliki 135 kendaraan yang melayani 12 rute seperti yang ditunjukkan pada Tabel dan Gambar dibawah ini.

Tabel III-4 Rute Bis Damri
Sumber: BBMA UMS 2020

No	Rute	No	Rute
DMR01	Cicaheum - Cibereum	DMR09	Cicaheum - Leuwi Panjang
DMR02	Ledeng - Leuwi Panjang	DMR10	Alun-Alun - Kota Baru Parahyangan Alun-Alun
DMR06A	Elang - Jatinangor via toll road Moh. Toha	DMR10	Alun-Alun - Parahyangan
DMR06B	Elang - Jatinangor via Jalan Soekarno Hatta	DMR11	Cibiru - Kebon Kalapa
DMR07	Dipatiukur - Jatinangor via toll road Moh. Toha	DMR12	Leuwi Panjang - Dago
DMR08	Kebon Kalapa - Tanjung Sari	DMR15	Alunn - Ciburuy



Gambar IIII-3 Jaringan Route Bis Damri

Sumber: BBMA UMS 2020

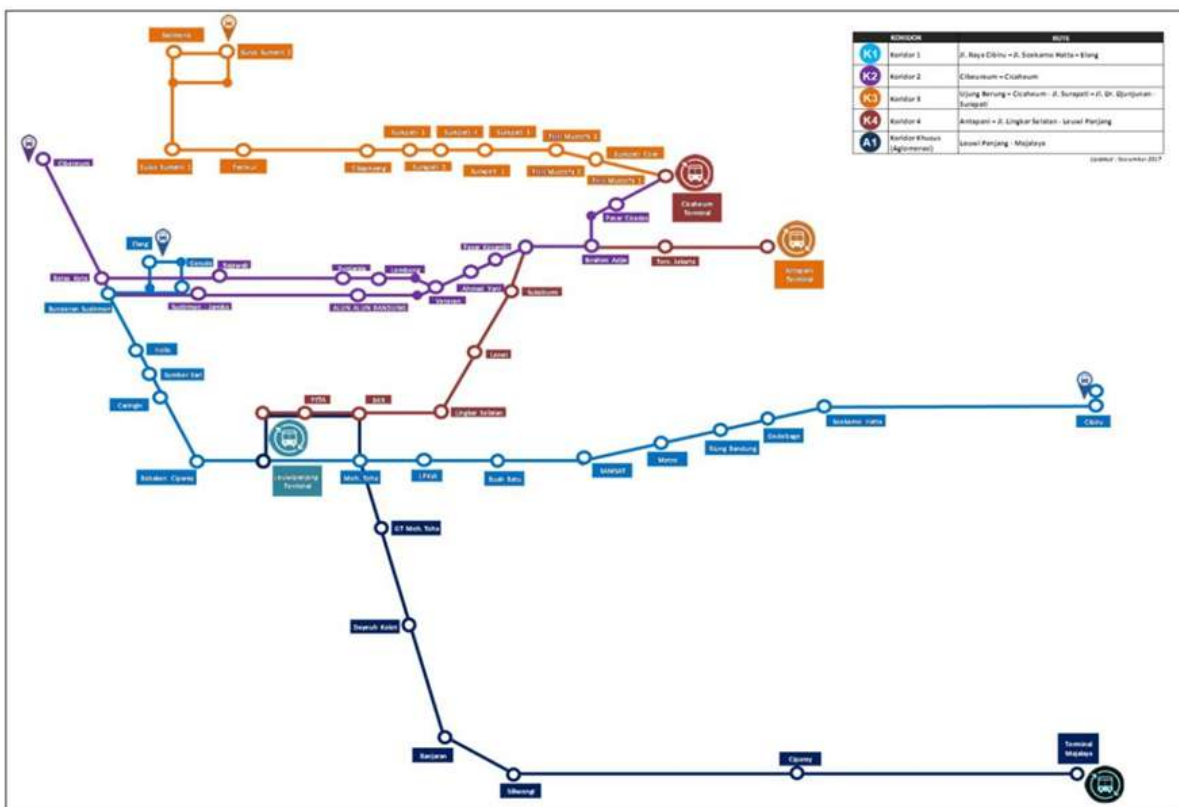
Trans Metro Bandung

Trans Metro Bandung adalah sistem yang disebut “Bus Rapid Transit” di Kota Bandung saat ini. Sistem ini merupakan proyek bersama antara pemerintah Kota Bandung dengan Perum II DAMRI Bandung. Sistem TMB tidak mematuhi fitur standar sistem BRT karena tidak beroperasi di jalur khusus. Sistem ini diresmikan pada tanggal 27 Desember 2021 dan dirancang untuk mengurangi jumlah angkot di Kota Bandung dengan menyediakan layanan bus yang lebih nyaman dengan harga murah dan waktu tempuh yang terjamin ke tempat tujuan. Sistem ini dilengkapi dengan kendaraan baru ber-AC, halte bus yang ditentukan, dan sistem tiket otomatis. TMB telah beroperasi di tujuh koridor yang ditunjukkan pada Tabel dan gambar dibawah ini.

Tabel III-5 Rute Trans Metro Bandung
 Sumber: BBMA UMS 2020

No	Rute	Panjang Rute (km)	Waktu Tempuh*	Headway (Menit)	Waktu Pelayanan	Jumlah Kendaraan
TMB 1	Elang - Cibiru	21	80	15	05:30 - 18:00	9 bis besar
TMB 2	Cicaheum - Cibereum	12	48	15	05:30 - 18:00	9 bis besar
TMB 3	Cicaheum - Sarijadi	11	40	15	05:30 - 18:00	8 bis besar
TMB 4	Antapani - Leuwi Panjang	10	48	15	05:30 - 18:00	8 bis sedang
TMB 5	Antapani - St. Hall	21,5	80	15	05:30 - 18:00	10 bis besar
TMBF1	Gunung Batu – St. Hall	21,5	80	15	05:30 - 18:00	8 bis sedang
TMBF2	Summarecon - Cibereum	21,5	80	15	05:30 - 18:00	8 bis besar

* Waktu tempuh untuk satu arah di jam sibuk



Gambar III-4 Jaringan Rute Trans Metro Bandung
 Sumber: BBMA UMS 2020

Trans Metro Pasundan

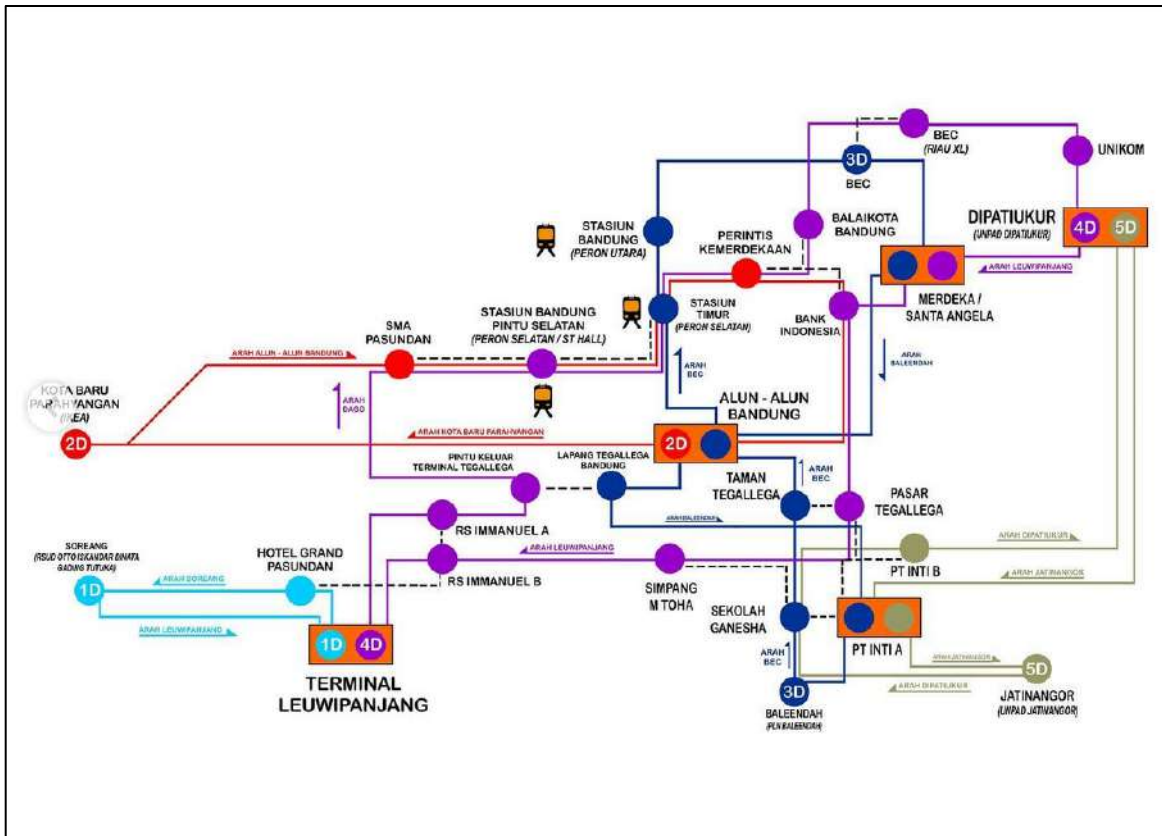
Trans Metro Pasundan adalah sistem bus raya terpadu yang melayani Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung, Jawa Barat. Pada awalnya layanan ini merupakan program dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dan Bandung menjadi layanan yang kedelapan setelah Makassar dan Banyumas dalam program pembelian layanan (Buy The Service/BTS) Teman Bus. Saat ini, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat melalui UPTD PPP LLAJ Wilayah II telah mengambil alih layanan untuk Trans Metro Pasundan Koridor 2 & 3 sejak awal tahun 2024, dan untuk koridor lainnya akan menyusul kemudian. Pengoperasian Trans Metro Pasundan dimulai pada 27 Desember 2021, ditandai dengan peresmian di halaman Monumen Perjuangan Rakyat Jawa Barat. Operator yang menjalankan operasional layanan Trans Metro Pasundan adalah Perum DAMRI dan PT Big Bird Pusaka, anak usaha Bluebird. TMP telah beroperasi di lima koridor yang ditunjukkan pada Tabel dan gambar dibawah ini.

Tabel III-6 Rute Trans Metro Pasundan

Sumber: Hasil Analisa Konsultan

No	Rute	Panjang Rute (km)	Waktu Tempuh *	Headway (Menit)	Waktu Pelayanan
K1BD	Leuwi Panjang - Gading Tutuka (via Tol Soroja)	17,8	15	10	04:30 - 20:30
K2BD	Kota Baru Parahyangan - Alun-Alun Bandung	23,3	50	11	05:00 - 21:00
K3BD	Baleendah - BEC	19,1	49	11	04:30 - 21:30
K4BD	Leuwi Panjang - Dago	10,4	40	20	04:30 - 20:20
K5BD	Dipatiukur - Jatinangor (via Tol Moh. Toha)	35,2	40	7	04:30 - 19:26

* Waktu tempuh untuk satu arah di jam sibuk



Gambar III-5 Jaringan Rute Trans Metro Pasundan
 Sumber: Teman Bus

Pengaruh Angkutan Umum Terhadap Implementasi BRT

Dengan adanya rencana Pembangunan koridor BRT, maka tentunya implementasi BRT akan berdampak terhadap angkutan eksisting yang ada, beberapa tinjauan awal dilakukan untuk memitigasi hal ini, diantaranya:

1. Pengaruh Implementasi BRT terhadap Layanan Eksisting
2. Identifikasi Layanan Transportasi Umum Terdampak BRT
3. Rekomendasi Penanganan Rute Terdampak BRT

Pengaruh Implementasi BRT terhadap layanan eksisting:

- Implementasi BRT akan merubah pola pelayanan transportasi umum di Cekungan Bandung, sehingga dibutuhkan analisis terkait dampak terhadap layanan eksisting.
- Aspek kunci dari analisis ini adalah menentukan besaran tumpang tindih (*overlap*) antara layanan transportasi umum eksisting dengan rencana rute

layanan BRT untuk selanjutnya menjadi dasar pertimbangan dalam menentukan rekomendasi penanganan.

- Rekomendasi penanganan untuk trayek terdampak tidak hanya dapat mendukung operasional BRT namun juga meningkatkan layanan transportasi umum di Cekungan Bandung secara keseluruhan.

Berdasarkan hasil analisis terdapat 78 rute angkutan umum yang bersinggungan dengan rencana rute BRT BBMA, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Trans Metro Pasundan – 5 trayek
2. Trans Metro Bandung – 7 trayek
3. Layanan Bus DAMRI – 5 trayek
4. Buratas – 1 trayek
5. Angkot Kota Bandung – 40 trayek
6. AKDP Cekungan Bandung – 20 trayek

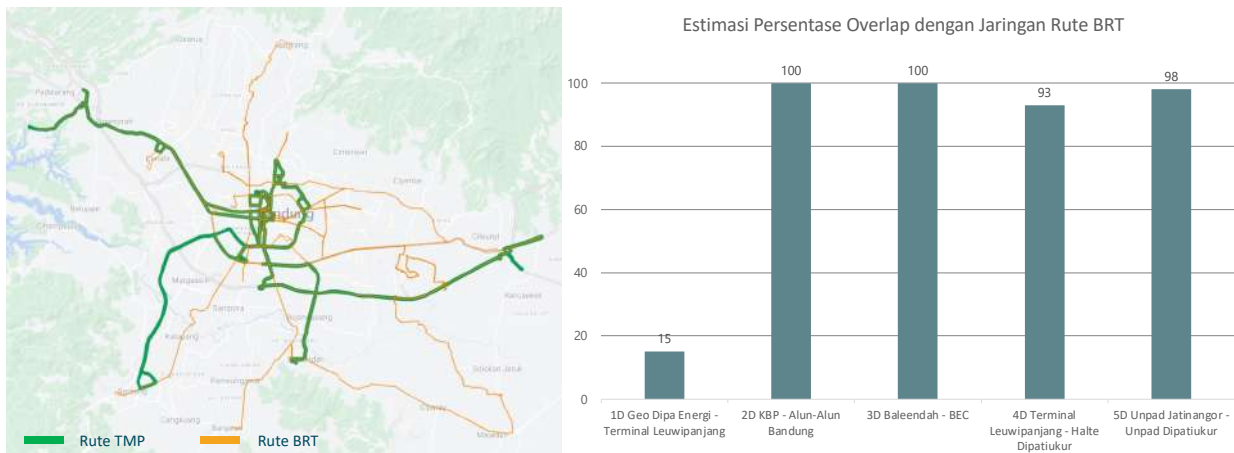
Identifikasi Layanan Transportasi Umum Terdampak BRT

Trans Metro Pasundan

Pada jaringan trayek Trans Metro Pasundan terdapat 4 trayek yang diadopsi menjadi rute BRT, diantaranya:

- BRT07 Padalarang – Alun-Alun
- BRT15 Banjaran – Baleendah – BEC
- BRT03B Leuwipanjang – Dago via Dipatiukur
- BRT20 Jatinangor – Dipatiukur via Tol

Hanya trayek 1D Geo Dipa Energi – Terminal Leuwipanjang yang memiliki persentase *overlap* yang rendah namun memiliki daerah asal dan tujuan yang sama dengan rute BRT12 Soreang – Leuwipanjang.



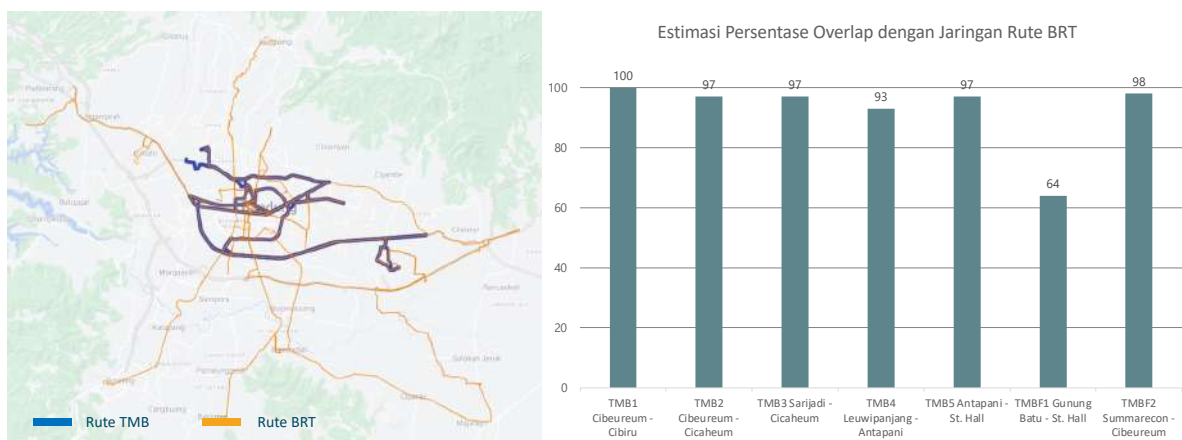
Gambar III-6 *Overlap* Rute BRT BBMA dengan Trans Metro Pasundan
Sumber: PMC 2024

Trans Metro Bandung

4 trayek Trans Metro Bandung memiliki *overlap* yang signifikan dengan rute BRT:

- BRT08 Cimahi – Cicaheum
- BRT10 Cibeureum – Leuwipanjang – Tegalluar
- BRT13 Jatinangor – Leuwipanjang
- BRT18 Sarijadi – Cicaheum

2 trayek Trans Metro Bandung tidak memiliki kemiripan dengan salah satu rute BRT, namun tetap memiliki *overlap* yang signifikan dengan keseluruhan jaringan rute BRT.

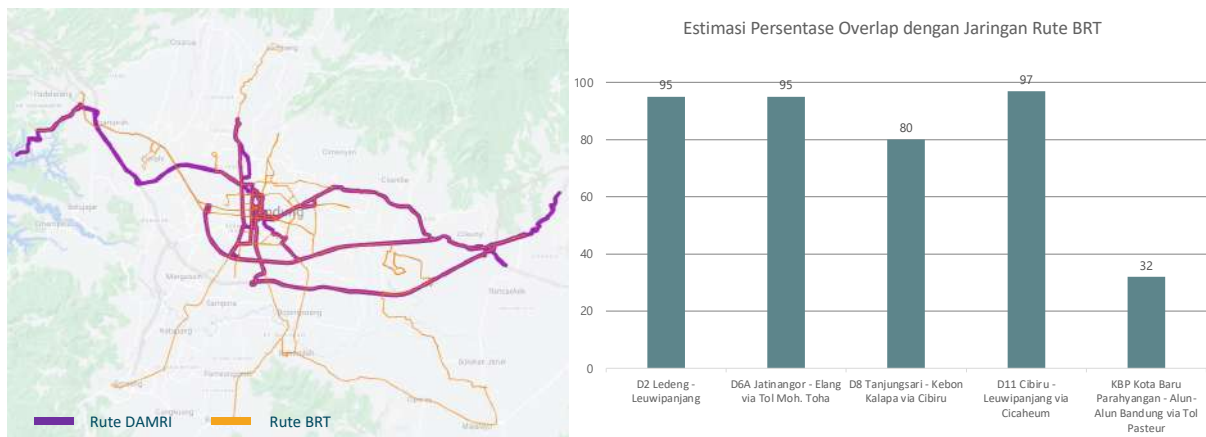


Gambar III-7 *Overlap* Rute BRT BBMA dengan Trans Metro Bandung
Sumber: PMC 2024

Damri

Seluruh trayek layanan bus DAMRI memiliki daerah asal dan tujuan yang hampir sama dengan rute BRT. Beberapa segmen penting yang tidak bersinggungan dengan jaringan rute BRT diantaranya:

- Jatinangor – Tanjungsari
- Tol Pasteur – Padalarang
- IKEA KBP – Subanglarang

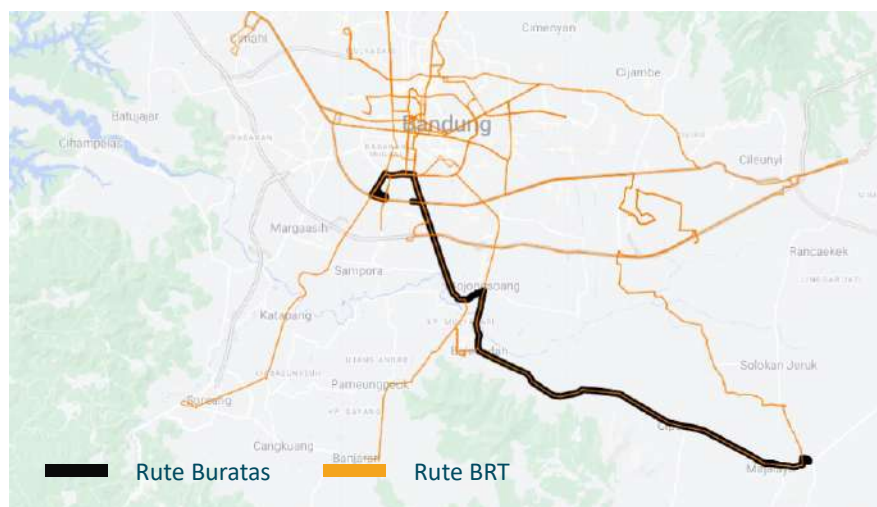


Gambar III-8 *Overlap* Rute BRT BBMA dengan Damri

Sumber: PMC 2024

Buratas

1 trayek Buratas yaitu Majalaya – Leuwipanjang memiliki persentase *overlap* sebesar 96% dengan keseluruhan jaringan rute BRT. Trayek diadopsi menjadi rute BRT14 Majalaya – Baleendah – Leuwipanjang.

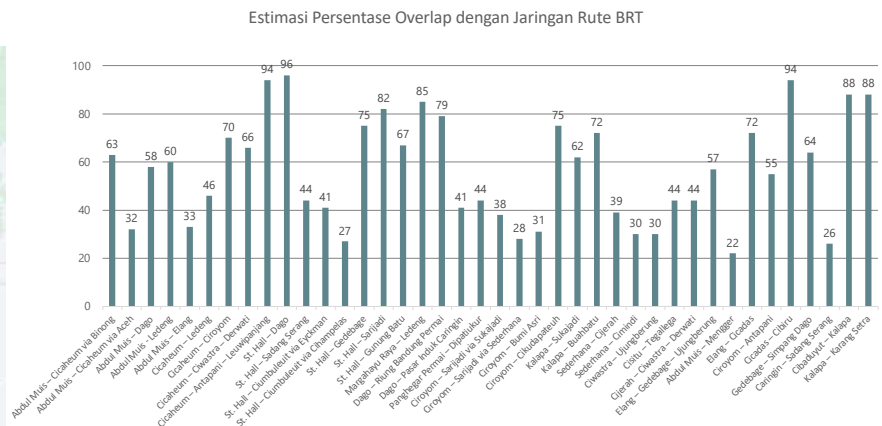
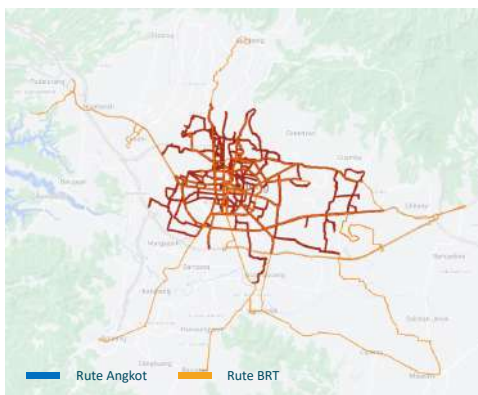


Gambar III-9 *Overlap* Rute BRT BBMA dengan Buratas

Sumber: PMC 2024

Angkutan Kota Bandung

Trayek angkot biasanya melayani ruas-ruas jalan sekunder yang tidak dilalui bus, sehingga karakteristiknya berbeda dengan jaringan rute BRT dan bus, 7 trayek angkot memiliki *overlap* lebih dari 80% dengan jaringan rute BRT, sedangkan 33 rute memiliki persentase *overlap* antara 25-80%. Sehingga sekitar 83% dari jumlah total trayek angkot masih memiliki peran yang besar untuk melayani *demand* perjalanan di Kota Bandung.

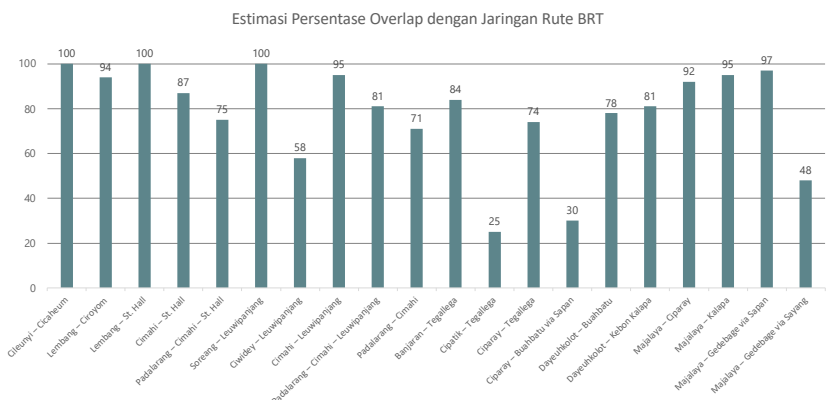
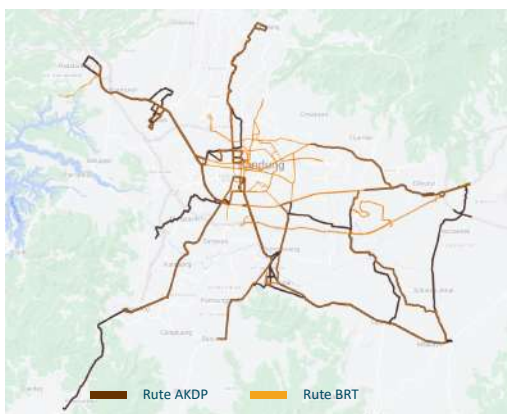


Gambar III-10 Overlap Rute BRT BBMA dengan Angkutan Kota Bandung

Sumber: PMC 2024

AKDP Cekungan Bandung

Dari 20 trayek AKDP yang bersinggungan dengan jaringan rute BRT, terdapat 12 trayek AKDP yang memiliki *overlap* lebih dari 80% dengan jaringan rute BRT, yang mana 3 diantaranya memiliki overlap 100%. Dari 53 trayek AKDP yang tidak termasuk dalam lingkup analisis, 26 trayek memiliki potensi untuk menjadi angkutan feeder BRT dan 27 trayek tidak memiliki korelasi dengan rute BRT.



Gambar III-11 Overlap Rute BRT BBMA dengan AKDP Cekungan Bandung

Sumber: PMC 2024

Rekomendasi Penanganan Rute Terdampak

Berdasarkan hasil analisis awal tersebut, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Tabel III-7 Rekomendasi Penanganan Rute Terdampak

Sumber: Hasil Analisa Konsultan

Persentase Overlap	Rekomendasi Penanganan
Lebih dari 80%	Integrasi dengan layanan BRT
20% - 80%	Modifikasi rute sebagai feeder
Kurang dari 20%	Tidak ada perubahan

Integrasi dengan layanan BRT:

- Rute dapat diintegrasikan dengan rute layanan BRT karena adanya tingkat overlap yang signifikan;
- Armada dan tenaga kerja terdampak dapat diserap ke sistem dan manajemen BRT atau dialokasikan ke trayek feeder sesuai kebutuhan;
- Terdapat 44 trayek diantaranya sebagai berikut:
 - o 5 trayek Trans Metro Pasundan
 - o 6 trayek Trans Metro Bandung
 - o 4 trayek DAMRI
 - o 1 trayek Buratas
 - o 12 trayek Angkot Kota Bandung
 - o 16 trayek AKDP

Modifikasi rute sebagai feeder:

Segmen lintasan trayek yang tidak bersinggungan dengan jaringan rute BRT dapat dipertahankan atau dimodifikasi dengan memperhatikan keseluruhan rute terdampak, sehingga menghasilkan sistem feeder yang efisien dengan cakupan layanan yang luas. Terdapat 31 rute eksisting diantaranya sebagai berikut:

- 1 trayek Trans Metro Bandung

- 1 trayek DAMRI
- 25 trayek Angkot Kota Bandung
- 4 trayek AKDP

Tidak ada Perubahan:

Trayek dapat beroperasi dengan lintasan saat ini untuk melayani existing demand dan mendukung operasional BRT. Terdapat 3 trayek angkutan kota Bandung yang tidak perlu mengalami perubahan.

III.1.3 Analisis Kondisi Ruas Jalan Pada Rencana Jalur Khusus BRT

Terdapat 29 ruas jalan yang rencananya akan dibangun jalur khusus BRT, berikut adalah ruas jalan tersebut yang telah dikelompokkan berdasarkan karakteristik segmennya.

Tabel III-8 Kondisi Ruas Jalan

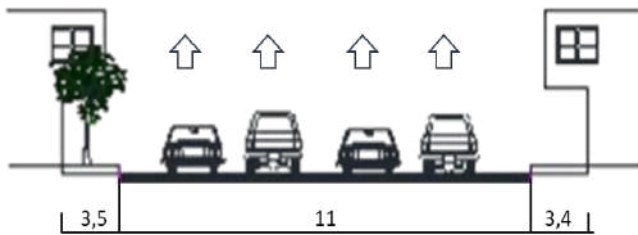
Sumber: Analisis Konsultan

No	Nama Jalan	Jml Jalur	Jml Lajur	Lebar perkerasan (m)	Median (m)	Pedestrian Kiri (m)	Pedestrian Kanan (m)	Rumija (m)	Panjang Jalan (m)
1	Jl. ABC	1	2	11		1,4	2,3	14,7	210
2	Jl. Ahmad Yani 1	1	4	12,6		2,7	2,9	18,2	1120
3	Jl. Ahmad yani 2	2	4	12,6		2,7	2,9	18,2	542
4	Jl. Ahmad yani 3	2	2	10,1		3,8	2,1	16	1315
5	Jl. Ahmad yani 4	1	3	12,4		2,8	1,8	17	250
6	Jl. Alun Alun Timur	2	4	11	3,9	4,7	4,8	24,4	140
7	Jl. Asia Afrika 1	1	4	11		3,4	3,5	17,9	610
8	Jl. Asia Afrika 2	1	4	11		3,4	3,5	17,9	241
9	Jl. Asia Afrika 3	1	4	11		3,4	3,5	17,9	244
10	Jl. Asia Afrika 4	1	4	11		3,4	3,5	17,9	140
11	Jl. Asia Afrika 5	1	4	11		3,4	3,5	17,9	265
12	Jl. Banceuy 1	1	2	10,4		2,4	1,5	14,3	244
13	Jl. Banceuy 2	1	2	10,4		2,4	1,5	14,3	396
14	Jl. BKR	2	4	22	1,8	4,1	3,5	31,4	350
15	Jl. Dalem Kaum	1	4	14,9		4	2,3	21,2	130
16	Jl. Dewi Sartika 1	1	6	14,4	0,4	1,6	1,67	18,07	140
17	Jl. Dewi Sartika 2	1	4	15,6		2,5	3,7	21,8	410
18	Jl. Ibrahim Adjie	1	4	11,6		1,6	2,1	15,3	560

No	Nama Jalan	Jml Jalur	Jml Lajur	Lebar perkerasan (m)	Median (m)	Pedestrian Kiri (m)	Pedestrian Kanan (m)	Rumija (m)	Panjang Jalan (m)
19	Jl. Jakarta	1	4	14		2,8	2,3	19,1	1100
20	Jl. Jend Sudirman 1	1	2	10		5,3	4,2	19,5	642
21	Jl. Jend Sudirman 2	1	2	10		5,3	4,2	19,5	918
22	Jl. Jend Sudirman 3	1	2	10		5,3	4,2	19,5	390
23	Jl. Jend Sudirman 4	2	4	13,7	0,4	2,8	3,8	20,7	1097
24	Jl. Jend Sudirman 5	2	4	13,7	0,4	2,8	3,8	20,7	239
25	Jl. Jend Sudirman 6	1	4	13,7	2,6	1,7	1	19	1220
26	Jl. Kebon Jati 1	1	4	16,7		1,8	2	20,5	779
27	Jl. Kebon Jati 2	1	3	14,5		2	2,2	18,7	451
28	Jl. Moch Toha 1	2	4	14,3		3,8	3,4	21,5	500
29	Jl. Moch Toha 2	2	2	15,6		5,5	5,6	26,7	620
30	Jl. Naripan 1	2	2	9,8		2,8	2,9	15,5	200
31	Jl. Naripan 2	2	2	11,5		2	3,1	16,5	590
32	Jl. Otista 1	1	3	13,6		2,4	1,6	17,6	520
33	Jl. Otista 2	1	3	13,6		2,4	1,6	17,6	720
34	Jl. Otista 3	1	3	13,6		2,4	1,6	17,6	480
35	Jl. Otista 4	1	3	13,6		2,4	1,6	17,6	660
36	Jl. Pungkur	2	3	13		4,2	2,3	19,5	120
37	Jl. Rajawali Barat	1	3	10,5		4,3	4,5	19,3	1000
38	Jl. Rajawali Timur 1	1	4	12,2		2,9	2,9	18	877
39	Jl. Rajawali Timur 2	1	4	12,2		2,9	2,9	18	653
40	Jl. Sunda	1	3	12,3		1,55	2,4	16,25	73
41	Jl. Suniaraja 1	1	3	14,5		2	2,2	18,7	250
42	Jl. Suniaraja 2	1	3	14,5		2	2,2	18,7	230
43	Jl. Veteran	1	2	10,3		0,95	0,4	11,65	170

III.1.3.1 Ruas Jalan Asia Afrika

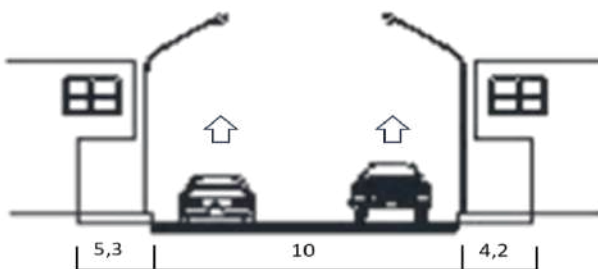
Ruas jalan Asia Afrika mulai dari Jl. Gatot Subroto sampai dengan Jl. Jendral Sudirman, dengan panjang 1,5 km, lebar ruang milik jalan 17,9 m, jalan ini memiliki 4 lajur, satu arah dan tanpa pembatas. Rumija 17,9 m terdiri dari 3,4 m merupakan trotoar sisi kiri, 11 m jalur lalu lintas dan 3,5 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, perkantoran dan kawasan heritage.



Gambar III-12 Ruas Jalan Asia Afrika
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.2 Ruas Jalan Jendral Sudirman (Sisi Timur)

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman (Timur) yang dimaksud mulai dari Jl. Asia Afrika sampai dengan Jl. Jamika, dengan panjang 1,95 km, lebar ruang milik jalan 19,5 m, jalan ini memiliki 2 lajur, satu arah dan tanpa pembatas jalan serta memiliki ruang parkir pada kiri dan kanan jalan. Rumija 19,5 m terdiri dari 5,3 m merupakan trotoar sisi kiri, 10 m jalur lalu lintas dan 4,2 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang cukup baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

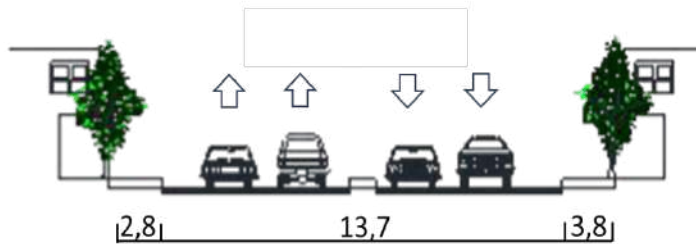


Gambar III-13 Ruas Jalan Jendral Sudirman (Sisi Timur)
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.3 Ruas Jalan Jendral Sudirman (Tengah)

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman (Tengah) yang dimaksud, mulai dari Jl. Jamika sampai dengan Bundaran Cibereum, dengan panjang 1,1 km, lebar ruang milik jalan 20,7 m, jalan ini memiliki 4 lajur, dua arah dan memiliki median. Rumija

20,7 m terdiri dari 2,8 m merupakan trotoar sisi kiri, 13,7 m jalur lalu lintas, 0,4 m median dan 3,8 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, sekolah dan perkantoran.

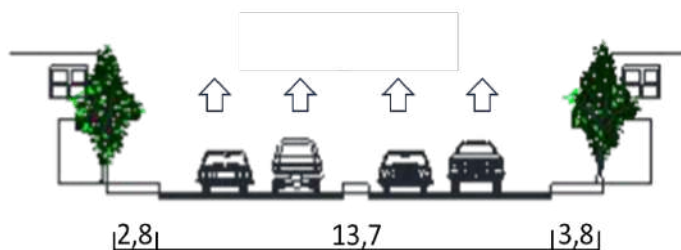


Gambar III-14 Ruas Jalan Jendral Sudirman (Sisi Tengah)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.4 Ruas Jalan Jendral Sudirman (Sisi Barat)

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman (Sisi Barat) yang dimaksud mulai dari Bundaran Cibereum sampai dengan Jl. Raya Cibereum, dengan panjang 1,22 km, lebar ruang milik jalan 19 m, jalan ini memiliki 4 lajur, satu arah. Rumija 19 m terdiri dari 1,7 m merupakan trotoar sisi kiri, 13,7 m jalur lalu lintas, 2,6 m median dan 1 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, sekolah, masjid dan perkantoran.



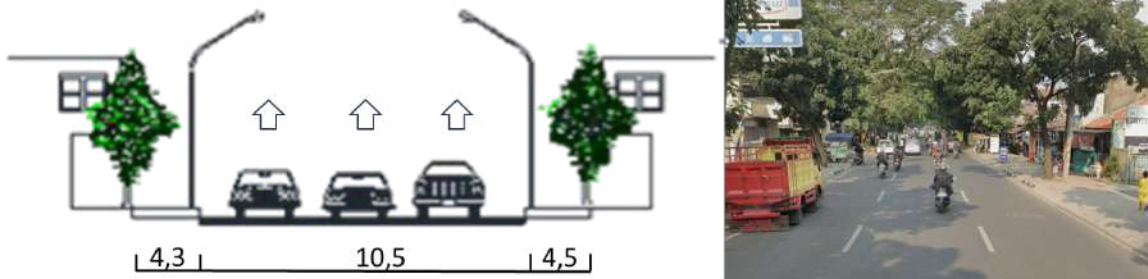
Gambar III-15 Ruas Jalan Jendral Sudirman (Sisi Barat)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.5 Ruas Jalan Rajawali Barat

Ruas jalan Rajawali Barat mulai dari Jl. Jendral Sudirman sampai dengan Jl. Rajawali Timur, dengan panjang 1 km, lebar ruang milik jalan 19,3 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 19,3 m terdiri dari 4,3 m

merupakan trotoar sisi kiri, 10,5 m jalur lalu lintas dan 4,5 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

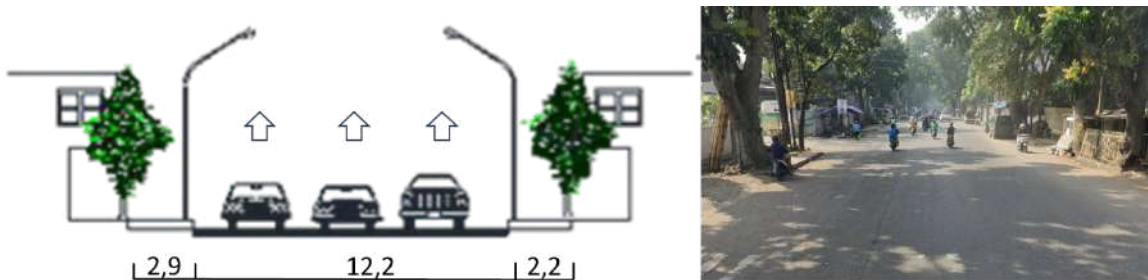


Gambar III-16 Ruas Jalan Rajawali Barat

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.6 Ruas Jalan Rajawali Timur

Ruas jalan Rajawali Timur mulai dari Jl. Rajawali Barat sampai dengan Jl. Kebon Jati, dengan panjang 1,53 km, lebar ruang milik jalan 18 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 18 m terdiri dari 2,9 m merupakan trotoar sisi kiri, 12,2 m jalur lalu lintas dan 2,9 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang cukup baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, gudang, publik dan perkantoran.



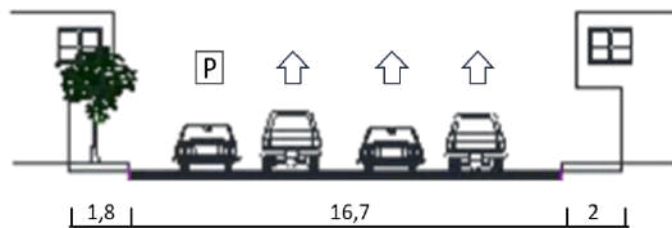
Gambar III-17 Ruas Jalan Rajawali Timur

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.7 Ruas Jalan Kebon Jati

Ruas jalan Kebon Jati mulai dari Jl. Rajawali Timur sampai dengan Jl. Suniaraja, dengan panjang 1,23 km, lebar ruang milik jalan 20,5 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median serta memiliki area parkir di badan jalan. Rumija 20,5 m terdiri dari 1,8 m merupakan trotoar sisi kiri, 16,7 m jalur lalu lintas yang disisi kiri jalan ada *parking on street* dan 2 m merupakan trotoar sisi

kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, rumah sakit dan perkantoran.

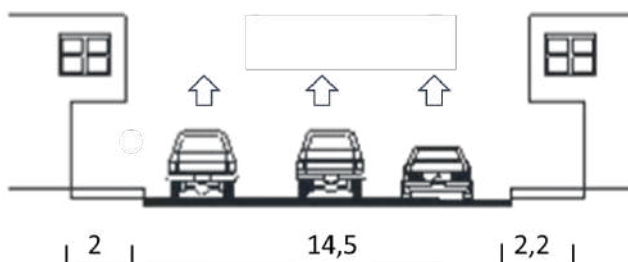


Gambar III-18 Ruas Jalan Kebon Jati

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.8 Ruas Jalan Suniaraja

Segmen ruas jalan Suniaraja yang dimaksud mulai dari Jl. Kebon Jati sampai dengan Jl. Otto Iskandar Dinata, dengan panjang 480 m, lebar ruang milik jalan 18,7 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 18,7 m terdiri dari 2 m merupakan trotoar sisi kiri, 14,5 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 2,2 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.



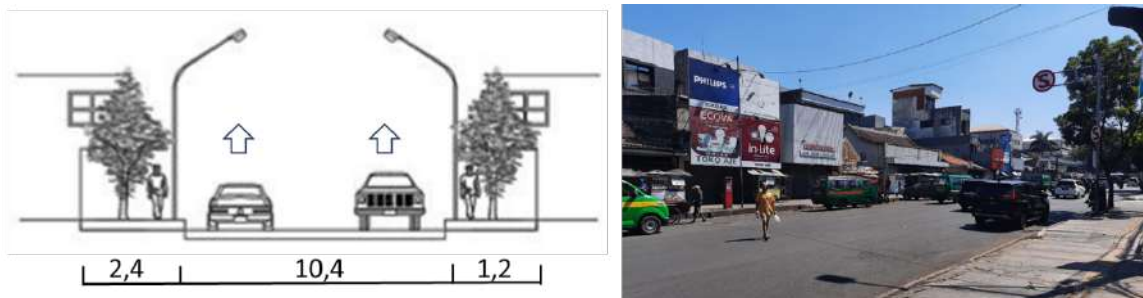
Gambar III-19 Ruas Jalan Kebon Jati

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.9 Ruas Jalan Banceuy

Ruas jalan Banceuy mulai dari Jl. Asia Afrika sampai dengan Jl. Suniaraja, dengan panjang 640 m, lebar ruang milik jalan 14,3 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 14,3 m terdiri dari 2,4 m merupakan trotoar sisi kiri, 10,4 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 1,2 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan

perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

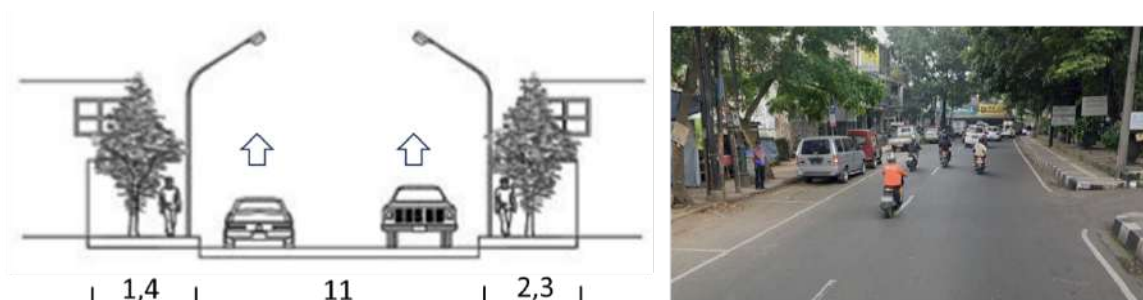


Gambar III-20 Ruas Jalan Kebon Jati

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.10 Ruas Jalan ABC

Segmen ruas jalan ABC yang dimaksud mulai dari Jl. Banceuy sampai dengan Jl. Naripan, dengan panjang 210 m, lebar ruang milik jalan 14,7 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 14,7 m terdiri dari 1,4 m merupakan trotoar sisi kiri, 11 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 2,3 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, Masjid dan perkantoran.

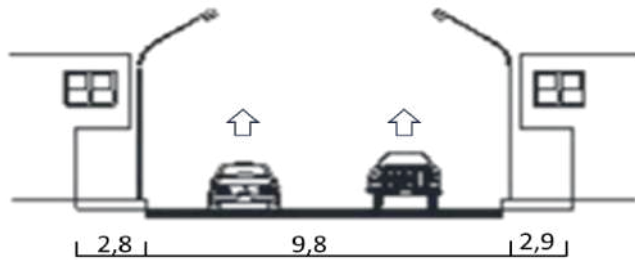


Gambar III-21 Ruas Jalan ABC

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.11 Ruas Jalan Naripan (Sisi Barat)

Segmen ruas jalan Naripan (sisi barat) mulai dari Jl. ABC sampai dengan Jl. Braga, dengan panjang 200 m, lebar ruang milik jalan 15,5 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 15,5 m terdiri dari 2,8 m merupakan trotoar sisi kiri, 9,8 m jalur lalu lintas, dan 2,9 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

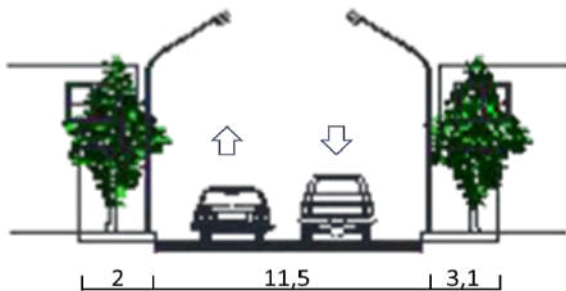


Gambar III-22 Ruas Jalan Naripan (Sisi Barat)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.12 Ruas Jalan Naripan (Sisi Timur)

Segmen ruas jalan Naripan (sisi timur) mulai dari Jl. Braga sampai dengan Jl.Sunda, dengan panjang 590 m, lebar ruang milik jalan 16,65 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini dua arah dan tidak memiliki median. Rumija 16,65 m terdiri dari 2 m merupakan trotoar sisi kiri, 11,5 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 3,1 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, area publik, rumah sakit, dan perkantoran.

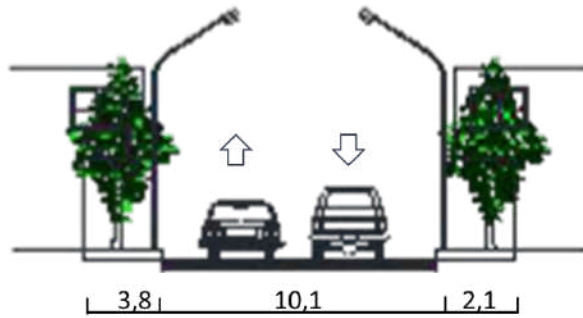


Gambar III-23 Ruas Jalan Naripan (Sisi Timur)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.13 Ruas Jalan Ahmad Yani A1 (SW – NE)

Segmen ruas jalan Ahmad Yani A1 (SW – NE) mulai dari Jl. Veteran sampai dengan Jl.Jakarta, dengan panjang 1,87 km, lebar ruang milik jalan 16 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini dua arah dan memiliki median sementara dan median permanen namun tidak disepanjang jalan. Rumija 16 m terdiri dari 3,8 m merupakan trotoar sisi kiri, 10,1 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 2,1 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, perkantoran, rel kereta api dan sekolah

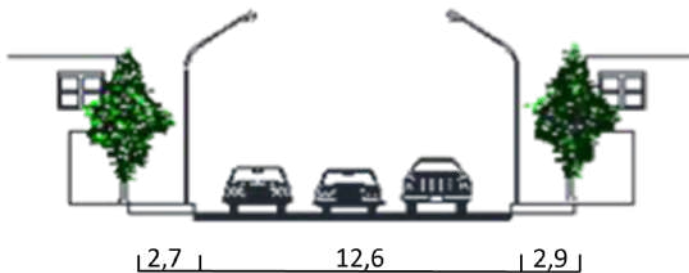


Gambar III-24 Ruas Jalan Ahmad Yani A1 (SW-NE)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.14 Ruas Jalan Ahmad Yani A2 (SW – NE)

Segmen ruas jalan Ahmad Yani A2 (SW – NE) mulai dari Jl. Jakarta sampai dengan Jl. Ibrahim Adjie, dengan panjang 1,12 m, lebar ruang milik jalan 18,2 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 18,2 m terdiri dari 2,7 m merupakan trotoar sisi kiri, 12,6 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 2,9 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.



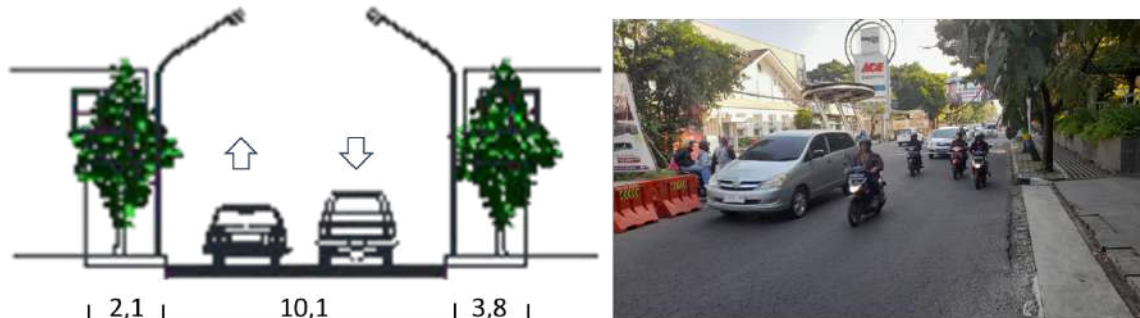
Gambar III-25 Ruas Jalan Ahmad Yani A2 (SW-NE)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.15 Ruas Jalan Ahmad Yani B1 (NE – SW)

Segmen ruas jalan Ahmad Yani B1 (NE – SW) mulai dari Jl. Jakarta sampai dengan Jl. Veteran, dengan panjang 1,87 km, lebar ruang milik jalan 16 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini dua arah dan memiliki median sementara dan median permanen namun tidak disepanjang jalan. Rumija 16 m terdiri dari 2,1 m merupakan trotoar sisi kiri, 10,1 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* dan 3,8 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan

perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, perkantoran, rel kereta api dan sekolah.

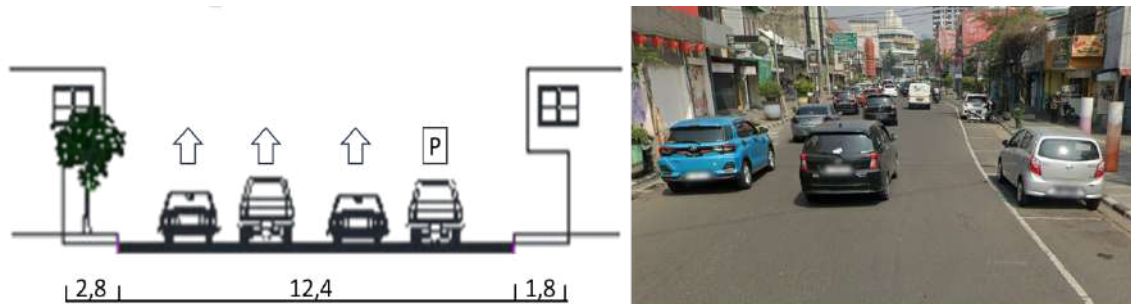


Gambar III-26 Ruas Jalan Ahmad Yani B1 (NE-SW)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.16 Ruas Jalan Ahmad Yani B2 (NE - SW)

Segmen ruas jalan Ahmad Yani B2 (NE – SW) mulai dari Jl. Veteran sampai dengan Simpang Lima, dengan panjang 250 m, lebar ruang milik jalan 17 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 17 m terdiri dari 2,8 m merupakan trotoar sisi kiri, 12,4 m jalur lalu lintas dan 1,8 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan area publik.



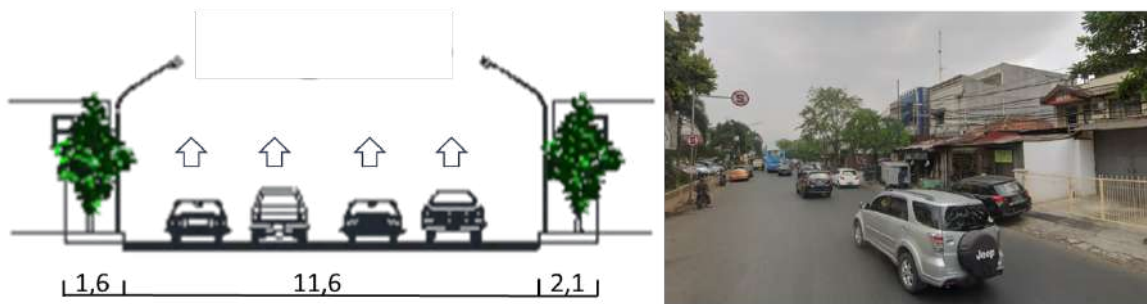
Gambar III-27 Ruas Jalan Ahmad Yani B2 (NE-SW)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.17 Ruas Jalan Ibrahim Adjie

Segmen ruas jalan Ibrahim Adjie yang dimaksud mulai dari Jl. Ahmad Yani sampai dengan Jl. Terusan Jakarta, dengan panjang 560 m, lebar ruang milik jalan

15,3 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 15,3 m terdiri dari 1,6 m merupakan trotoar sisi kiri, 11,6 m jalur lalu lintas dan 2,1 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

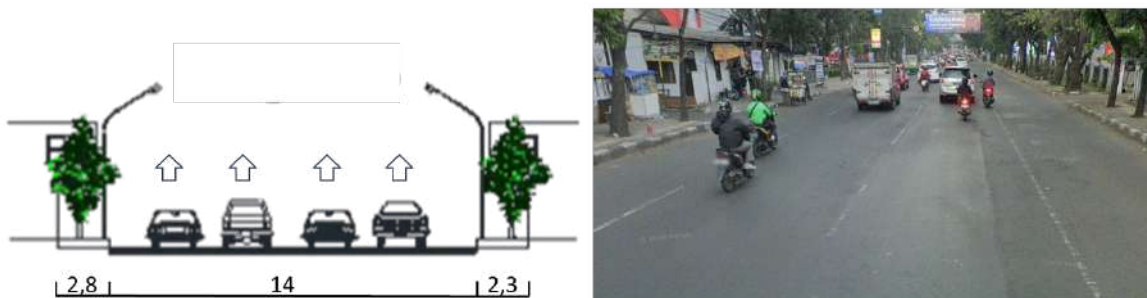


Gambar III-28 Ruas Jalan Ibrahim Adjie

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.18 Ruas Jalan Jakarta

Ruas jalan Jakarta mulai dari Jl. Ibrahim Adjie sampai dengan Jl. Ahmad Yani, dengan panjang 1,1 km, lebar ruang milik jalan 19,1 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 19,1 m terdiri dari 2,8 m merupakan trotoar sisi selatan, 14 m jalur lalu lintas dan 2,3 m merupakan trotoar sisi utara. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik namun marka jalan yang sudah mulai hilang. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, perguruan tinggi, rutan, dan perkantoran.

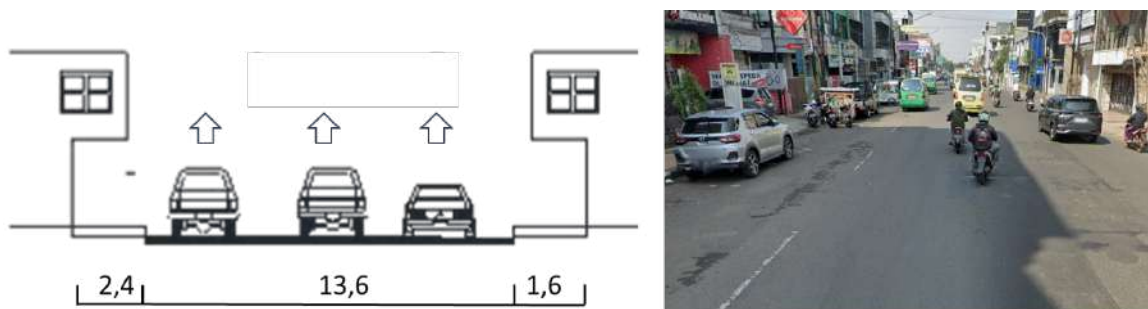


Gambar III-29 Ruas Jalan Jakarta

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.19 Ruas Jalan Otto Iskandar Dinata

Ruas jalan Otto Iskandar Dinata mulai dari Jl. Suniaraja sampai dengan Jl. BKR, dengan panjang 2,38 km, lebar ruang milik jalan 17,6 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 17,6 m terdiri dari 2,4 m merupakan trotoar sisi kiri, 13,6 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* di sisi kiri dan 1,6 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

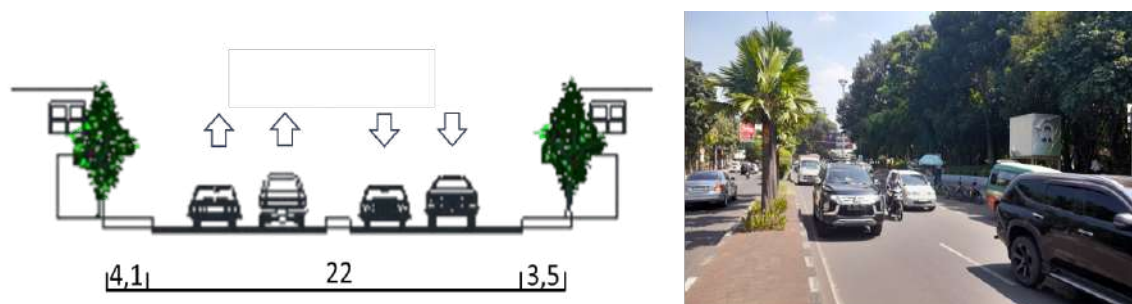


Gambar III-30 Ruas Jalan Jakarta

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.20 Ruas Jalan BKR

Segmen ruas jalan BKR yang dimaksud mulai dari Jl. Otto Iskandar Dinata sampai dengan Jl. Moch Toha, dengan panjang 350 m, lebar ruang milik jalan 31,4 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini dua arah dan memiliki median 1,8 m. Rumija 31,4 m terdiri dari 4,1 m merupakan trotoar sisi kiri, 22 m jalur lalu lintas dan 3,5 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, perkantoran dan area publik.

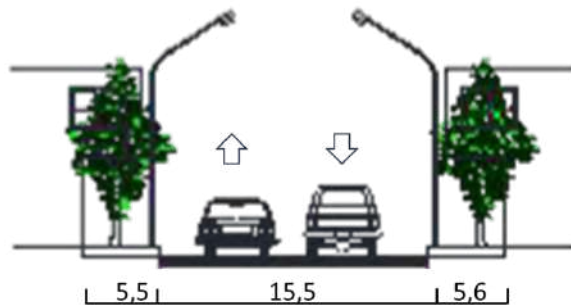


Gambar III-31 Ruas Jalan BKR

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.21 Ruas Jalan Moch. Toha (Sisi Selatan)

Ruas jalan Moch. Toha mulai dari Jl. BKR sampai dengan Jl. Inggit Ganarsih, dengan panjang 620 m, lebar ruang milik jalan 26,7 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini dua arah dan tidak memiliki median. Rumija 26,7 m terdiri dari 5,5 m merupakan trotoar sisi kiri, 15,5 m jalur lalu lintas dan 5,6 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil, kantor, dan area publik.

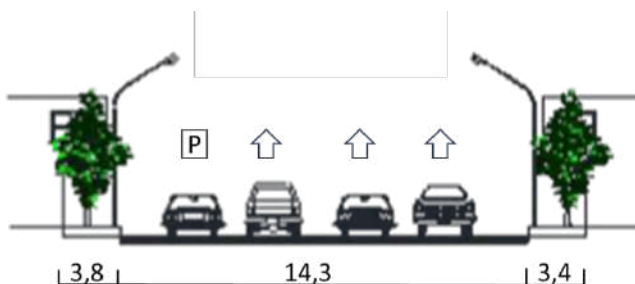


Gambar III-32 Ruas Jalan BKR

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.22 Ruas Jalan Moch. Toha (Sisi Utara)

Ruas jalan Moch. Toha mulai dari Jl. Inggit Ganarsih sampai dengan Jl. Pungkur, dengan panjang 500 m, lebar ruang milik jalan 21,5 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 21,5 m terdiri dari 3,8 m merupakan trotoar sisi kiri, 14,3 m jalur lalu lintas yang satu lajunya digunakan untuk *parking on street* dan 3,4 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil.

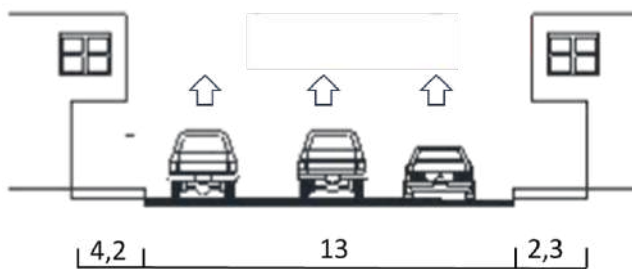


Gambar III-33 Ruas Jalan Moch. Toha (sisi utara)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.23 Ruas Jalan Pungkur

Segmen ruas jalan Pungkur yang dimaksud mulai dari Jl. Moch. Toha sampai dengan Jl. Dewi Sartika, dengan panjang 120 m, lebar ruang milik jalan 19,5 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 19,5 m terdiri dari 4,2 m merupakan trotoar sisi kiri, 13 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* di sisi kanan dan 2,3 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang cukup baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

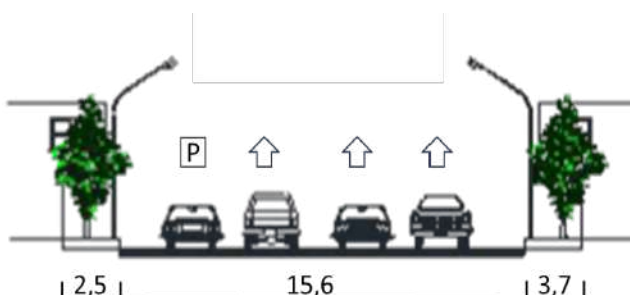


Gambar III-34 Ruas Jalan Pungkur

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.24 Ruas Jalan Dewi Sartika (Sisi Selatan)

Ruas jalan Dewi Sartika (sisi selatan) mulai dari Jl. Pungkur sampai dengan Jl. Dewi Sartika (sisi selatan), dengan panjang 410 m, lebar ruang milik jalan 21,8 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 21,8 m terdiri dari 2,5 m merupakan trotoar sisi kiri, 15,6 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* di sisi kiri dan 3,7 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan gereja.



Gambar III-35 Ruas Jalan Dewi Sartika (sisi selatan)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.25 Ruas Jalan Dewi Sartika (Sisi Utara)

Ruas jalan Dewi Sartika (sisi utara) mulai dari Jl. Kepatihan sampai dengan Jl. Dalem Kaum, dengan panjang 140 m, lebar ruang milik jalan 18,07 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan memiliki median 0,4 m. Rumija 18,07 m terdiri dari 1,6 m merupakan trotoar sisi kiri, 14,4 m jalur lalu lintas dan 1,67 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersil dan perkantoran.

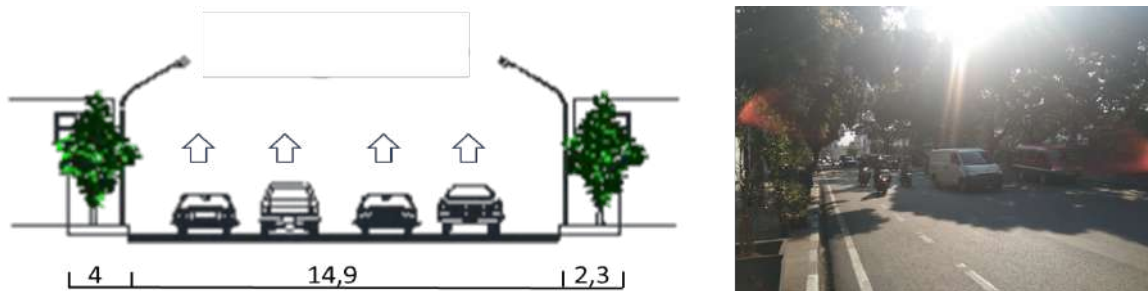


Gambar III-36 Ruas Jalan Dewi Sartika (sisi utara)

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.26 Ruas Jalan Dalem Kaum

Segmen ruas jalan Dalem Kaum yang dimaksud mulai dari Jl. Dewi Sartika (sisi utara) sampai dengan Jl. Alun – alun Timur, dengan panjang 130 m, lebar ruang milik jalan 21,2 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 21,8 m terdiri dari 4 m merupakan trotoar sisi kiri, 14,9 m jalur lalu lintas dan 2,3 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area publik, bank dan masjid.

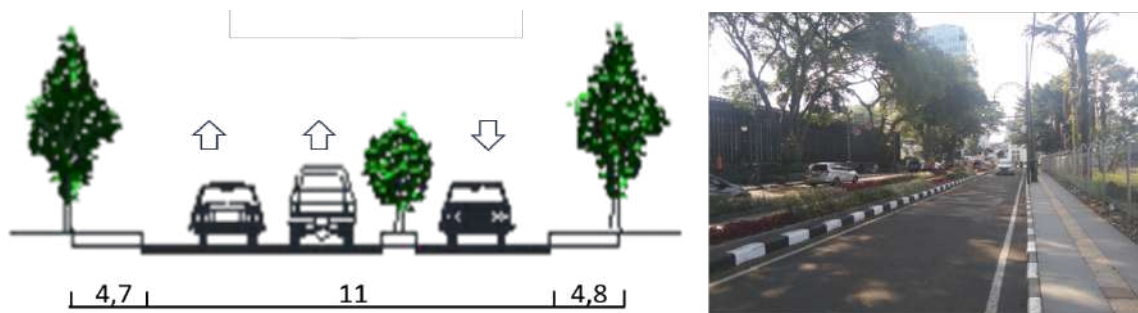


Gambar III-37 Ruas Jalan Dalem Kaum

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.27 Ruas Jalan Alun – Alun Timur

Ruas jalan Alun – alun Timur mulai dari Jl. Dalem Kaum sampai dengan Jl. Asia Afrika, dengan panjang 140 m, lebar ruang milik jalan 24,4 m, jalan ini memiliki 4 lajur, ruas ini dua arah dan memiliki median 3,9 m. Rumija 24,4 m terdiri dari 4,7 m merupakan trotoar sisi kiri, 11 m jalur lalu lintas dan 4,8 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area publik.



Gambar III-38 Ruas Jalan Alun – alun Timur

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.28 Ruas Jalan Sunda

Segmen ruas jalan Sunda yang dimaksud mulai dari Jl. Naripan (sisi timur) sampai dengan Jl. Veteran, dengan panjang 73 m, lebar ruang milik jalan 16,25 m, jalan ini memiliki 3 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 16,25 m terdiri dari 1,55 m merupakan trotoar sisi kiri, 12,3 m jalur lalu lintas dan 2,4 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah komersil.

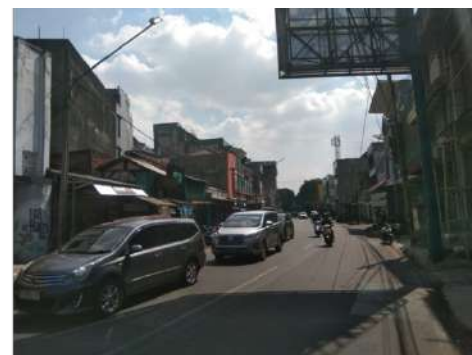
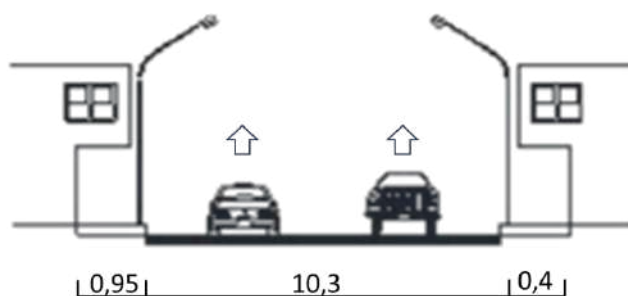


Gambar III-39 Ruas Jalan Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.3.29 Ruas Jalan Veteran

Segmen ruas jalan Veteran yang dimaksud mulai dari Jl. Sunda sampai dengan Jl. Ahmad Yani, dengan panjang 170 m, lebar ruang milik jalan 11,65 m, jalan ini memiliki 2 lajur, ruas ini satu arah dan tidak memiliki median. Rumija 11,65 m terdiri dari 0,95 m merupakan trotoar sisi kiri, 10,3 m jalur lalu lintas yang terkadang difungsikan juga untuk *Parking on Street* di sisi kanan dan 0,4 m merupakan trotoar sisi kanan. Ruas jalan ini menggunakan perkerasan lentur dengan kondisi yang masih sangat baik. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah area komersial.



Gambar III-40 Ruas Jalan

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4 Analilis Kondisi Simpang Pada Jalur Khusus BRT

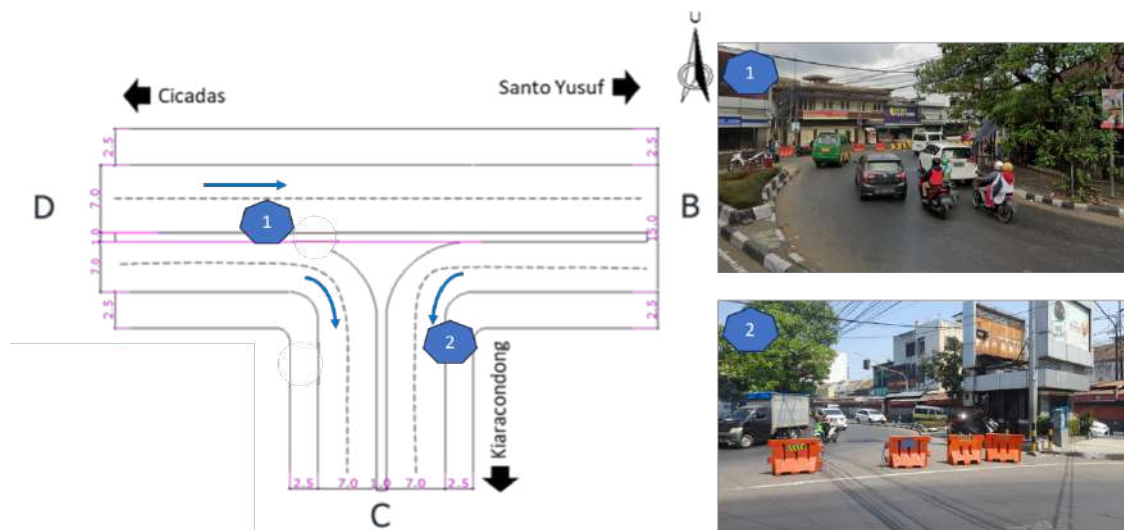
Terdapat 38 simpang yang dilalui rencana pembangunana jalur khusus BRT diantaranya adalah sebagai berikut:

III.1.4.1 Simpang Ahmad Yani – Santo Yusuf

Simpang Ahmad Yani-Santo Yusuf merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Kiaracondong. Simpang ini tidak memiliki APILL dan marka jalan yang sudah mulai hilang. Tipe jalan di Simpang Ahmad Yani-Santo Yusuf adalah sebagai berikut:

- Arah ke Santo Yusuf (B) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 15 m
- Arah ke Kiaracondong (C) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 15 m
- Arah dari Cicadas (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 15 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Ahmad Yani-Santo Yusuf dilihat pada gambar di bawah ini.



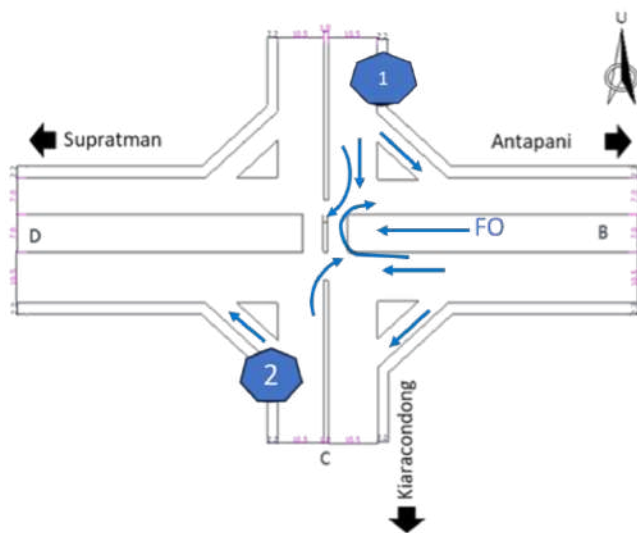
Gambar III-41 Simpang Ahmad Yani – Santo Yusuf

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.2 Simpang Kiaracandong

Simpang Kiaracandong merupakan Simpang yang mengakses jalan menuju Antapani dan Jalan Supratman. Di persimpangan ini terdapat jembatan layang (*flyover*) yang mengakses dari Antapani menuju Sudirman. Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas. Tipe jalan di Simpang Kiaracandong yang berada di bawah jembatan layang (*flyover*) adalah sebagai berikut:

- Arah dari Santo Yusuf (A) : tipe 4/2 D dengan lebar total 22 m
- Arah ke Antapani (B) : tipe 4/2 D dengan lebar total 28 m
- Arah ke Kiaracandong (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 22 m
- Arah ke Sudirman (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 28 m



Gambar III-42 Simpang Kiaracandong

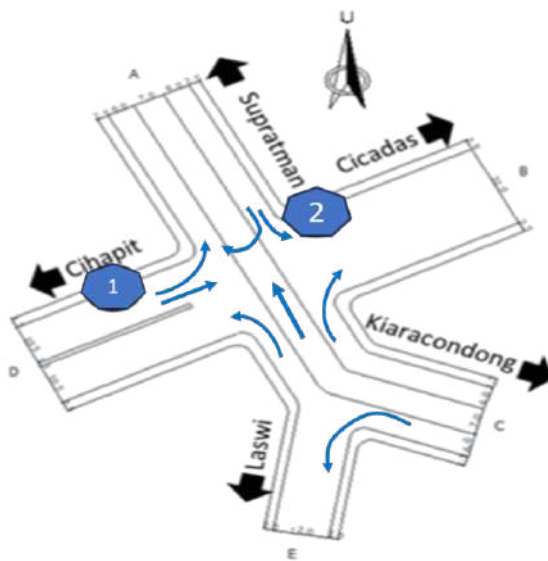
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.3 Simpang Jakarta

Simpang Jakarta adalah persimpangan yang mengakses jalan menuju Antapani dan Jalan Supratman. Di persimpangan ini terdapat jembatan layang (*flyover*) yang mengakses dari Antapani menuju jalan Sudirman. Simpang ini tidak memiliki APILL, marka dan rambu sudah mulai hilang. Tipe jalan di Simpang Jakarta yang berada di bawah jembatan layang (*flyover*) adalah sebagai berikut:

- Arah dari Supratman (A) : tipe 4/2 D dengan lebar total 15 m
- Arah ke Cicadas (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 22 m
- Arah dari Kiaracandong (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 15 m
- Arah dari Cihapit (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 22 m
- Arah ke Laswi (E) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 22 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Jakarta dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-43 Simpang Jakarta

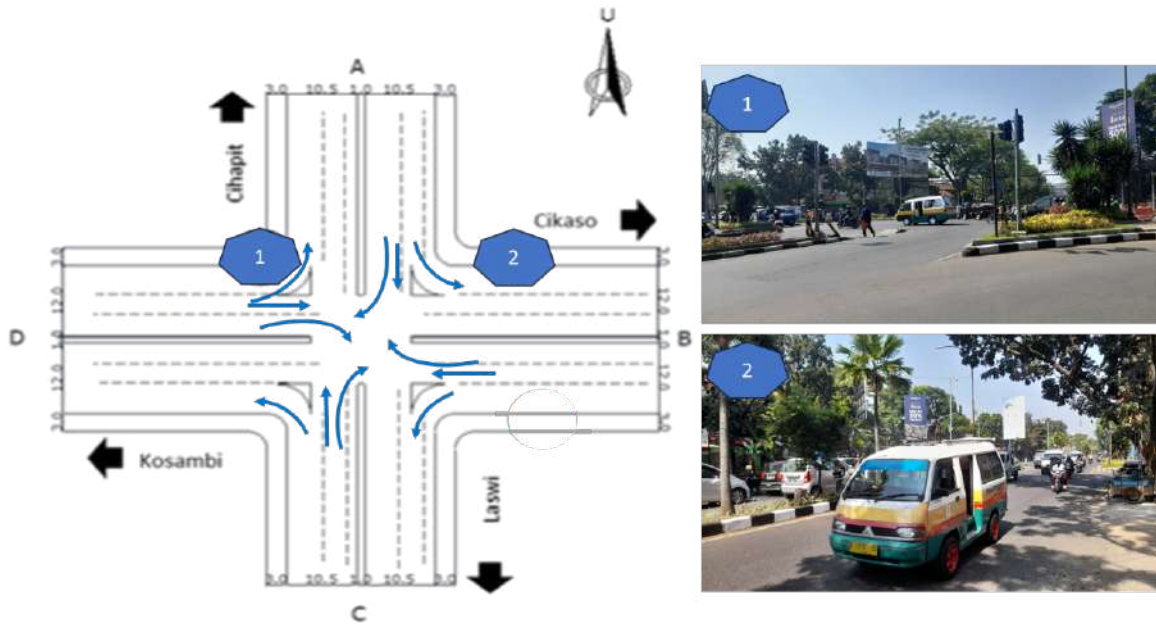
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.4 Simpang Laswi

Simpang Laswi merupakan simpang yang mengakses jalan menuju Kosambi, Cihapit, Cikaso, dan Laswi. Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas. Tipe jalan di Simpang Laswi adalah sebagai berikut:

- Arah ke Cihapit (A) : tipe 4/2 D dengan lebar total 22 m
- Arah ke Cikaso (B) : tipe 4/2 D dengan lebar total 25 m
- Arah ke Laswi (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 22 m
- Arah ke Kosambi (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 25 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Laswi dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-44 Simbang Laswi

Sumber: Analisis Konsultan

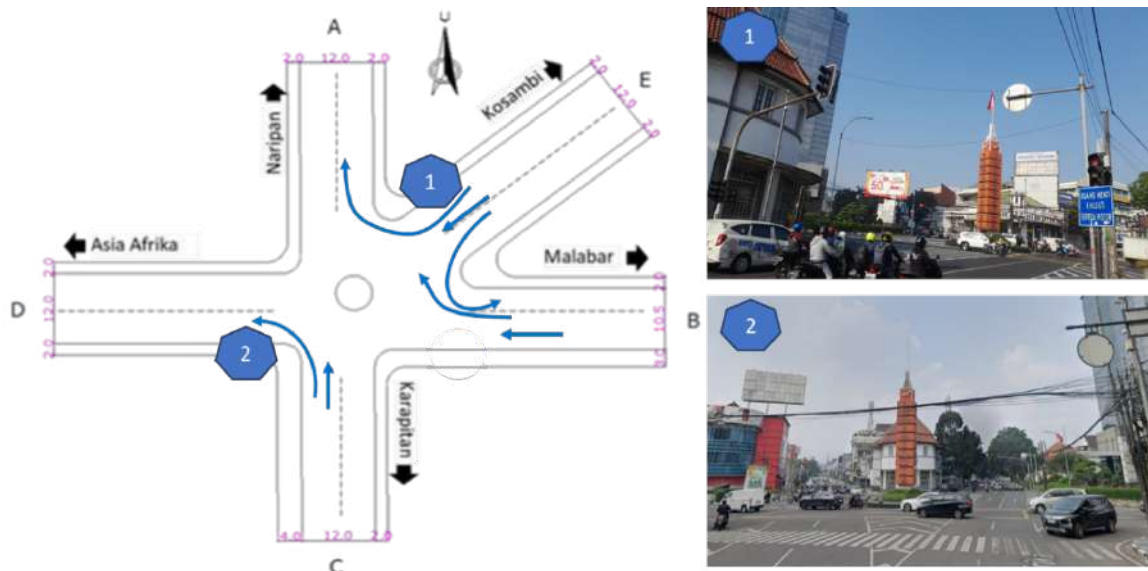
III.1.4.5 Simbang Lima Asia Afrika

Simbang 5 Asia Afrika merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju Lengkong Besar dan Braga. Simbang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas. Jenis jalan di Simbang 5 Asia Afrika adalah sebagai berikut :

- Arah ke Naripan (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m
- Arah ke Malabar (B) : tipe 3/2 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah dari Karapitan (C): tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m
- Arah ke Asia Afrika (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m
- Arah dari Kosambi (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja Simbang 5 Asia Afrika

Simbang 5 Asia Afrika dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-45 Simpang Lima Asia Afrika

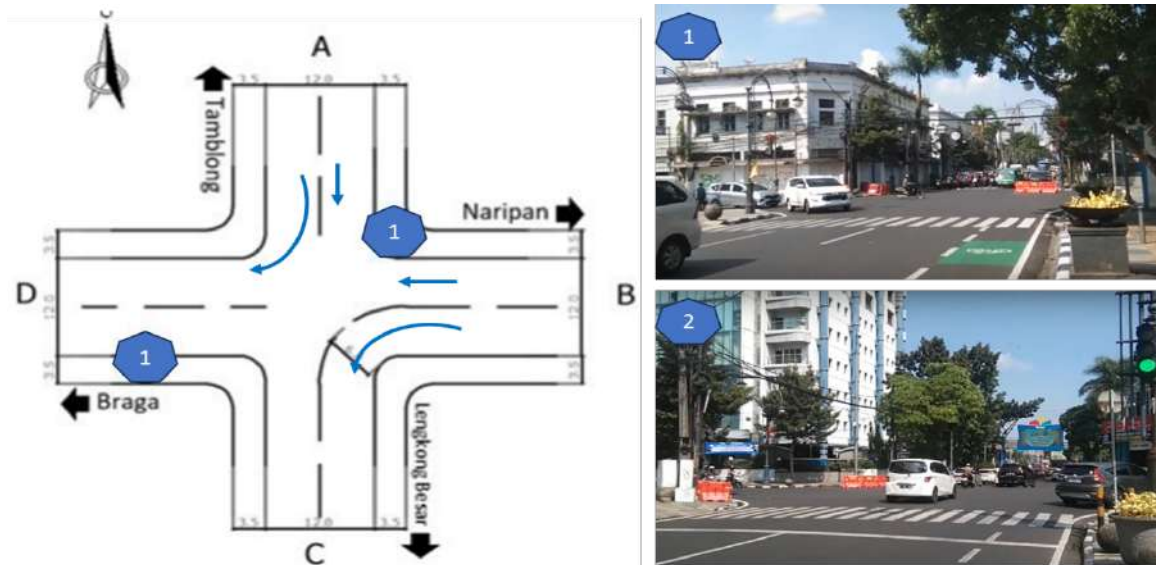
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.6 Simpang Lengkong Besar

Simpang Lengkong Besar merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Lengkong Besar dan Braga. Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas. Tipe jalan di Simpang Lengkong Besar adalah sebagai berikut:

- Arah dari Tamblong (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m
- Arah dari Naripan (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m
- Arah ke Lengkong Besar (C): tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m
- Arah ke Braga (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja Simpang Lengkong Besar dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-21 Simpang Stasiun Lengkong Besar

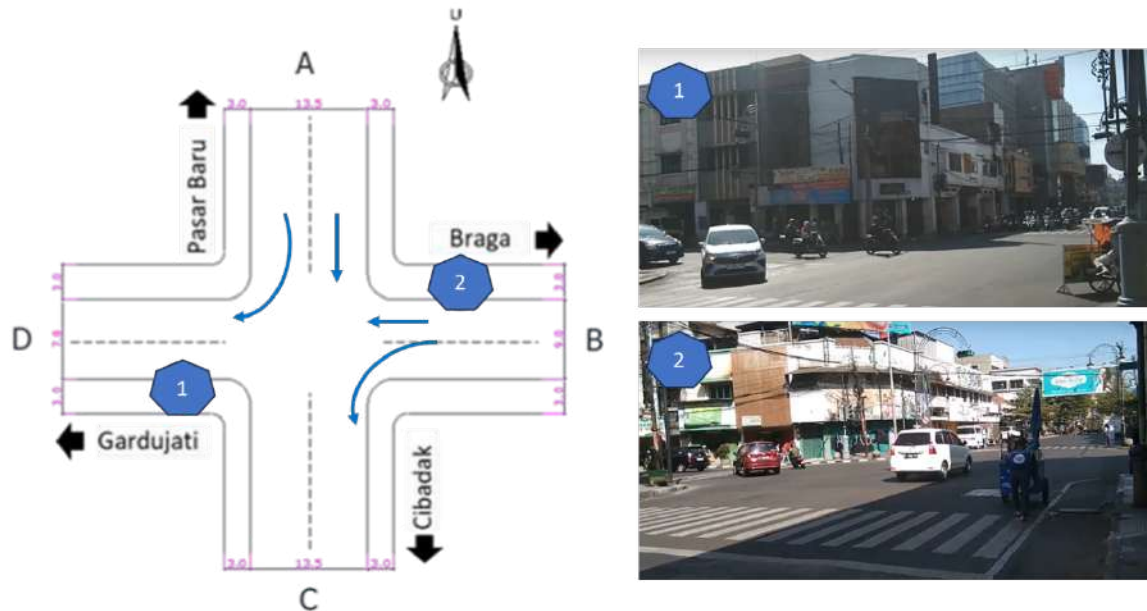
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.7 Simpang Karanganyar

Simpang Karanganyar merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju Cibadak dan Gardujati. Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas. Tipe jalan di Simpang Karanganyar adalah sebagai berikut:

- Arah dari Gardujati (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari Braga (B) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 9,0 m
- Arah ke Cibadak (C) : tipe 4/1 D dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Kebonjati (D) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 7,8 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja Simpang Karanganyar dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-46 Simpang Karanganyar

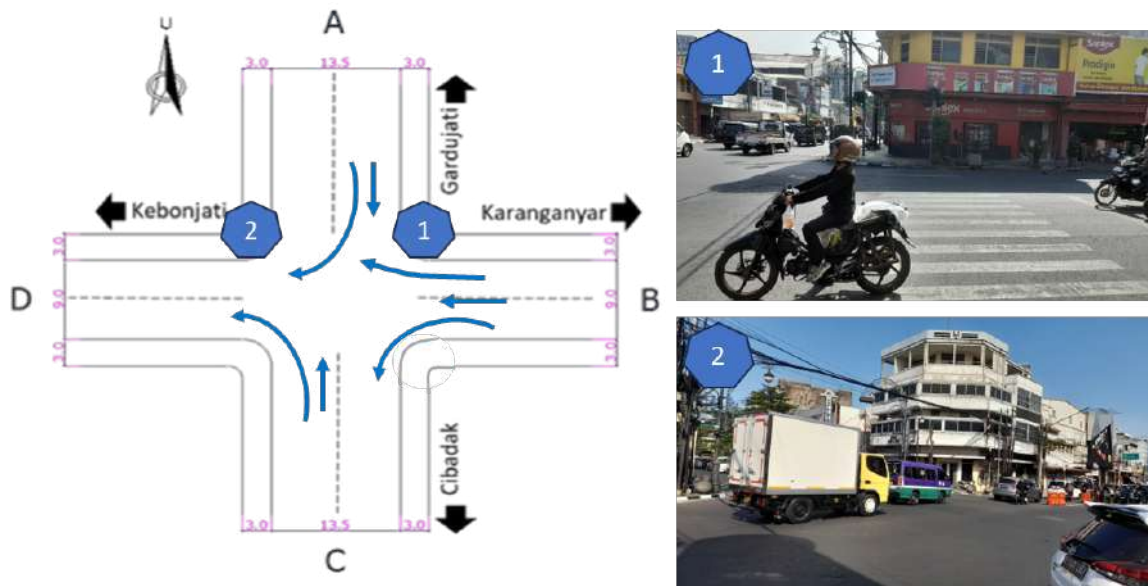
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.8 Simpang Gardu Jati

Simpang Gardujati merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju Cibadak dan Kebonjati. Simpang ini memiliki APILL namun marka dan rambu sudah mulai hilang. Tipe jalan di Simpang Gardujati adalah sebagai berikut:

- Arah dari Gardujati (A) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari Karanganyar (B) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 9,0 m
- Arah ke Cibadak (C) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Kebonjati (D) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 9,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja Simpang Gardujati dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-47 Simpang Gardu Jati

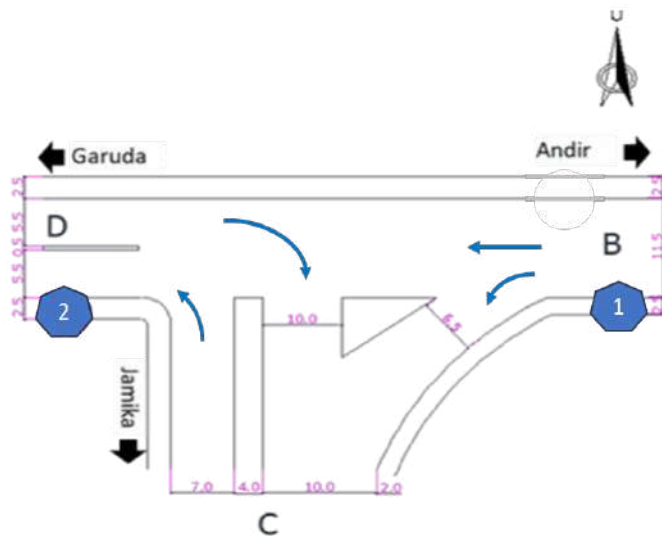
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.9 Simpang Jamika

Simpang Jamika merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Jalan Rajawali, Jalan Sukarno Hatta dan Cimahi. Simpang ini memiliki APILL namun marka dan rambu sudah mulai hilang. Tipe jalan di Simpang Jamika adalah sebagai berikut:

- Arah dari Andir (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 11,5 m
- Arah ke Jamika (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 21,0 m
- Arah ke Garuda (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 12,5 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja Simpang Jamika dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



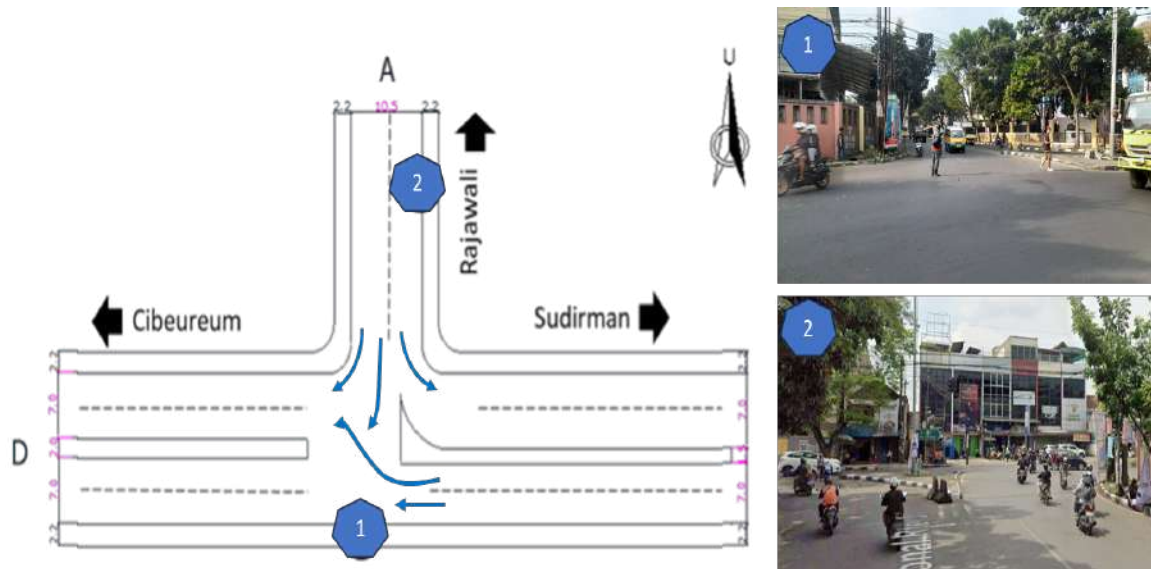
Gambar III-48 Simpang Jamika
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.10 Simpang Garuda

Simpang Garuda merupakan simpang yang mengakses jalan menuju Cibeureum atau ke Jalan Sudirman. Simpang ini tidak memiliki APILL, marka dan rambu sudah mulai hilang. Tipe jalan di Simpang Garuda adalah sebagai berikut:

- Arah dari Rajawali (A) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah ke Sudirman (B) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 15,5 m
- Arah ke Cibeureum (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 16 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Garuda dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-49 Simpang Garuda

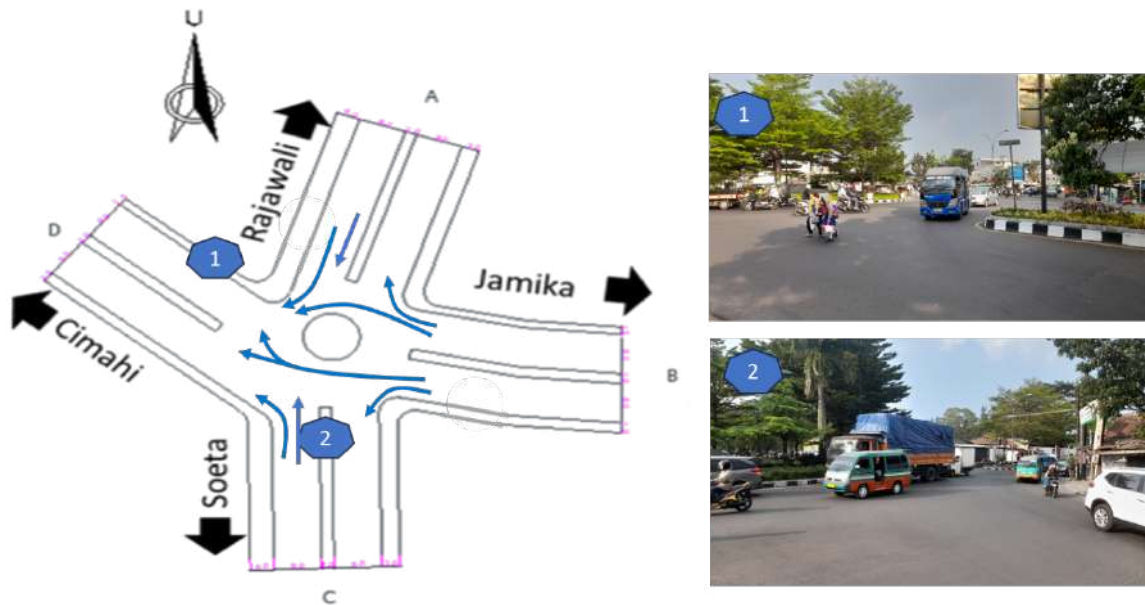
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.11 Bundaran Cibeureum

Bundaran Cibeureum merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju Rajawali, Jalan Sukarno Hatta dan Cimahi. Simpang ini memiliki APILL serta rambu jelas namun marka sudah mulai menghilang. Tipe jalan di Bundaran Cibeureum adalah sebagai berikut:

- Arah ke Rajawali (A) : tipe 4/2 D dengan lebar total 18,0 m
- Arah dari Jamika (B) : tipe 4/2 D dengan lebar total 18,0 m
- Arah ke Sukarno Hatta (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 18,0 m
- Arah ke Cimahi (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 18,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja Bundaran Cibeureum dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-50 Bundaran Cibereum

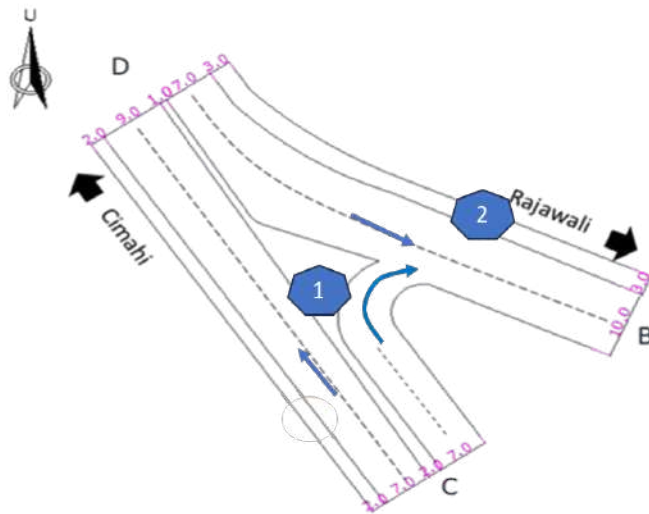
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.12 Simpang Cibereum

Simpang Cibereum merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Cimahi dan Rajawali. Simpang ini tidak memiliki APILL tetapi marka dan rambu masih jelas. Tipe jalan di Simpang Cibereum adalah sebagai berikut:

- Arah ke Rajawali (B) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10 m
- Arah dari Sudirman (C) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 16 m
- Arah ke Cimahi (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 15 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Cibereum dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-51 Simpang Cibereum

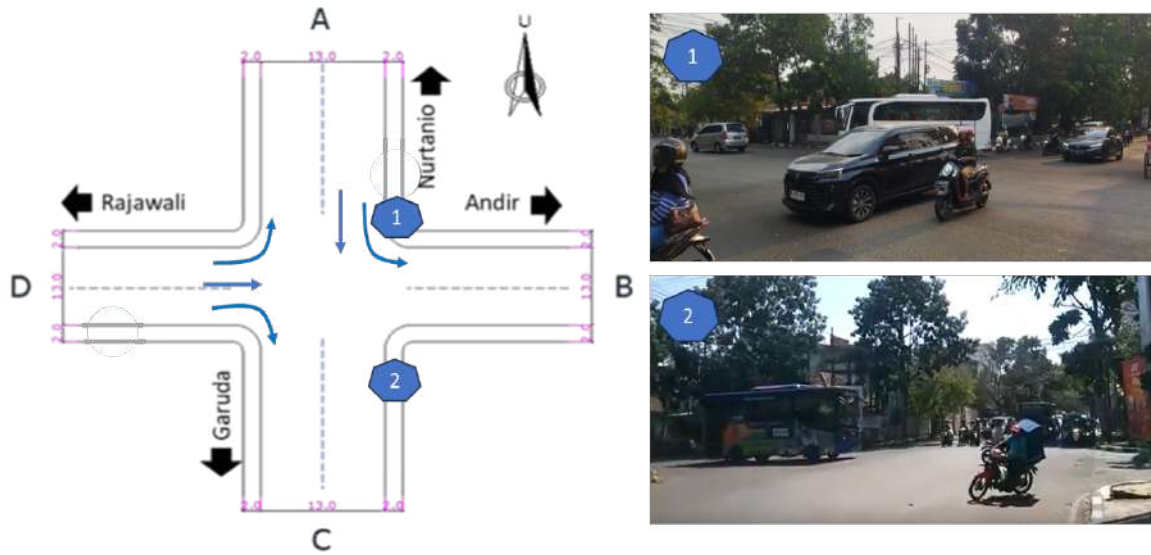
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.13 Simpang Nurtanio

Simpang Nurtanio merupakan simpang yang menjadi akses jalan menuju Andir dan Garuda. Simpang ini memiliki APILL, rambu masih cukup jelas namun marka sudah mulai menghilang. Tipe jalan di Simpang Nurtanio adalah sebagai berikut:

- Arah ke Nurtanio (A) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 13,0 m
- Arah ke Andir (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,0 m
- Arah dari Garuda (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,0 m
- Arah dari Rajawali (D): tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Nurtanio dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-52 Simpang Nurtanio

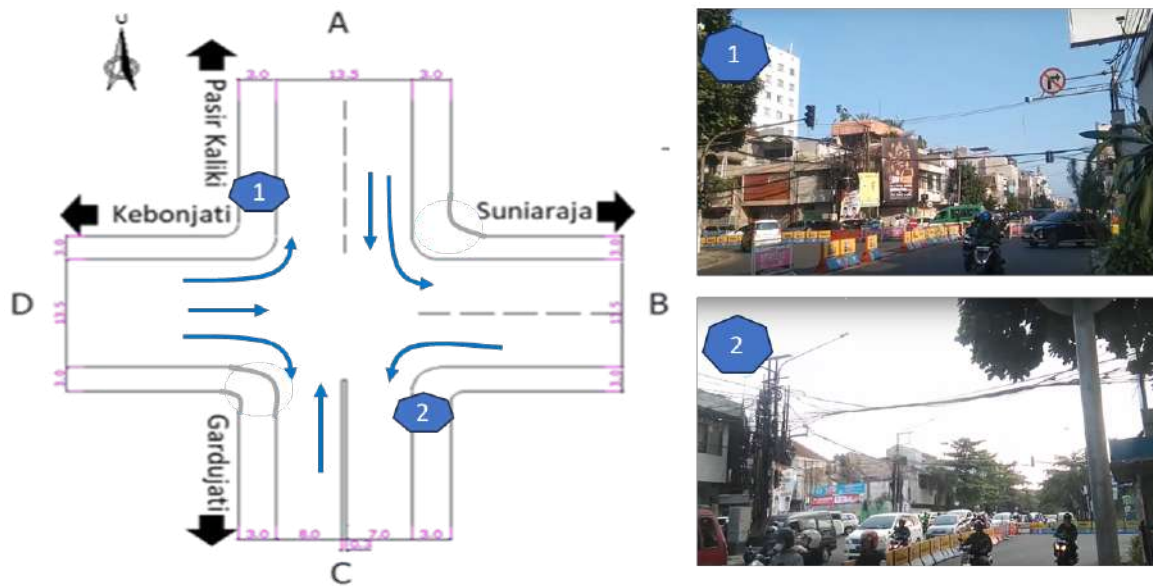
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.14 Simpang Pasir Kaliki

Perempatan Pasir Kaliki merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Pasir Kaliki, Gardujati dan Suniaraja. Simpang ini memiliki APILL, rambu masih cukup jelas namun marka sudah mulai menghilang. Tipe jalan di Simpang Pasir Kaliki adalah sebagai berikut:

- Arah ke Pasir Kaliki (A) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Suniaraja (B): tipe 4/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Gardujati (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 15,3 m
- Arah dari Kebonjati (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,5 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Pasir Kaliki dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-53 Simpang Pasir Kaliki

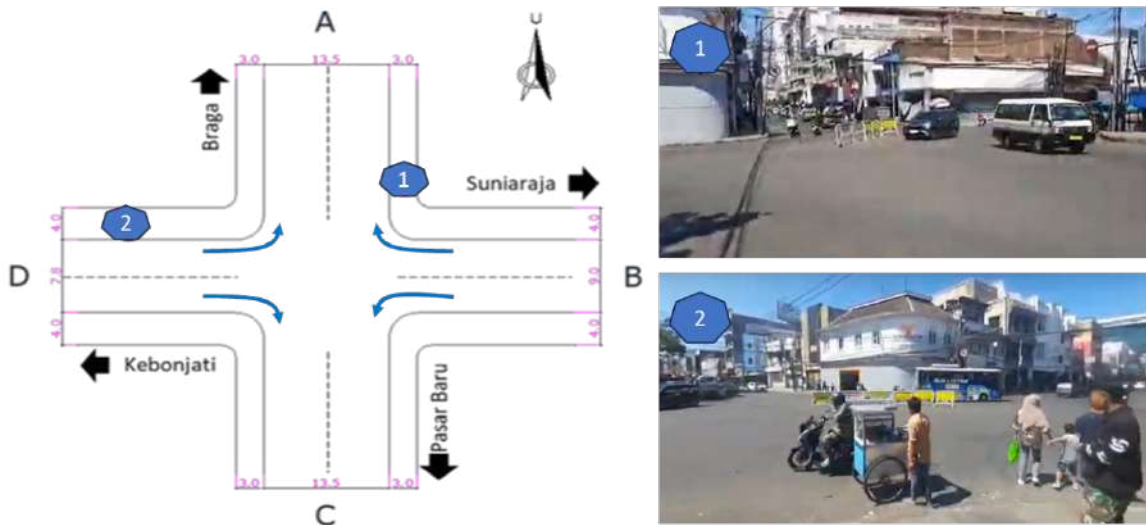
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.15 Simpang Pasar Baru

Persimpangan Pasar Baru merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Pasar Baru, Braga dan Suniaraja. Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai hilang. Tipe jalan di Simpang Pasar Baru adalah sebagai berikut:

- Arah ke Braga (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari Suniaraja Naripan (B) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 9 m
- Arah ke Pasar Baru (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari Kebonjati (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 7,8 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Pasar Baru dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-54 Simpang Pasar Baru

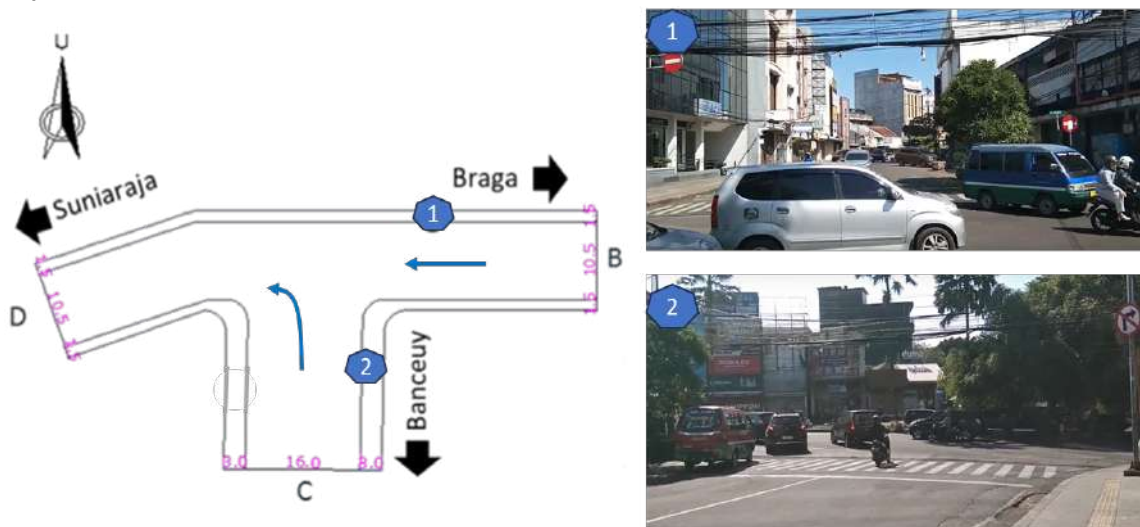
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.16 Simpang Suniaraja

Simpang Suniaraja merupakan simpang yang mengakses dari arah banceuy menuju Pasar Baru. Simpang ini tidak memiliki APILL tapi rambu dan marka masih jelas. Tipe jalan di Simpang Suniaraja adalah sebagai berikut:

- Arah dari Braga (B) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah dari Banceuy (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 16 m
- Arah ke Suniaraja/Pasar Baru (D) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Suniaraja dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-55 Simpang Suniaraja

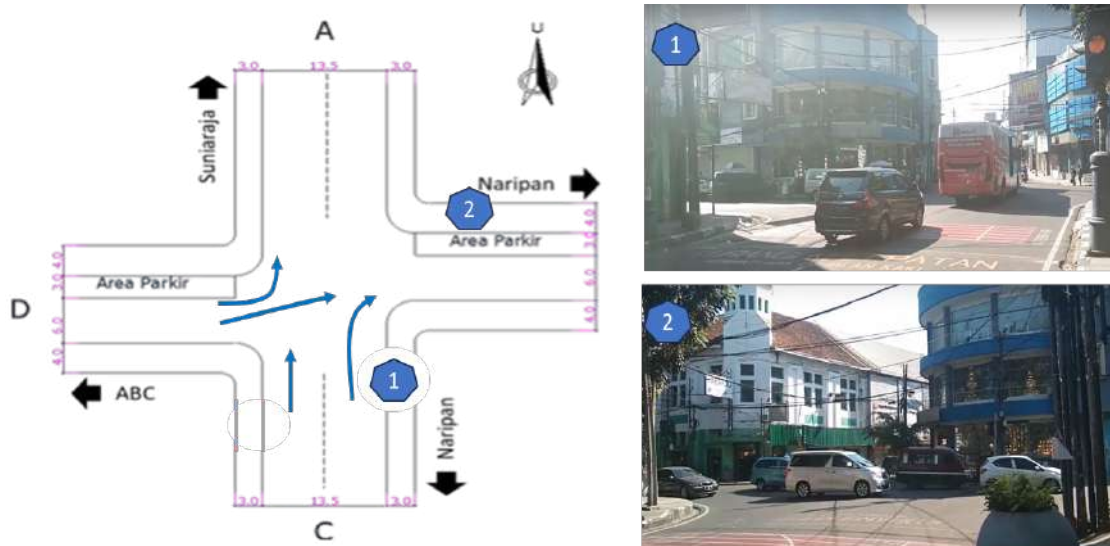
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.17 Simpang ABC

Simpang ABC merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Naripan dan suniaraja. Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas. Tipe jalan di Simpang ABC adalah sebagai berikut:

- Arah ke Suniaraja (A) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Naripan (B) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 9 m
- Arah dari Alun-alun Bandung (C) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari ABC/Pasar Baru (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 9 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang ABC dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-56 Simpang ABC

Sumber: Analisis Konsultan

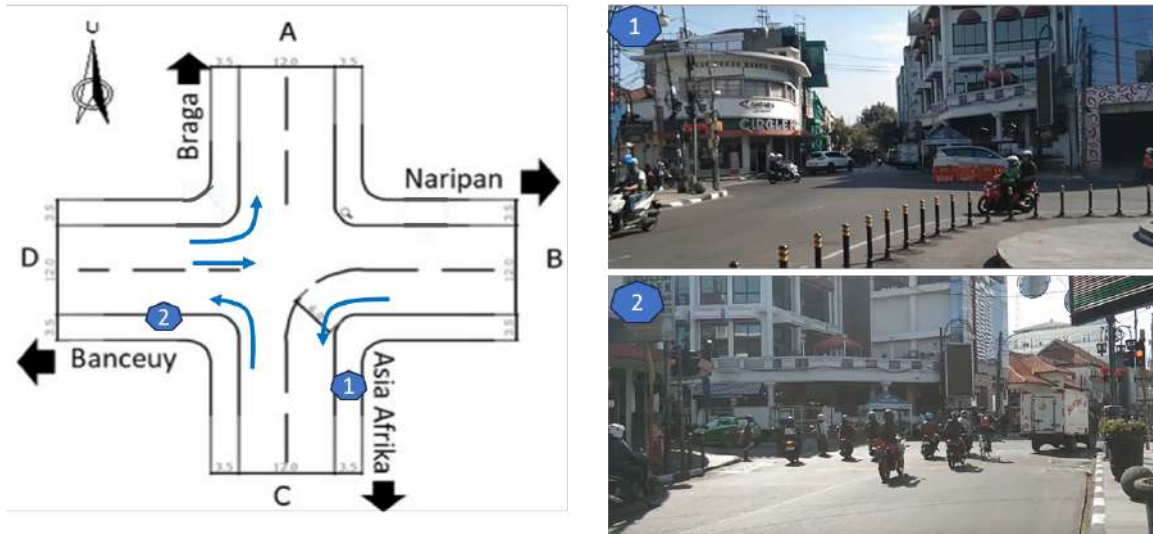
III.1.4.18 Simpang Naripan – Braga

Simpang Naripan - Braga merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Naripan dan Braga. Tipe jalan di Simpang Naripan - Braga adalah sebagai berikut:

- Arah ke Braga (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12 m
- Arah ke Naripan (B) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 12 m

- Arah ke Asia Afrika (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12 m
- Arah dari Banceuy (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 12 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Naripan - Braga dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-57 Simpang Naripan - Braga

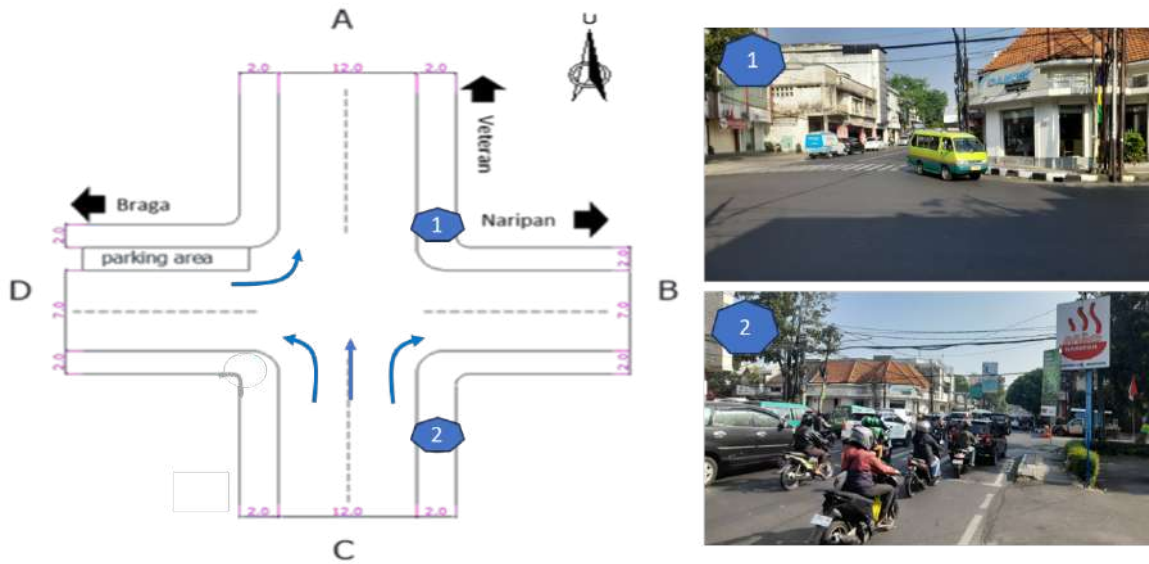
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.19 Simpang Naripan – Sunda

Simpang Naripan - Sunda merupakan simpang yang menjadi akses jalan menuju jalan Veteran, Naripan dan Braga. Tipe jalan di Simpang Naripan - Sunda adalah sebagai berikut:

- Arah ke Veteran (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12 m
- Arah ke Naripan (B) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 7 m
- Arah dari Asia Afrika (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12 m
- Arah ke Braga (D) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 7 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Naripan - Sunda dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



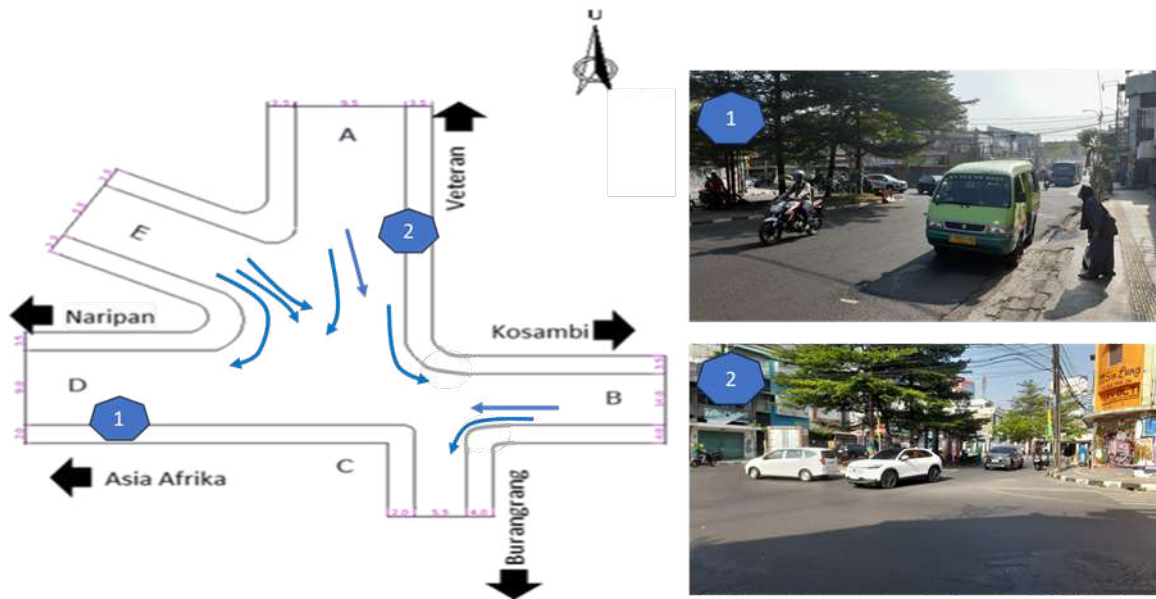
Gambar III-58 Simpang Naripan - Sunda
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.20 Simpang Veteran - Ahmad Yani

Simpang Veteran - A. Yani merupakan simpang yang mengakses jalan dari Veteran, Kosambi dan Naripan menuju Burangrang atau menuju Asia Afrika. Tipe jalan di Simpang Veteran - Simpang A. Yani adalah sebagai berikut:

- Arah dari Veteran (A) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 9,5 m
- Arah ke Kosambi (B) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 14,3 m
- Arah ke Burangrang (C) : tipe 1/1 UD dengan lebar total 5,5 m
- Arah ke Asia Afrika (D) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 9 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Veteran - A. Yani dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-59 Simpang Veteran – A. Yani

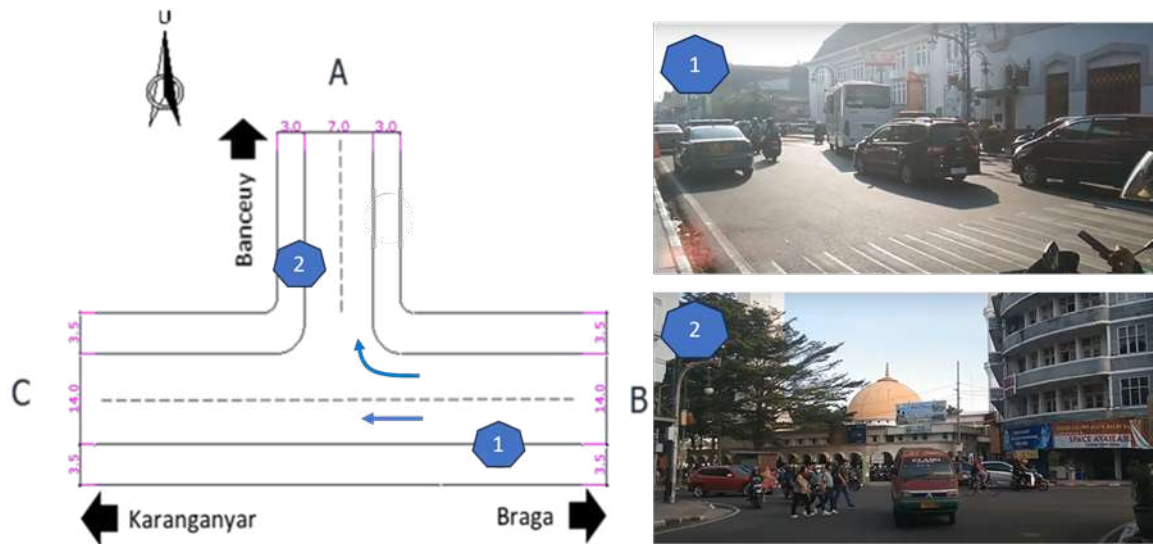
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.21 Simpang Banceuy

Simpang Banceuy merupakan simpang yang menjadi akses jalan dari Alun-alun Bandung/Braga ke Banceuy atau ke Karanganyar. Tipe jalan di Simpang Banceuy adalah sebagai berikut:

- Arah ke Banceuy (A) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 7,0 m
- Arah dari Braga (B): tipe 4/1 UD dengan lebar total 14,0 m
- Arah ke Karanganyar (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 14,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Banceuy dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-60 Simpang Banceuy

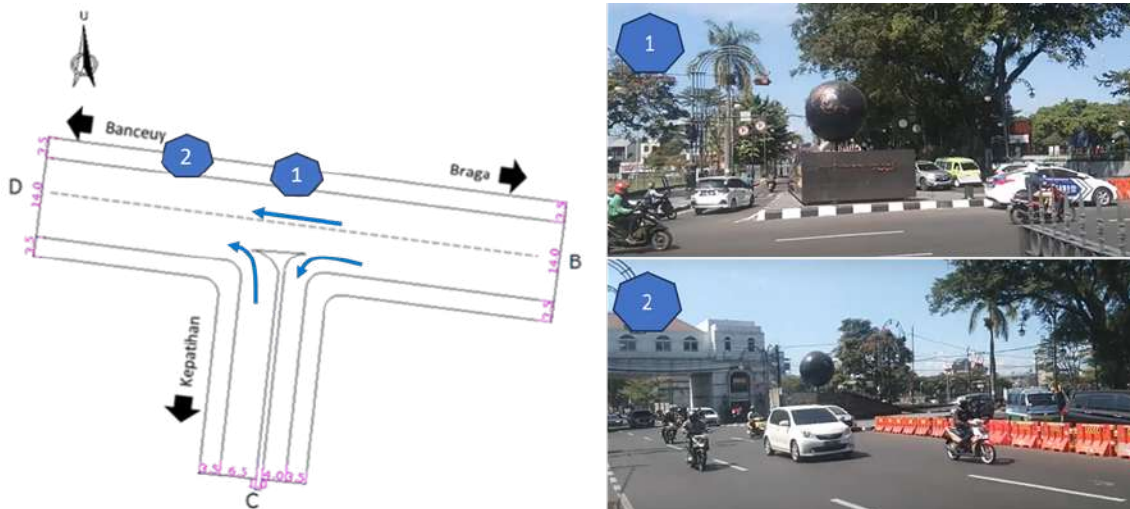
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.22 Simpang Alun – alun Bandung

Simpang Alun-alun Bandung merupakan simpang yang menjadi akses jalan menuju Banceuy dan Karapitan. Tipe jalan di Simpang Alun-alun Bandung adalah sebagai berikut:

- Arah dari Braga (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 14,0 m
- Arah ke Kapatihan (C) : tipe 2/2 D dengan lebar total 11,5 m
- Arah ke Banceuy (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 14,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Alun-alun Bandung simpang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-61 Simpang Alun – alun Bandung

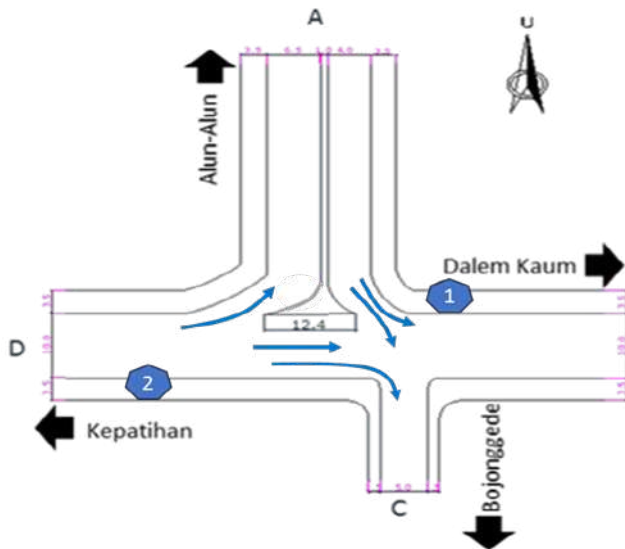
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.23 Simpang Dalem Kaum

Simpang Dalem Kaum merupakan simpang yang menjadi akses jalan menuju Alun-Alun Bandung dan Dalem Kaum. Tipe jalan di Simpang Dalem Kaum adalah sebagai berikut:

- Arah ke Alun-alun Bandung (A) : tipe 2/2 D dengan lebar total 11,5 m
- Arah ke Dalem Kaum (B) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10 m
- Arah ke Bojonggede (C) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 5 m
- Arah dari Kepatihhan (D) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Dalem Kaum dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-62 Simpang Dalem Kaum

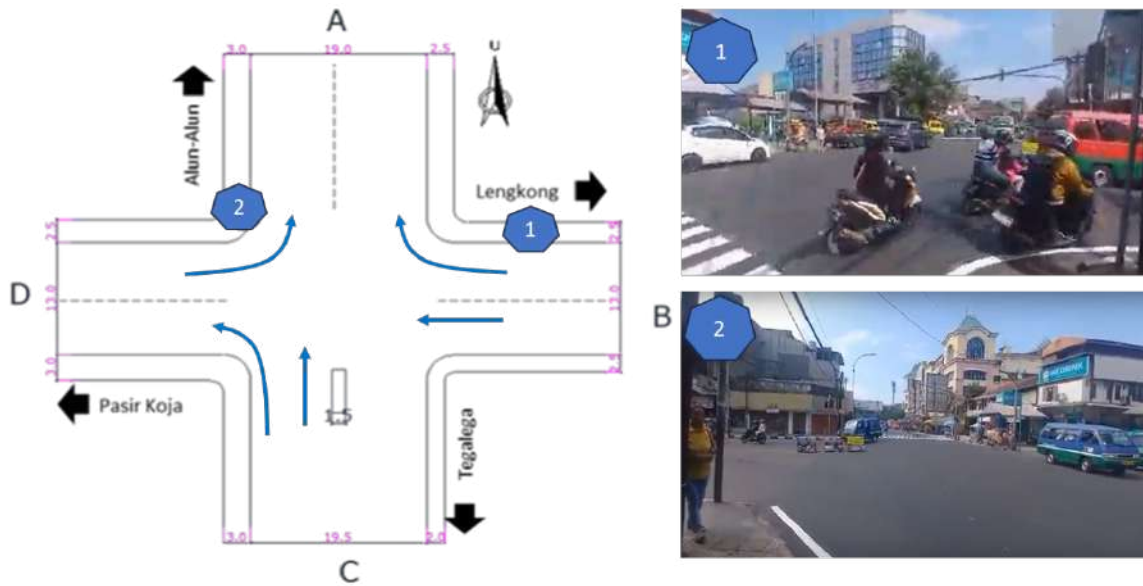
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.24 Simpang Pungkur

Simpang Pungkur merupakan simpang yang mengakses jalan menuju Pasir Koja dan Alun-Alun Bandung. Tipe jalan di Simpang Pungkur adalah sebagai berikut:

- Arah ke Alun-Alun (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 19 m
- Arah dari Lengkong (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13 m
- Arah dari Tegalega (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 19,5 m
- Arah ke Pasir Koja (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 13 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Pungkur dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-63 Simpang Paungkur

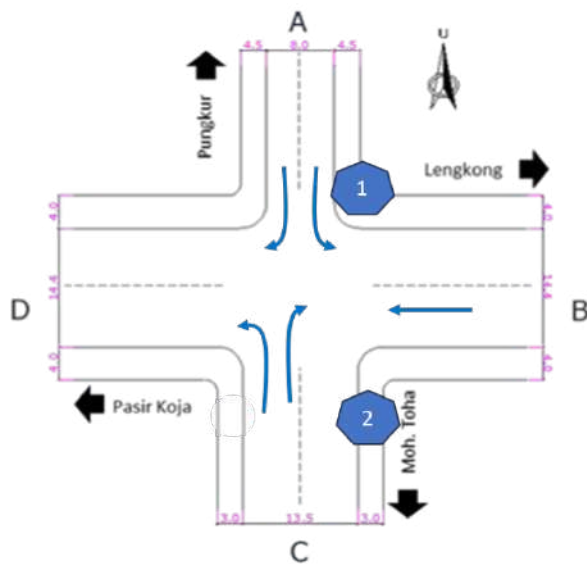
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.25 Simpang Balonggede

Simpang Balonggede merupakan simpang yang mengakses jalan menuju Naripan dan Suniaraja. Tipe jalan di Simpang Balonggede adalah sebagai berikut:

- Arah ke Suniaraja (A) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Naripan (B) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 9 m
- Arah dari Alun-alun Bandung (C) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari ABC/Pasar Baru (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 9 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Balonggede dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-64 Simpang Balonggede

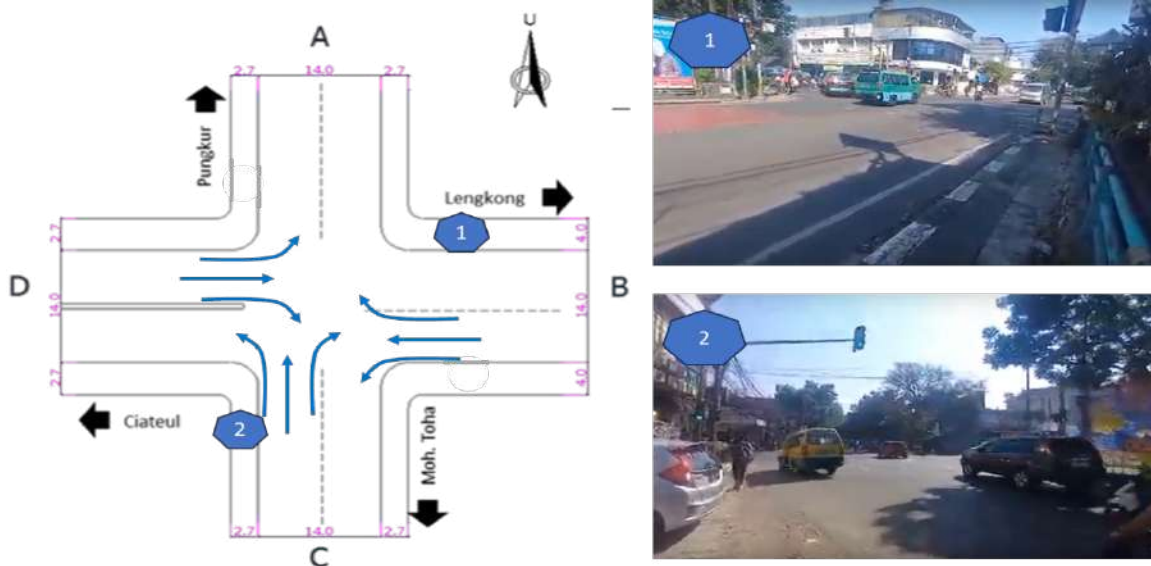
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.26 Simpang Inggit Ganarsih – Moch. Toha

Simpang Inggit Garnasih-Moch. Toha merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju jalan Pungkur, Lengkong, Moch. Toha dan Ciateul. Tipe jalan di simpang Inggit Garnasih - Moch. Toha sebagai berikut:

- Arah ke Pungkur (A) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 14 m
- Arah ke Lengkong (B) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 14 m
- Arah dari Jalan Moh. Toha (C) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 14 m
- Arah ke Ciateul (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 14 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja ruas jalan Inggit Garnasih - Moch. Toha dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-65 Simbang Inggit Ganarsih – Moch, Toha

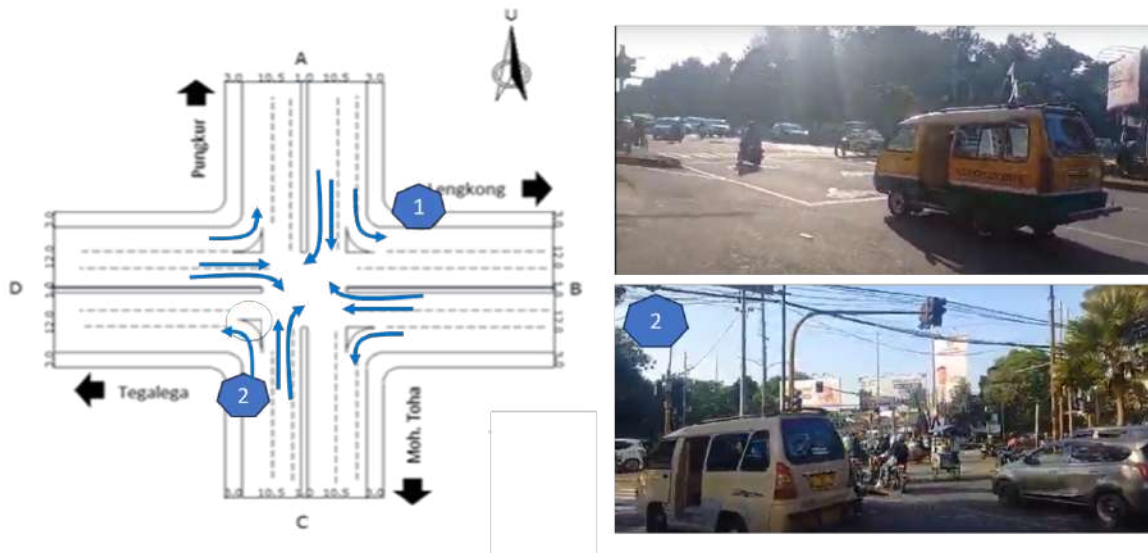
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.27 Simbang BKR – Moch. Toha

Persimpangan BKR – Moch. Toha merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju Pungkur, Lengkong, Jalan Raya Moch. Toha dan Tegalega. Tipe jalan pada Simbang BKR - Moch. adalah sebagai berikut:

- Arah ke Pungkur (A) : tipe 4/2 D dengan lebar total 10,5 m
- Arah ke Lengkong (B) : tipe 4/2 D dengan lebar total 25 m
- Arah ke Jalan Moh. Toha (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 10,5 m
- Arah ke Tegalega (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 25 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang BKR - Moch. Toha dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-66 Simpang BKR– Moch, Toha

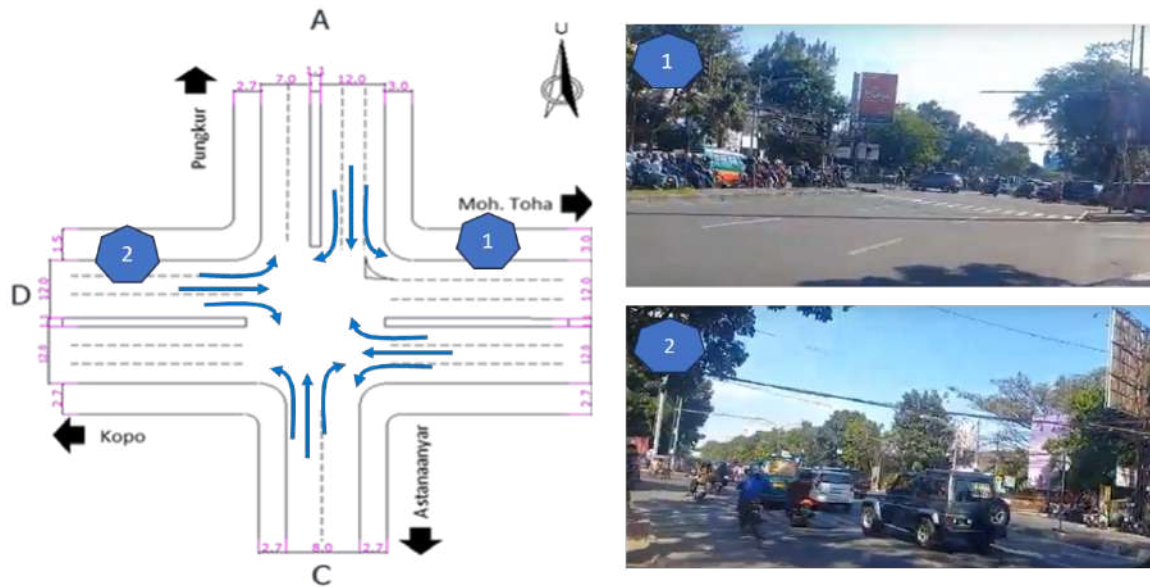
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.28 Simpang BKR – Tegallega

Simpang BKR-Tegallega merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju jalan kopo dan jalan Soekarno Hatta. Tipe jalan di Simpang BKR - Tegallega adalah sebagai berikut:

- Arah ke Pungkur (A) : tipe 4/2 D dengan lebar total 20 m
- Arah ke Moh Toha (B) : tipe 4/2 D dengan lebar total 25 m
- Arah ke Astanaanyar (C) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 8 m
- Arah ke Kopo (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 25 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang BKR - Tegallega dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-67 Simbang BKR – Tegallega

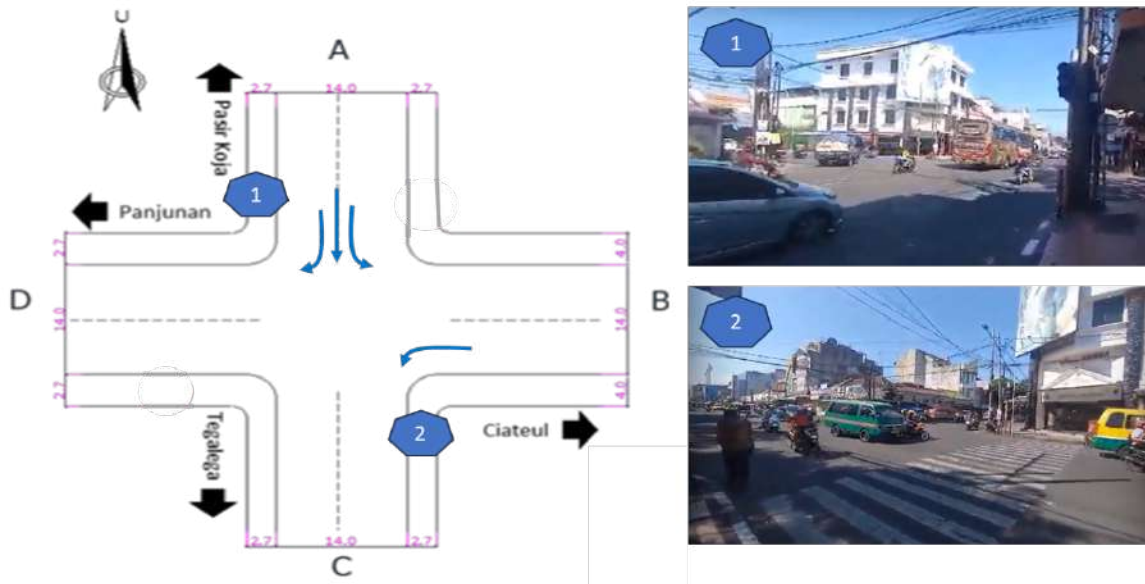
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.29 Simbang Inggit Ganarsih – Otto Iskandar Dinata

Perempatan Inggit Garnasih-Otto Iskandar Dinata merupakan perempatan yang mengakses jalan menuju Tegalega, Panjunan, dan Ciateul. Tipe jalan yang ada di Simbang Inggit Garnasih-Otto Iskandar Dinata adalah sebagai berikut:

- Arah ke Suniaraja (A) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah ke Naripan (B) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 9 m
- Arah dari Alun-alun Bandung (C) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 13,5 m
- Arah dari ABC/Pasar Baru (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 9 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Inggit Garnasih-Otto Iskandar Dinata dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-68 Simpang Inggit Ganarsih – Otto Iskandar Dinata

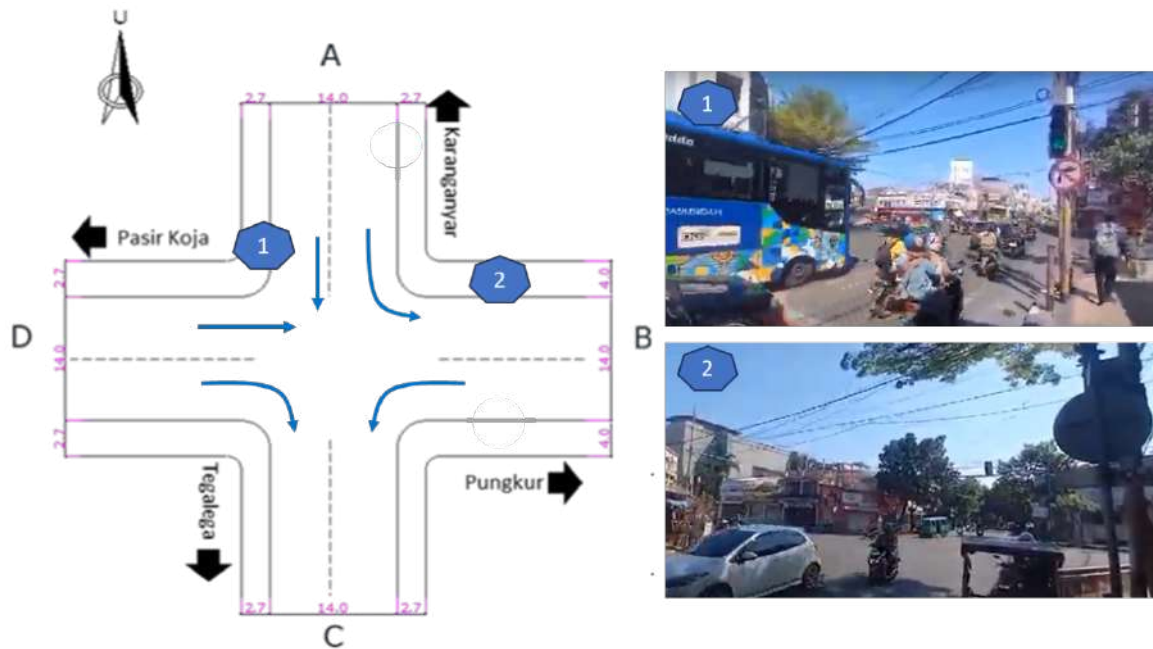
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.30 Simpang Pasir Koja

Perempatan Pasir Koja merupakan perempatan yang mengakses jalan menuju Pungkur dan Tegalega. Tipe jalan di Simpang Pasir Koja adalah sebagai berikut:

- Arah dari Karanganyar (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 14 m
- Arah ke Pungkur (B) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 14 m
- Arah ke Tegalega (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 14 m
- Arah dari Pasir Koja (D) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 9,5 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Pasir Koja dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-69 Simpang Pasir Koja

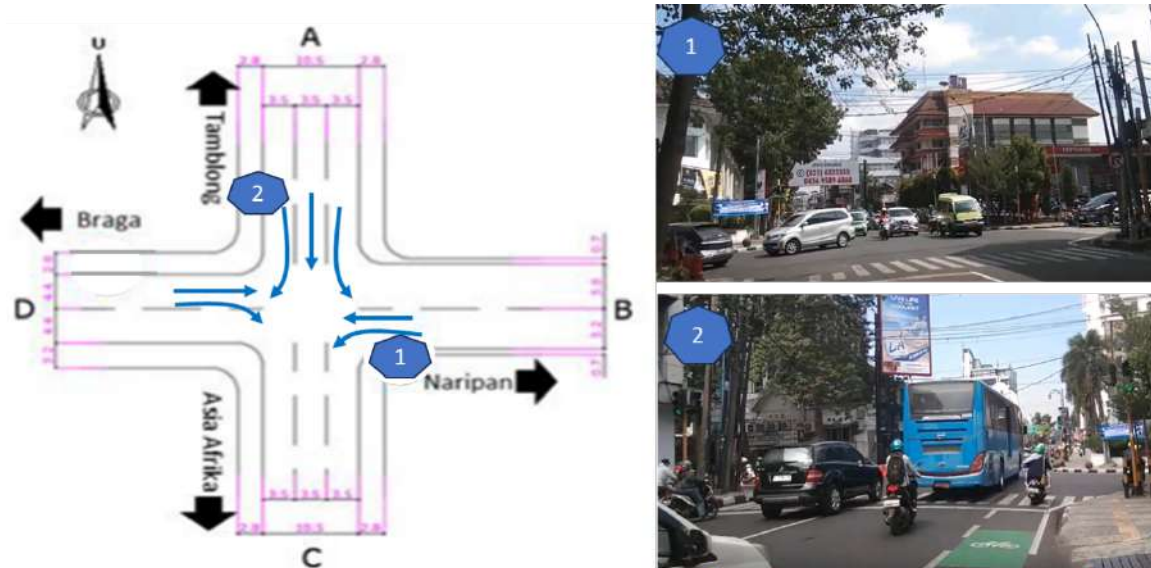
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.31 Simpang Tamblong

Perempatan Tamblong merupakan perempatan yang mengakses jalan menuju Braga, Asia Afrika, dan Naripan. Tipe jalan di Simpang Tamblong adalah sebagai berikut:

- Arah dari Tamblong (A) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah ke Naripan (B): tipe 2/2 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah ke Asia Afrika (C) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah ke Braga (D) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 9,5 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Tamblong dapat dilihat di bawah ini.



Gambar III-70 Simbang Tamblong

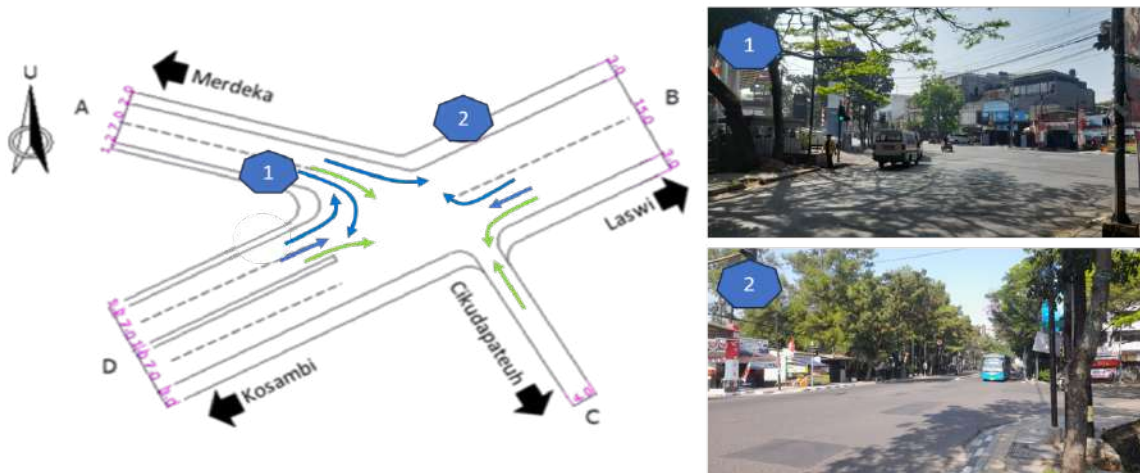
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.32 Simbang Gudang Utara - Ahmad Yani

Persimpangan Gudang Utara - A.Yani merupakan persimpangan yang menjadi akses jalan menuju Kosambi, Merdeka, dan Laswi. Jenis jalan di Simbang Gudang Utara - A.Yani. Tipe jalan Simbang Gudang Utara - A.Yani adalah sebagai berikut:

- Arah ke Merdeka (A) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 7,0 m
- Arah ke Laswi (B) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 15,0 m
- Arah ke Cikudapateuh (C) : tipe 2/2 UD dengan lebar total 4,0 m
- Arah ke Kosambi (D) : tipe 4/2 D dengan lebar total 15,0 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Gudang Utara - A.Yani dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-71 Simpang Gudang Utara – A. Yani

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.33 Simpang Ciroyom

Perempatan Ciroyom merupakan perempatan yang mengakses jalan menuju Kebonjati. Adapun Tipe jalan di Simpang Ciroyom adalah sebagai berikut:

- Arah ke Garuda (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,2 m
- Arah ke Soekarno Hatta (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 18,6 m
- Arah dari Cimahi (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,2 m

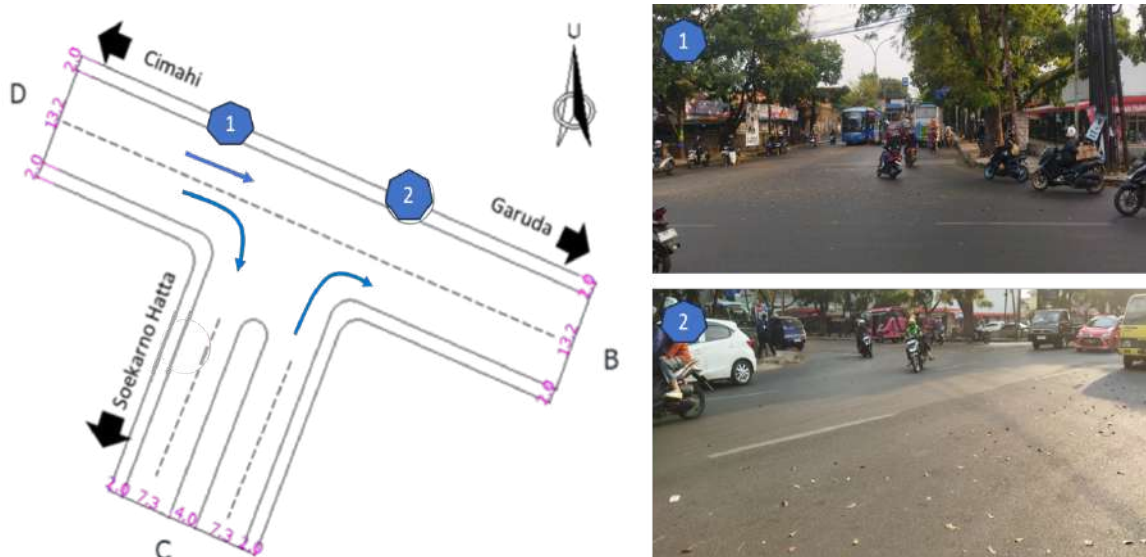
Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Ciroyom dapat dilihat di bawah ini.

III.1.4.35 Simpang Rajawali

Simpang Rajawali merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju jalan Sukarno Hatta dan Garuda. Tipe jalan di Simpang Rajawali adalah sebagai berikut:

- Arah ke Garuda (B) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,2 m
- Arah ke Soekarno Hatta (C) : tipe 4/2 D dengan lebar total 18,6 m
- Arah dari Cimahi (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 13,2 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Rajawali dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-74 Simpang Rajawali

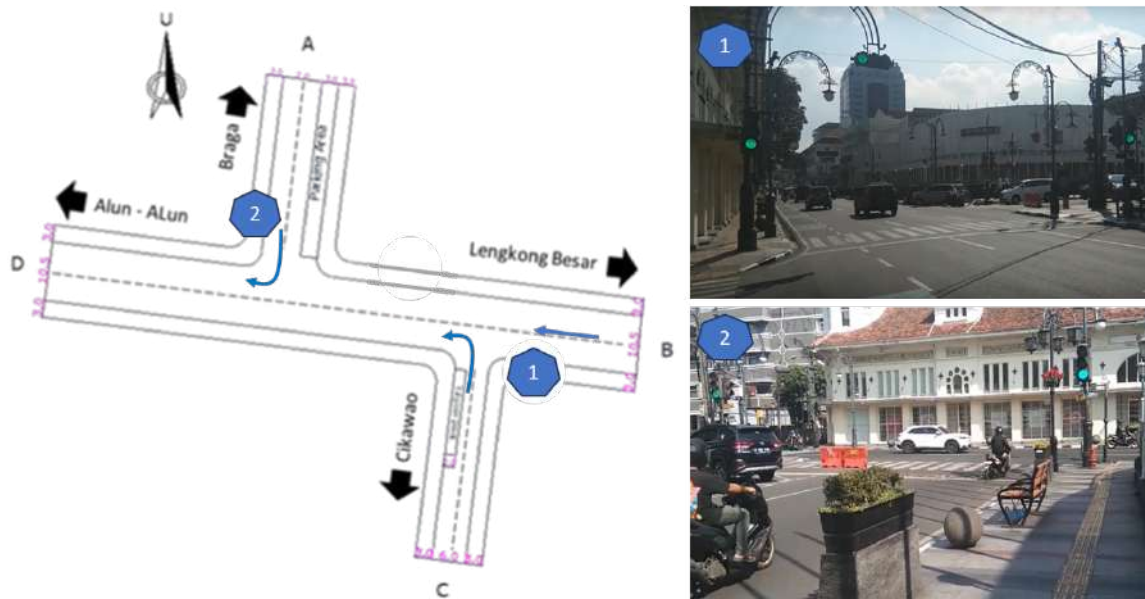
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.36 Simpang Braga – Asia Afrika

Simpang Braga - Asia Afrika merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju Naripan dan Suniaraja. Tipe jalan di Simpang Braga - Asia Afrika adalah sebagai berikut:

- Arah dari Braga (A) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 7,0 m
- Arah dari Lengkong besar (B) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m
- Arah dari Cikawao (C) : tipe 1/1 UD dengan lebar total 4,0 m
- Arah ke Alun-alun (D) : tipe 3/1 UD dengan lebar total 10,5 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Braga - Asia Afrika dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



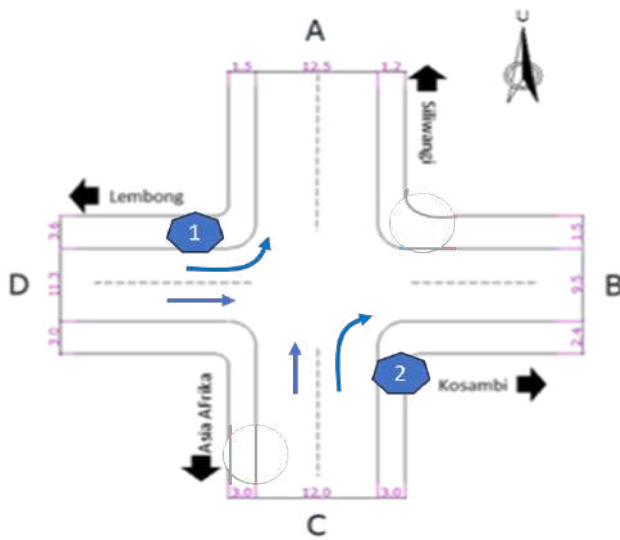
Gambar III-75 Simpang Braga – Asia Afrika
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.37 Simpang Veteran - Sunda

Simpang Veteran-Sunda merupakan persimpangan yang mengakses jalan menuju jalan Siliwangi dan Kosambi. Tipe jalan di Simpang Veteran-Sunda adalah sebagai berikut:

- Arah ke Siliwangi (A) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12,5 m
- Arah ke Kosambi (B) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 9,5 m
- Arah dari Asia Afrika (C) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 12 m
- Arah dari Lembong (D) : tipe 4/1 UD dengan lebar total 11,3 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Veteran-Sunda dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-76 Simpang Veteran - Sunda

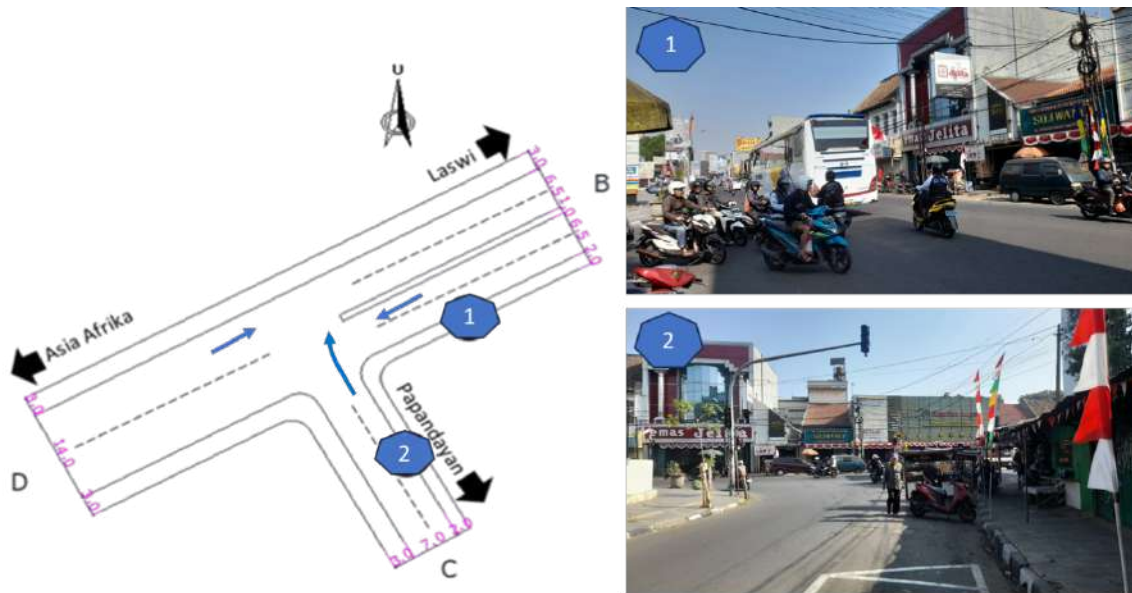
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.4.38 Simpang Malabar

Simpang Malabar merupakan simpang yang mengakses jalan menuju Laswi dan Pasar Kosambi. Tipe jalan di Simpang ABC adalah sebagai berikut:

- Arah ke Laswi (B) : tipe 4/2 D dengan lebar total 14 m
- Arah dari Malabar (C) : tipe 2/1 UD dengan lebar total 7 m
- Arah ke Asia Afrika (D) : tipe 4/2 UD dengan lebar total 14 m

Kondisi geometrik, kondisi lalu lintas dan kinerja simpang Malabar dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III-77 Simpang Malabar

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.5 Analisis Kecepatan dan Waktu Perjalanan

Untuk dapat melakukan analisis kecepatan dan waktu perjalanan maka dilakukan pengumpulan data dengan metode Move Car Observer, melalui survey ini kita juga dapat melihat perilaku pengemudi di suatu wilayah. Dalam melakukan survey di kumpulkan data terkait panjang antrian waktu delay dan penyebab terjadinya tundaan di waktu sibuk pagi dan waktu sibuk sore. Survei dilakukan di seluruh ruas jalan yang rencananya akan dibangun jalur khusus BRT seperti dapat dilihat pada table dibawah ini.

Tabel III-78 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Asia Afrika 1

Sumber: Analisis Konsultan

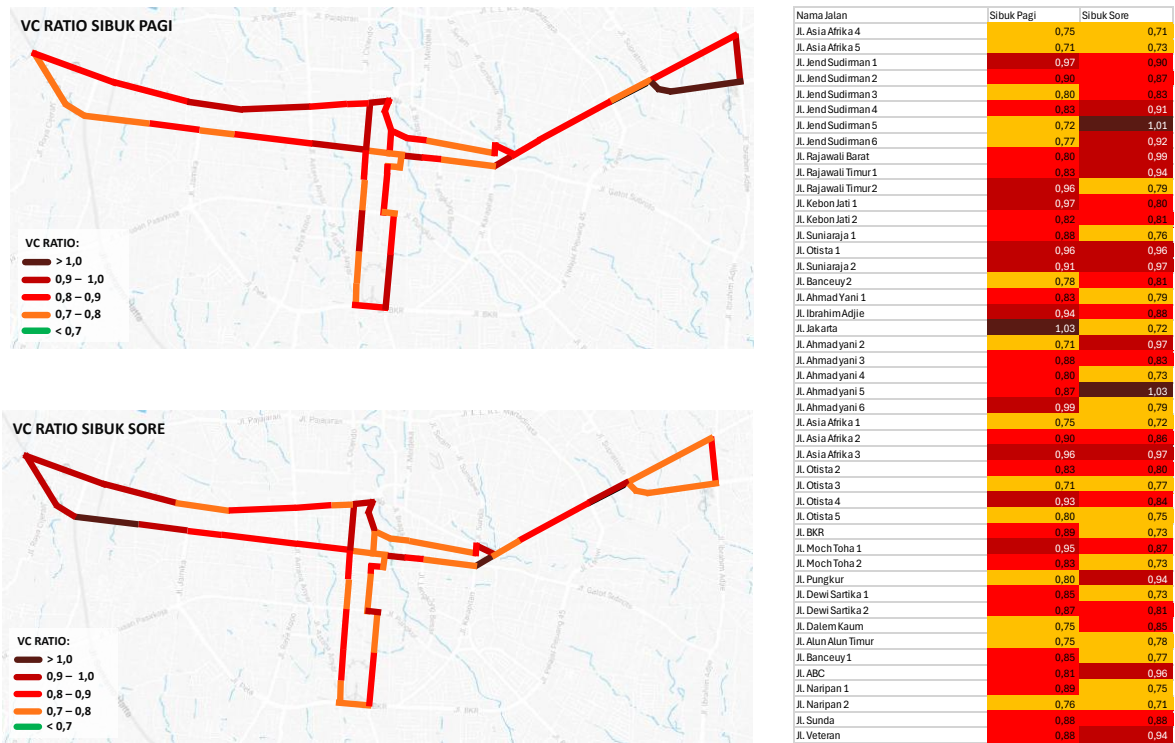
No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Waktu Tempuh (menit)		Kecepatan (km/jam)	
			Sibuk Pagi	Sibuk Sore	Sibuk Pagi	Sibuk Sore
1	Jl. ABC	210	1	2	12,6	6,30
2	Jl. Ahmad Yani 1	1120	3	7	22,4	9,60
3	Jl. Ahmad yani 2 (Barat - Timur)	542	2	3	16,26	10,84
4	Jl. Ahmad yani 2 (Timur - Barat)	542	2	2,3	16,26	14,14
5	Jl. Ahmad yani 3 (Barat - Timur)	1315	9	12	8,77	6,58
6	Jl. Ahmad yani 3 (Timur - Barat)	1315	9	10	8,77	7,89

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Waktu Tempuh (menit)		Kecepatan (km/jam)	
			Sibuk Pagi	Sibuk Sore	Sibuk Pagi	Sibuk Sore
7	Jl. Ahmad yani 4	250	1	1,4	15	10,71
8	Jl. Alun Alun Timur	140	1	2	8,4	4,20
9	Jl. Asia Afrika 1	610	2	3	18,3	12,20
10	Jl. Asia Afrika 2	241	1	2	14,46	7,23
11	Jl. Asia Afrika 3	244	1,2	2,3	12,2	6,37
12	Jl. Asia Afrika 4	140	1	1,8	8,4	4,67
13	Jl. Asia Afrika 5	265	1,4	2,5	11,36	6,36
14	Jl. Banceuy 1	244	1,1	2,4	13,31	6,10
15	Jl. Banceuy 2	396	2	3	11,88	7,92
16	Jl. BKR	350	2	2,3	10,5	9,13
17	Jl. BKR	350	2	3	10,5	7,00
18	Jl. Dalem Kaum	130	1	1,6	7,8	4,88
19	Jl. Dewi Sartika 1	140	1	1,3	8,4	6,46
20	Jl. Dewi Sartika 2	410	1	2	24,6	12,30
21	Jl. Ibrahim Adjie	560	2	3,6	16,8	9,33
22	Jl. Jakarta	1100	3,5	6	18,86	11,00
23	Jl. Jend Sudirman 1	642	2	7	19,26	5,50
24	Jl. Jend Sudirman 2	918	3	4	18,36	13,77
25	Jl. Jend Sudirman 3	390	2	3	11,7	7,80
26	Jl. Jend Sudirman 4 (Timur - Barat)	1097	3	4	21,94	16,46
27	Jl. Jend Sudirman 4 (Barat - Timur)	1097	3	3,2	21,94	20,57
28	Jl. Jend Sudirman 5	239	1	1,3	14,34	11,03
29	Jl. Jend Sudirman 6	1220	2	3	36,6	24,40
30	Jl. Kebon Jati 1	779	2	6	23,37	7,79
31	Jl. Kebon Jati 2	451	2	2,2	13,53	12,30
32	Jl. Moch Toha 1	500	2	2,1	15	14,29
33	Jl. Moch Toha 2 (Selatan - Utara)	620	4	2	9,3	18,60
34	Jl. Moch Toha 2 (Utara - Selatan)	620	3	2	12,4	18,60
35	Jl. Naripan 1	200	1	2,5	12	4,80
36	Jl. Naripan 2	590	1	2	35,4	17,70
37	Jl. Otista 1	520	3	6	10,4	5,20
38	Jl. Otista 2	720	2	3	21,6	14,40
39	Jl. Otista 3	480	2,1	2	13,71	14,40
40	Jl. Otista 4	660	6	2	6,6	19,80
41	Jl. Otista 5 (Utara - Selatan)	660	1,8	1	22	39,60
42	Jl. Otista 5 (Selatan - Utara)	660	1	1,2	39,6	33,00
43	Jl. Pungkur	120	1	1,1	7,2	6,55
44	Jl. Rajawali Barat	1000	3,5	3	17,14	20,00
45	Jl. Rajawali Timur 1	877	3,3	3	15,95	17,54

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Waktu Tempuh (menit)		Kecepatan (km/jam)	
			Sibuk Pagi	Sibuk Sore	Sibuk Pagi	Sibuk Sore
46	Jl. Rajawali Timur 2	653	6	7	6,53	5,60
47	Jl. Sunda	73	1	1,2	4,38	3,65
48	Jl. Suniaraja 1	250	1	2	15	7,50
49	Jl. Suniaraja 2	230	1	2	13,8	6,90
50	Jl. Veteran	170	1	1,4	10,2	7,29

III.1.6 Analisis Kondisi Lalu Lintas Eksisting

Kondisi Lalu Lintas eksisting dilihat dari nilai VC ratio pada jam sibuk pagi dan sore pada ruas jalan dan Level of Service (LOS) pada simpang sebagai berikut:



Gambar III-79 VC Ratio Sibuk Pagi dan Sore 2024 pada Ruas Jalan On Corridor BRT BBMA

Sumber: Analisis Konsultan

Pada jam sibuk pagi dan sore terlihat bahwa seluruh ruas jalan sudah mencapai VC Ratio diatas 0,7, bahkan beberapa ruas jalan sudah mencapai angka VC Rasio diatas 1, perlu adanya penanganan lebih lanjut terhadap kondisi lalu lintas di ruas-ruas jalan tersebut.



No.	Intersection Name	Existing Condition		
		C (smp/jam)	Delay	LOS
1	A. Yani - Santo Yusuf	4173,53	18,354	C
2	Kiaracondong (APILL)	6591,543	40,800	E
3	Jakarta - A Yani	7094,54	14,484	B
4	Laswi (APILL)	4122,979	69,200	F
5	Simpang Lima (APILL)	3557,272	225,100	F
6	Lengkong Besar (APILL)	5510,35	42,900	E
7	Karanganyar (APILL)	5845,241	31,200	D
8	Gandajati (APILL)	2543,504	193,200	F
9	Jamika (APILL)	4034,088	52,989	E
10	Ganuda	3334,28	16,662	C
11	Bundaran Cibeureum (APILL)	3463,886	168,500	F
12	Cibeureum	5948,65	15,421	C
13	Nurtanio (APILL)	3496,32	35,000	D
14	Simpang Paskal (APILL)	3583,252	91,500	F
15	Simpang Pasar Baru	8667,39	10,323	B
16	Suniarja	6633,41	8,383	B
17	ABC	2925,22	15,708	B
18	Naripan-Braga	7388,45	11,197	B
19	Naripan-Sunda	5112,18	13,313	B
20	Veteran - A Yani	7075,95	9,782	B
21	Banceuy	5132,16	18,409	C
22	Alun-alun Bandung	5608,03	11,723	B
23	Dalemkaum	6798,4	8,714	B
24	Pungkur	8652,88	8,783	B
25	Balonggede	6539,12	8,177	B
26	Jinggih Ganarsih - Moh.Toha (APILL)	2605,207	52,300	E
27	BKR - M.Toha (APILL)	6478,005	45,900	E
28	BKR - Tegelega (APILL)	4825,979	115,900	F
29	Jinggih - Otsia	3264,09	8,479	B
30	Jl.Pasirkoja (APILL)	6312,097	22,900	C
31	Tambolong (APILL)	3647,957	52,500	E
32	Gudang Utara - A.Yani (APILL)	2694,357	33,700	D
33	Ciroyom	5672,78	7,715	B
34	Andir	3267,16	10,464	B
35	Rajawali	1672	18,368	C
36	Braga - Asia Afrika	3224,39	17,690	C
37	Veteran p Sunda (APILL)	5804,888	22,200	C
38	Malabar 1	3468,94	9,980	B

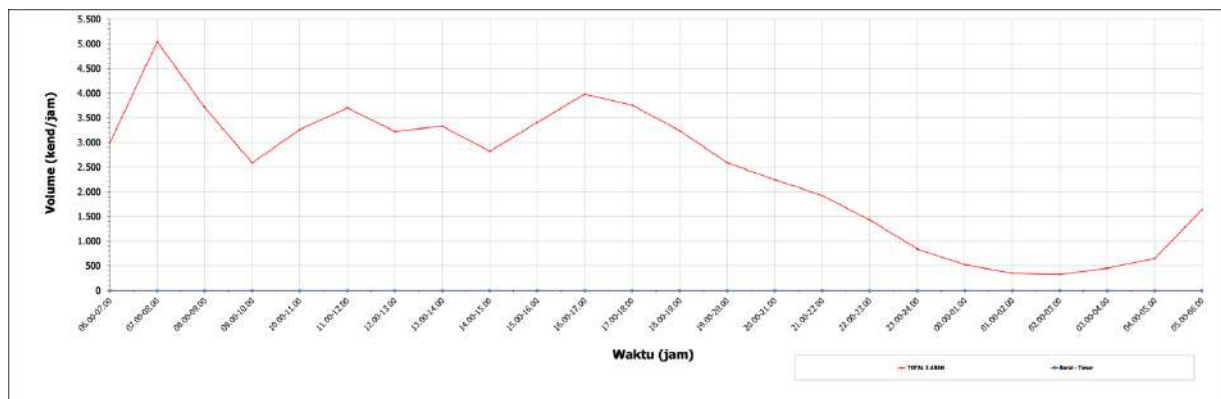
Gambar III-80 LOS pada Simpang di Sekitar Lokasi On Corridor BRT BBMA

Sumber: Analisis Konsultan

Hasil analisis kondisi eksisting pada simpang jalan menunjukkan bahwa beberapa simpang memiliki tundaan kendaraan yang sudah mencapai level F. Sementara itu, simpang yang masih dalam kondisi baik didominasi pada simpang tanpa lampu lalu lintas, dengan nilai tingkat pelayanan / Level of Service (LOS) B.

III.1.6.1 LHR Jalan Asia Afrika 1

Segmen ruas jalan Asia Afrika 1 dimulai dari Simpang lima Jl. Karapitan sampai dengan Simpang 4 Jl. Lengkong Besar, dengan panjang segmen 610 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 57,995 kend/hari atau 25,688 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,571 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,491 smp/jam.



Gambar III-81 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Asia Afrika 1

Sumber: Analisis Konsultan

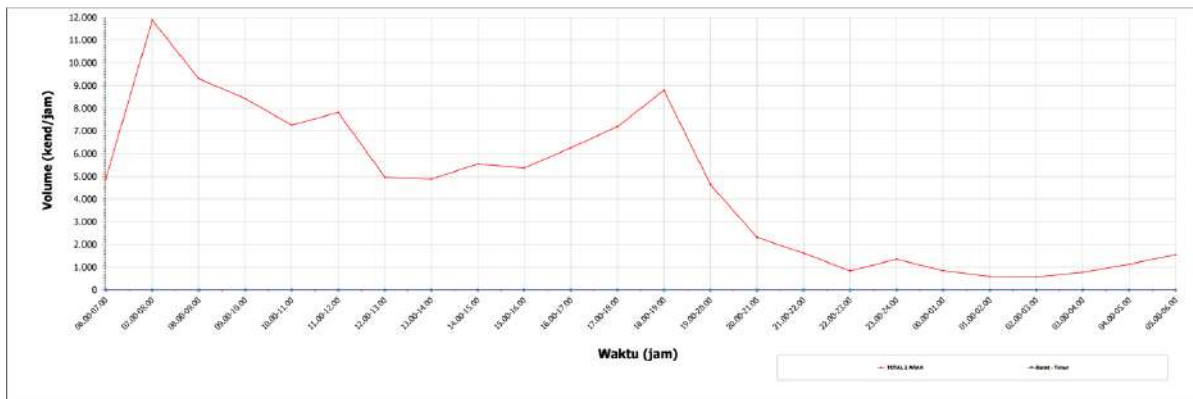
Tabel III-82 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Asia Afrika 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.944	736	2.884	721
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	764	824	705	767
		Kijang, Elf, Colt, Carry	7		36	
		Pick up, box kecil	49		26	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	4		1	
3	HV	Bus Besar	-	12	1	9
		Truk kecil 2 as	10		7	
		Truk sedang 2 as	-		0	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	9		10	
Total			3.778	1.571	3.658	1.497

III.1.6.2 LHR Jalan Asia Afrika 2

Segmen ruas jalan Asia Afrika 2 dimulai dari Simpang 4 Jl. Lengkong Besar sampai dengan Simpang 3 Jl. Braga, dengan panjang segmen 241 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 108,785 kend/hari atau 42,975 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 3,218 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,068 smp/jam.



Gambar III-83 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Asia Afrika 2

Sumber: Analisis Konsultan

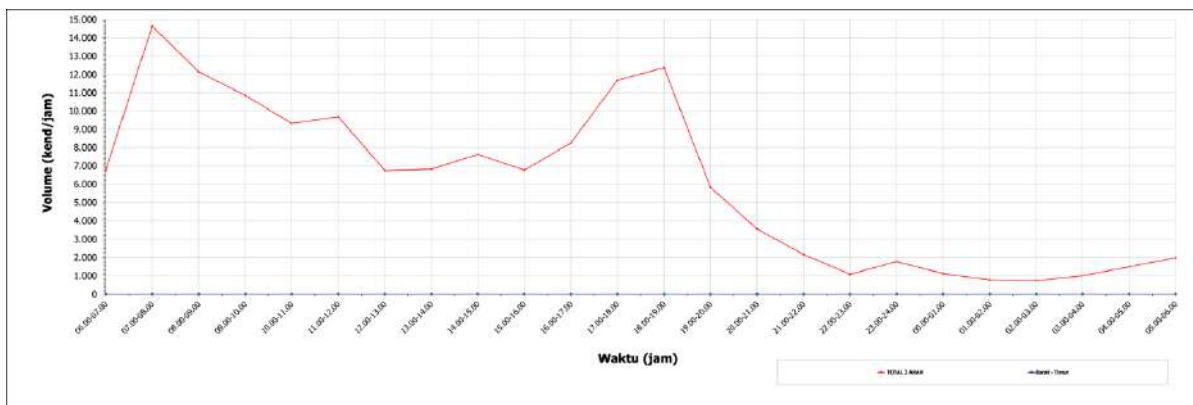
Tabel III-84 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Asia Afrika 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	8.882	2.221	5.795	1.449
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	875	965	1.549	1.610
		Kijang, Elf, Colt, Carry	35		35	
		Pick up, box kecil	33		17	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	22		9	
3	HV	Bus Besar	5	32	3	10
		Truk kecil 2 as	16		4	
		Truk sedang 2 as	6		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	17		8	
Total			9.874	3.218	7.413	3.068

III.1.6.3 LHR Jalan Asia Afrika 3

Segmen ruas jalan Asia Afrika 3 dimulai dari Simpang 3 Jl. Braga sampai dengan Simpang 3 Jl. Alun – Alun Timur, dengan panjang segmen 244 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 145,082 kend/hari atau 57,639 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 4,226 smp/jam dan pada jam sibuk sore 4,313 smp/jam.



Gambar III-85 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Asia Afrika 3

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel III-86 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Asia Afrika 3

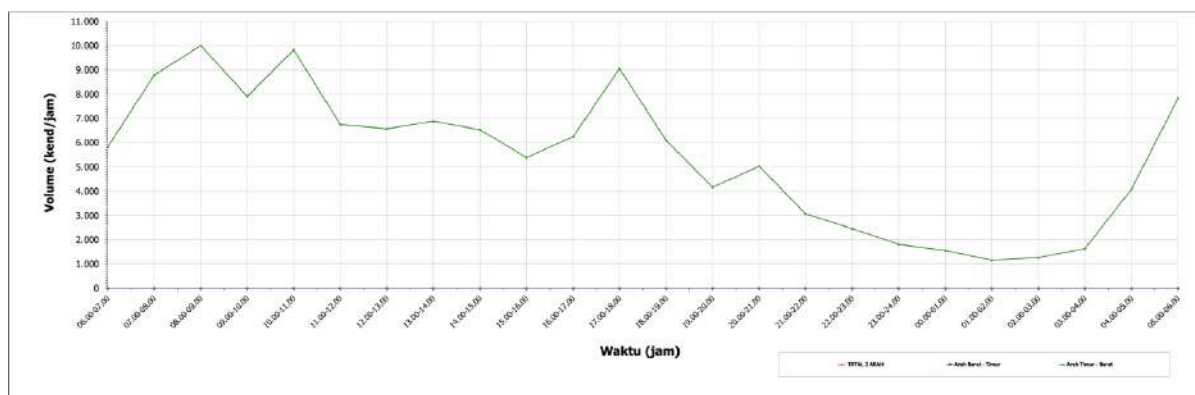
Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)	Sibuk Sore (17:00 - 19:00)
----	----------	-----------------	----------------------------	----------------------------

			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	11.089	2.772	8.601	2.150
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.271	1.415	2.075	2.147
		Kijang, Elf, Colt, Carry	57		41	
		Pick up, box kecil	64		22	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	22		10	
3	HV	Bus Besar	5	39	3	15
		Truk kecil 2 as	21		9	
		Truk sedang 2 as	7		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	50		91	
Total			12.537	4.226	10.761	4.313

III.1.6.4 LHR Jalan Asia Afrika 4

Segmen ruas jalan Asia Afrika 4 dimulai dari Simpang 3 Jl. Alun – Alun Timur sampai dengan Simpang 3 Jl. Banceuy, dengan panjang segmen 140 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 129,935 kend/hari atau 55,730 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 3,327 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,153 smp/jam.



Gambar III-87 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Asia Afrika 4

Sumber: Analisis Konsultan

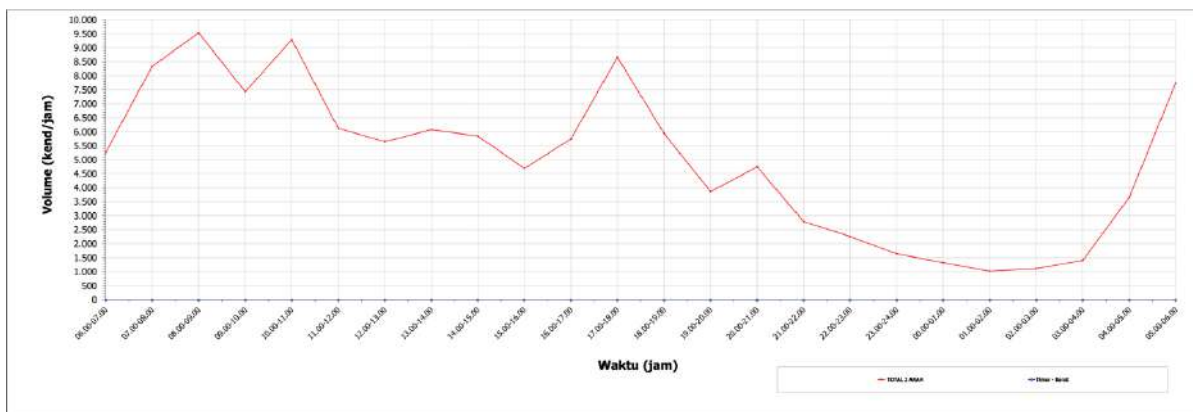
Tabel III-88 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Asia Afrika 4

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	7.436	1.859	5.315	1.329
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.217	1.422	1.603	1.793
		Kijang, Elf, Colt, Carry	94		105	
		Pick up, box kecil	88		59	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	24		27	
3	HV	Bus Besar	8	46	7	31
		Truk kecil 2 as	25		9	
		Truk sedang 2 as	-		6	
		Truk sedang 3 as	6		5	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	29		19	
Total			8.897	3.327	7.135	3.153

III.1.6.5 LHR Jalan Asia Afrika 5

Segmen ruas jalan Asia Afrika 5 dimulai dari Simpang 3 Jl. Banceuy sampai dengan Simpang 4 Jl. Otista, dengan panjang segmen 265 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 120,149 kend/hari atau 52,431 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 3,150 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,212 smp/jam.



Gambar III-89 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Asia Afrika 5

Sumber: Analisis Konsultan

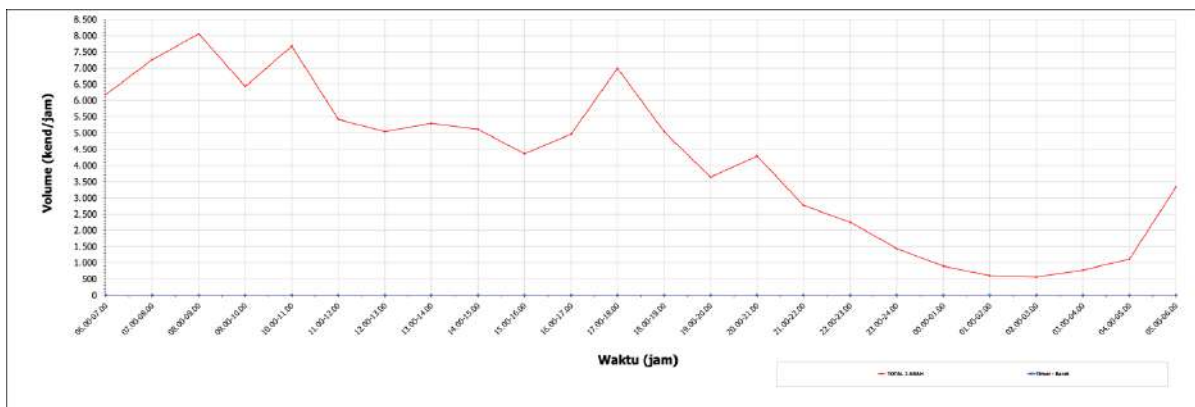
Tabel III-90 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Asia Afrika 5

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	7.054	1.764	4.765	1.191
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.138	1.347	1.845	1.998
		Kijang, Elf, Colt, Carry	90		103	
		Pick up, box kecil	91		34	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	28		17	
3	HV	Bus Besar	8	39	5	22
		Truk kecil 2 as	25		8	
		Truk sedang 2 as	-		6	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	24		11	
Total			8.434	3.150	6.782	3.212

III.1.6.6 LHR Jalan Jendral Sudirman 1

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman 1 dimulai dari Simpang 4 Jl. Otista sampai dengan Simpang 4 Jl. Astana Anyar, dengan panjang segmen 642 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 99,527 kend/hari atau 44,048 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,700 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,504 smp/jam.



Gambar III-91 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 1

Sumber: Analisis Konsultan

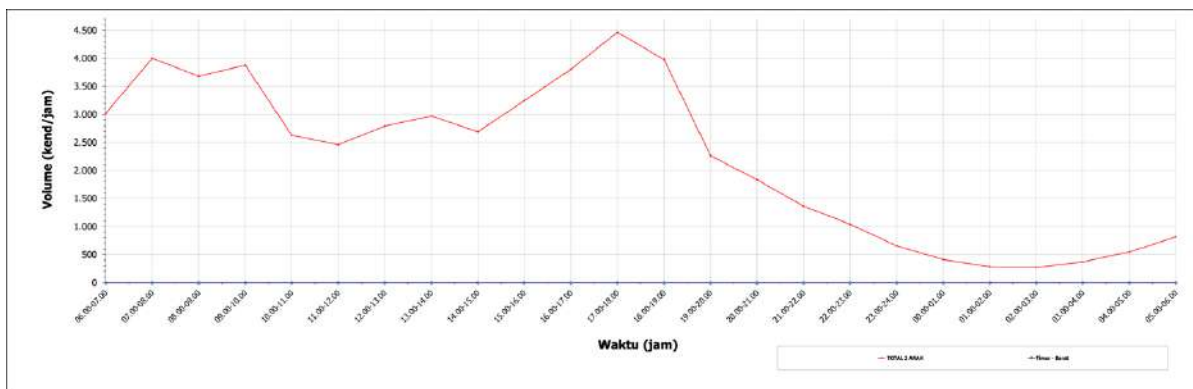
Tabel III-92 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	6.074	1.518	4.224	1.056
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	968	1.148	1.287	1.427
		Kijang, Elf, Colt, Carry	85		93	
		Pick up, box kecil	72		35	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	22		13	
3	HV	Bus Besar	7	34	5	21
		Truk kecil 2 as	20		8	
		Truk sedang 2 as	1		4	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	9		5	
Total			7.250	2.700	5.668	2.504

III.1.6.7 LHR Jalan Jendral Sudirman 2

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman 2 dimulai dari Simpang 4 Jl. Astana Anyar sampai dengan Simpang 3 Jl. Waringin, dengan panjang segmen 918 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 53,467 kend/hari atau 22,730 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,711 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,667 smp/jam.



Gambar III-93 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 2

Sumber: Analisis Konsultan

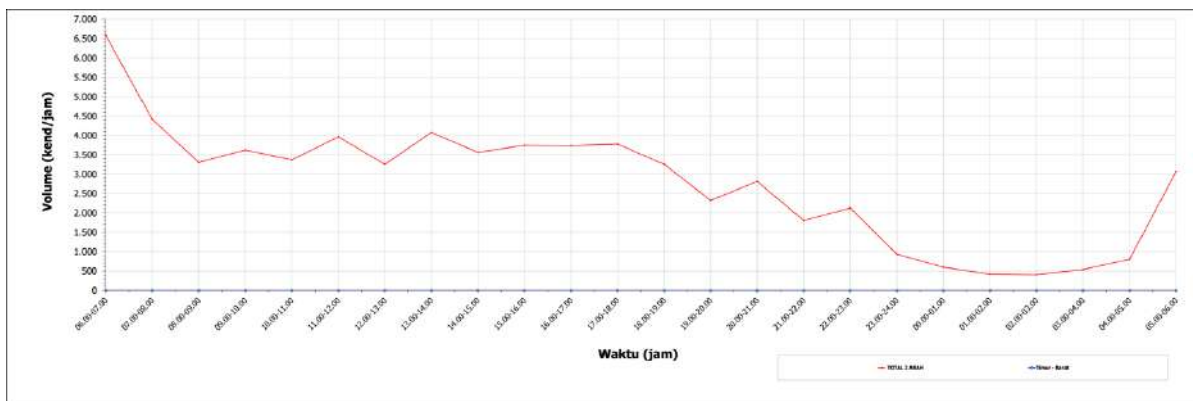
Tabel III-94 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.865	716	3.226	807
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	886	952	799	839
		Kijang, Elf, Colt, Carry	9		13	
		Pick up, box kecil	53		25	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	4		1	
3	HV	Bus Besar	10	43	3	21
		Truk kecil 2 as	20		12	
		Truk sedang 2 as	6		3	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	9		11	
Total			3.852	1.711	4.083	1.667

III.1.6.8 LHR Jalan Jendral Sudirman 3

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman 3 dimulai dari Simpang 3 Jl. Waringin sampai dengan Simpang 3 Jl. Jamika dengan panjang segmen 390 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 56,493 kend/hari atau 28,408 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,554 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,615 smp/jam.



Gambar III-95 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 3

Sumber: Analisis Konsultan

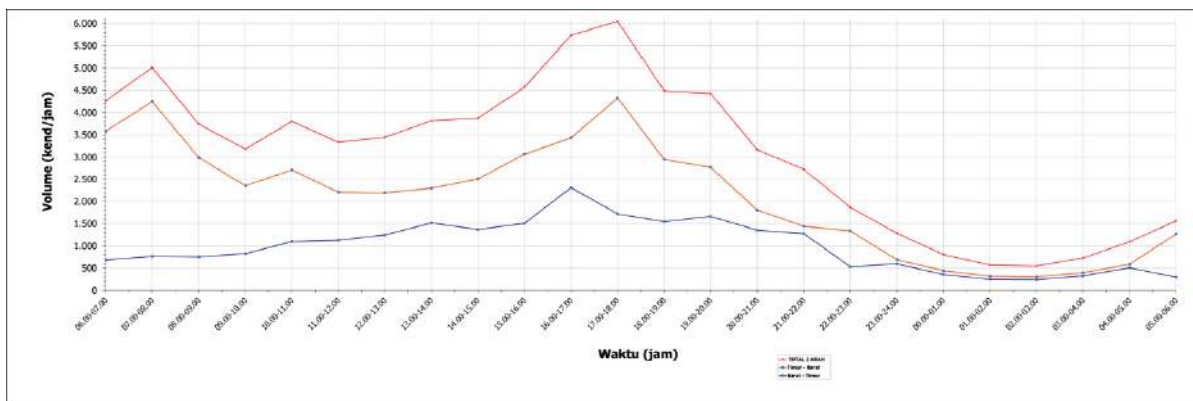
Tabel III-96 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 3

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.981	745	2.640	660
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	522	755	726	914
		Kijang, Elf, Colt, Carry	121		86	
		Pick up, box kecil	100		93	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	12		9	
3	HV	Bus Besar	2	54	1	41
		Truk kecil 2 as	40		31	
		Truk sedang 2 as	2		2	
		Truk sedang 3 as	1		0	
		Truk Gandeng	-		0	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		0	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	57		41	
Total			3.781	1.554	3.588	1.615

III.1.6.9 LHR Jalan Jendral Sudirman 4

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman 4 dimulai dari Simpang 3 Jl. Jamika sampai dengan Simpang 3 Jl. Nurtanio dengan panjang segmen 1,097 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 74,071 kend/hari atau 29,784 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,700 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,139 smp/jam.



Gambar III-97 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 4

Sumber: Analisis Konsultan

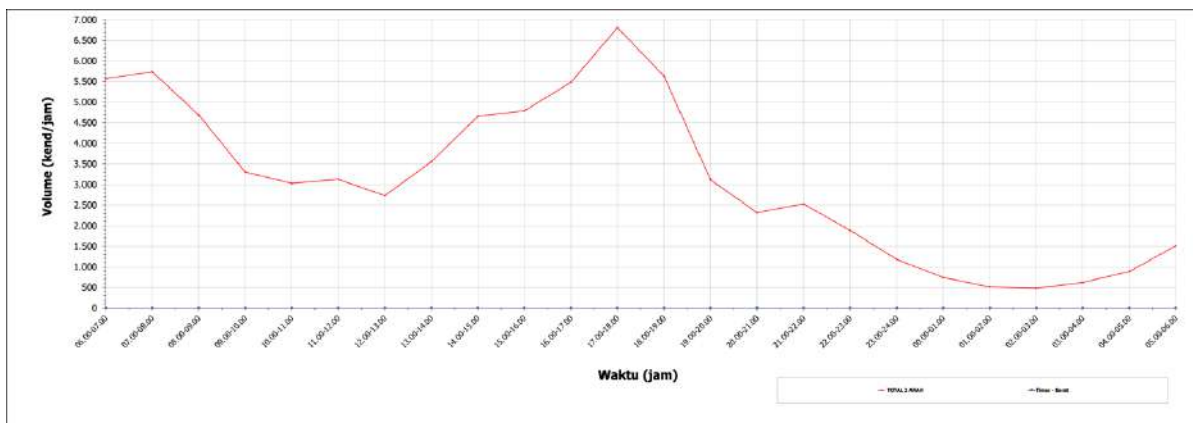
Tabel III-98 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 4

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.047	762	4.392	1.098
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	558	894	719	993
		Kijang, Elf, Colt, Carry	210		177	
		Pick up, box kecil	120		96	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	6		2	
3	HV	Bus Besar	0	44	1	47
		Truk kecil 2 as	17		24	
		Truk sedang 2 as	14		12	
		Truk sedang 3 as	6		1	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		1	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	28		5	
Total			3.978	1.700	5.425	2.139

III.1.6.10 LHR Jalan Jendral Sudirman 5

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman 5 dimulai dari Simpang 3 Jl. Nurtanio sampai dengan Bundaran Cibereum dengan panjang segmen 239 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 74,877 kend/hari atau 38,053 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,045 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,890 smp/jam.



Gambar III-99 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 5

Sumber: Analisis Konsultan

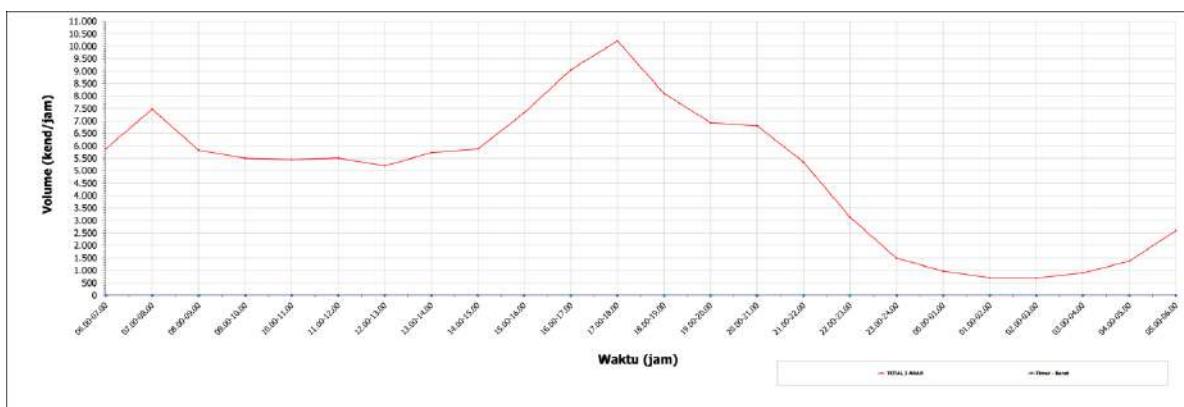
Tabel III-100 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 5

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.395	849	4.132	1.033
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	674	1.099	1.199	1.770
		Kijang, Elf, Colt, Carry	296		288	
		Pick up, box kecil	109		271	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	19		11	
3	HV	Bus Besar	12	97	5	88
		Truk kecil 2 as	24		30	
		Truk sedang 2 as	11		20	
		Truk sedang 3 as	31		16	
		Truk Gandeng	1		1	
		Truk Peti kemas/ kontainer	2		1	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	14		6	
Total			4.575	2.045	5.974	2.890

III.1.6.11 LHR Jalan Jendral Sudirman 6

Segmen ruas jalan Jendral Sudirman 6 dimulai dari Bundaran Cibereum sampai dengan Simpang 3 Rajawali Barat dengan panjang segmen 1,220 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 118,020 kend/hari atau 46,338 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,682 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,188 smp/jam.



Gambar III-101 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 6

Sumber: Analisis Konsultan

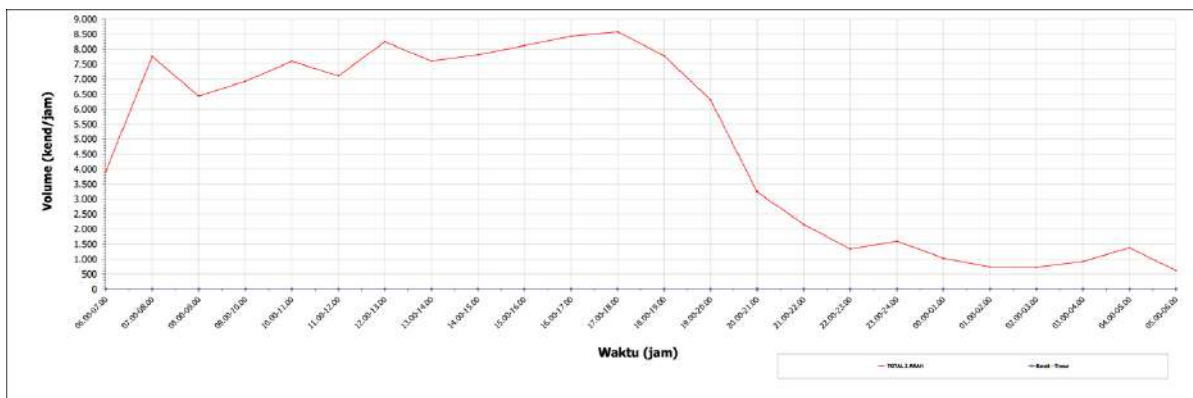
Tabel III-102 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jendral Sudirman 6

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	4.800	1.200	7.931	1.983
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	892	1.361	664	1.129
		Kijang, Elf, Colt, Carry	315		233	
		Pick up, box kecil	123		199	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	32		32	
3	HV	Bus Besar	25	121	18	76
		Truk kecil 2 as	61		38	
		Truk sedang 2 as	11		6	
		Truk sedang 3 as	2		2	
		Truk Gandeng	1		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	0		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	9		6	
Total			6.262	2.682	9.124	3.188

III.1.6.12 LHR Jalan Rajawali Barat

Segmen ruas jalan Rajawali Barat dimulai dari Simpang 3 Rajawali Barat sampai dengan Simpang 4 Nurtanio dengan panjang segmen 1,220 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 116,363 kend/hari atau 50,575 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,767 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,404 smp/jam.



Gambar III-103 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Rajawali Barat

Sumber: Analisis Konsultan

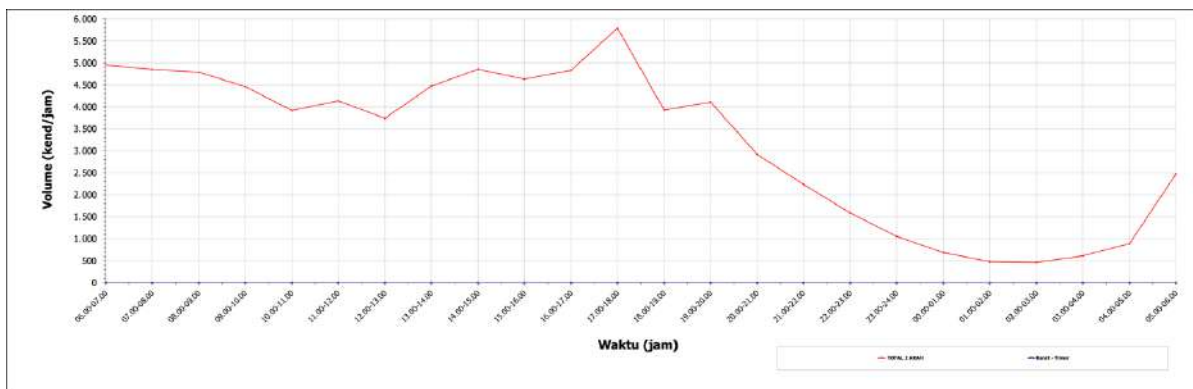
Tabel III-104 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Rajawali Barat

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	5.728	1.432	6.545	1.636
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	793	1.190	842	1.489
		Kijang, Elf, Colt, Carry	209		331	
		Pick up, box kecil	171		287	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	17		29	
3	HV	Bus Besar	7	146	14	278
		Truk kecil 2 as	70		130	
		Truk sedang 2 as	36		73	
		Truk sedang 3 as	8		10	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	0		5	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	6		0	
Total			7.039	2.767	8.266	3.404

III.1.6.13 LHR Jalan Rajawali Timur 1

Segmen ruas jalan Rajawali Timur 1 dimulai dari Simpang 4 Nurtanio sampai dengan Simpang 3 Andir dengan panjang segmen 877 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 76,890 kend/hari atau 33,489 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,901 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,139 smp/jam.



Gambar III-105 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Rajawali Timur 1

Sumber: Analisis Konsultan

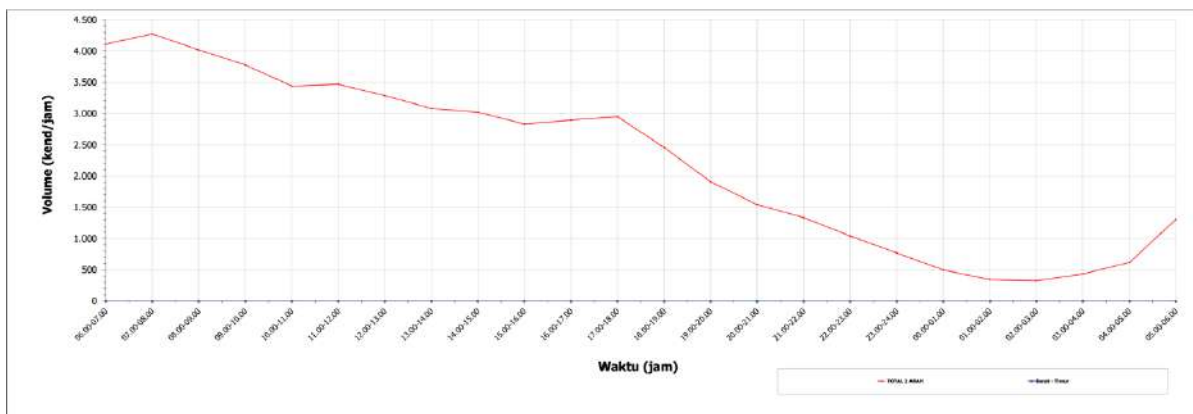
Tabel III-106 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Rajawali Timur 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.746	937	3.630	907
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	502	914	748	1.173
		Kijang, Elf, Colt, Carry	216		257	
		Pick up, box kecil	160		138	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	36		31	
3	HV	Bus Besar	14	50	17	59
		Truk kecil 2 as	21		18	
		Truk sedang 2 as	4		4	
		Truk sedang 3 as	1		6	
		Truk Gandeng	-		2	
		Truk Peti kemas/ kontainer	0		2	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	17		14	
Total			4.702	1.901	4.852	2.139

III.1.6.14 LHR Jalan Rajawali Timur 2

Segmen ruas jalan Rajawali Timur 2 dimulai dari Simpang 3 Andir sampai dengan Simpang 3 Arjuna dengan panjang segmen 653 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 53,847 kend/hari atau 24,154 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,573 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,289 smp/jam.



Gambar III-107 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Rajawali Timur 2

Sumber: Analisis Konsultan

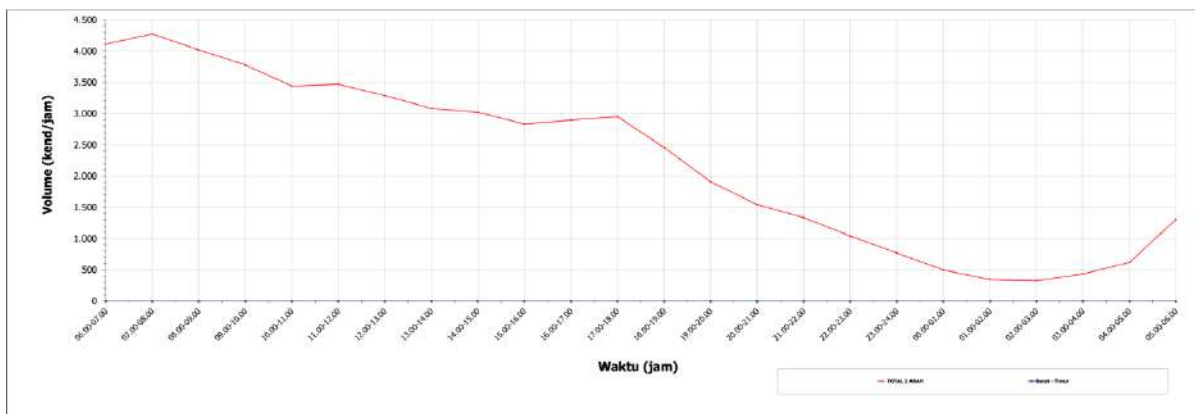
Tabel III-108 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Rajawali Timur 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.285	821	1.984	496
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	529	732	571	757
		Kijang, Elf, Colt, Carry	157		113	
		Pick up, box kecil	41		64	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	5		9	
3	HV	Bus Besar	1	20	4	36
		Truk kecil 2 as	13		17	
		Truk sedang 2 as	2		7	
		Truk sedang 3 as	1		2	
		Truk Gandeng	-		0	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	33		22	
Total			4.033	1.573	2.771	1.289

III.1.6.15 LHR Jalan Kebon Jati 1

Segmen ruas jalan Kebon Jati 1 dimulai dari Simpang 3 Arjuna sampai dengan Simpang 4 Kebon Jati dengan panjang segmen 779 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 53,732 kend/hari atau 24,039 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,563 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,286 smp/jam.



Gambar III-109 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Kebon Jati 1

Sumber: Analisis Konsultan

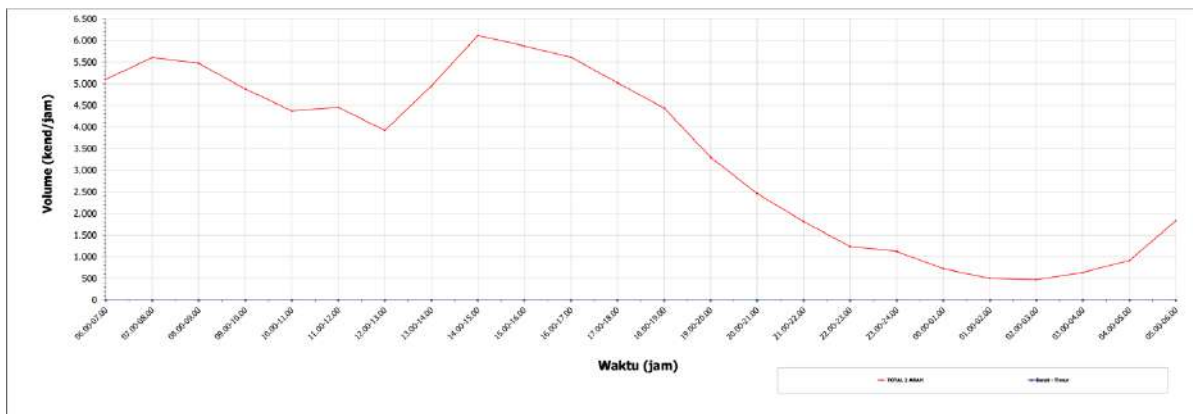
Tabel III-110 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Kebon Jati 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.285	821	1.984	496
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	519	722	568	754
		Kijang, Elf, Colt, Carry	157		113	
		Pick up, box kecil	41		64	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	5		9	
3	HV	Bus Besar	1	20	4	36
		Truk kecil 2 as	13		17	
		Truk sedang 2 as	2		7	
		Truk sedang 3 as	1		2	
		Truk Gandeng	-		0	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	33		22	
Total			4.023	1.563	2.768	1.286

III.1.6.16 LHR Jalan Kebon Jati 2

Segmen ruas jalan Kebon Jati 2 dimulai dari Simpang 4 Kebon Jati sampai dengan Simpang 3 Dulatip dengan panjang segmen 451 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 80,811 kend/hari atau 24,039 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,116 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,089 smp/jam.



Gambar III-111 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Kebon Jati 2

Sumber: Analisis Konsultan

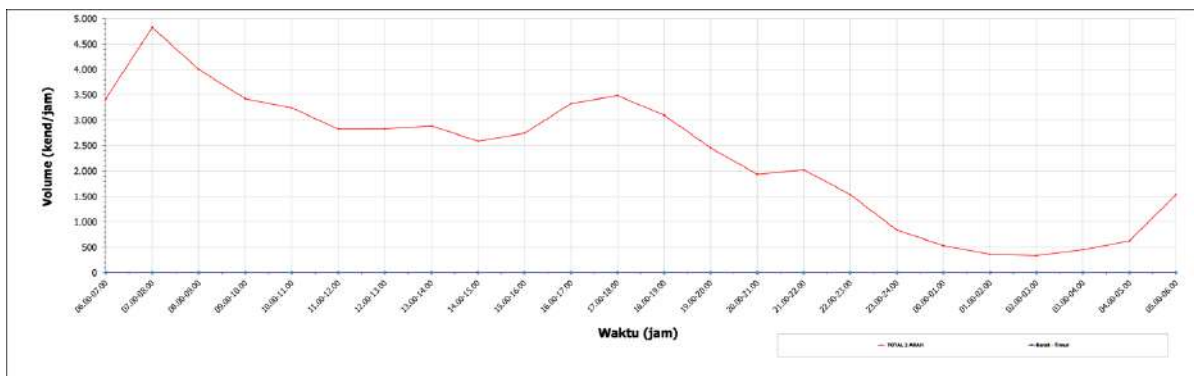
Tabel III-112 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Kebon Jati 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	4.276	1.069	3.920	980
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	707	1.012	878	1.081
		Kijang, Elf, Colt, Carry	234		147	
		Pick up, box kecil	55		47	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	16		10	
3	HV	Bus Besar	6	35	8	28
		Truk kecil 2 as	13		6	
		Truk sedang 2 as	10		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		8	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	10		2	
Total			5.317	2.116	5.024	2.089

III.1.6.17 LHR Jalan Suniaraja 1

Segmen ruas jalan Suniaraja 1 dimulai dari Simpang 3 Dulatip sampai dengan Simpang 4 Otista dengan panjang segmen 250 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 55,375 kend/hari atau 26,265 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,757 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,521 smp/jam.



Gambar III-113 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Suniaraja 1

Sumber: Analisis Konsultan

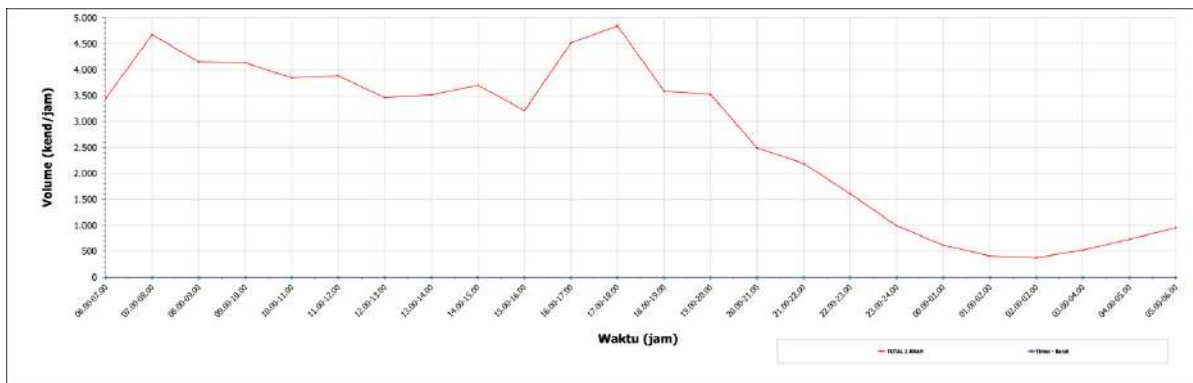
Tabel III-114 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Suniaraja 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.112	778	2.384	596
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	643	949	748	906
		Kijang, Elf, Colt, Carry	234		112	
		Pick up, box kecil	62		38	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	9		9	
3	HV	Bus Besar	5	31	6	19
		Truk kecil 2 as	16		8	
		Truk sedang 2 as	4		2	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	22		6	
Total			4.086	1.757	3.306	1.521

III.1.6.18 LHR Jalan Suniaraja 2

Segmen ruas jalan Suniaraja 2 dimulai dari Simpang 3 Banceuy sampai dengan Simpang 4 Otista dengan panjang segmen 230 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 65,407 kend/hari atau 30,697 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,824 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,952 smp/jam.



Gambar III-115 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Suniaraja 2

Sumber: Analisis Konsultan

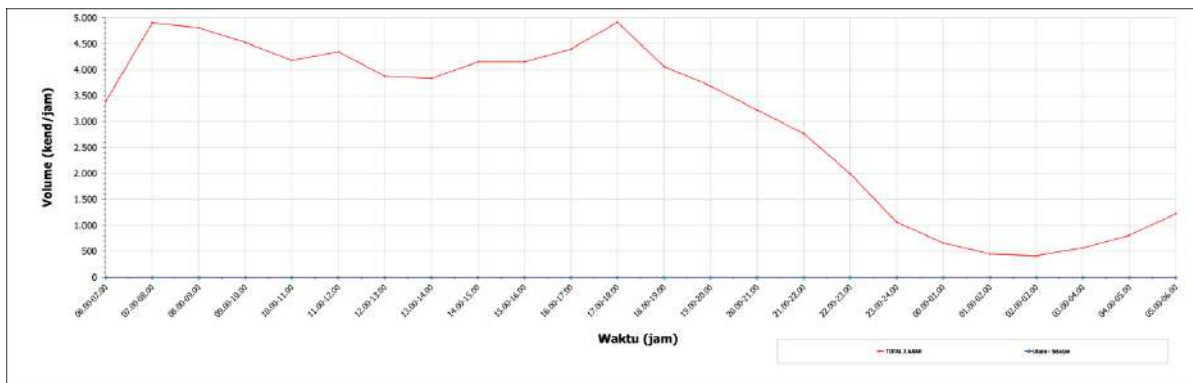
Tabel III-116 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Suniaraja 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.333	833	3.155	789
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	764	966	1.036	1.152
		Kijang, Elf, Colt, Carry	130		66	
		Pick up, box kecil	65		43	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	7		7	
3	HV	Bus Besar	5	25	3	11
		Truk kecil 2 as	15		6	
		Truk sedang 2 as	2		0	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	38		30	
Total			4.320	1.824	4.317	1.952

III.1.6.19 LHR Jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 1

Segmen ruas jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 1 dimulai dari Simpang 4 Otista sampai dengan Simpang 4 Asia Afrika dengan panjang segmen 520 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 72,390 kend/hari atau 32,664 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,929 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,918 smp/jam.



Gambar III-117 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Otista 1

Sumber: Analisis Konsultan

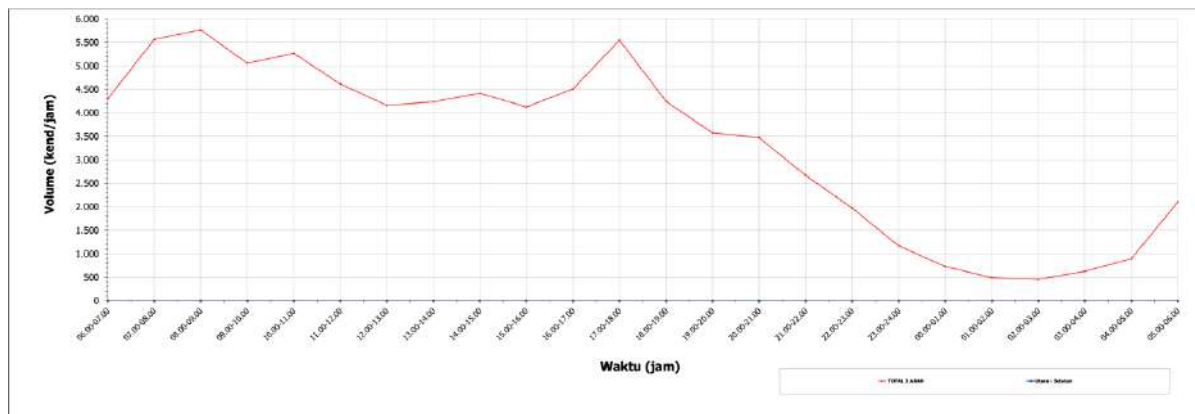
Tabel III-118 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Otista 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.762	941	3.390	847
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	776	955	950	1.054
		Kijang, Elf, Colt, Carry	89		65	
		Pick up, box kecil	84		30	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	7		9	
3	HV	Bus Besar	5	33	4	16
		Truk kecil 2 as	19		8	
		Truk sedang 2 as	3		2	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	32		15	
Total			4.745	1.929	4.458	1.918

III.1.6.20 LHR Jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 2

Segmen ruas jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 2 dimulai dari Simpang 4 Asia Afrika sampai dengan Simpang 4 Pungkur dengan panjang segmen 720 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 79,934 kend/hari atau 35,792 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,149 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,074 smp/jam.



Gambar III-119 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Otista 2

Sumber: Analisis Konsultan

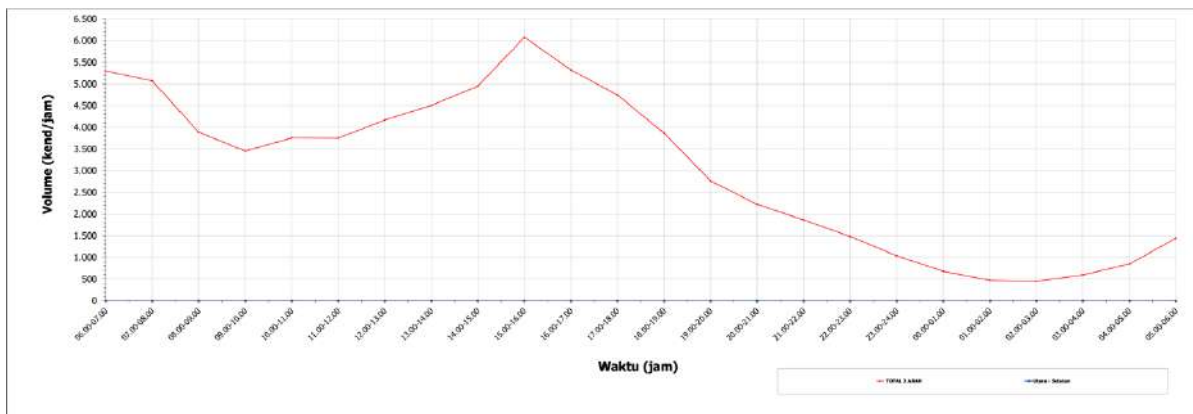
Tabel III-120 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Otista 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	4.423	1.106	3.595	899
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	833	1.008	1.044	1.156
		Kijang, Elf, Colt, Carry	84		71	
		Pick up, box kecil	81		30	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	11		11	
3	HV	Bus Besar	6	35	5	19
		Truk kecil 2 as	21		8	
		Truk sedang 2 as	2		3	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	25		11	
Total			5.461	2.149	4.767	2.074

III.1.6.21 LHR Jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 3

Segmen ruas jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 3 dimulai dari Simpang 4 Pungkur sampai dengan Simpang 4 Inggit Garnasih dengan panjang segmen 480 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 72,680 kend/hari atau 32,813 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,825 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,983 smp/jam.



Gambar III-121 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Otista 3

Sumber: Analisis Konsultan

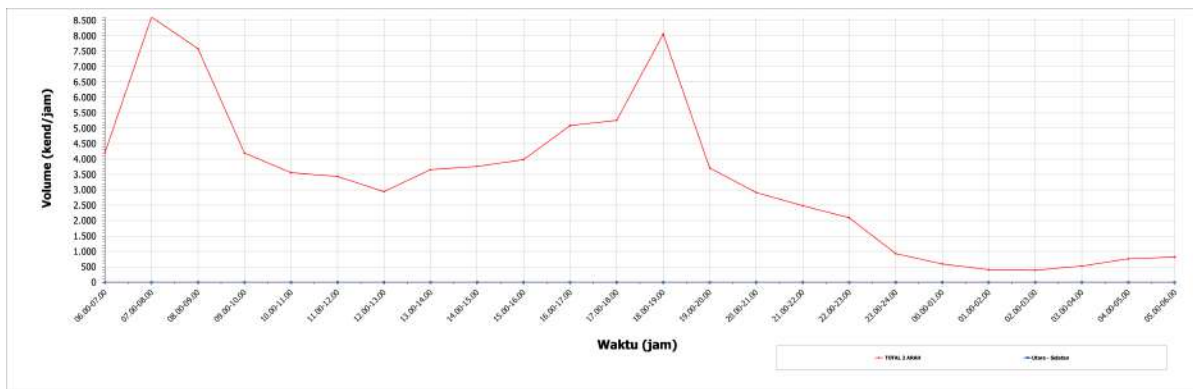
Tabel III-122 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Otista 3

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.091	773	3.561	890
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	590	1.005	743	1.032
		Kijang, Elf, Colt, Carry	329		174	
		Pick up, box kecil	66		100	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	20		15	
3	HV	Bus Besar	9	47	7	60
		Truk kecil 2 as	28		43	
		Truk sedang 2 as	1		0	
		Truk sedang 3 as	0		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		0	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	18		20	
Total			4.135	1.825	4.644	1.983

III.1.6.22 LHR Jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 4

Segmen ruas jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 4 dimulai dari Simpang 4 Inggit Garnasih sampai dengan Simpang 3 Astana Anyar dengan panjang segmen 450 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 79,955 kend/hari atau 33,030 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,617 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,352 smp/jam.



Gambar III-123 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Otista 4

Sumber: Analisis Konsultan

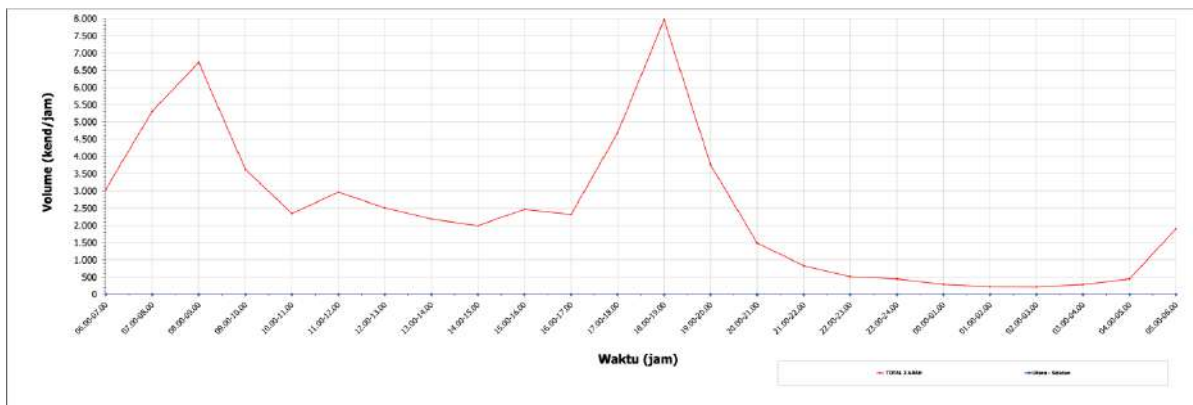
Tabel III-124 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Otista 4

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	5.578	1.394	5.048	1.262
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.000	1.199	873	1.069
		Kijang, Elf, Colt, Carry	130		106	
		Pick up, box kecil	61		78	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	8		11	
3	HV	Bus Besar	7	24	6	21
		Truk kecil 2 as	11		8	
		Truk sedang 2 as	1		2	
		Truk sedang 3 as	1		1	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	16		20	
Total			6.796	2.617	6.134	2.352

III.1.6.23 LHR Jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 5

Segmen ruas jalan Otto Iskandar Dinata (Otista) 5 dimulai dari Simpang 3 Astana Anyar sampai dengan Simpang 4 Peta dengan panjang segmen 450 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 58,515 kend/hari atau 20,063 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,736 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,622 smp/jam.



Gambar III-125 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Otista 5

Sumber: Analisis Konsultan

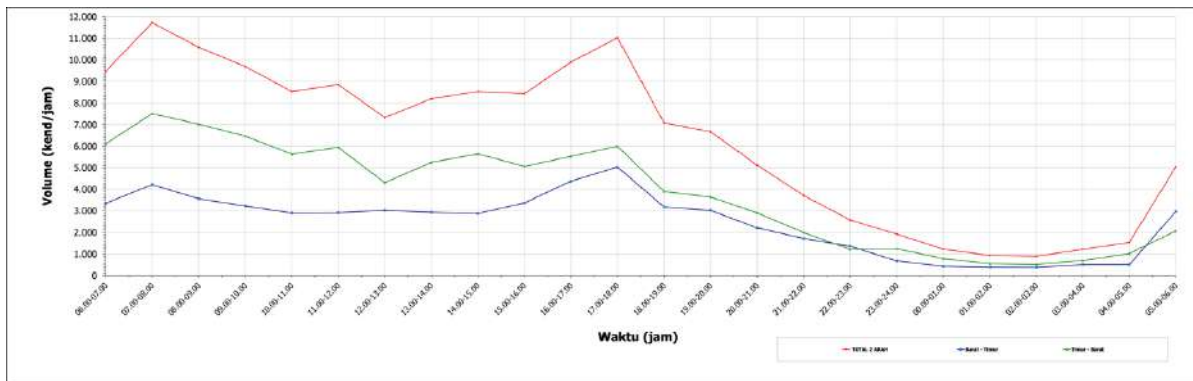
Tabel III-126 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Otista 5

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	4.646	1.162	4.488	1.122
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	418	570	394	494
		Kijang, Elf, Colt, Carry	105		59	
		Pick up, box kecil	39		35	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	8		6	
3	HV	Bus Besar	2	5	2	6
		Truk kecil 2 as	1		2	
		Truk sedang 2 as	1		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	45		19	
Total			5.220	1.736	4.987	1.622

III.1.6.24 LHR Jalan BKR

Segmen ruas jalan BKR dimulai dari Simpang 4 Peta sampai dengan Simpang 4 BKR dengan panjang segmen 350 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 150,236 kend/hari atau 62,848 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 4,439 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,621 smp/jam.



Gambar III-127 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan BKR

Sumber: Analisis Konsultan

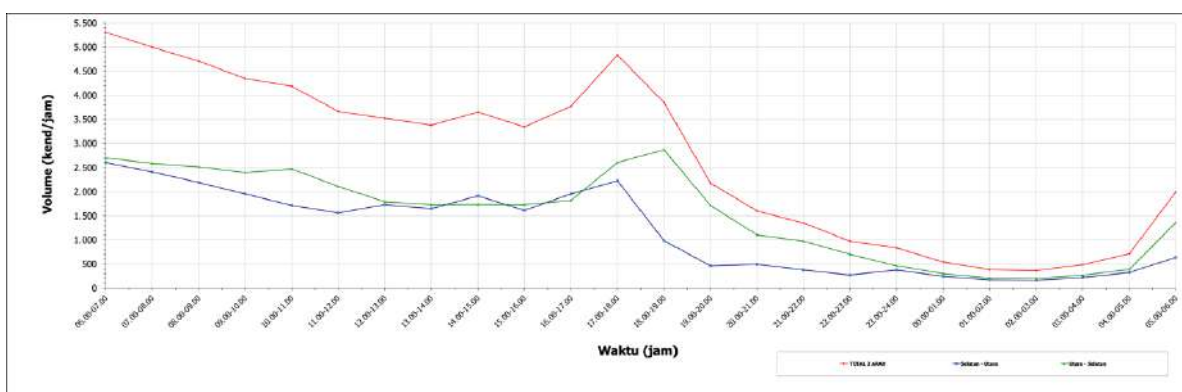
Tabel III-128 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan BKR

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	8.333	2.083	7.631	1.908
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.643	2.234	1.199	1.666
		Kijang, Elf, Colt, Carry	436		244	
		Pick up, box kecil	133		200	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	22		23	
3	HV	Bus Besar	19	121	12	48
		Truk kecil 2 as	49		23	
		Truk sedang 2 as	17		3	
		Truk sedang 3 as	10		1	
		Truk Gandeng	5		0	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	112		44	
Total			10.668	4.439	9.336	3.621

III.1.6.25 LHR Jalan Mochammad Toha 1

Segmen ruas jalan Mochammad Toha 1 dimulai dari Simpang 4 BKR sampai dengan Simpang 4 Ibu Inggit Garnasih dengan panjang segmen 500 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 65,011 kend/hari atau 27,174 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,877 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,716 smp/jam.



Gambar III-129 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Mochammad Toha 1

Sumber: Analisis Konsultan

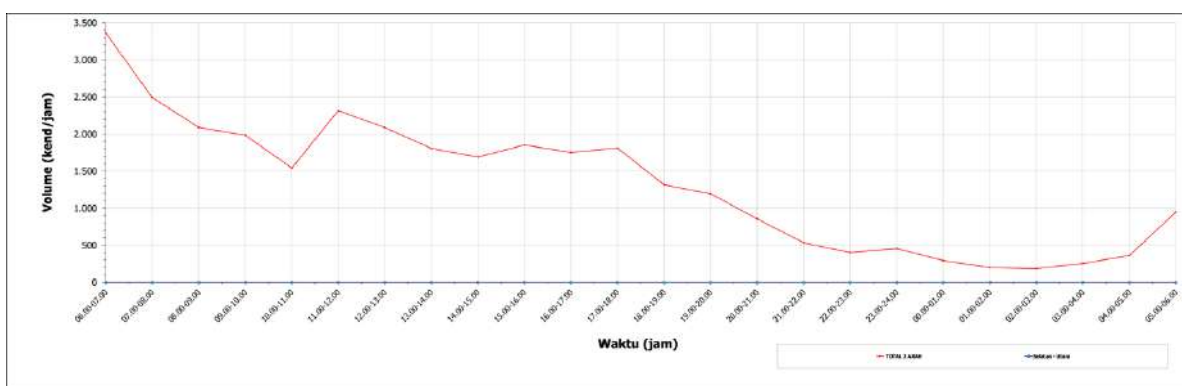
Tabel III-130 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Mochammad Toha 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.759	940	3.256	814
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	589	879	737	874
		Kijang, Elf, Colt, Carry	225		80	
		Pick up, box kecil	52		46	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	13		12	
3	HV	Bus Besar	13	58	3	27
		Truk kecil 2 as	27		16	
		Truk sedang 2 as	7		3	
		Truk sedang 3 as	2		1	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		0	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	41		12	
Total			4.687	1.877	4.153	1.716

III.1.6.26 LHR Jalan Mochammad Toha 2

Segmen ruas jalan Mochammad Toha 2 dimulai dari Simpang 4 Ibu Inggit Garnasih sampai dengan Simpang 4 Pungkur dengan panjang segmen 620 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 31,791 kend/hari atau 14,264 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 905 smp/jam dan pada jam sibuk sore 794 smp/jam.



Gambar III-131 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Mochammad Toha 2

Sumber: Analisis Konsultan

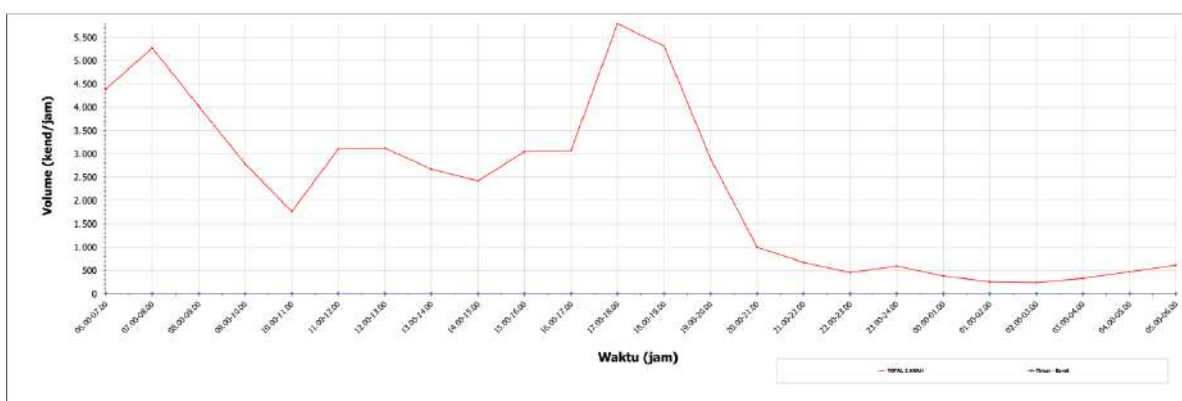
Tabel III-132 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Mochammad Toha 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	1.714	429	1.110	278
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	292	462	399	509
		Kijang, Elf, Colt, Carry	127		77	
		Pick up, box kecil	32		24	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	11		9	
3	HV	Bus Besar	5	14	3	7
		Truk kecil 2 as	5		2	
		Truk sedang 2 as	2		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	14		4	
Total			2.188	905	1.625	794

III.1.6.27 LHR Jalan Pungkur

Segmen ruas jalan Pungkur dimulai dari Simpang 4 Pungkur sampai dengan Simpang 3 Dewi Sartika dengan panjang segmen 120 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 54,690 kend/hari atau 21,794 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,449 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,714 smp/jam.



Gambar III-133 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Pungkur

Sumber: Analisis Konsultan

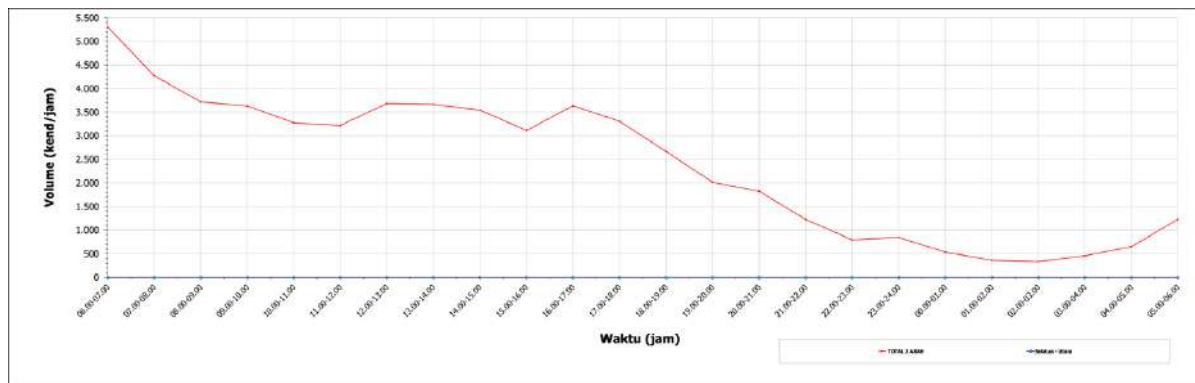
Tabel III-134 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Pungkur

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.439	860	4.019	1.005
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	386	572	570	703
		Kijang, Elf, Colt, Carry	130		103	
		Pick up, box kecil	46		24	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	10		6	
3	HV	Bus Besar	4	18	3	6
		Truk kecil 2 as	9		1	
		Truk sedang 2 as	2		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	20		9	
Total			4.026	1.449	4.727	1.714

III.1.6.28 LHR Jalan Dewi Sartika 1

Segmen ruas jalan Dewi Sartika 1 dimulai dari Simpang 3 Dewi Sartika sampai dengan Simpang 3 Kepatihian dengan panjang segmen 430 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 57,321 kend/hari atau 26,382 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,680 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,448 smp/jam.



Gambar III-135 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Dewi Sartika 1

Sumber: Analisis Konsultan

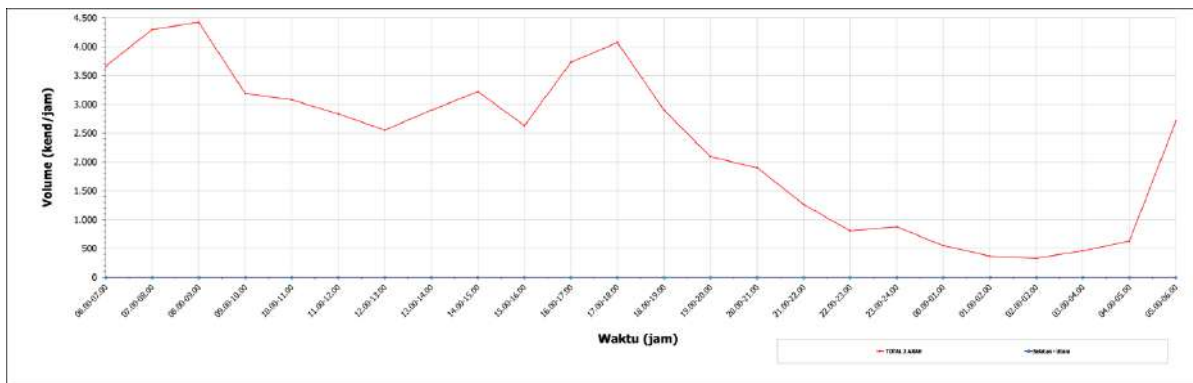
Tabel III-136 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Dewi Sartika 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.934	734	2.343	586
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	639	902	672	855
		Kijang, Elf, Colt, Carry	160		141	
		Pick up, box kecil	94		32	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	9		10	
3	HV	Bus Besar	7	45	3	7
		Truk kecil 2 as	30		3	
		Truk sedang 2 as	1		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	32		7	
Total			3.873	1.680	3.203	1.448

III.1.6.29 LHR Jalan Dewi Sartika 2

Segmen ruas jalan Dewi Sartika 2 dimulai dari Simpang 3 Kepatihan sampai dengan Simpang 3 Dalem Kaum dengan panjang segmen 110 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 55,458 kend/hari atau 27,380 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,777 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,664 smp/jam.



Gambar III-137 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Dewi Sartika 2

Sumber: Analisis Konsultan

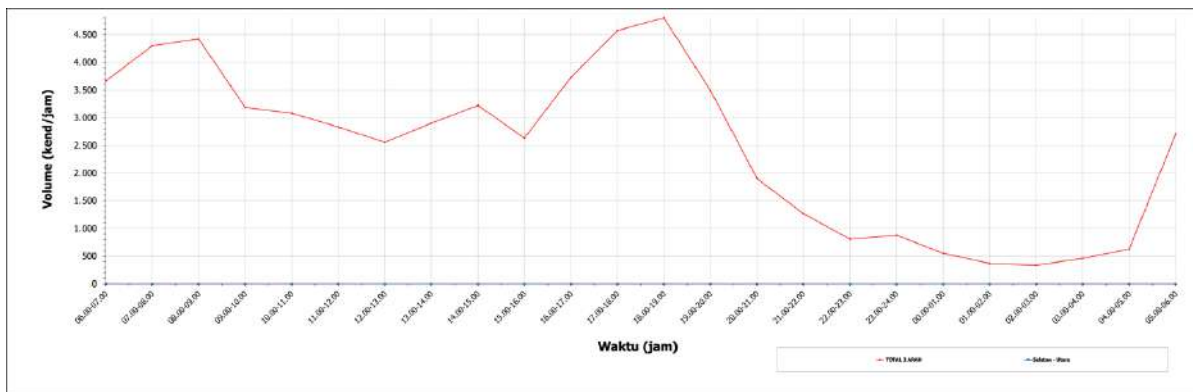
Tabel III-138 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Dewi Sartika 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.930	733	2.541	635
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	793	1.007	831	1.016
		Kijang, Elf, Colt, Carry	135		135	
		Pick up, box kecil	70		42	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	8		8	
3	HV	Bus Besar	4	38	2	12
		Truk kecil 2 as	28		9	
		Truk sedang 2 as	-		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	33		25	
Total			3.969	1.777	3.567	1.664

III.1.6.30 LHR Jalan Dalem Kaum

Segmen ruas jalan Dalem Kaum dimulai dari Simpang 3 Dalem Kaum sampai dengan Simpang 3 Alun – Alun Timur dengan panjang segmen 130 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 59,258 kend/hari atau 29,005 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,777 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,014 smp/jam.



Gambar III-139 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Dalem Kaum

Sumber: Analisis Konsultan

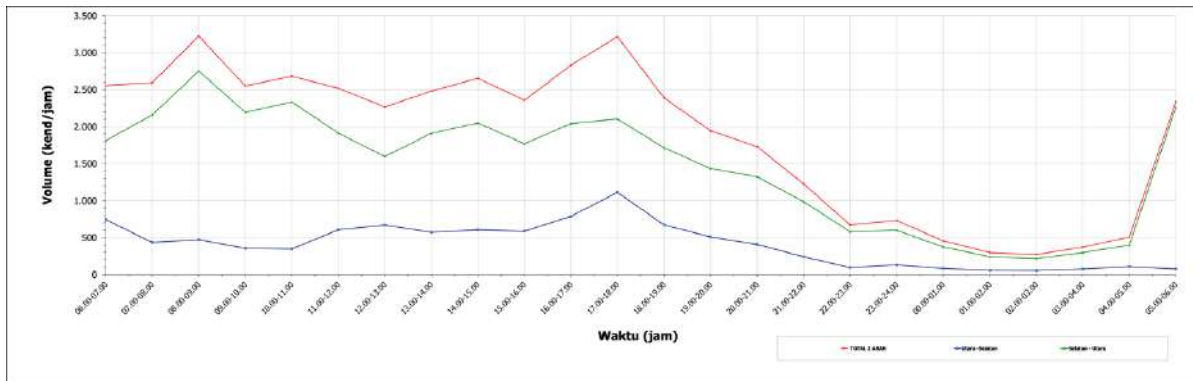
Tabel III-140 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Dalem Kaum

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.930	733	3.141	785
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	793	1.007	1.031	1.216
		Kijang, Elf, Colt, Carry	135		135	
		Pick up, box kecil	70		42	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	8		8	
3	HV	Bus Besar	4	38	2	12
		Truk kecil 2 as	28		9	
		Truk sedang 2 as	-		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	33		25	
Total			3.969	1.777	4.367	2.014

III.1.6.31 LHR Jalan Alun – Alun Timur

Segmen ruas jalan Alun -Alun Timur dimulai dari Simpang 3 Alun – Alun Timur sampai dengan Simpang 3 Asia Afrika dengan panjang segmen 140 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 44,882 kend/hari atau 22,873 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,310 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,360 smp/jam.



Gambar III-141 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Alun – Alun Timur

Sumber: Analisis Konsultan

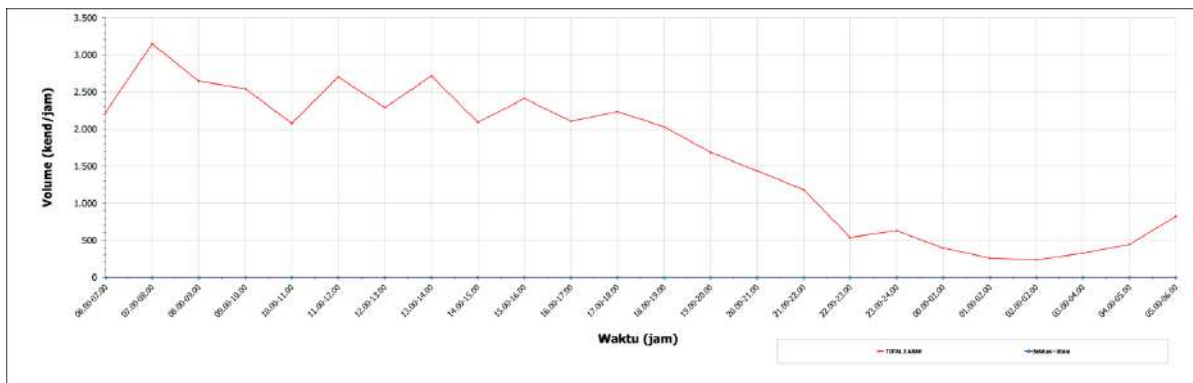
Tabel III-142 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Alun – Alun Timur

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	1.982	495	1.940	485
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	636	781	734	861
		Kijang, Elf, Colt, Carry	87		81	
		Pick up, box kecil	51		39	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	7		7	
3	HV	Bus Besar	4	34	2	13
		Truk kecil 2 as	25		9	
		Truk sedang 2 as	-		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	17		24	
Total			2.791	1.310	2.813	1.360

III.1.6.32 LHR Jalan Banceuy 1

Segmen ruas jalan Banceuy 1 dimulai dari Simpang 3 Banceuy sampai dengan Simpang 3 ABC dengan panjang segmen 244 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 39,172 kend/hari atau 19,724 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,251 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,137 smp/jam.



Gambar III-143 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Banceuy 1

Sumber: Analisis Konsultan

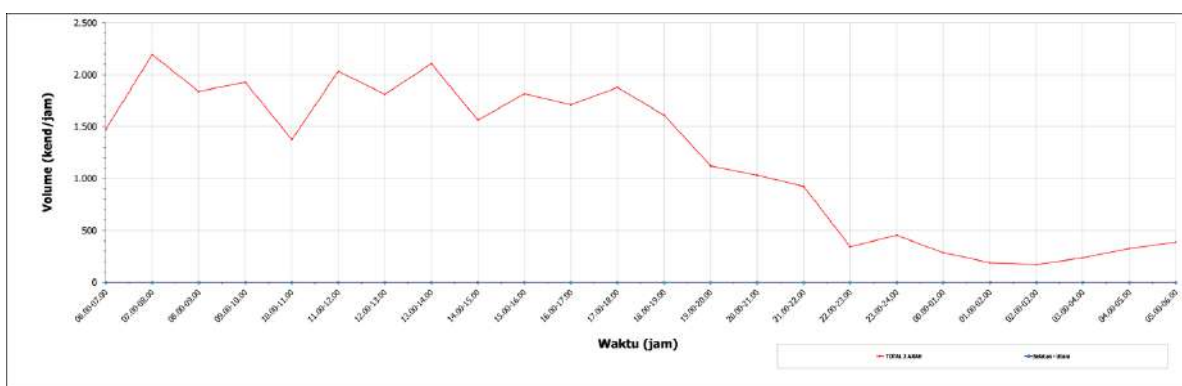
Tabel III-144 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Banceuy 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.046	512	1.318	329
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	544	707	693	794
		Kijang, Elf, Colt, Carry	102		71	
		Pick up, box kecil	42		20	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	19		11	
3	HV	Bus Besar	15	32	3	14
		Truk kecil 2 as	11		9	
		Truk sedang 2 as	-		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	15		7	
Total			2.780	1.251	2.123	1.137

III.1.6.33 LHR Jalan Banceuy 2

Segmen ruas jalan Banceuy 2 dimulai dari Simpang 3 Banceuy sampai dengan Simpang 3 ABC dengan panjang segmen 396 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 28,807 kend/hari atau 14,178 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 865 smp/jam dan pada jam sibuk sore 895 smp/jam.



Gambar III-145 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Banceuy 2

Sumber: Analisis Konsultan

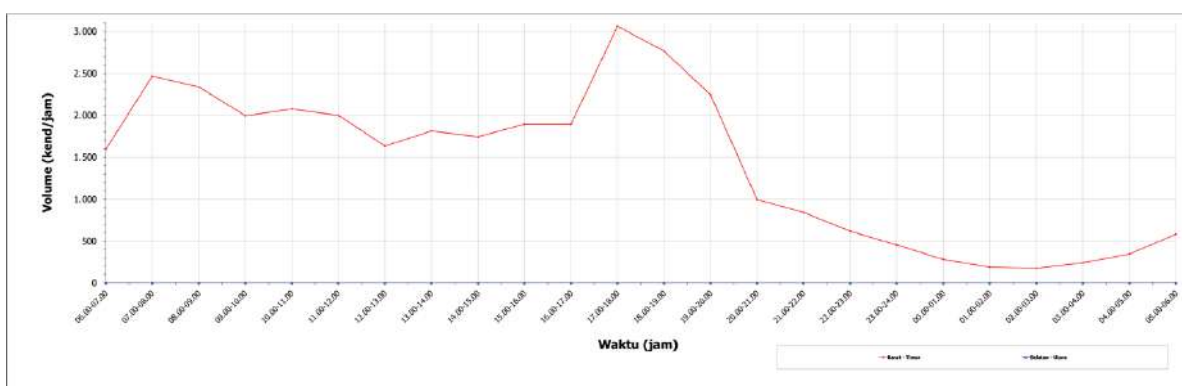
Tabel III-146 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Banceuy 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	1.500	375	1.119	280
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	335	470	542	608
		Kijang, Elf, Colt, Carry	91		43	
		Pick up, box kecil	32		18	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	12		6	
3	HV	Bus Besar	9	20	-	7
		Truk kecil 2 as	8		6	
		Truk sedang 2 as	-		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	12		5	
Total			1.987	865	1.733	895

III.1.6.34 LHR Jalan ABC

Segmen ruas jalan ABC dimulai dari Simpang 3 ABC sampai dengan Simpang 3 Cikapundung Barat dengan panjang segmen 210 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 34,232 kend/hari atau 15,053 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 921 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,093 smp/jam.



Gambar III-147 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan ABC

Sumber: Analisis Konsultan

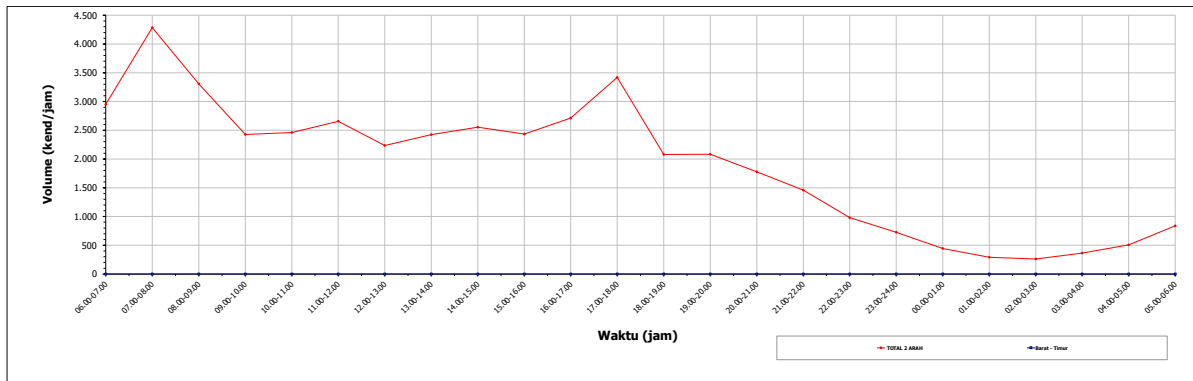
Tabel III-148 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan ABC

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	1.795	449	1.973	493
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	412	465	557	597
		Kijang, Elf, Colt, Carry	22		26	
		Pick up, box kecil	26		10	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	4		4	
3	HV	Bus Besar	3	7	2	3
		Truk kecil 2 as	3		1	
		Truk sedang 2 as	0		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	13		6	
Total			2.266	921	2.572	1.093

III.1.6.35 LHR Jalan Naripan 1

Segmen ruas jalan Naripan 1 dimulai dari Simpang 3 Cikapundung Barat sampai dengan Simpang 4 Tamblong dengan panjang segmen 200 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 45,672 kend/hari atau 22,236 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,497 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,263 smp/jam.



Gambar III-149 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Naripan 1

Sumber: Analisis Konsultan

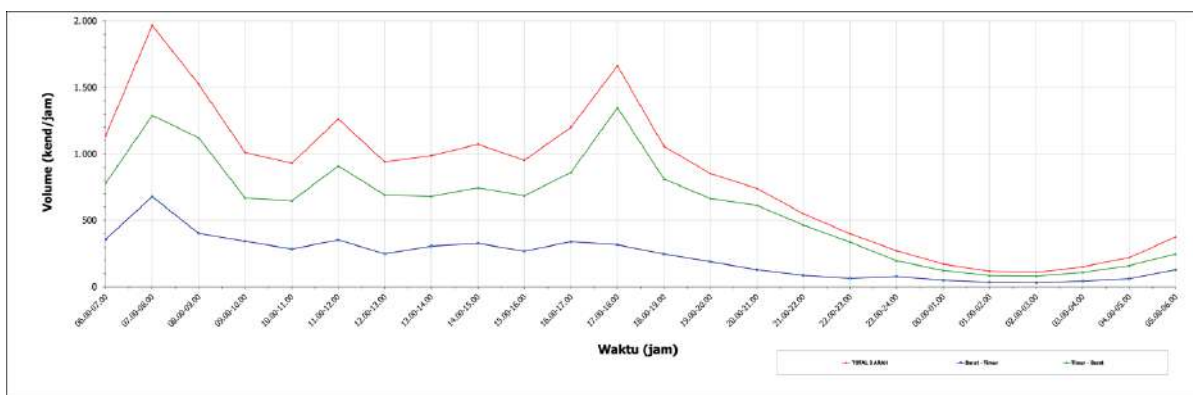
Tabel III-150 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Naripan 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.460	615	1.965	491
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	795	867	712	768
		Kijang, Elf, Colt, Carry	31		29	
		Pick up, box kecil	37		27	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	4		0	
3	HV	Bus Besar	2	15	0	4
		Truk kecil 2 as	10		2	
		Truk sedang 2 as	0		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	14		8	
Total			3.339	1.497	2.736	1.263

III.1.6.36 LHR Jalan Naripan 2

Segmen ruas jalan Naripan 2 dimulai dari Simpang 4 Tamblong Barat sampai dengan Simpang 3 Naripan dengan panjang segmen 590 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 19,649 kend/hari atau 8,251 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 579 smp/jam dan pada jam sibuk sore 540 smp/jam.



Gambar III-151 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Naripan 2

Sumber: Analisis Konsultan

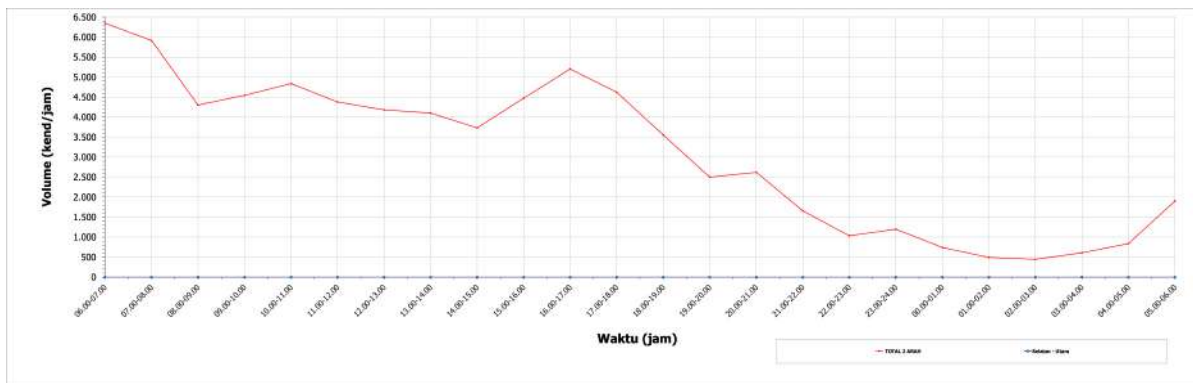
Tabel III-152 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Naripan 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	1.228	307	1.022	256
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	235	269	244	283
		Kijang, Elf, Colt, Carry	24		24	
		Pick up, box kecil	9		14	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	0		0	
3	HV	Bus Besar	2	3	0	2
		Truk kecil 2 as	0		0	
		Truk sedang 2 as	-		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	5		3	
Total			1.500	579	1.307	540

III.1.6.37 LHR Jalan Sunda

Segmen ruas jalan Sunda dimulai dari Simpang 3 Naripan sampai dengan Simpang 3 Veteran dengan panjang segmen 73 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 74,236 kend/hari atau 37,345 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,190 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,182 smp/jam.



Gambar III-153 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

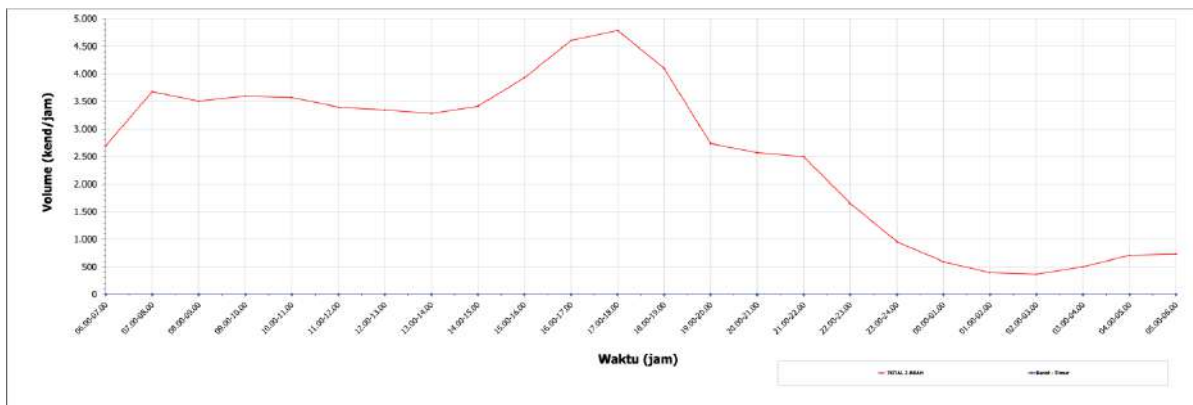
Tabel III-154 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.648	912	3.039	760
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	988	1.245	1.194	1.408
		Kijang, Elf, Colt, Carry	156		153	
		Pick up, box kecil	95		60	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	7		1	
3	HV	Bus Besar	6	33	9	14
		Truk kecil 2 as	20		3	
		Truk sedang 2 as	2		-	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	31		87	
Total			4.921	2.190	4.459	2.182

III.1.6.38 LHR Jalan Veteran

Segmen ruas jalan Sunda dimulai dari Simpang 3 Veteran sampai dengan Simpang 3 Ahmad Yani dengan panjang segmen 170 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 61,552 kend/hari atau 28,786 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,780 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,896 smp/jam.



Gambar III-155 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Veteran

Sumber: Analisis Konsultan

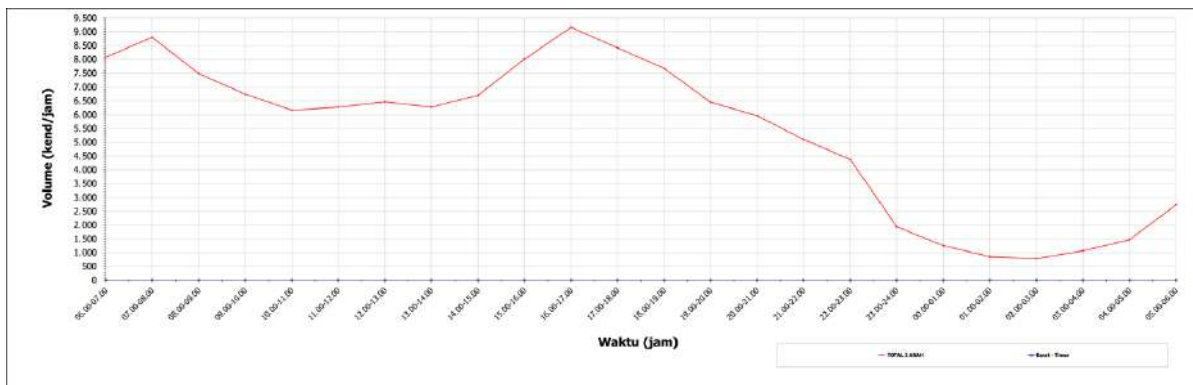
Tabel III-156 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Veteran

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	2.418	605	3.469	867
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.049	1.147	932	1.013
		Kijang, Elf, Colt, Carry	54		46	
		Pick up, box kecil	42		33	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	2		1	
3	HV	Bus Besar	4	28	3	16
		Truk kecil 2 as	18		9	
		Truk sedang 2 as	1		0	
		Truk sedang 3 as	-		0	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	10		5	
Total			3.589	1.780	4.495	1.896

III.1.6.39 LHR Jalan Ahmad Yani 1

Segmen ruas jalan Ahmad Yani 1 dimulai dari Simpang 4 Supratman sampai dengan Simpang 3 Cicadas dengan panjang segmen 1,120 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 128,148 kend/hari atau 60,472 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 3,665 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,483 smp/jam.



Gambar III-157 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ahmad Yani 1

Sumber: Analisis Konsultan

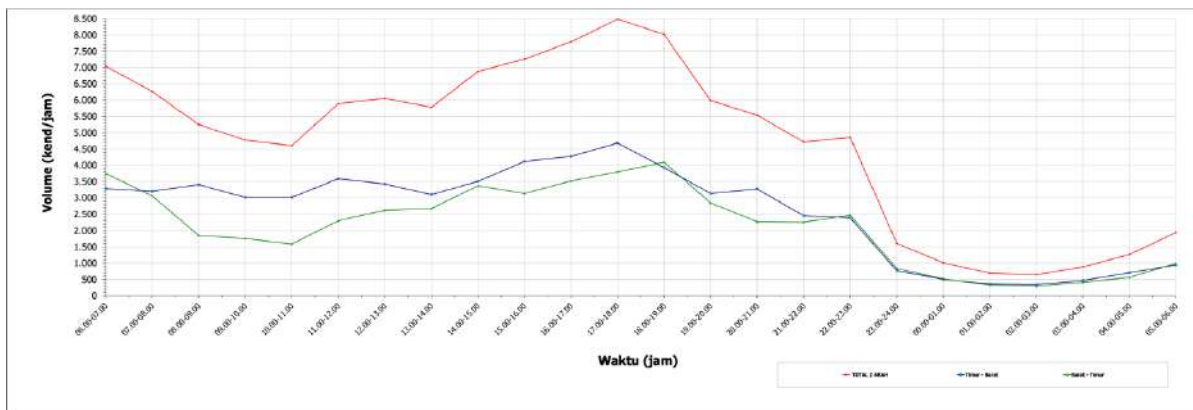
Tabel III-158 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ahmad Yani 1

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	5.364	1.341	6.591	1.648
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.487	2.236	1.396	1.761
		Kijang, Elf, Colt, Carry	602		311	
		Pick up, box kecil	117		41	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	29		12	
3	HV	Bus Besar	5	89	2	74
		Truk kecil 2 as	63		49	
		Truk sedang 2 as	4		3	
		Truk sedang 3 as	2		4	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		3	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	18		8	
Total			7.673	3.665	8.414	3.483

III.1.6.40 LHR Jalan Ahmad Yani 2

Segmen ruas jalan Ahmad Yani 2 dimulai dari Simpang 4 Supratman sampai dengan Simpang 4 Laswi dengan panjang segmen 542 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 113,217 kend/hari atau 48,871 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,348 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,208 smp/jam.



Gambar III-159 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ahmad Yani 2

Sumber: Analisis Konsultan

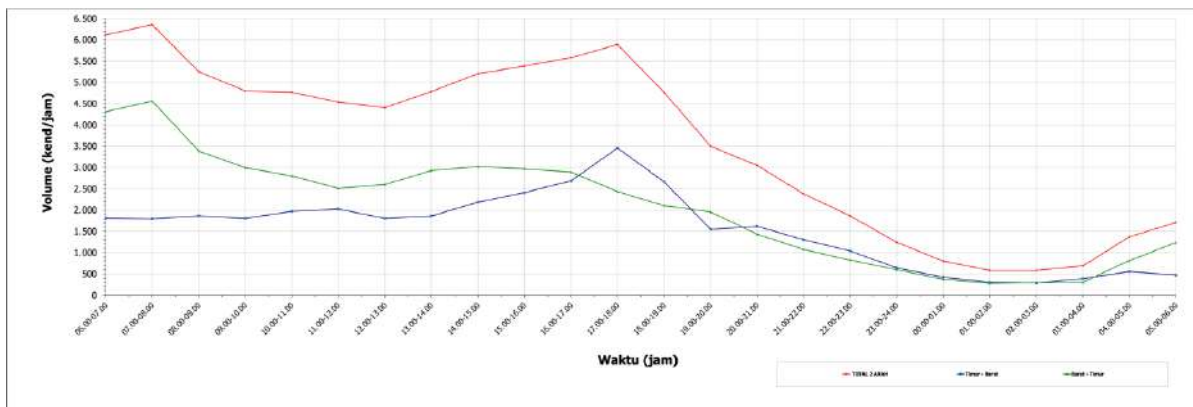
Tabel III-160 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ahmad Yani 2

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	4.130	1.033	6.534	1.634
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.061	1.234	1.433	1.514
		Kijang, Elf, Colt, Carry	87		73	
		Pick up, box kecil	80		4	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	6		4	
3	HV	Bus Besar	11	81	7	60
		Truk kecil 2 as	53		40	
		Truk sedang 2 as	1		1	
		Truk sedang 3 as	2		2	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	30		14	
Total			5.432	2.348	8.098	3.208

III.1.6.41 LHR Jalan Ahmad Yani 3

Segmen ruas jalan Ahmad Yani 3 dimulai dari Simpang 4 Laswi sampai dengan Simpang 3 Gudang Selatan dengan panjang segmen 300 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 85,632 kend/hari atau 34,666 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,138 smp/jam dan pada jam sibuk sore 2,011 smp/jam.



Gambar III-161 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ahmad Yani 3

Sumber: Analisis Konsultan

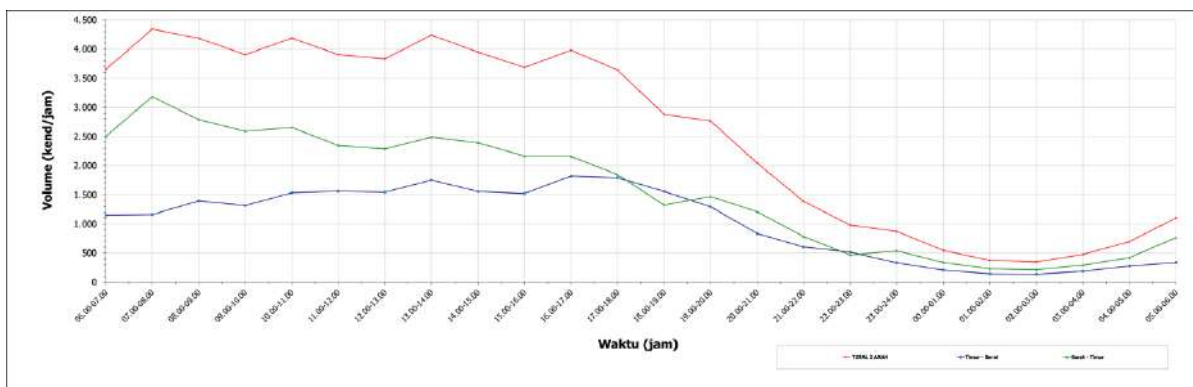
Tabel III-162 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ahmad Yani 3

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	4.452	1.113	4.541	1.135
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	500	981	442	857
		Kijang, Elf, Colt, Carry	413		371	
		Pick up, box kecil	60		37	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	9		6	
3	HV	Bus Besar	9	44	4	19
		Truk kecil 2 as	19		9	
		Truk sedang 2 as	8		2	
		Truk sedang 3 as	0		1	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	1		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	19		25	
Total			5.470	2.138	5.414	2.011

III.1.6.42 LHR Jalan Ahmad Yani 4

Segmen ruas jalan Ahmad Yani 4 dimulai dari Simpang 3 Gudang Selatan sampai dengan Simpang 3 Baranang Siang dengan panjang segmen 700 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 61,961 kend/hari atau 26,689 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,658 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,512 smp/jam.



Gambar III-163 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ahmad Yani 4

Sumber: Analisis Konsultan

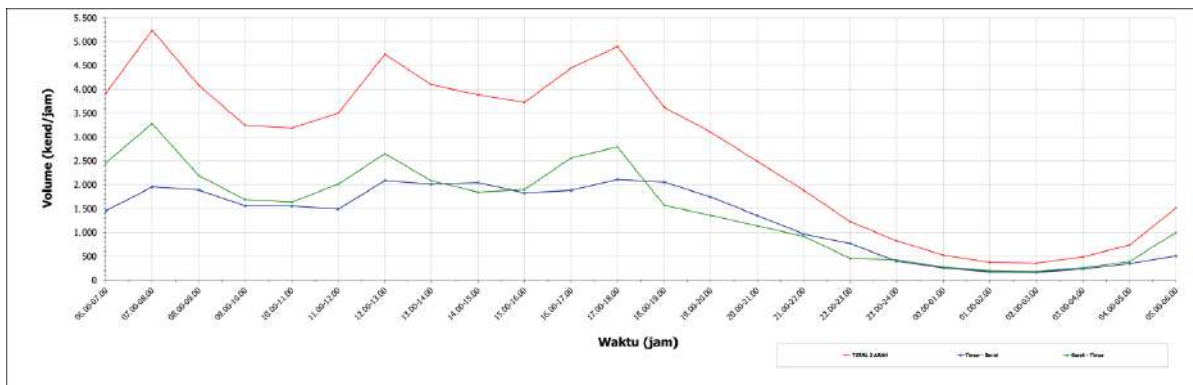
Tabel III-164 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ahmad Yani 4

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.317	829	2.655	664
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	683	808	687	830
		Kijang, Elf, Colt, Carry	71		70	
		Pick up, box kecil	49		72	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	5		1	
3	HV	Bus Besar	9	21	4	18
		Truk kecil 2 as	6		7	
		Truk sedang 2 as	3		4	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	29		24	
Total			4.142	1.658	3.500	1.512

III.1.6.43 LHR Jalan Ahmad Yani 5

Segmen ruas jalan Ahmad Yani 5 dimulai dari Simpang 3 Baranang Siang sampai dengan Simpang 3 Veteran dengan panjang segmen 300 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 66,129 kend/hari atau 24,609 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 1,438 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,715 smp/jam.



Gambar III-165 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ahmad Yani 5

Sumber: Analisis Konsultan

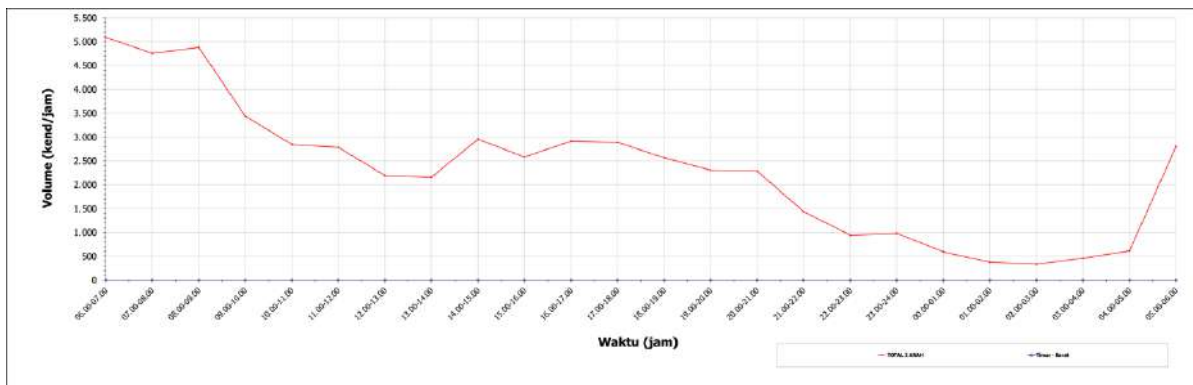
Tabel III-166 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ahmad Yani 5

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.673	918	3.483	871
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	428	505	728	833
		Kijang, Elf, Colt, Carry	49		76	
		Pick up, box kecil	25		26	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	3		3	
3	HV	Bus Besar	5	15	2	12
		Truk kecil 2 as	7		5	
		Truk sedang 2 as	-		3	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	56		19	
Total			4.191	1.438	4.325	1.715

III.1.6.44 LHR Jalan Ahmad Yani 6

Segmen ruas jalan Ahmad Yani 6 dimulai dari Simpang 3 Veteran sampai dengan Simpang 5 Asia Afrika dengan panjang segmen 230 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 55,216 kend/hari atau 30,615 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 2,044 smp/jam dan pada jam sibuk sore 1,620 smp/jam.



Gambar III-167 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ahmad Yani 6

Sumber: Analisis Konsultan

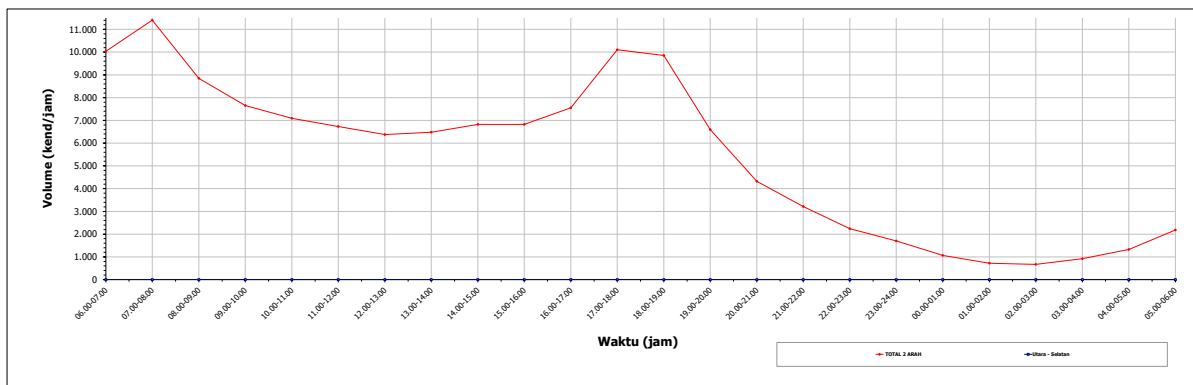
Tabel III-168 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ahmad Yani 6

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	3.090	773	1.565	391
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	1.126	1.263	1.115	1.213
		Kijang, Elf, Colt, Carry	43		44	
		Pick up, box kecil	88		52	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	5		1	
3	HV	Bus Besar	5	9	1	16
		Truk kecil 2 as	2		11	
		Truk sedang 2 as	1		1	
		Truk sedang 3 as	-		-	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	12		3	
Total			4.360	2.044	2.791	1.620

III.1.6.45 LHR Jalan Ibrahim Adjie

Segmen ruas jalan Ibrahim Adjie dimulai dari Simpang 3 Cicadas sampai dengan Simpang 4 Jakarta dengan panjang segmen 560 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 130,739 kend/hari atau 58,081 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 4,174 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,880 smp/jam.



Gambar III-169 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Ibrahim Adjie

Sumber: Analisis Konsultan

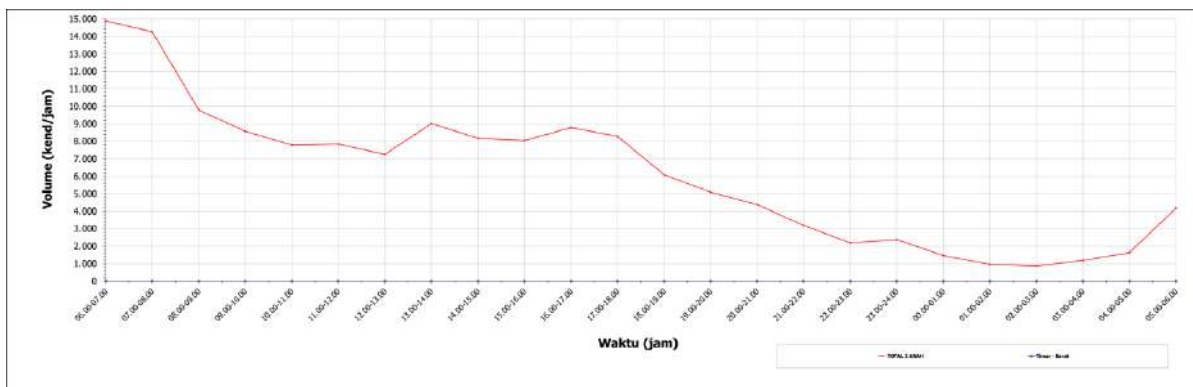
Tabel III-170 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Ibrahim Adjie

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	6.854	1.713	7.054	1.763
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	2.198	2.396	1.973	2.096
		Kijang, Elf, Colt, Carry	133		69	
		Pick up, box kecil	56		51	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	9		3	
3	HV	Bus Besar	6	64	3	20
		Truk kecil 2 as	42		11	
		Truk sedang 2 as	4		2	
		Truk sedang 3 as	2		0	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	-		-	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	13		6	
Total			9.303	4.174	9.167	3.880

III.1.6.46 LHR Jalan Jakarta

Segmen ruas jalan Jakarta dimulai dari Simpang 4 Jakarta sampai dengan Simpang 4 Supratman dengan panjang segmen 1,100 m, arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan volume kendaraan 146,289 kend/hari atau 73,383 smp/hari. LHR pada jam sibuk pagi 5,232 smp/jam dan pada jam sibuk sore 3,645 smp/jam.



Gambar III-171 Grafik Volume Kendaraan pada Ruas Jalan Jakarta

Sumber: Analisis Konsultan

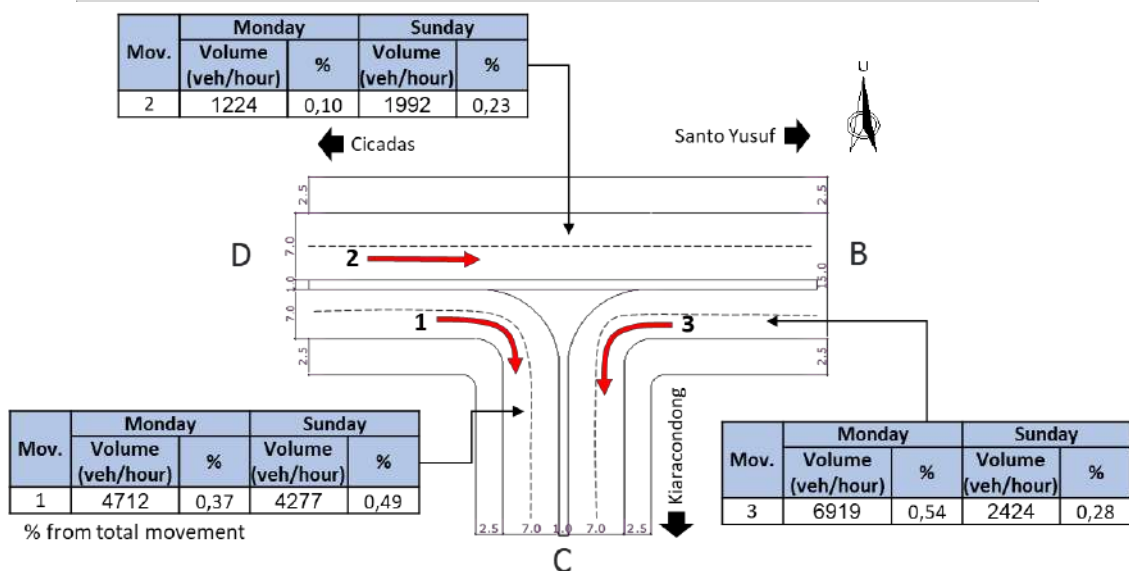
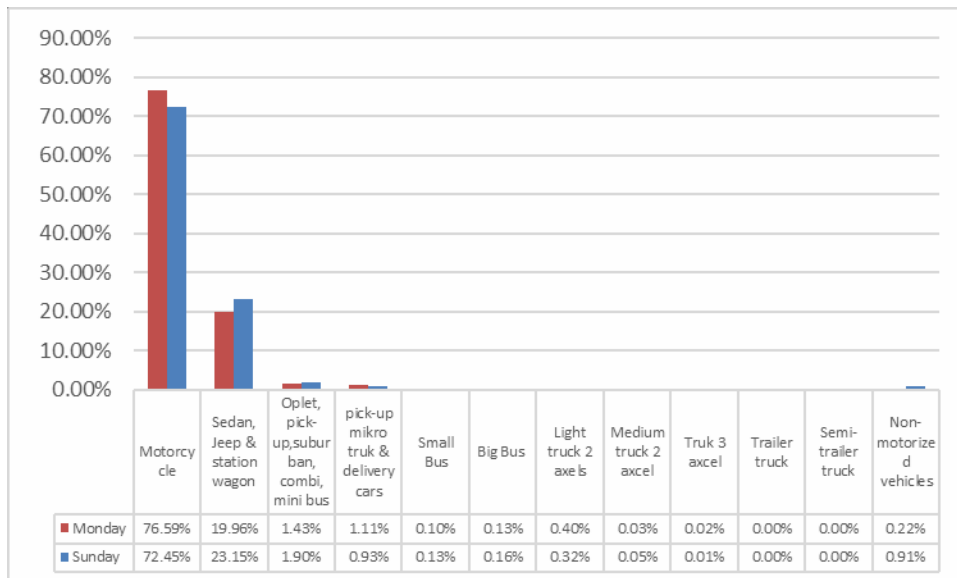
Tabel III-172 Volume Sibuk Pagi dan Sore pada Ruas Jalan Jakarta

Sumber: Analisis Konsultan

NO	Golongan	Jenis Kendaraan	Sibuk Pagi (07:00 - 09:00)		Sibuk Sore (17:00 - 19:00)	
			Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
1	MC	Sepeda Motor (Roda 2 dan 3)	7.536	1.884	5.438	1.359
2	LV	Sedan, Jeep, station wagon	2.731	3.283	1.923	2.248
		Kijang, Elf, Colt, Carry	449		180	
		Pick up, box kecil	88		136	
		Mikrolet, Bus kecil, Angkot	15		9	
3	HV	Bus Besar	7	64	3	38
		Truk kecil 2 as	34		20	
		Truk sedang 2 as	9		8	
		Truk sedang 3 as	1		0	
		Truk Gandeng	-		-	
		Truk Peti kemas/ kontainer	3		1	
4	NMT	Sepeda, Gerobak, Becak, Delman	13		6	
Total			10.873	5.232	7.717	3.645

III.1.6.47 LHR Sp.1 A. Yani – Santo Yusuf

Proporsi kendaraan di simpang A.Yani-Santo Yusuf didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 76,59% (hari Senin) dan 72,45% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 19,96% (hari Senin) dan 23,15% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

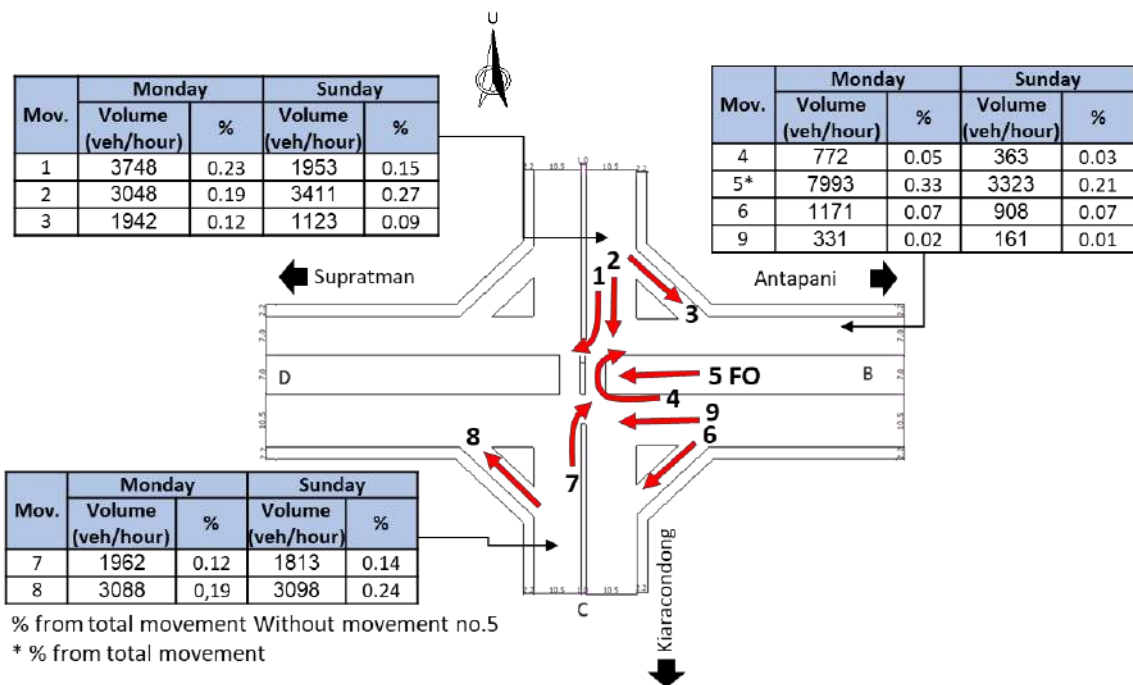
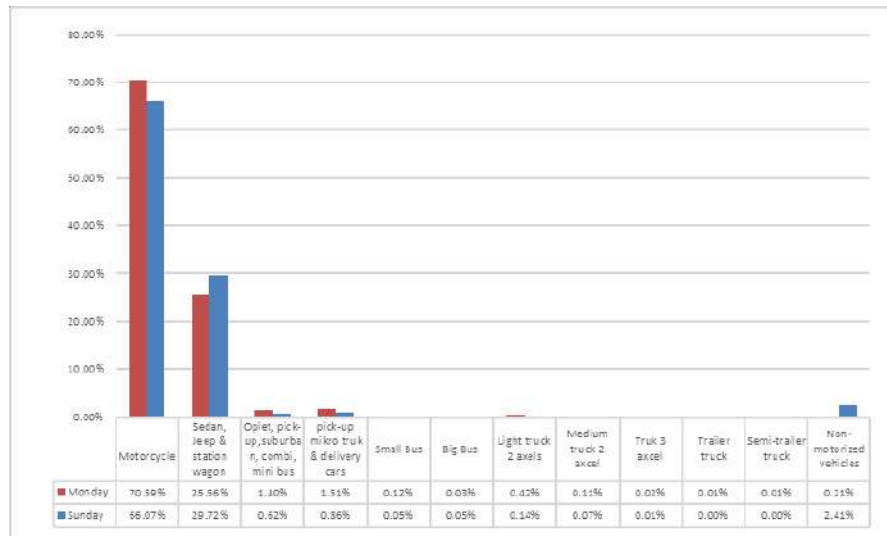


Gambar III-173 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang A. Yani – Santo Yusuf

Sumber: Analisis Konsultan

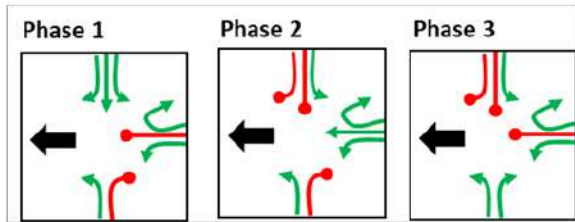
III.1.6.48 LHR Sp.2 Kiara Condong

Proporsi kendaraan di Simpang Kiaracondong didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71,59% (hari Senin) dan 66,07% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 25,56% (hari Senin) dan 29,72% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar III-174 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Kiara Condong
Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 2 hingga 2,5 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi C) adalah 47 meter (pada hari Senin) dan 35 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.



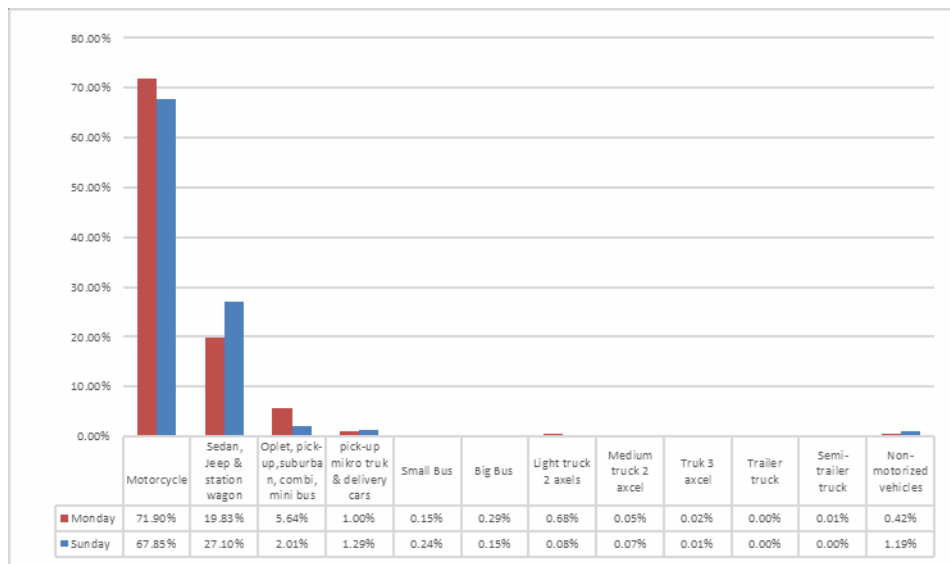
Side	Morning	Noon	Afternoon*	Avg. queue length (m)
Monday				
A	61	46	75	41
C	33	28	30	13
B	58	91	54	47
Total	152	165	159	
Sunday				
A	61	54	77	34
C	33	29	24	12
B	53	46	59	35
Total	147	129	160	

Gambar III-175 Fase Sinyal di Simpang Kiara Condong

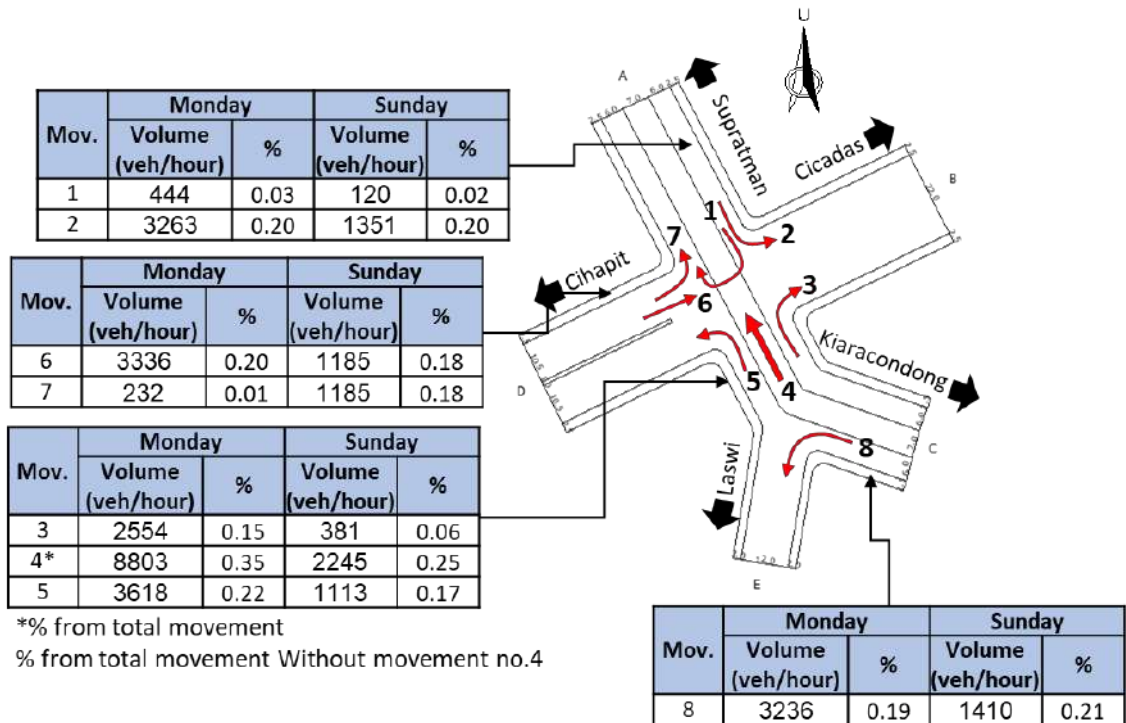
Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.49 LHR Sp.3 Jakarta

Proporsi kendaraan di simpang Jakarta didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71,90% (hari Senin) dan 67,85% (hari Minggu), diikuti oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 19,83% (hari Senin) dan 27,10% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



]

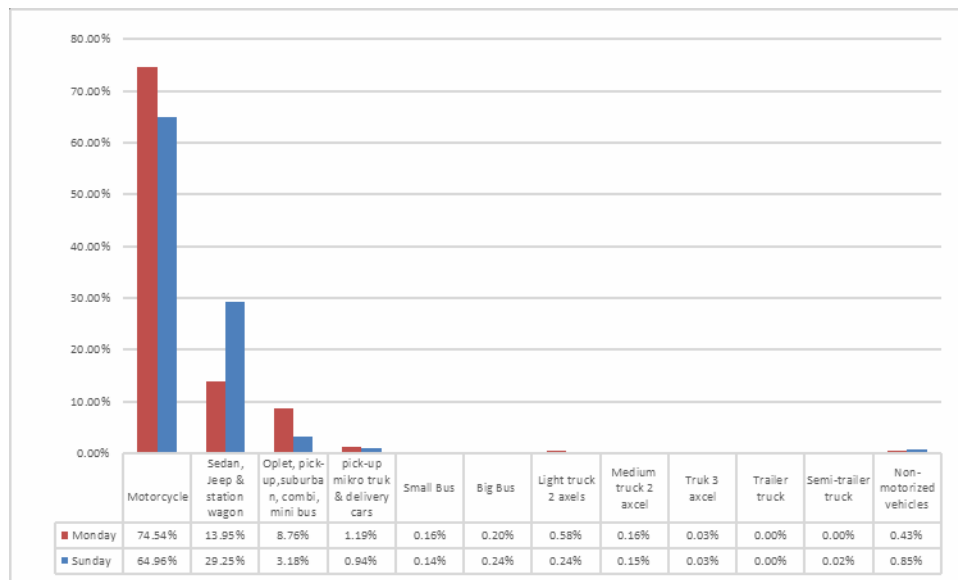


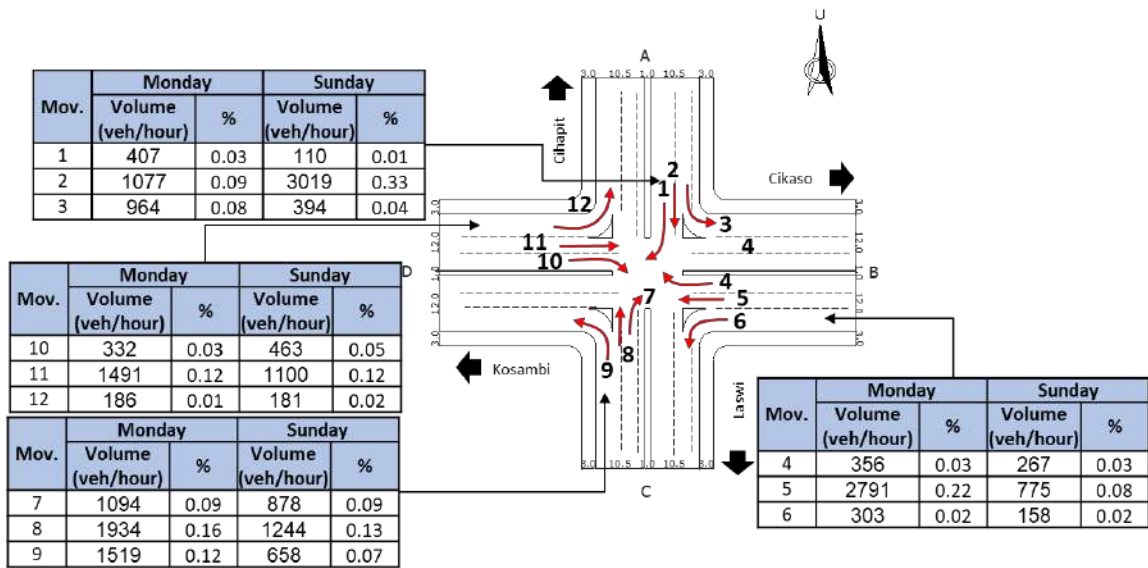
Gambar III-176 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Jakarta

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.50 LHR Sp.4 Laswi

Proporsi kendaraan di simpang Laswi didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 74,54% (hari Senin) dan 64,96% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 13,95% (hari Senin) dan 29,25% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



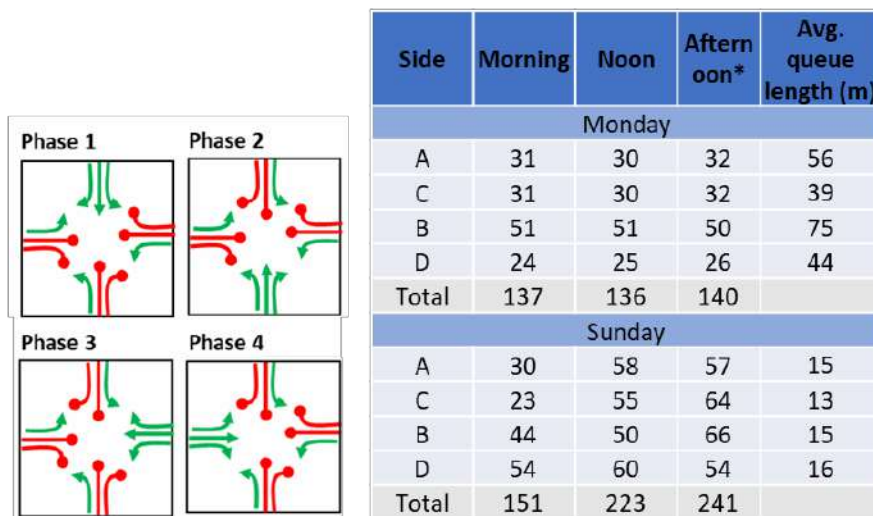


% from total movement

Gambar III-177 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Laswi

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 2,5 sampai 3 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi B) adalah 75 meter (pada hari Senin) dan 16 meter sisi D (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

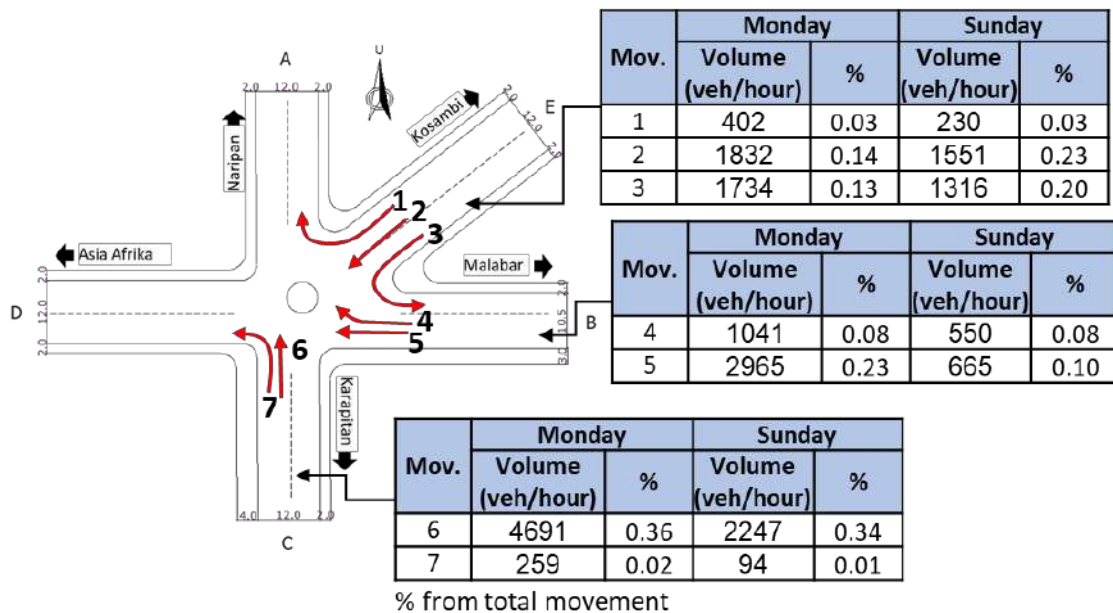
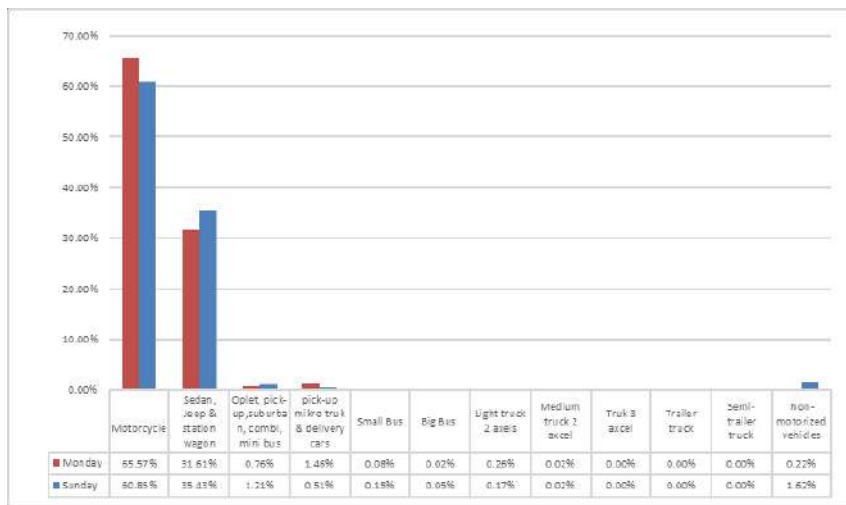


Gambar III-178 Fase Sinyal di Simpang Laswi

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.51 LHR Sp.5 Asia Afrika

Proporsi kendaraan di Simpang 5 Simpang Asia Afrika didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 65,57% (hari Senin) dan 60,85% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 31,61% (hari Senin) dan 35,43% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

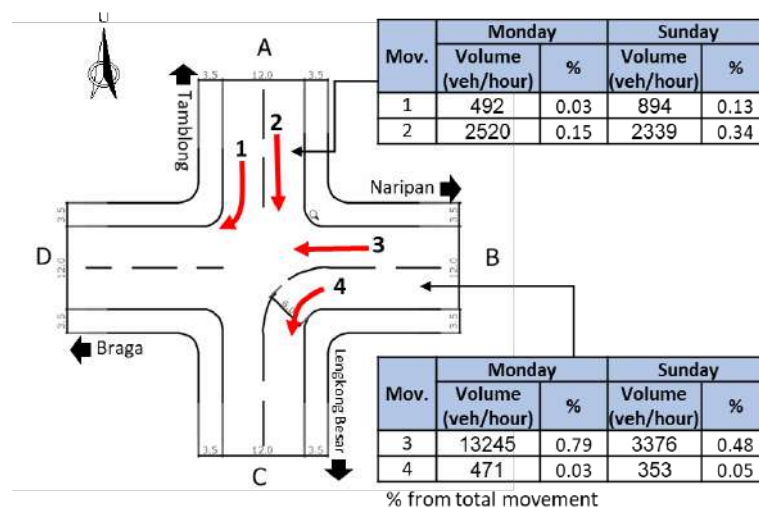
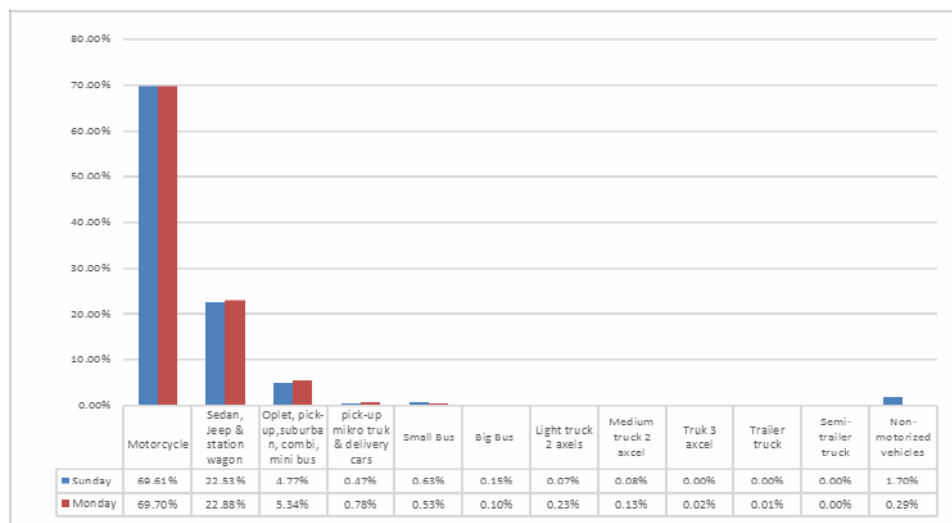


Gambar III-179 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Asia Afrika

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.52 LHR Sp.6 Lengkong Besar

Proporsi kendaraan di Simpang Lengkong Besar didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 69,61% (pada hari Senin) dan 69,70% (pada hari Minggu), diikuti oleh sedan, jeep & station wagon dengan proporsi 22,53% (pada hari Senin) dan 22,88% (pada hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

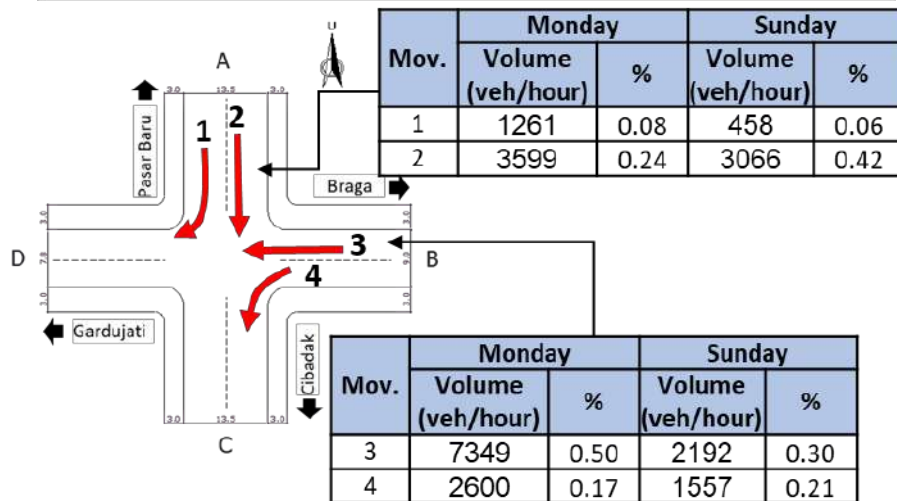
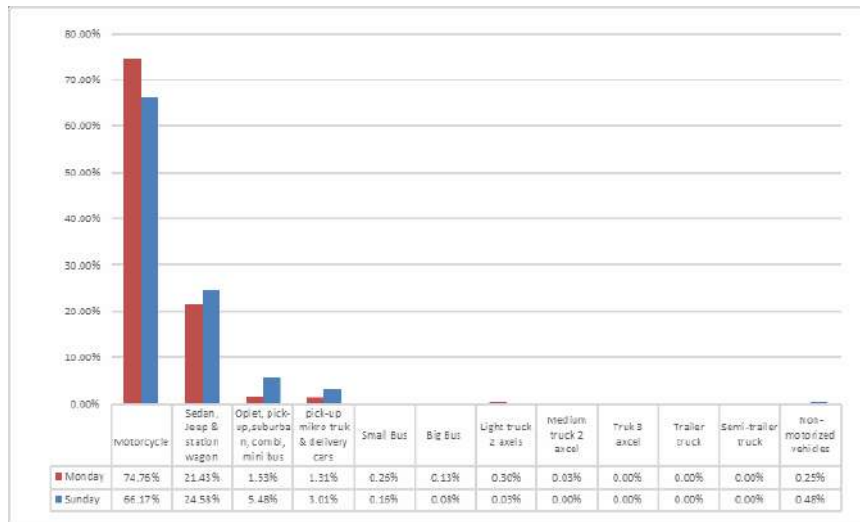


Gambar III-180 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Lengkong Besar

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.53 LHR Sp.7 Karanganyar

Proporsi kendaraan di Simpang Gardujati didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 74,76% (hari Senin) dan 66,17% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 21,43% (hari Senin) dan 24,58% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

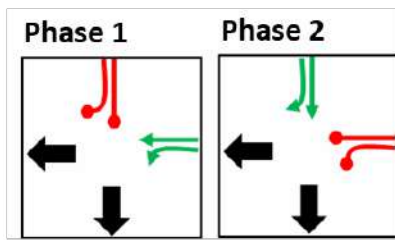


% from total movement

Gambar III-181 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Karanganyar

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1,5 sampai 2 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi A) adalah 47 meter (pada hari Senin) dan 38 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.



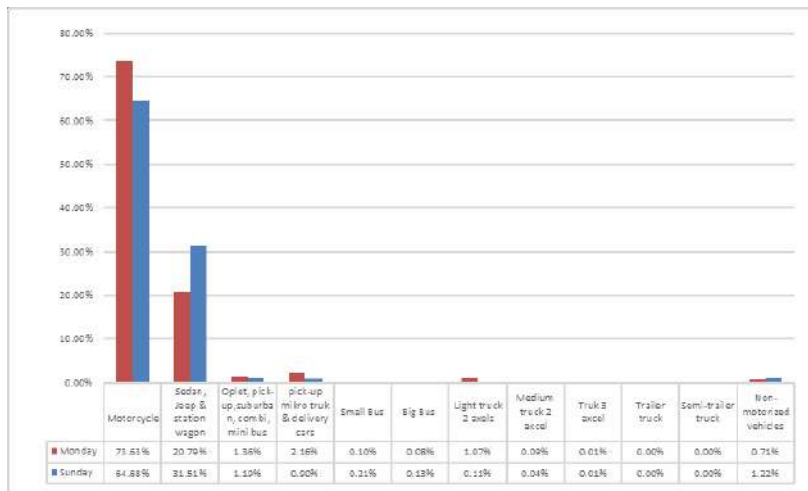
Side	Morning	Noon	Afternoon*	Avg. queue length (m)
Monday				
A	50	50	60	47
B	40	40	60	38
Total	90	90	120	
Sunday				
A	50	50	54	38
B	38	39	42	29
Total	88	89	96	

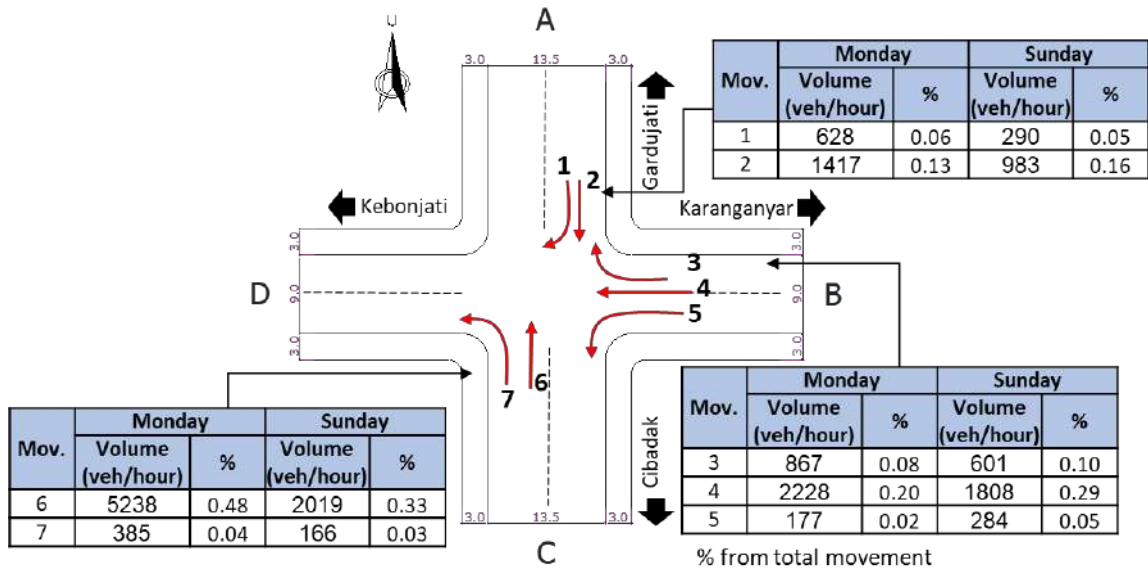
Gambar III-182 Fase Sinyal di Simpang Karanganyar

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.54 LHR Sp.8 Gardujati

Proporsi kendaraan di Simpang Gardujati didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 73,63% (hari Senin) dan 64,68% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 20,79% (hari Senin) dan 31,51% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

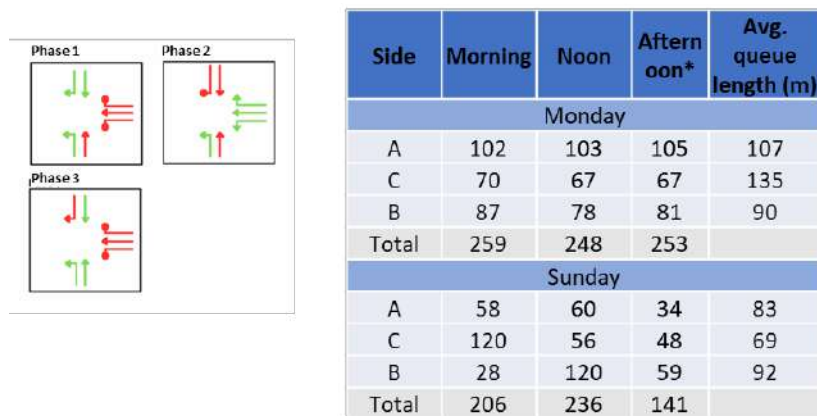




Gambar III-183 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Gardujati

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 4 - 4,5 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi C) adalah 135 meter (pada hari Senin) dan 92 meter pada sisi B (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.

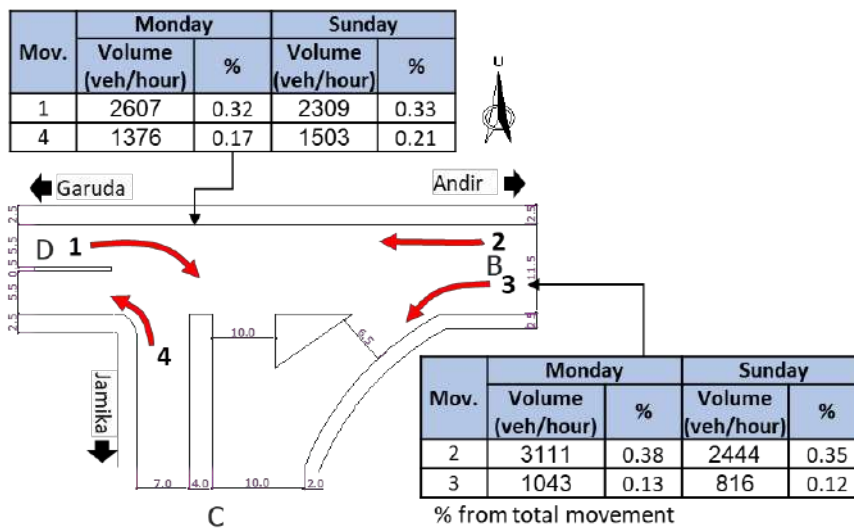
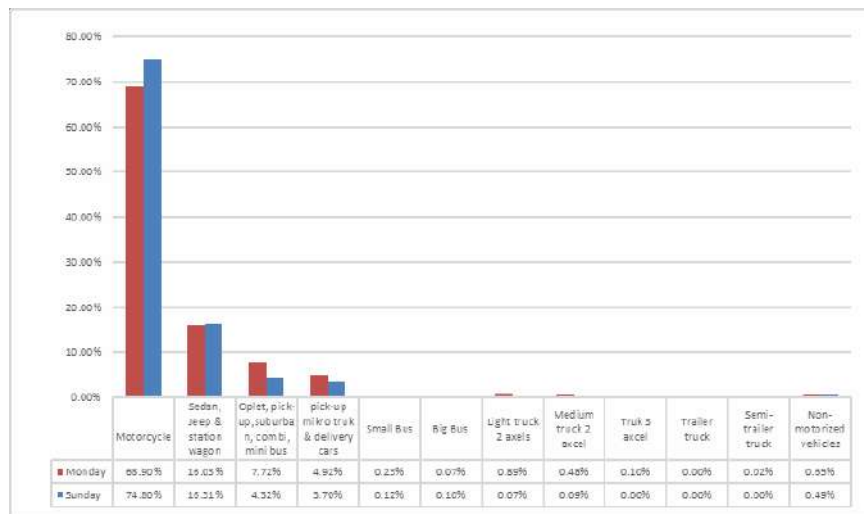


Gambar III-184 Fase Sinyal di Simpang Gardujati

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.55 LHR Sp.9 Jamika

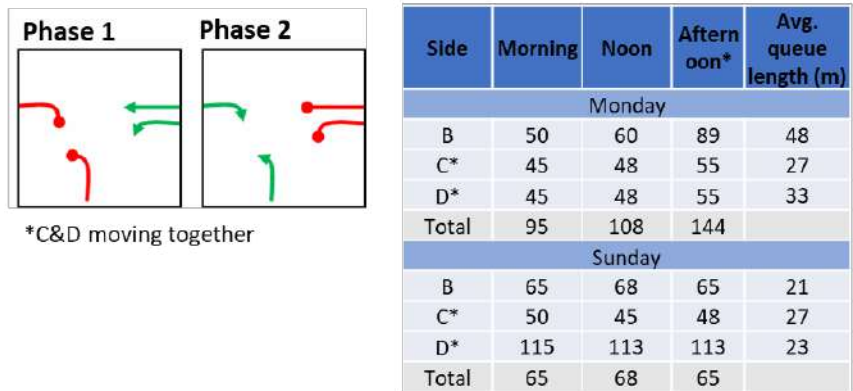
Proporsi kendaraan di Simpang Jamika didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 68,90% (hari Senin) dan 74,80% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 16,03% (hari Senin) dan 16,31% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar III-185 Proporsi Kendaraan dan Pola Arus di Simpang Jamika

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1 sampai 1,5 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi B) adalah 48 meter (pada hari Senin) dan 27 meter pada sisi C (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar 33.

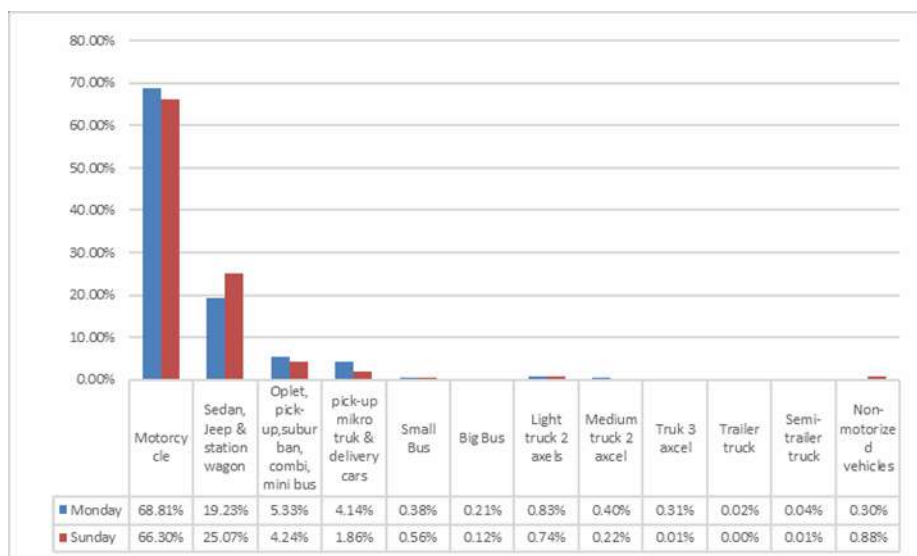


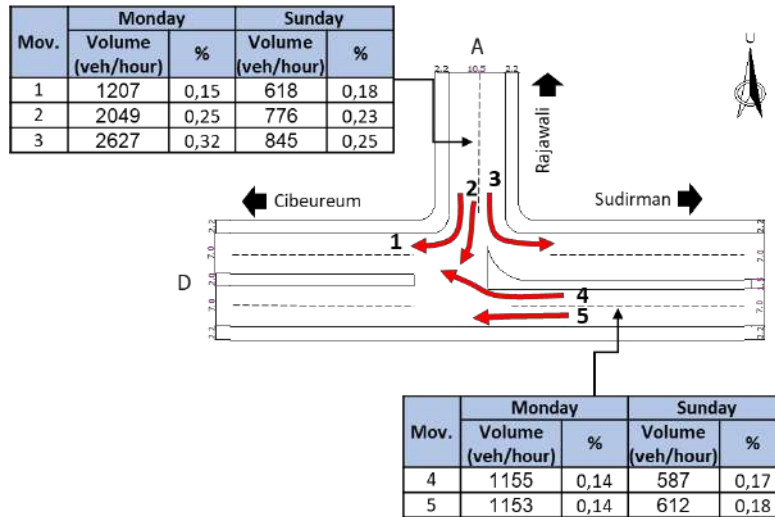
Gambar III-186 Fase Sinyal di Simpang Jamika

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.56 LHR Sp.10 Garuda

Proporsi kendaraan di Simpang Garuda didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 68,81% (hari Senin) dan 66,30% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 19,23% (hari Senin) dan 25,07% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



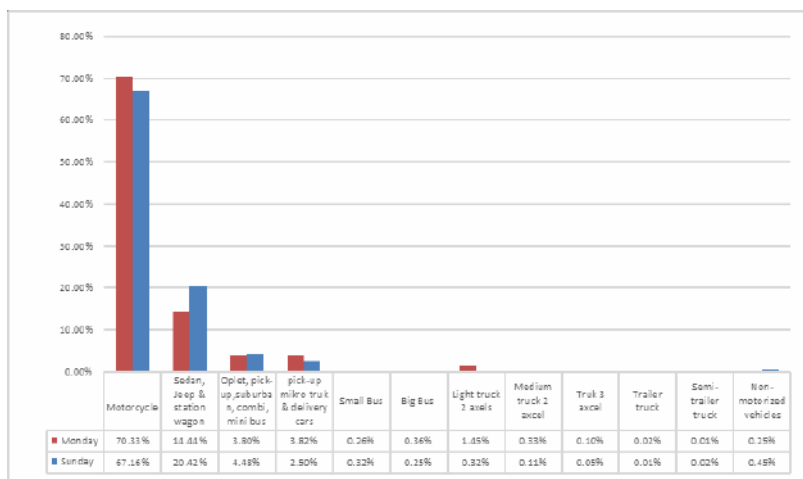


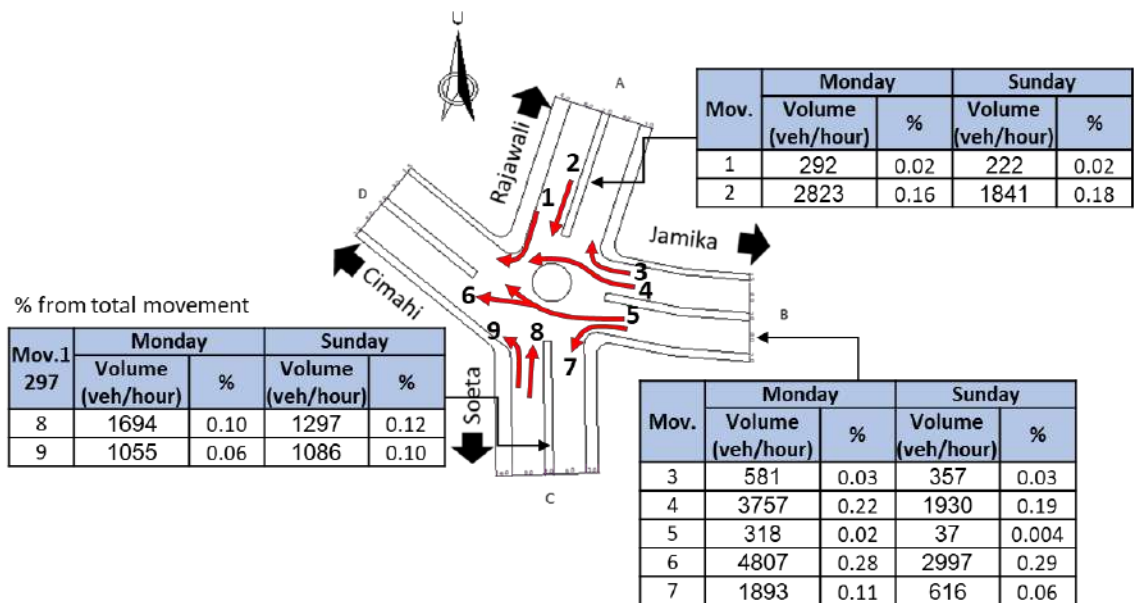
Gambar III-187 Fase Sinyal di Simpang Garuda

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.57 LHR Sp.11 Cibereum Roundabout

Proporsi kendaraan di Bundaran Cibereum didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 70,33% (pada hari Senin) dan 67,16% (pada hari Minggu), diikuti oleh kendaraan sedan, jip dan station wagon dengan proporsi 14,44% (pada hari Senin) dan 20,42% (pada hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

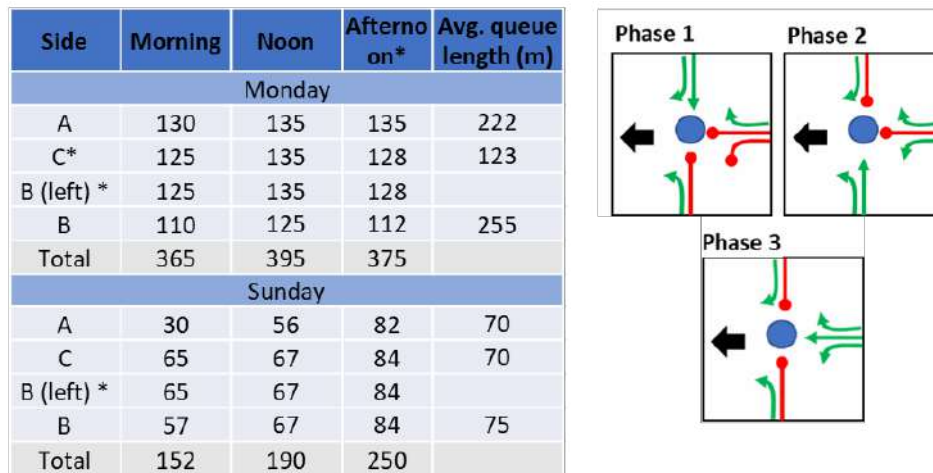




Gambar III-188 Fase Sinyal di Simpang Cibereum roundabout

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 3 sampai 6 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi B) adalah 255 meter (pada hari Senin) dan 75 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.



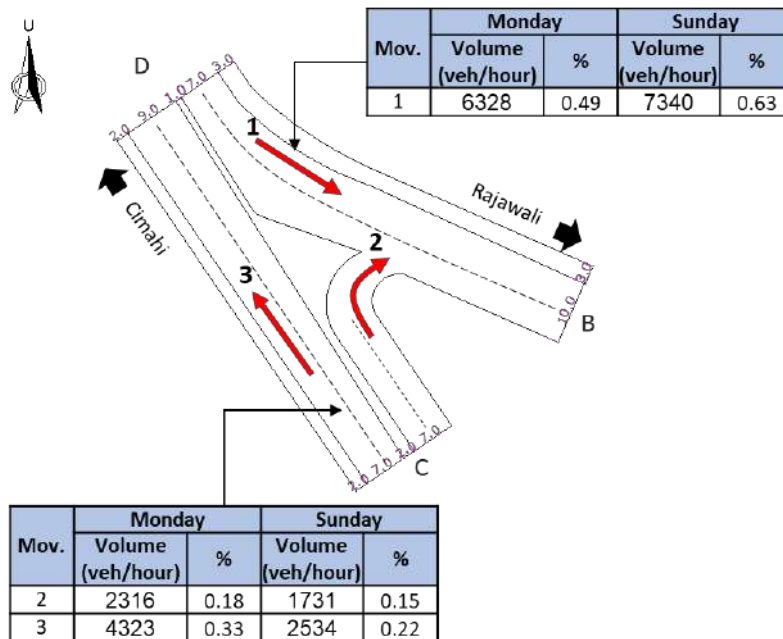
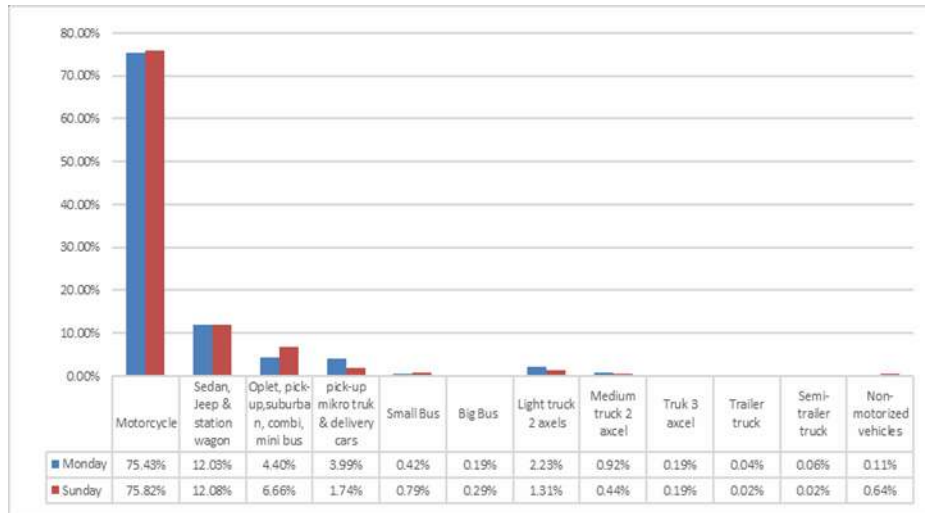
* C & B (left) moving together

Gambar III-189 Fase Sinyal di Simpang Cibereum Roundabout

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.58 LHR Sp.12 Cibereum

Proporsi kendaraan di Simpang Cibereum didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 75,43% (hari Senin) dan 75,82% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 12,03% (hari Senin) dan 12,08% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

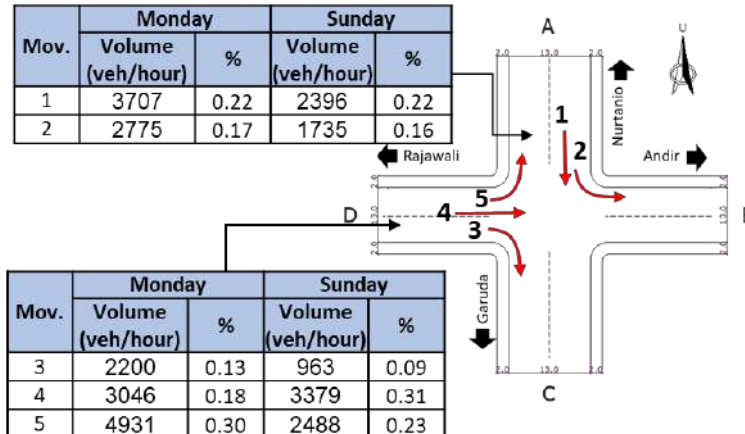
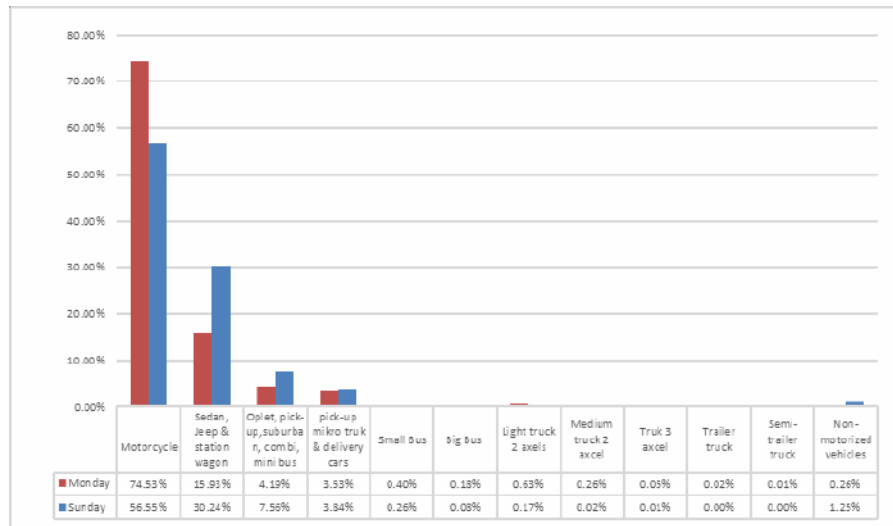


Gambar III-190 Fase Sinyal di Simpang Cibereum

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.59 LHR Sp.13 Nurtanio

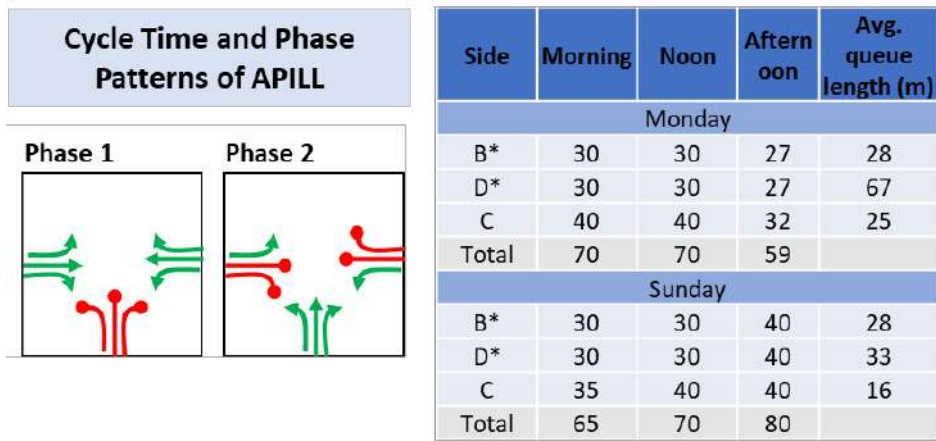
Proporsi kendaraan di simpang Nurtanio didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 74,53% (hari Senin) dan 56,55% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 15,93% (hari Senin) dan 30,24% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar III-191 Fase Sinyal di Simpang Nurtanio

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1 sampai 1,5 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi D) adalah 67 meter (pada hari Senin) dan 33 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

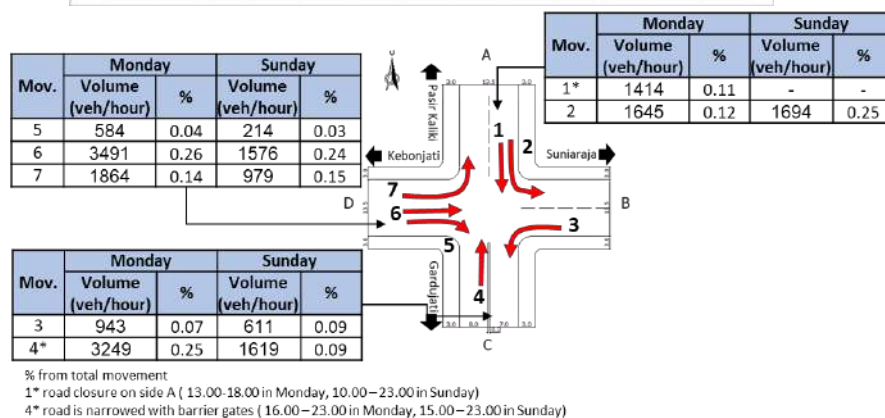
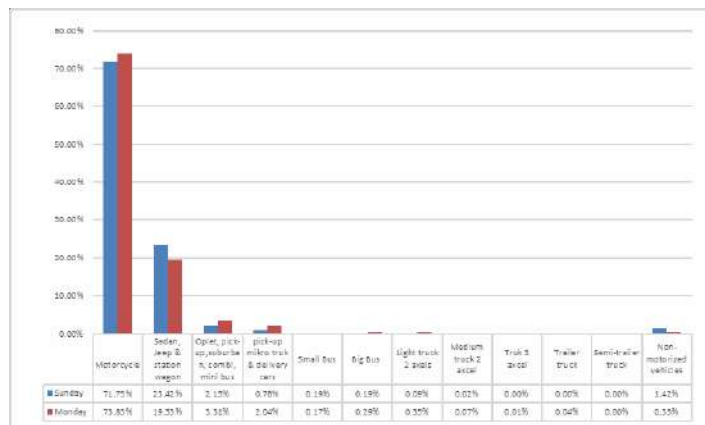


Gambar III-192 Fase Sinyal di Simpang Nurtanio

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.60 LHR Sp.14 Pasir Kaliki

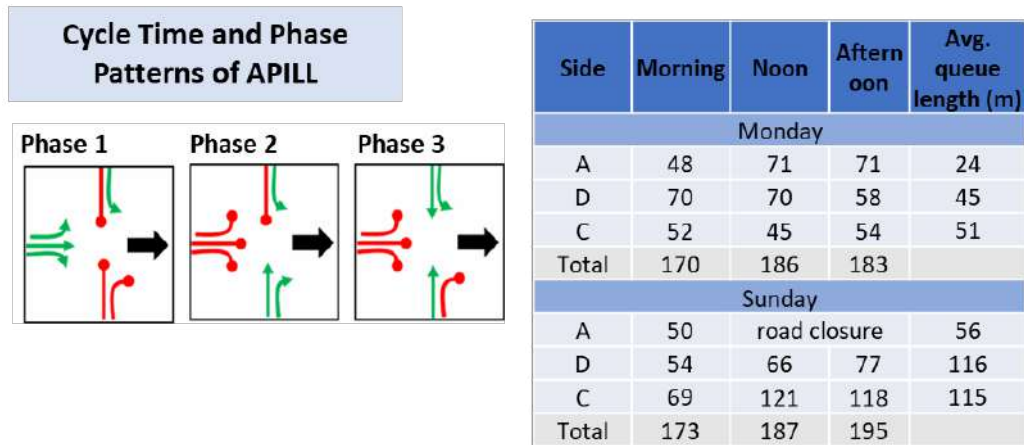
Proporsi kendaraan pada simpang Pasir Kaliki didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71,75% (hari Senin) dan 73,83% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 23,42% (hari Senin) dan 19,53% (hari Minggu). Komposisi kendaraan dan pola arus masing-masing lengan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar III-193 Fase Sinyal di Simpang Pasir Kaliki

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 2,5 sampai 3 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi D) adalah 45 meter (pada hari Senin) dan 116 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada persimpangan ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

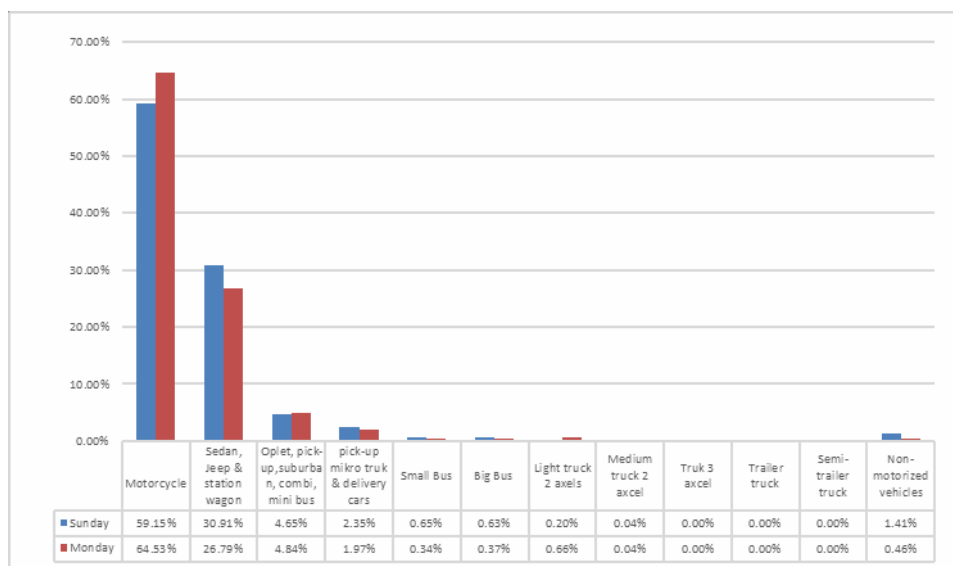


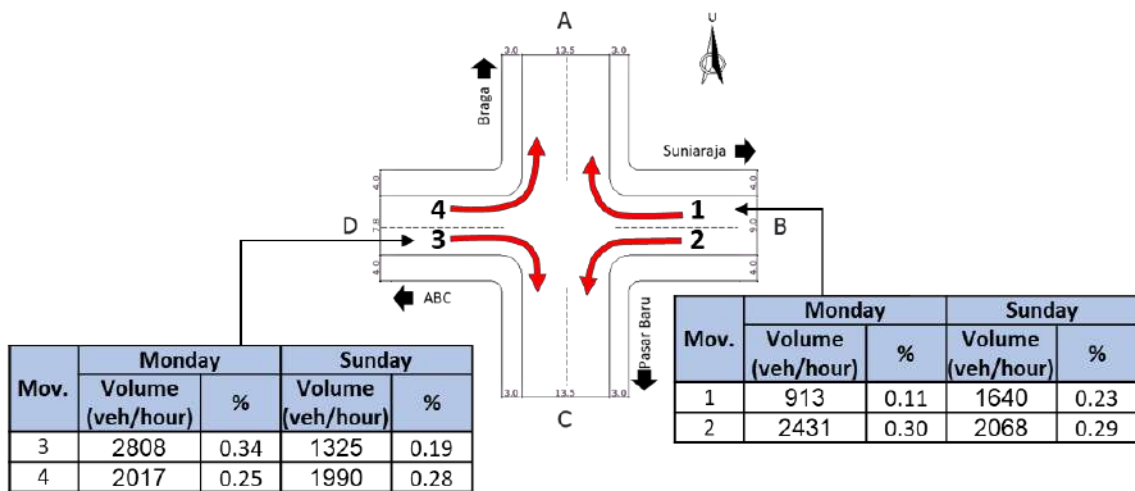
Gambar III-194 Fase Sinyal di Simpang Pasir Kaliki

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.61 LHR Sp.15 Pasar Baru

Proporsi kendaraan di Simpang Pasar Baru didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 59,15% (hari Senin) dan 64,53% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 30,91% (hari Senin) dan 26,79% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Pasar Baru pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.





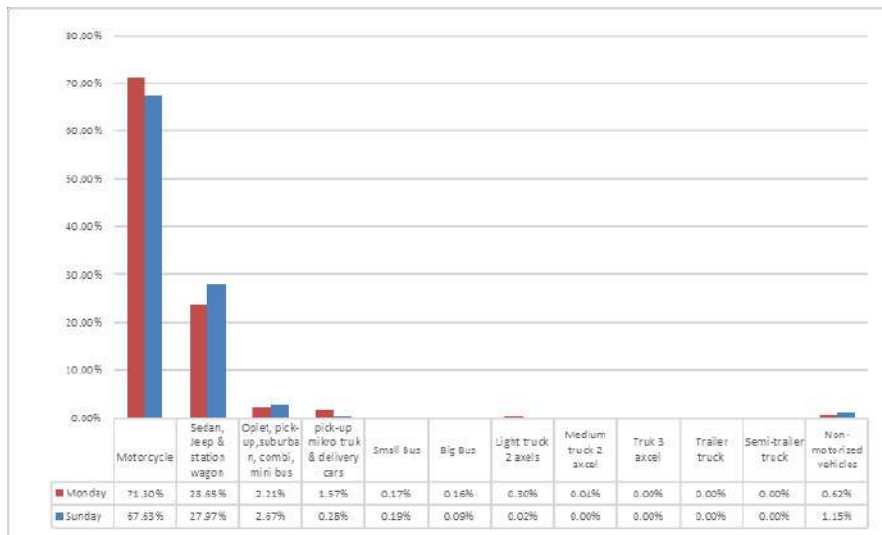
% from total movement

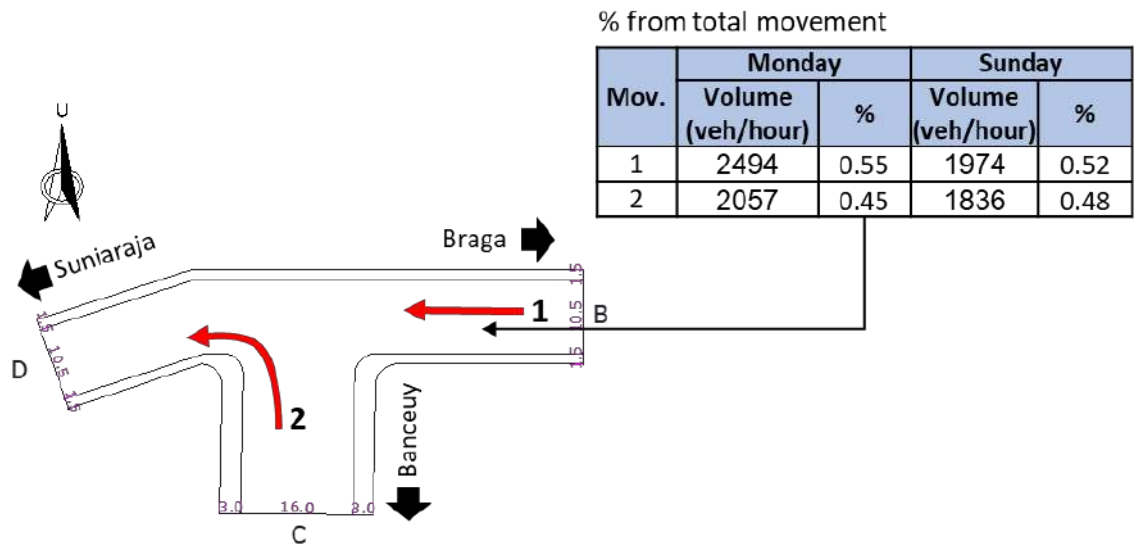
Gambar III-195 Fase Sinyal di Simpang Pasar Baru

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.62 LHR Sp.16 Suniaraja

Proporsi kendaraan pada simpang Suniaraja didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71,30% (hari Senin) dan 67,63% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 23,65% (hari Senin) dan 27,97% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Suniaraja pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

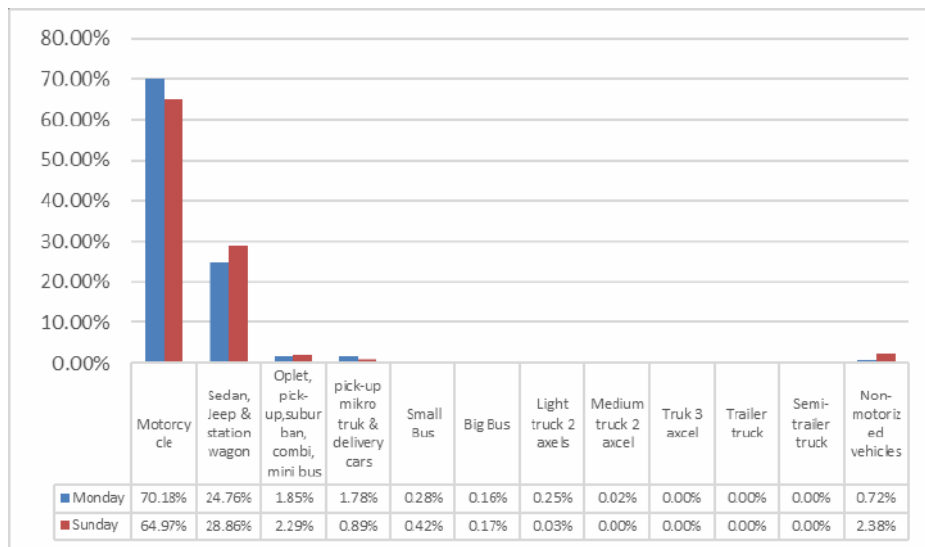


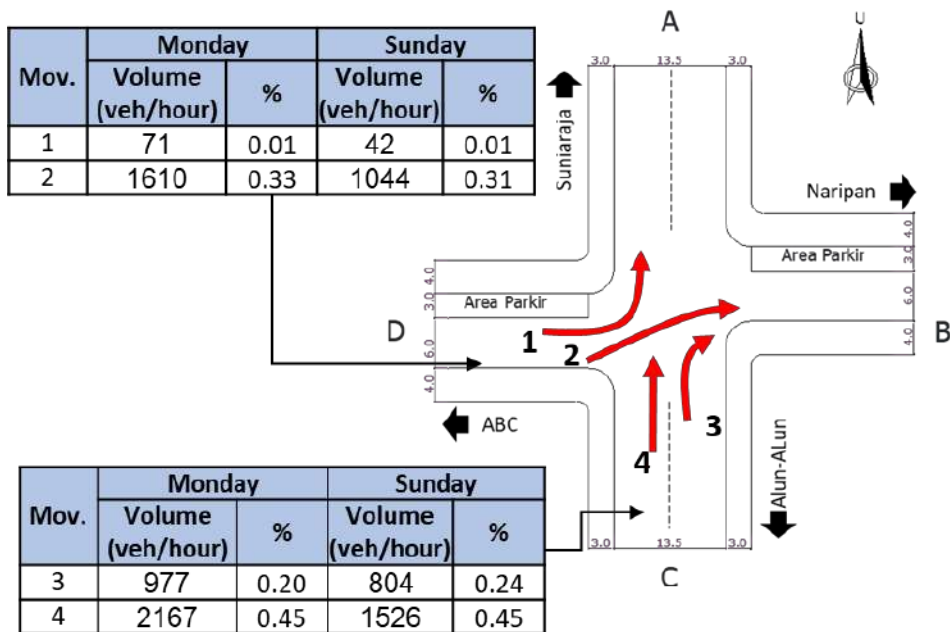


Gambar III-196 Fase Sinyal di Simpang Suniaraja
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.63 LHR Sp.17 ABC

Proporsi kendaraan di simpang ABC didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 70,18% (hari Senin) dan 64,97% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 24,76% (hari Senin) dan 28,86% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang ABC pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.





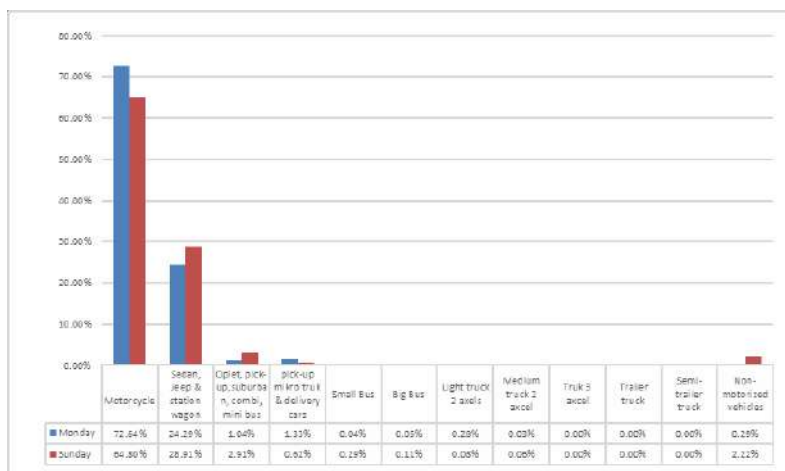
% from total movement

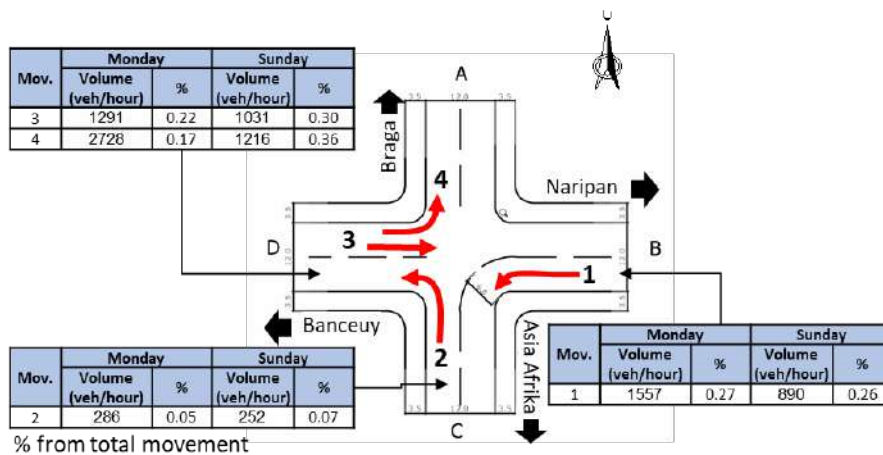
Gambar III-197 Fase Sinyal di Simpang ABC

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.64 LHR Sp.18 Naripan - Braga

Proporsi kendaraan pada simpang Naripan - Braga didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 72,64% (hari Senin) dan 64,80% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 24,29% (hari Senin) dan 28,91% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Naripan - Braga pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



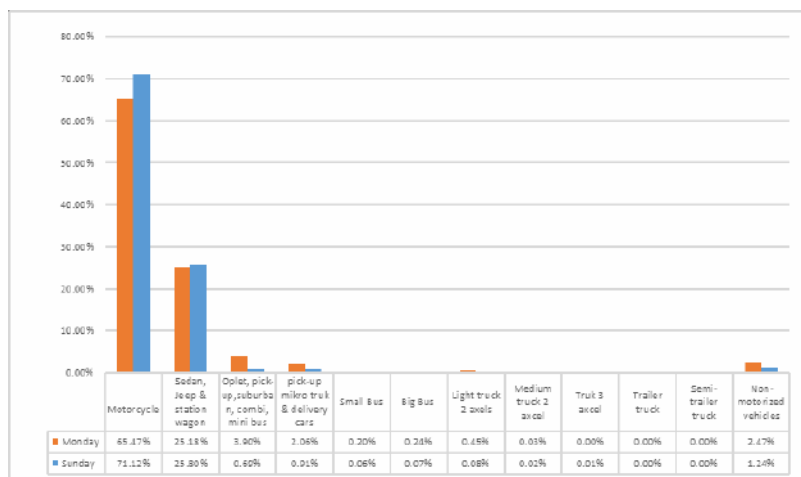


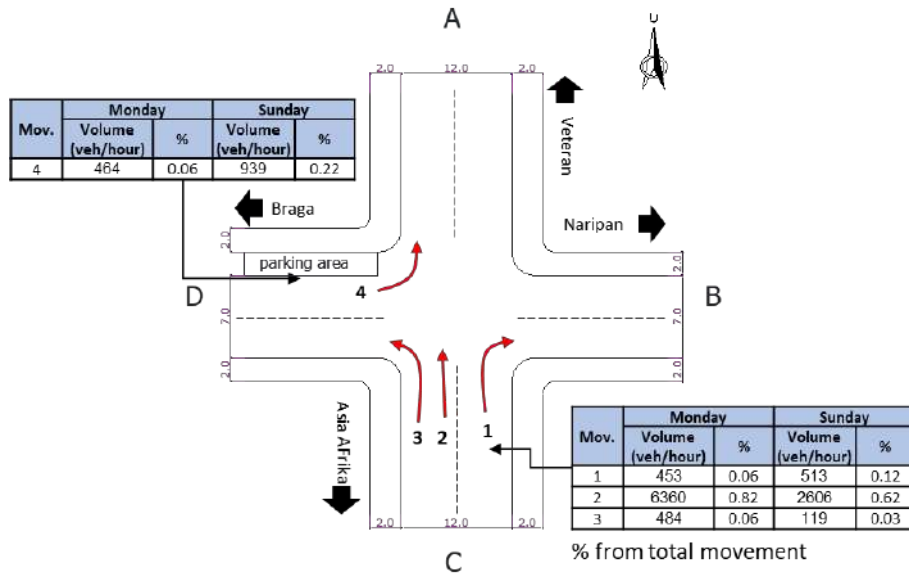
Gambar III-198 Fase Sinyal di Simpang Naripan - Braga

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.65 LHR Sp.19 Naripan - Sunda

Proporsi kendaraan di Simpang Naripan - Sunda didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 65,47% (hari Senin) dan 71,12% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 25,18% (hari Senin) dan 25,80% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Naripan - Sunda pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.





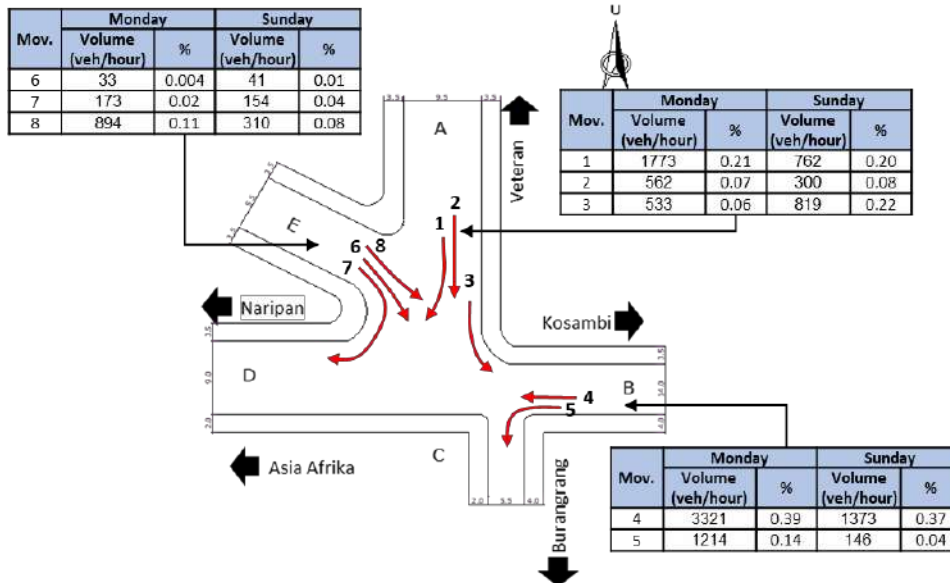
Gambar III-199 Fase Sinyal di Simpang Naripan - Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.66 LHR Sp.20 Veteran – Ahmad Yani

Proporsi kendaraan pada simpang Veteran - A. Yani didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 79,11% (hari Senin) dan 76,14% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 17,52% (hari Senin) dan 20,11% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Veteran - A. Yani pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

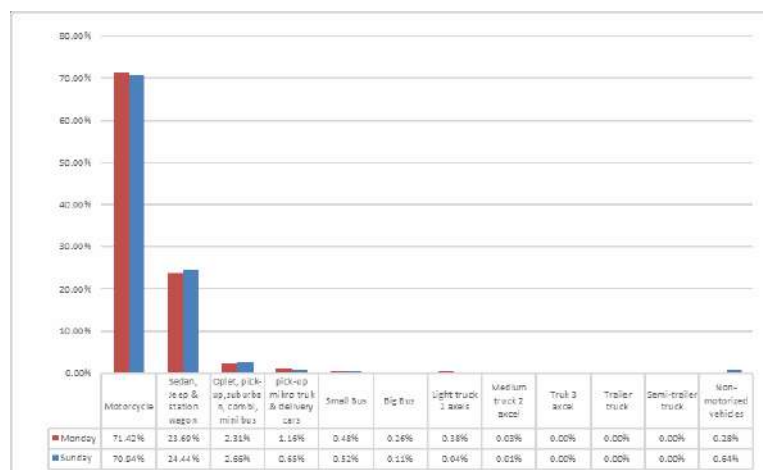


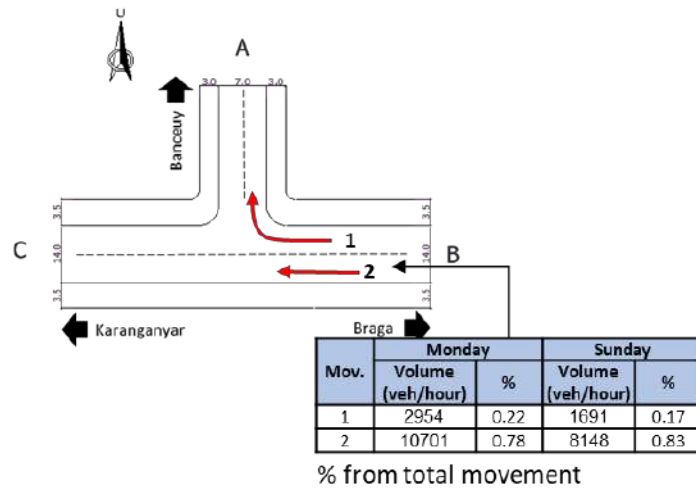


Gambar III-200 Fase Sinyal di Simpang Veteran – Ahmad Yani
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.67 LHR Sp.21 Banceuy

Proporsi kendaraan di Simpang Banceuy didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71,42% (hari Senin) dan 70,94% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 23,69% (hari Senin) dan 24,44% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Banceuy pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

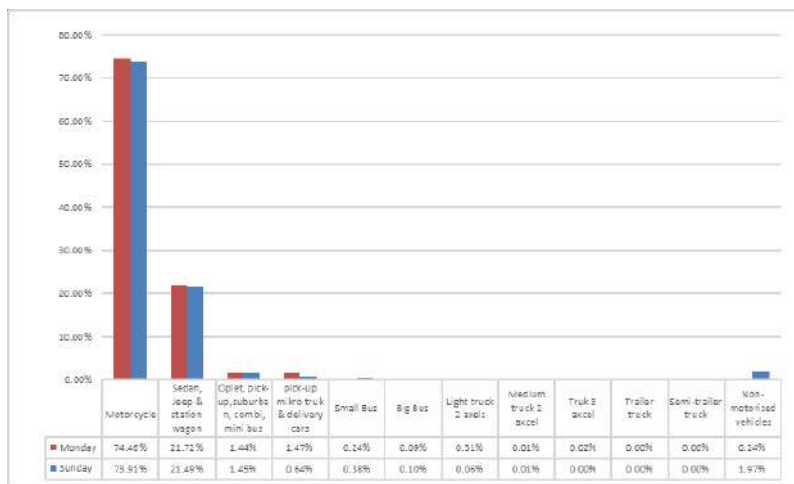


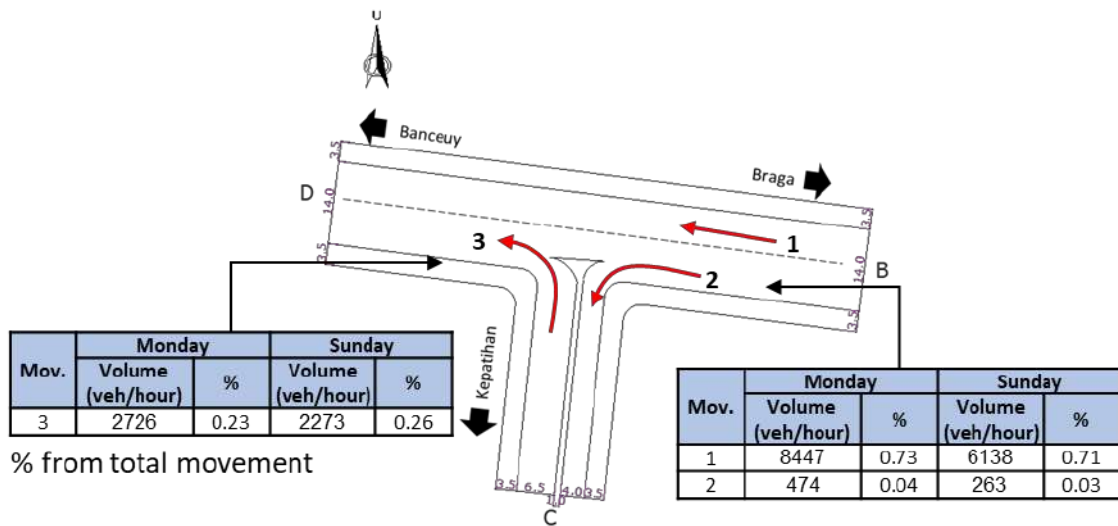


Gambar III-201 Fase Sinyal di Simpang Banceuy
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.68 LHR Sp.22 Alun – Alun Bandung

Proporsi kendaraan di Simpang Alun-alun Bandung didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 74,48% (hari Senin) dan 73,91% (hari Minggu), kemudian diikuti oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 21,72% (hari Senin) dan 21,49% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Alun-alun Bandung pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



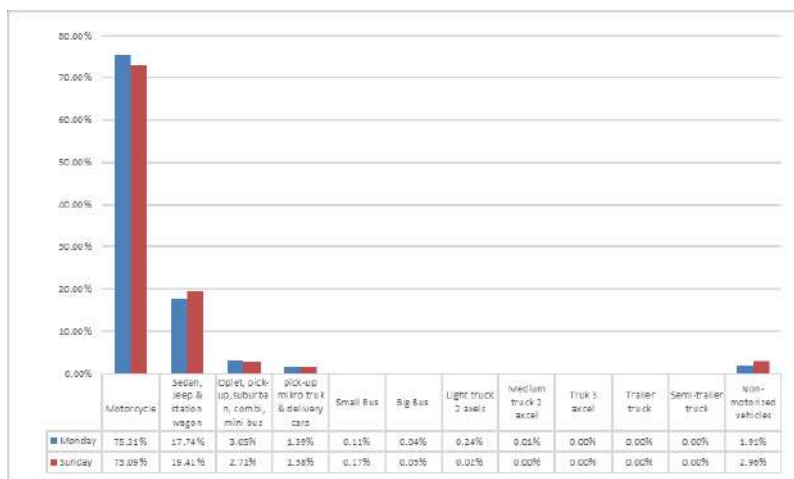


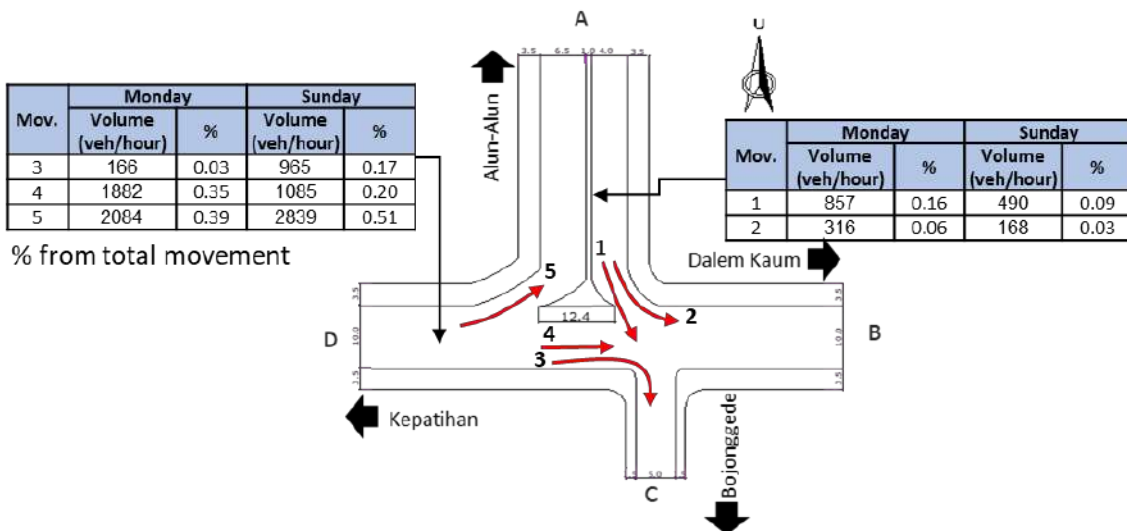
Gambar III-202 Fase Sinyal di Simpang Alun – Alun Bandung

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.69 LHR Sp.23 Dalem Kaum

Proporsi kendaraan pada simpang Dalem Kaum didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 75,31% (hari Senin) dan 73,09% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 17,74% (hari Senin) dan 19,41% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Dalem Kaum pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



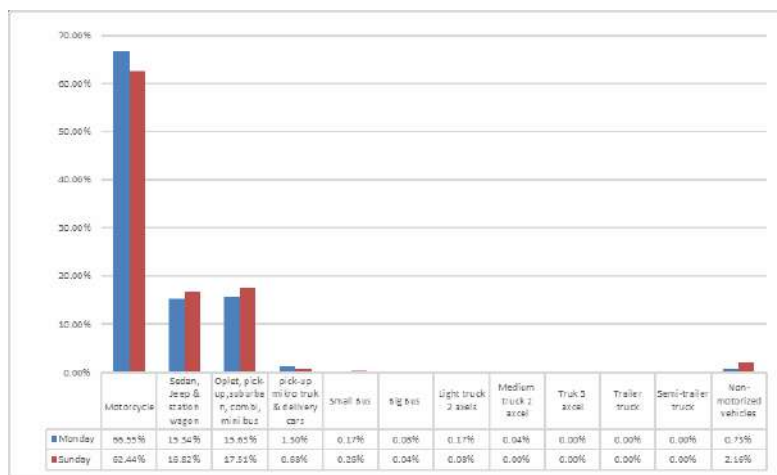


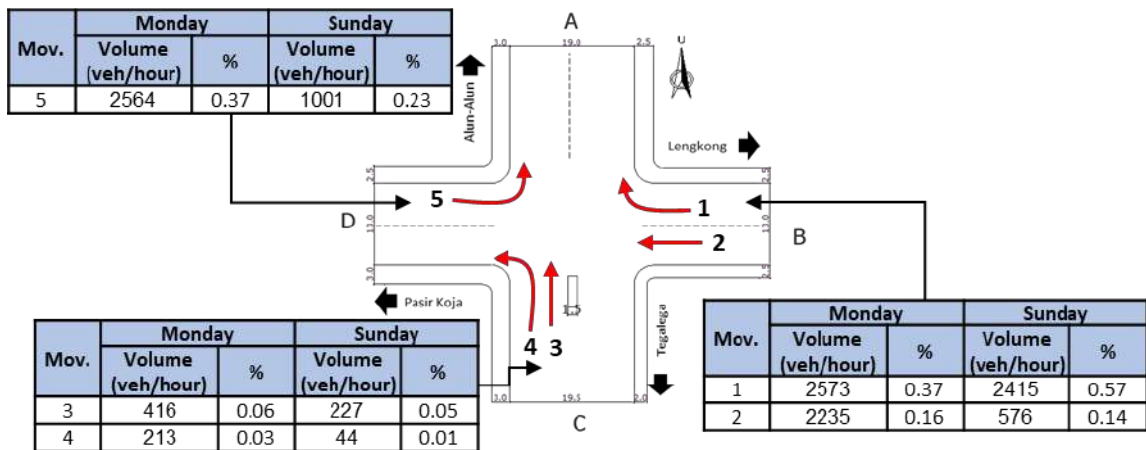
Gambar III-203 Fase Sinyal di Simpang Dalem Kaum

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.70 LHR Sp.24 Pungkur

Proporsi kendaraan di simpang Pungkur didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 66,55% (pada hari Senin) dan 62,44% (pada hari Minggu), diikuti oleh kendaraan sedan, jeep & station wagon dengan proporsi 15,34% (pada hari Senin) dan 16,82% (pada hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Pungkur pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



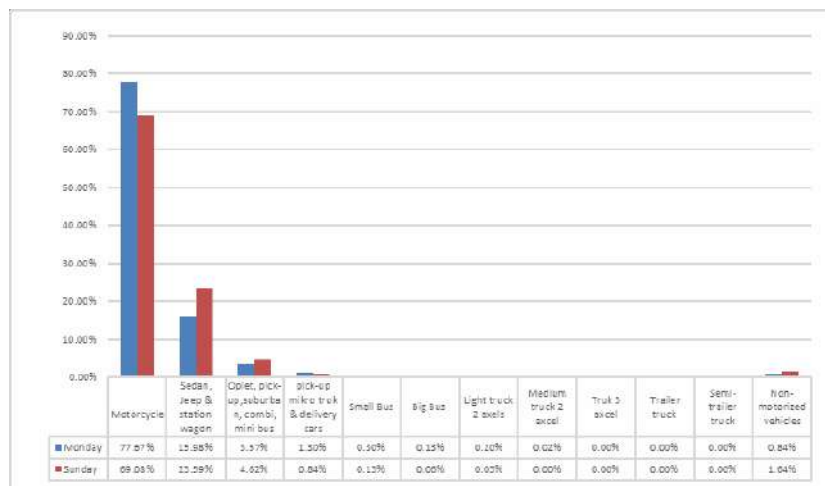


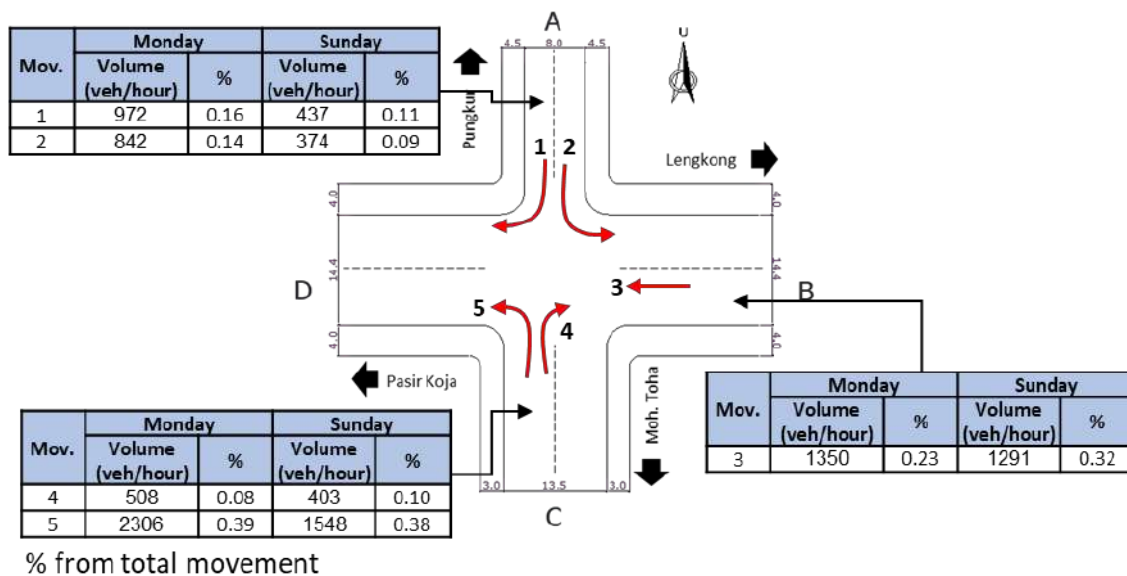
Gambar III-204 Fase Sinyal di Simpang Pungkur

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.71 LHR Sp.25 Balonggede

Proporsi kendaraan di Simpang Balonggede didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 77,67% (hari Senin) dan 69,08% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 15,98% (hari Senin) dan 23,59% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Balonggede pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

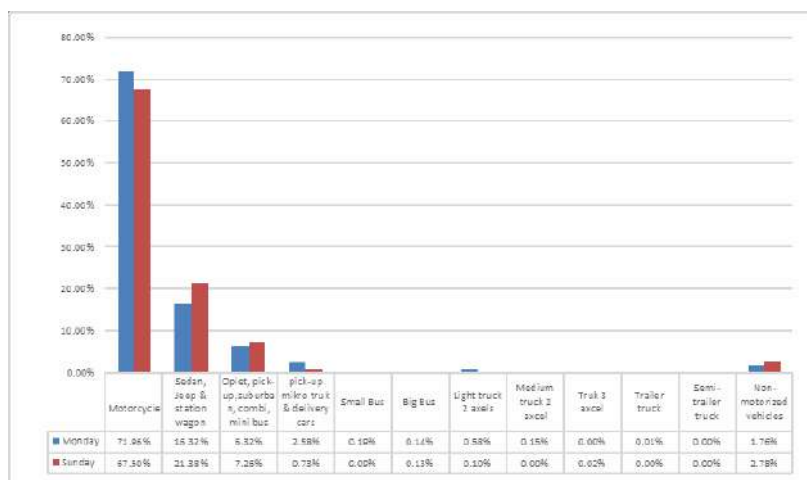


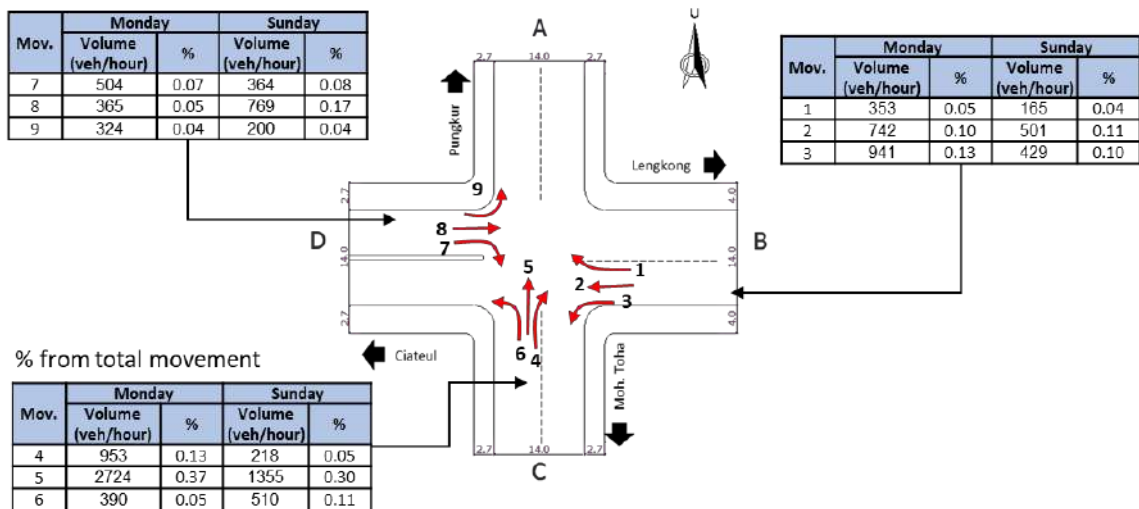


Gambar III-205 Fase Sinyal di Simpang Balonggede
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.72 LHR Sp.26 Inggit Garnasih – Moh. Toha

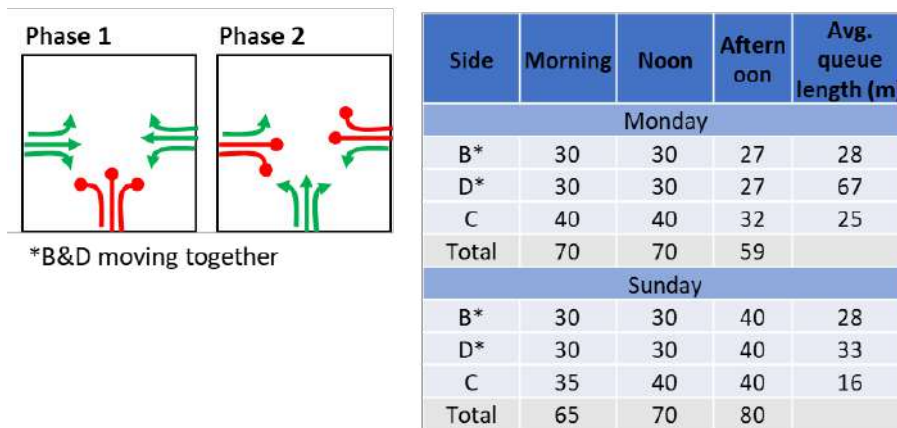
Proporsi Kendaraan pada Simpang Inggit Garnasih-Moh. Toha didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71,96% (hari Senin) dan 67,50% (hari Minggu), diikuti oleh kendaraan sedan, jip dan station wagon dengan proporsi 16,32% (hari Senin) dan 21,38% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Inggit Garnasih-Moh. Toha pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.





Gambar III-206 Fase Sinyal di Simpang Inggit Garnasih – Moh. Toha
 Sumber: Analisis Konsultan

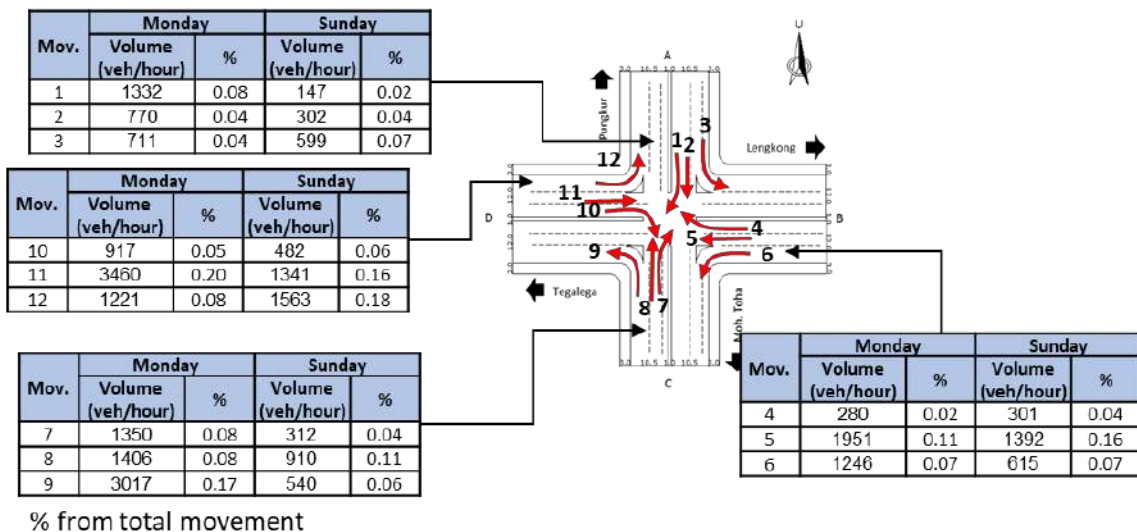
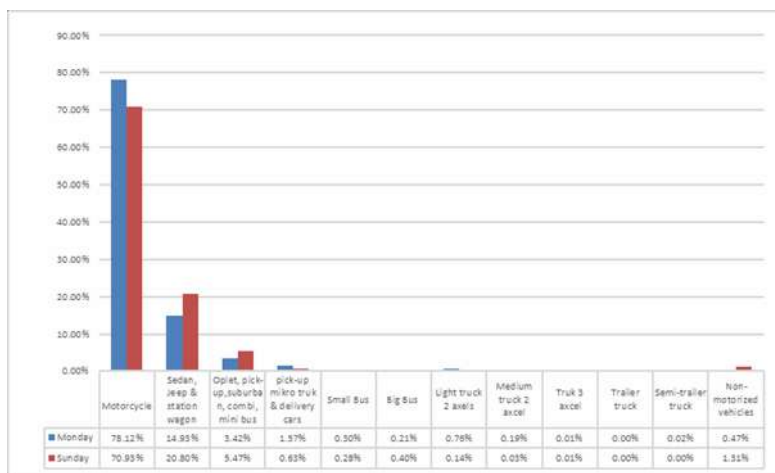
Simpang Toha Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1 sampai 1,30 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi D) adalah 67 meter (pada hari Senin) dan 33 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.



Gambar III-207 Fase Sinyal di Simpang Inggit Garnasih – Moh. Toha
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.73 LHR Sp.27 Moh. Toha

Proporsi kendaraan pada simpang BKR-Moh. Toha didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 78,12% (hari Senin) dan 70,95% (hari Minggu), disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 14,93% (hari Senin) dan 20,80% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang BKR-Moh Toha pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

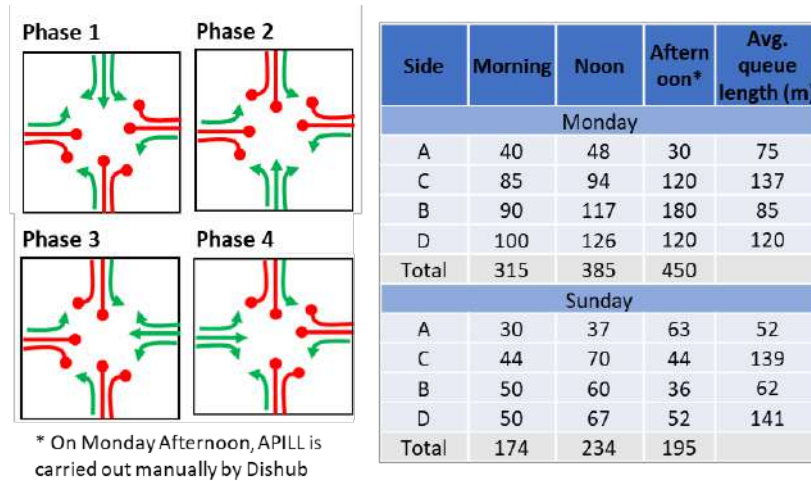


Gambar III-208 Fase Sinyal di Simpang Moh. Toha

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 5 sampai 6 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi C) adalah 137 meter (pada hari Senin) dan 139 meter (pada hari Minggu). Pada hari Senin sore, pengaturan APILL

dilakukan secara manual oleh Dinas Perhubungan dengan waktu siklus rata-rata 7,5 menit. Siklus dan fase APILL pada persimpangan ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

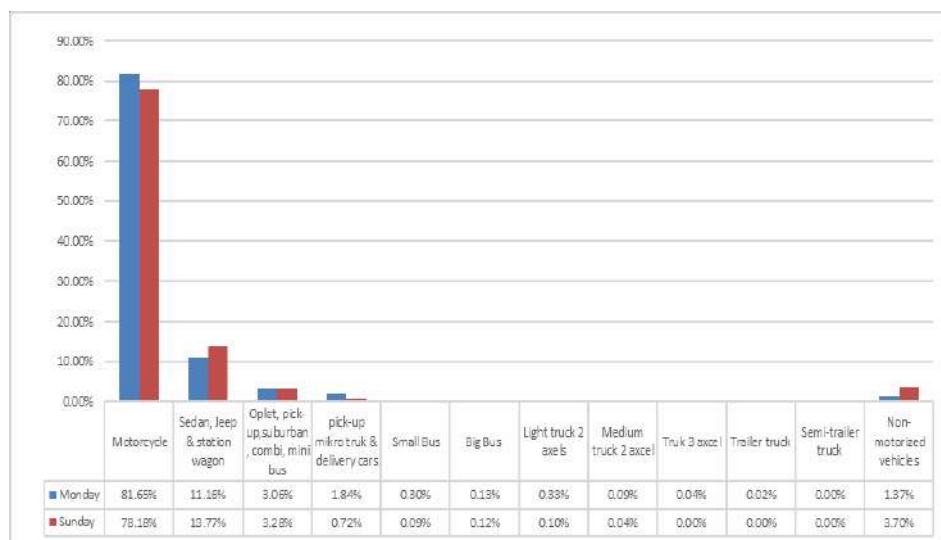


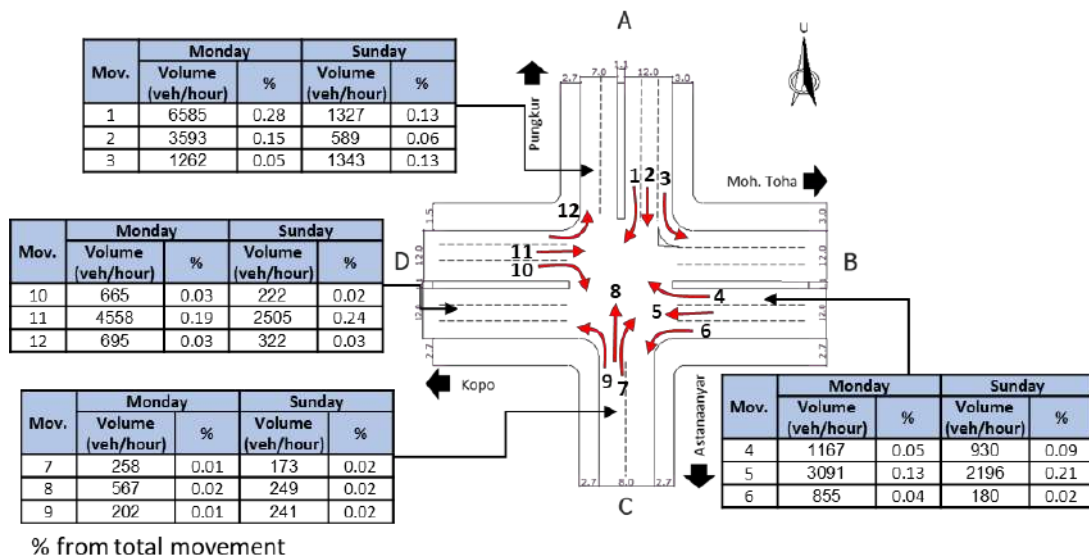
Gambar III-209 Fase Sinyal di Simpang Moh. Toha

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.74 LHR Sp.28 BKR - Tegalega

Proporsi kendaraan di simpang BKR-Tegalega didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 81,65% (Senin) dan 78,18% (Minggu), disusul oleh kendaraan sedan, jeep & station wagon dengan proporsi 11,16% (Senin) dan 13,77% (Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang BKR-Tegalega pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar di bawah ini.

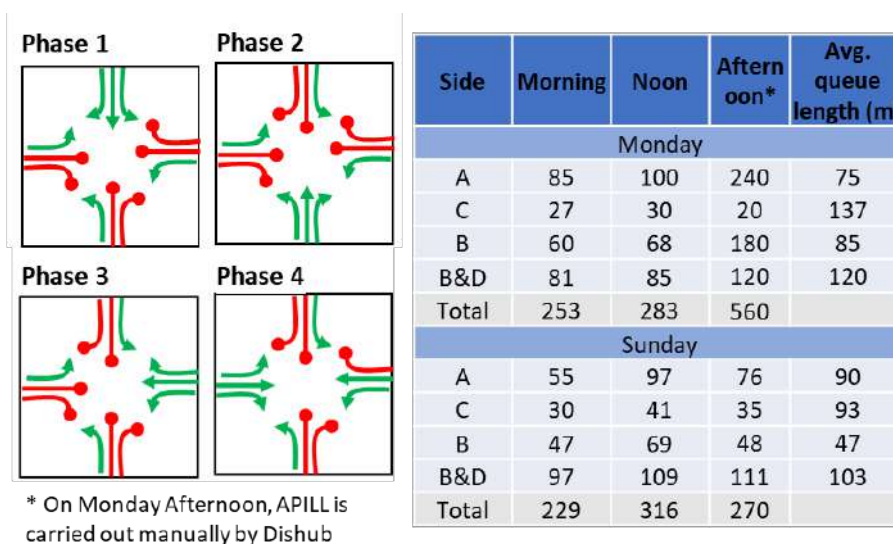




Gambar III-210 Fase Sinyal di Simpang BKR - Tegalega

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 4,5 hingga 5 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi adalah 137 meter (pada hari Senin) dan 103 meter (pada hari Minggu). Pada hari Senin sore, pengaturan APILL dilakukan secara manual oleh Dinas Perhubungan dengan waktu siklus rata-rata 7 menit. Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

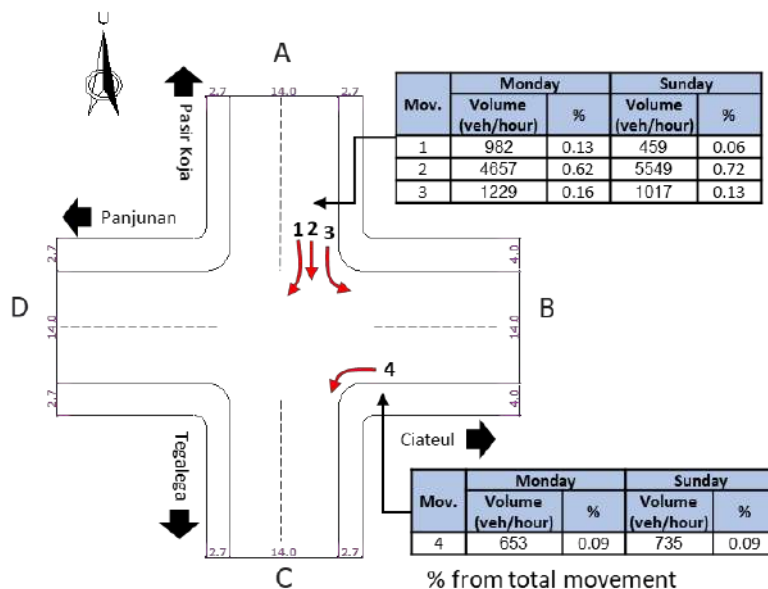
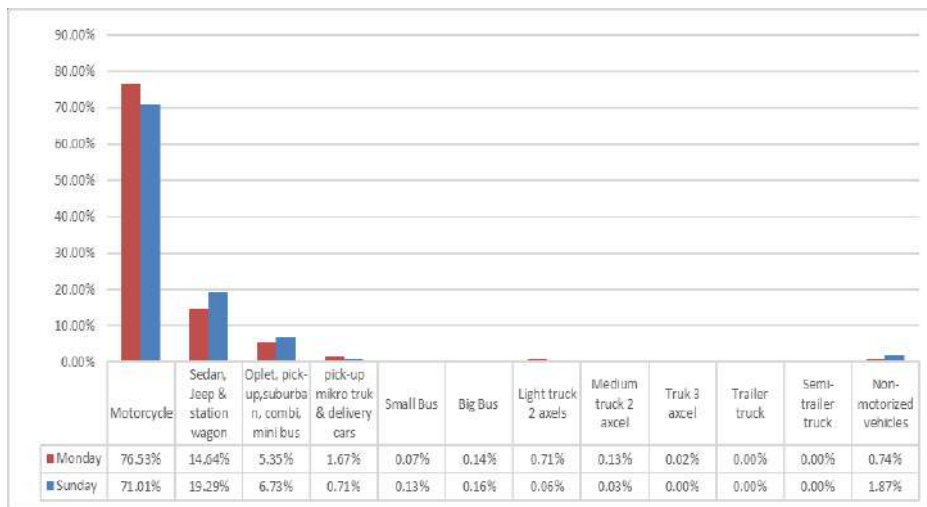


Gambar III-211 Fase Sinyal di Simpang BKR - Tegalega

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.75 LHR Sp.28 Inggit Garnasih – Otto Iskandar Dinata

Proporsi kendaraan di Simpang Inggit Garnasih-Otto Iskandar Dinata didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 76,53% (hari Senin) dan 71,01% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 14,64% (hari Senin) dan 19,29% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Inggit Garnasih-Otto Iskandar Dinata pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar di bawah ini.

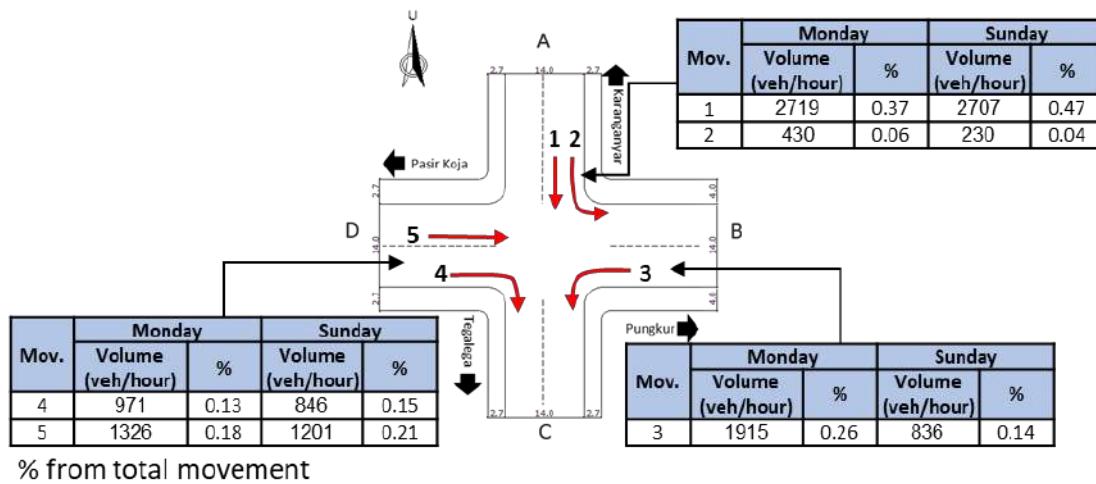
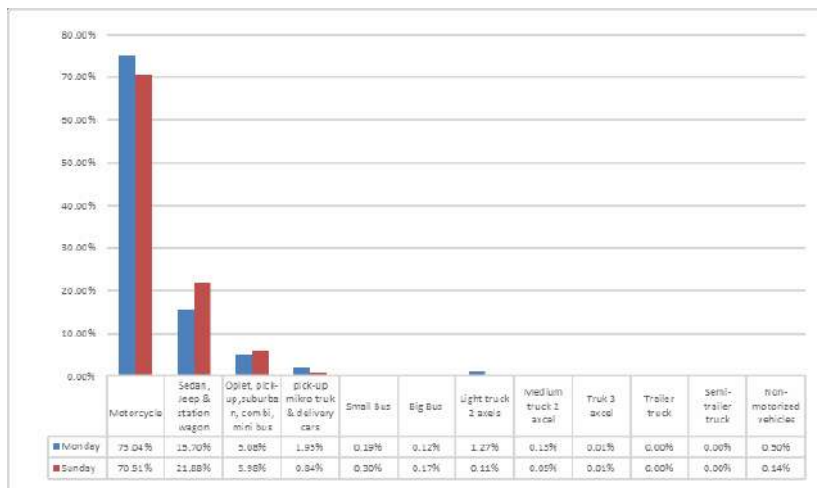


Gambar III-212 Fase Sinyal di Simpang Inggit Garnasih – Oto Iskandar Dinata

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.76 LHR Sp.30 Pasir Koja

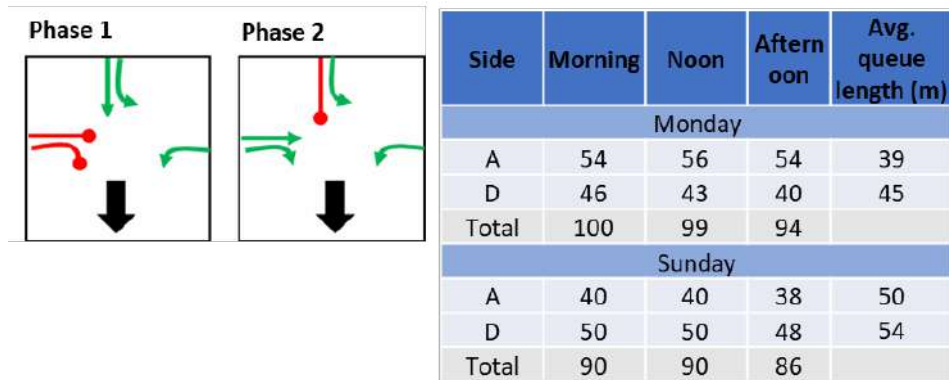
Proporsi kendaraan di simpang Pasir Koja didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 75,04% (hari Senin) dan 70,51% (hari Minggu), kemudian diikuti oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 15,70% (hari Senin) dan 21,88% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Pasir Koja pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



Gambar III-213 Fase Sinyal di Simpang Pasir Koja

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1,5 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi D) adalah 45 meter (pada hari Senin) dan 54 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

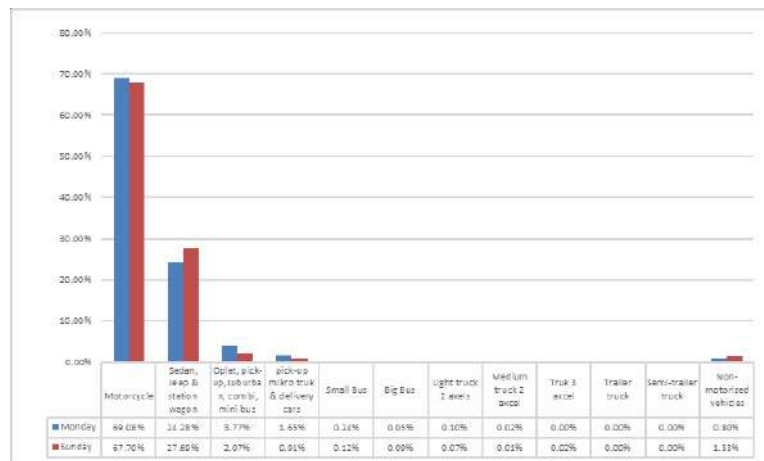


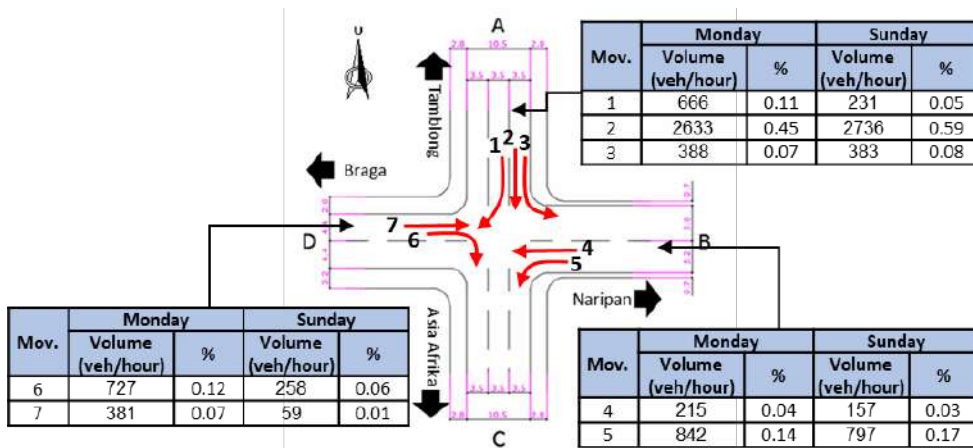
Gambar III-214 Fase Sinyal di Simpang Pasir Koja

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.77 LHR Sp.31 Tamblong

Proporsi kendaraan di Simpang Tamblong didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 69,06% (hari Senin) dan 67,70% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 24,28% (hari Senin) dan 27,69% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Tamblong pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

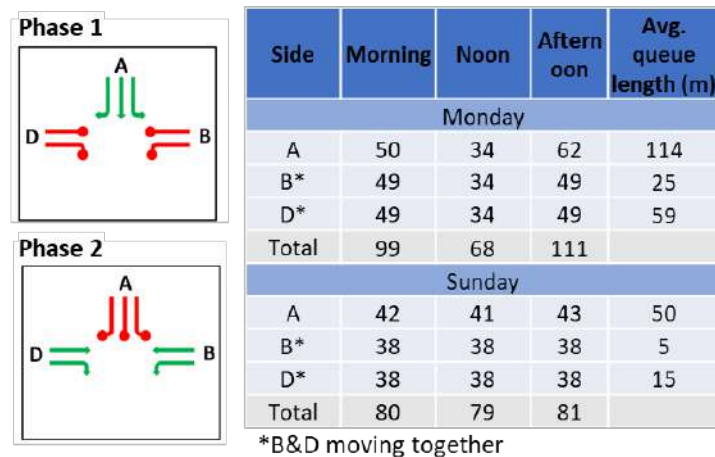




Gambar III-215 Fase Sinyal di Simpang Tamblong

Sumber: Analisis Konsultan

Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1,5 sampai 2 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi A) adalah 114 meter (pada hari Senin) dan 50 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.



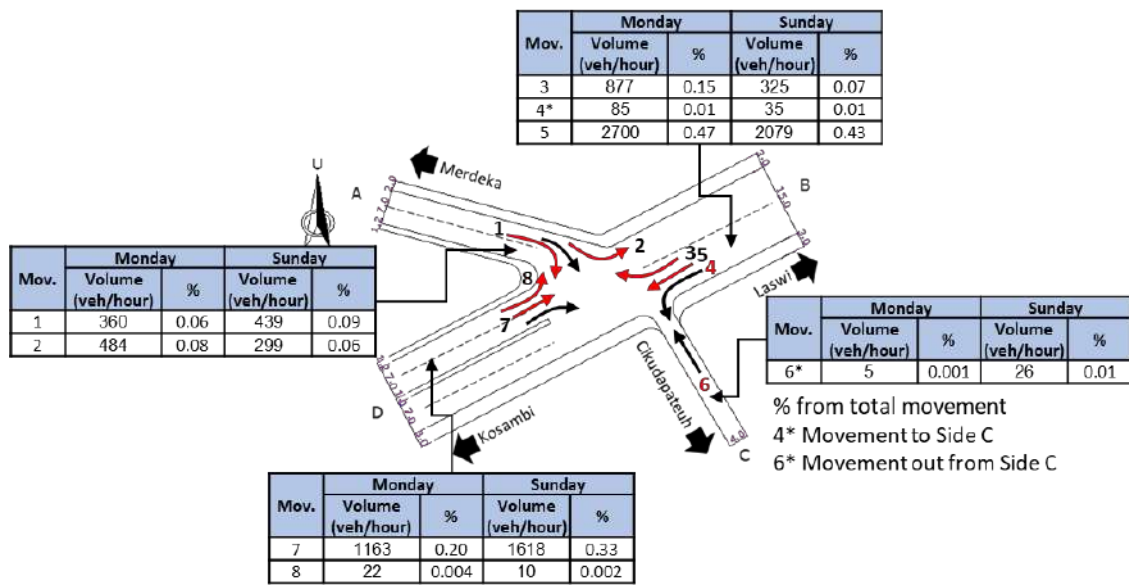
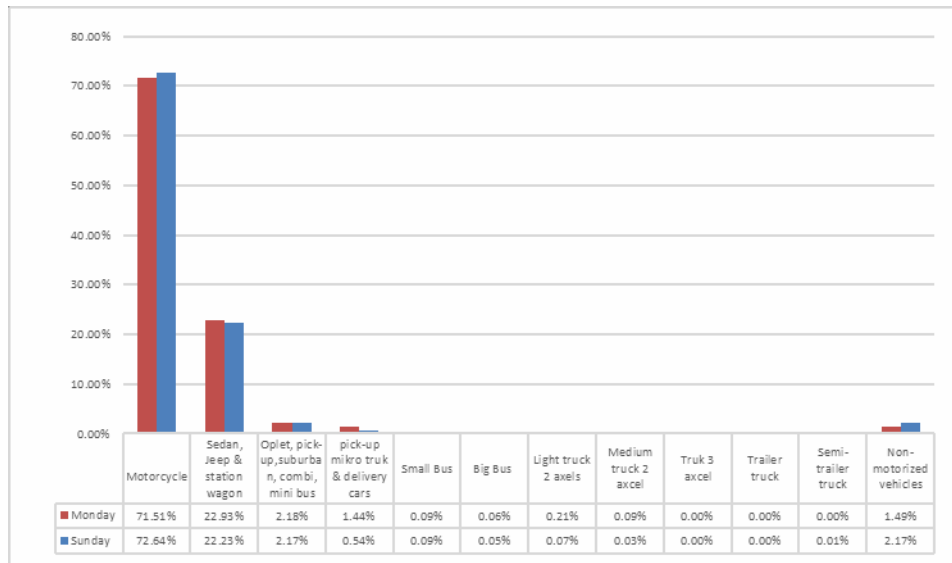
Gambar III-216 Fase Sinyal di Simpang Tamblong

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.78 LHR Sp.32 Gudang Utara – Ahmad Yani

Proporsi kendaraan di Simpang Gudang Utara – A.Yani didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 71.51% (hari Senin) dan 72.64% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 22.93% (hari Senin) dan 22.23% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-

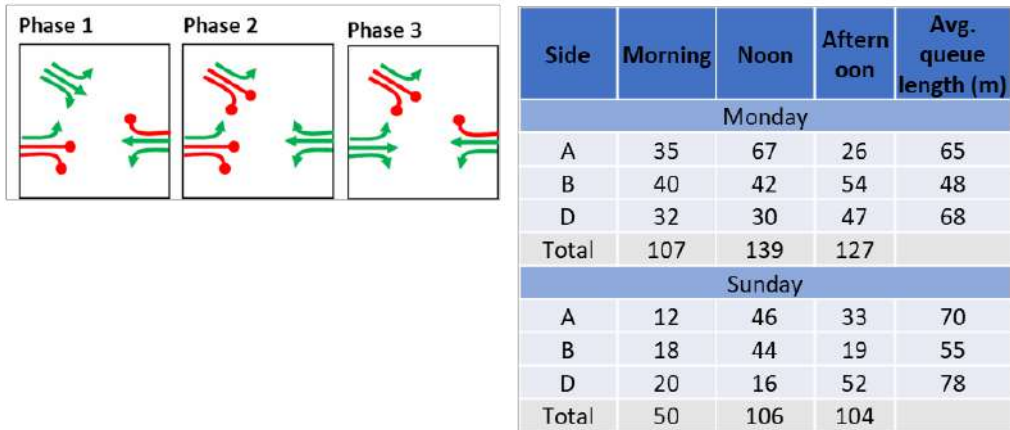
masing pergerakan di Simpang Tamblong pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



Gambar III-217 Fase Sinyal di Simpang Gudang Utara – Ahmad Yani

Sumber: Analisis Konsultan

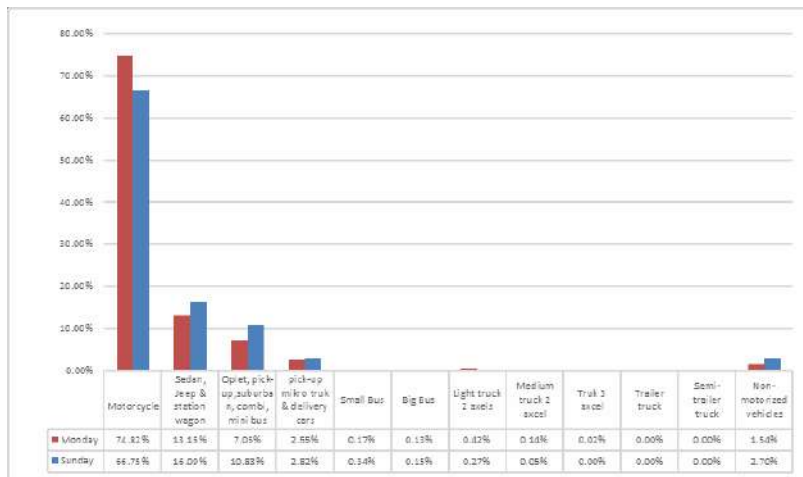
Simpang ini memiliki APILL dengan siklus rata-rata 1,5 sampai 2 menit dengan panjang antrian rata-rata tertinggi (sisi D) adalah 68 meter (pada hari Senin) dan 78 meter (pada hari Minggu). Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

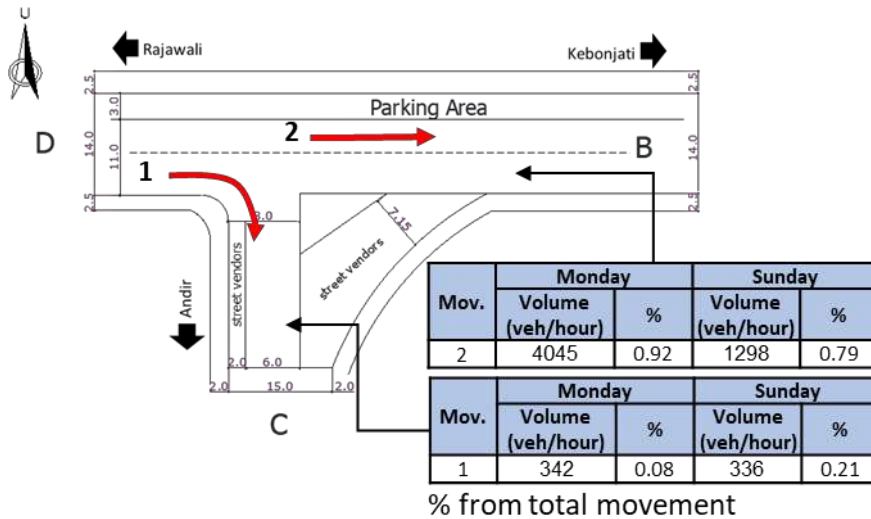


Gambar III-218 Fase Sinyal di Simpang Gudang Utara – Ahmad Yani
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.79 LHR Sp.33 Ciroyom

Proporsi kendaraan di Simpang Ciroyom didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 74.82% (hari Senin) dan 66.75% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 13.15% (hari Senin) dan 16.09% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Ciroyom pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



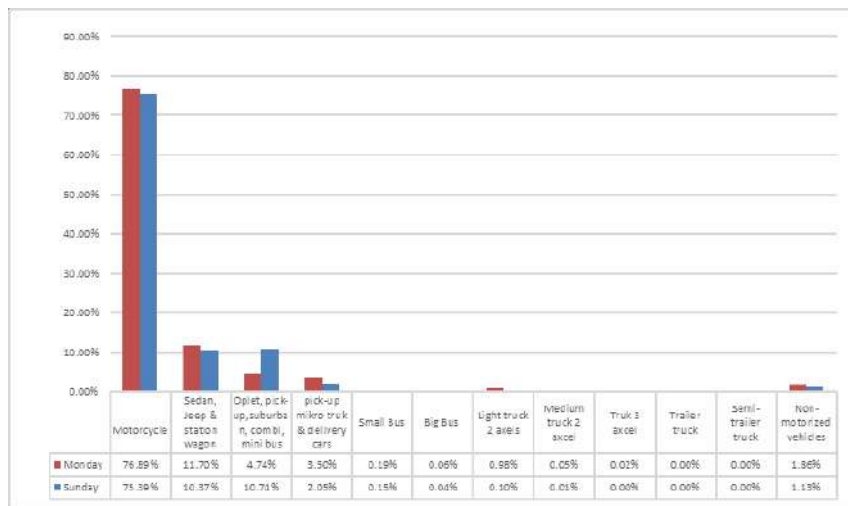


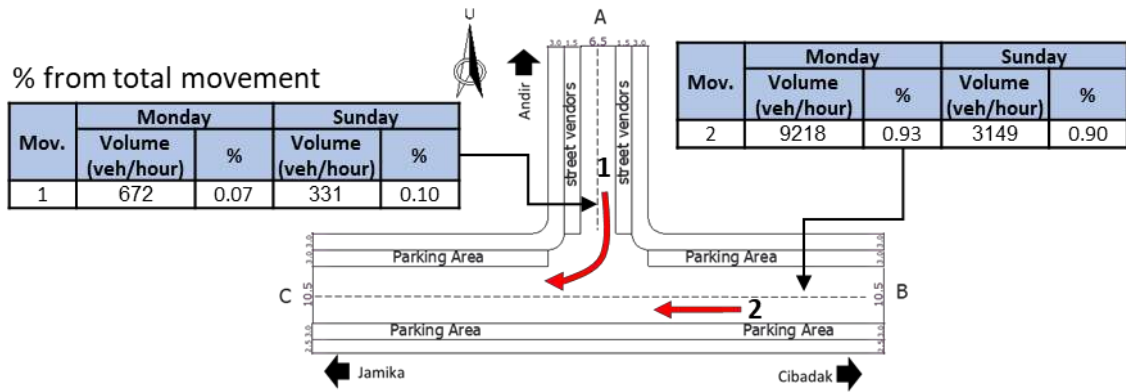
Gambar III-219 Fase Sinyal di Smpang Ciroyom

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.80 LHR Sp.34 Andir

Proporsi kendaraan di Smpang Andir didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 76.89% (hari Senin) dan 75.39% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 11.70% (hari Senin) dan 10.37% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Smpang Andir pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



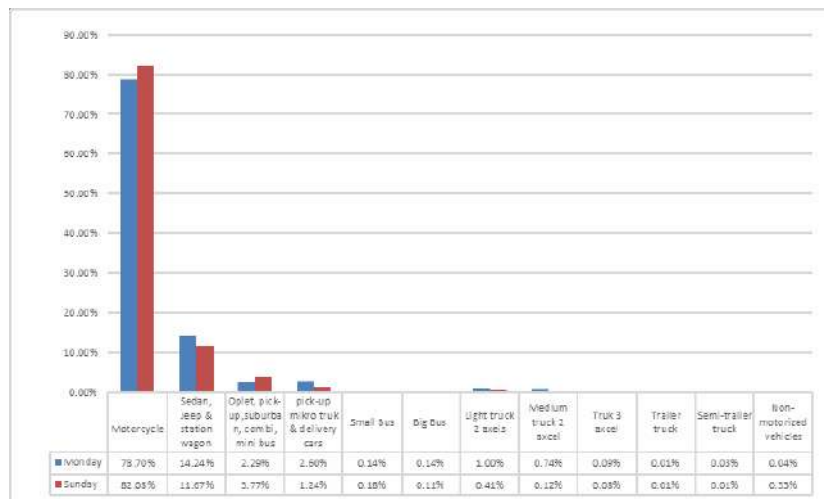


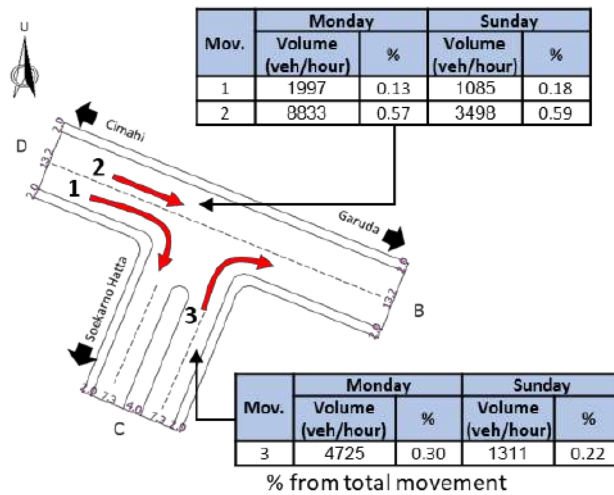
Gambar III-220 Fase Sinyal di Simpang Andir

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.81 LHR Sp.35 Rajawali

Proporsi kendaraan di Simpang Rajawali didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 78.70% (hari Senin) dan 82.08% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 14.24% (hari Senin) dan 11.67% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Rajawali pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

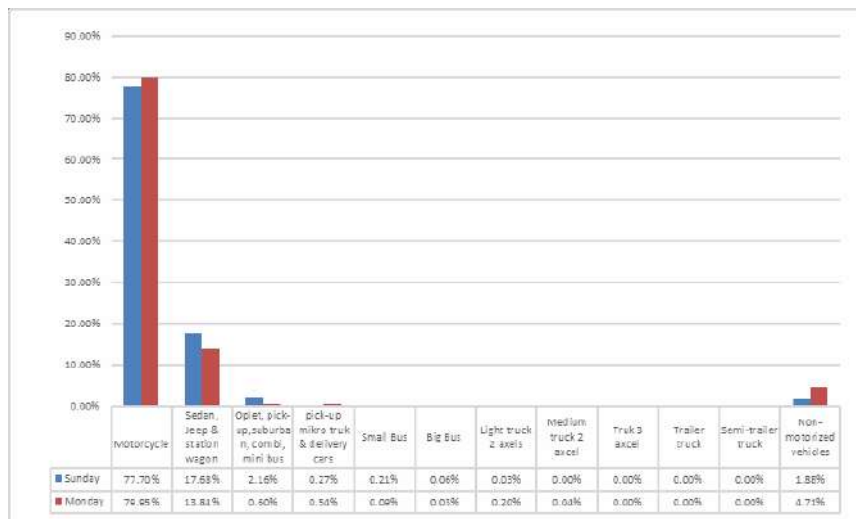


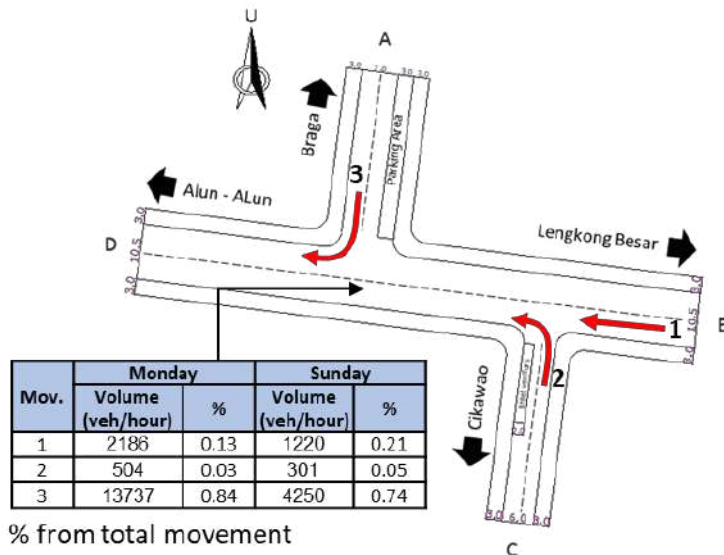


Gambar III-221 Fase Sinyal di Simpang Rajawali
 Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.82 LHR Sp.36 Asia Afrika

Proporsi kendaraan di Simpang Braga – Asia Afrika didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 77.70% (hari Senin) dan 79.95% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 17.68% (hari Senin) dan 13.84% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Braga – Asia Afrika pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.



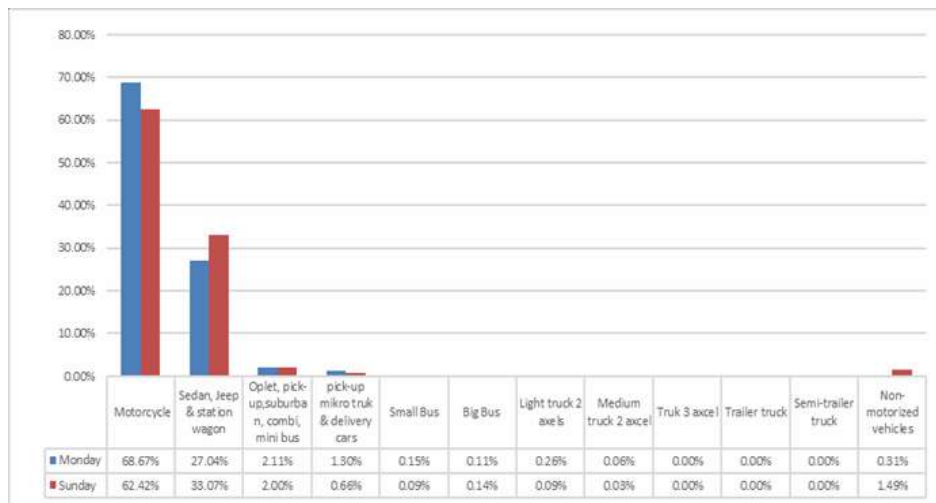


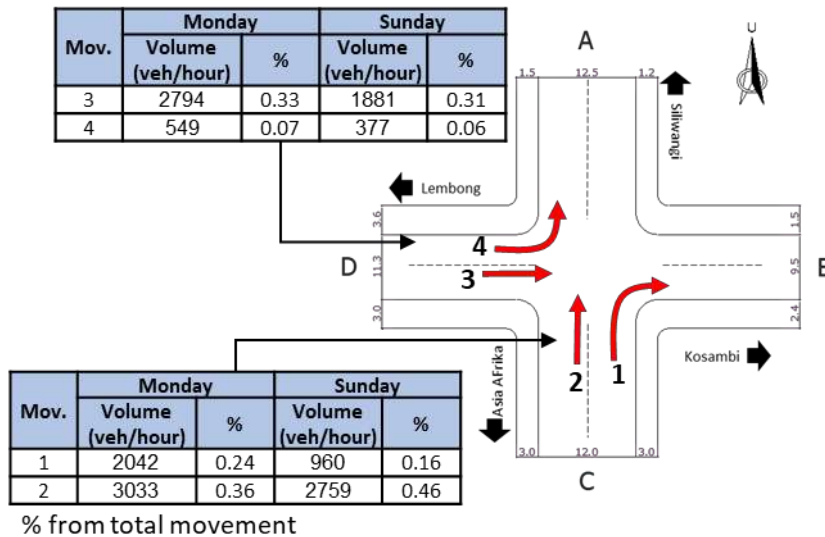
Gambar III-222 Fase Sinyal di Simpang Asia Afrika

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.83 LHR Sp.37 Veteran - Sunda

Proporsi kendaraan di Simpang Veteran - Sunda didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi 68.67% (hari Senin) dan 62.42% (hari Minggu), kemudian disusul oleh kendaraan sedan, jeep dan station wagon dengan proporsi 27.04% (hari Senin) dan 33.07% (hari Minggu). Komposisi kendaraan pada masing-masing pergerakan di Simpang Veteran - Sunda pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

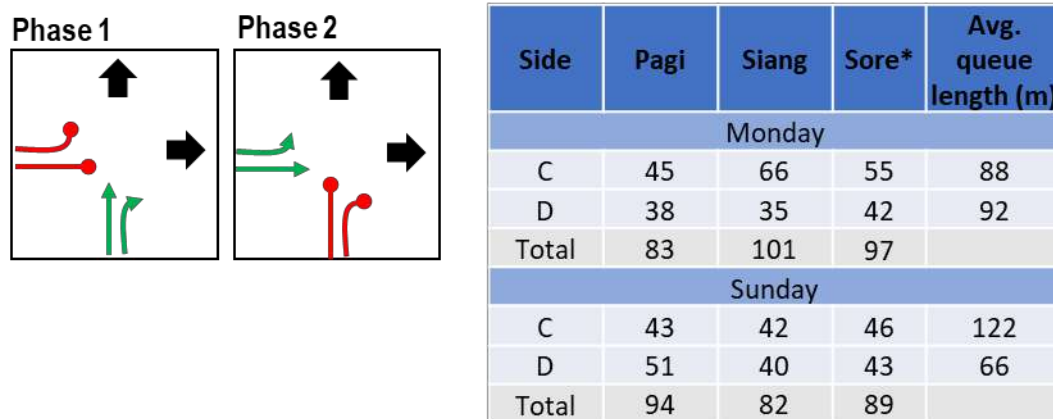




Gambar III-223 Fase Sinyal di Simpang Veteran - Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

Persimpangan ini mempunyai APILL dengan siklus rata-rata 94 detik dengan rata-rata panjang antrian tertinggi (sisi C) adalah 92 meter (pada hari Senin) dan 122 meter (pada hari Minggu). Ada simpang Naripan-Sunda yang berjarak 85 meter di dekat simpang ini. Antrian dari sisi C juga sampai di simpang Naripan-Sunda. Siklus dan fase APILL pada simpang ini dapat dilihat pada Gambar dibawah ini.

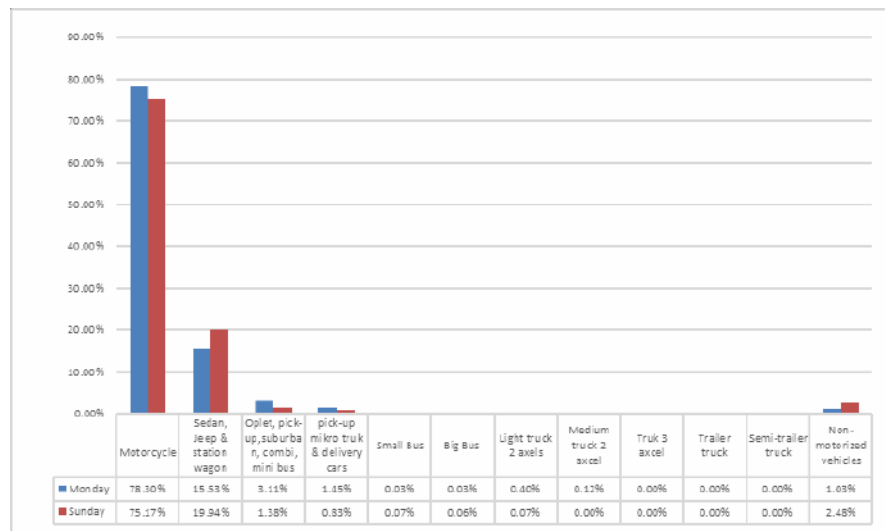


Gambar III-224 Fase Sinyal di Simpang Veteran - Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.6.84 LHR Sp.38 Malabar

Proporsi Kendaraan pada simpang ABC didominasi oleh sepeda motor dengan proporsi sebesar 78,30% (pada hari Senin) dan 75,17% (pada hari Minggu), diikuti oleh kendaraan sedan, jeep & station wagon dengan proporsi sebesar 15,53% (pada hari Senin) dan 19,94% (pada hari Minggu). Komposisi kendaraan pada setiap pergerakan di Simpang Malabar pada hari Senin dan Minggu disajikan pada Gambar dibawah ini.

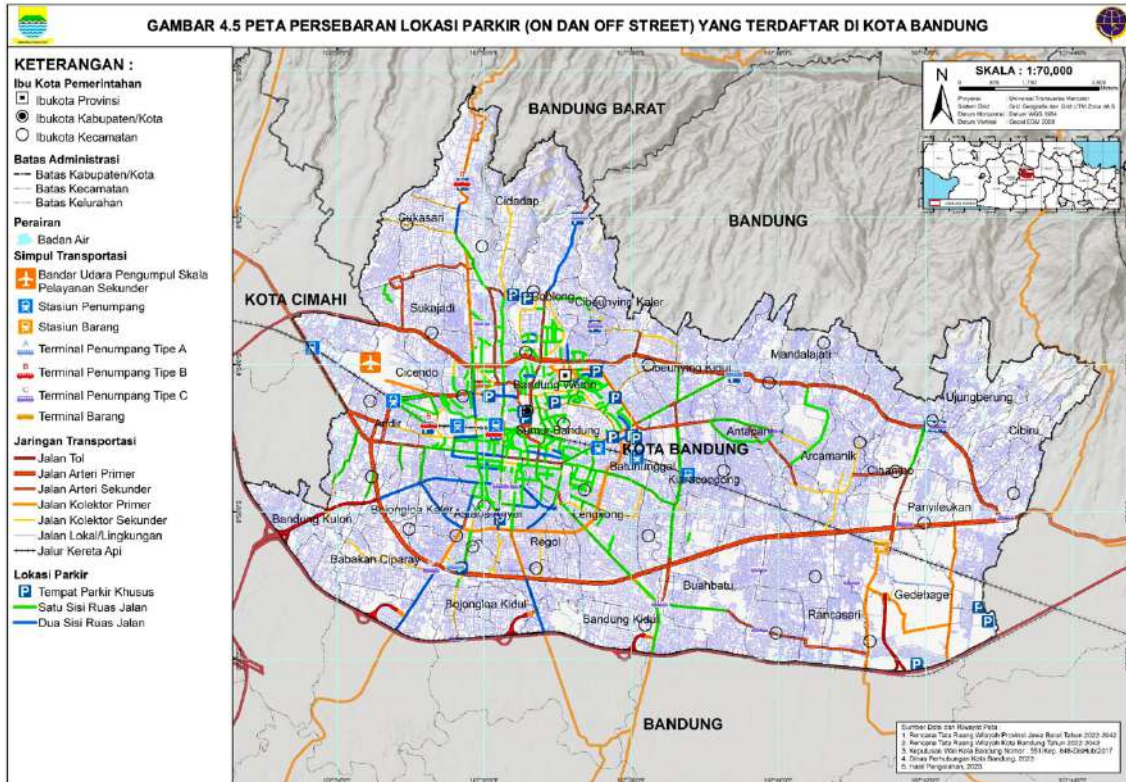


Gambar III-225 Fase Sinyal di Simpang Malabar

Sumber: Analisis Konsultan

III.1.7 Analisis Parking on Street

Parking on Street atau parkir di tepi jalan umum di atur dalam keputusan Walikota Bandung No:551/Kep.890-Dishub/2021 tentang Penetapan Lokasi Dan Posisi Parkir Di Tepi Jalan Umum Dan Tempat Khusus Parkir Di Kota Bandung. Berdasarkan keputusan tersebut lokasi parkir di tepi jalan umum diklasifikasikan menjadi 3 zona yaitu zona pusat kota yang tersebar di 55 ruas jalan dan 8 tempat khusus di pusat kota, zona penyangga kota tersebar di 139 ruas jalan dan 16 tempat khusus dan zona pinggir kota tersebar di 32 ruas jalan dan 8 tempat khusus.

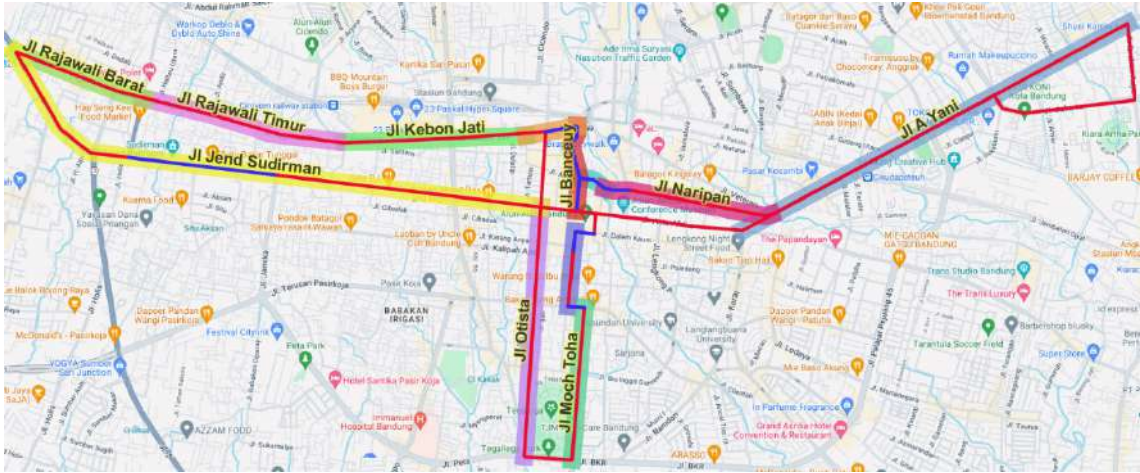


Gambar III-226 Lokasi Parkir di Kota Bandung
 Sumber: Rencana Induk Transportasi Kota Bandung 2024

Parking on street pada Jalur Khusus BRT

Pada rencana jalur khusus BRT terdapat beberapa Lokasi parkir pada jalan umum yang terdampak karena minimalnya kapasitas jalan yang ada. Beberapa ruas jalan yang terdampak adalah sebagai berikut dan ditunjukkan pada gambar di bawah ini:

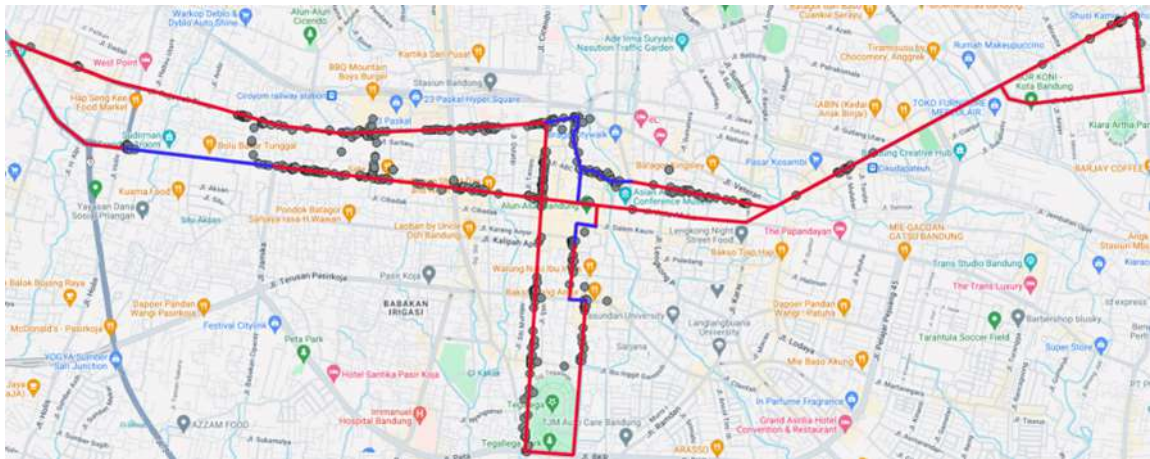
- | | |
|---------------------|----------------------|
| a. Jl A Yani | g. Jl Moch Toha |
| b. Jl ABC | h. Jl Naripan |
| c. Jl Banceuy | i. Jl Otista |
| d. Jl Dewi Sartika | j. Jl Rajawali Timur |
| e. Jl Jend Sudirman | k. Jl Rajawali Barat |
| f. Jl Kebon Jati | l. Jl Suniaraja |



Gambar III-227 Lokasi *Parking on Street* Terdampak Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

Untuk mendapatkan data dan informasi detail mengenai parkir on-street di sepanjang Koridor BRT BBMA maka dilakukan survei parkir di beberapa lokasi seperti yang ditunjukkan pada gambar di bawah ini. Survei berlangsung 16-20 Januari 2024 dimulai dari pukul 5.30 pagi hingga 10 malam dengan total 859 pengamatan.



Gambar III-228 Lokasi Survei *Parking on Street* Terdampak Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

Karakteristik *Parking on street* pada Jalur Khusus BRT

Beberapa ciri parkir yang dapat diamati dari data survei adalah:

- a. **Parking Turnover:** adalah tingkat penggunaan fasilitas. Ini ditentukan dengan membagi jumlah tempat parkir yang tersedia menjadi jumlah kendaraan yang diparkir di ruang tersebut dalam jangka waktu tertentu.
- b. **Parking Load:** memberikan luas di bawah kurva akumulasi. Hal ini dapat diperoleh hanya dengan mengalikan jumlah kendaraan yang menempati area parkir pada setiap interval waktu dengan interval waktu. Ini dinyatakan sebagai jam kendaraan.
- c. **Average Parking Duration:** Ini adalah rasio total jam kendaraan dengan jumlah kendaraan yang diparkir.
- d. **Parking Efficiency:** Ini didefinisikan sebagai rasio jumlah teluk yang ditempati dalam durasi waktu terhadap total ruang yang tersedia.
- e. **Parking Occupancy:** berarti penggunaan, atau hak penggunaan, tempat parkir di dalam atau di fasilitas parkir untuk parkir,
- f. **Parking Index:** Ini didefinisikan sebagai rasio jumlah teluk yang ditempati dalam durasi waktu tertentu.
- g. **Parking Capacity:** Ini adalah jumlah tindakan parkir kendaraan yang direalisasikan di tempat parkir M dalam periode waktu T0.
- h. **Peak Hour Morning:** Periode jam untuk volume parkir maksimum pada pagi hari
- i. **Peak Hour Afternoon:** Periode jam untuk volume parkir maksimum pada sore hari

Berikut karakteristik *parking on street* pada masing – masing ruas jalan yang terdampak jalur khusus BRT:

a. Jl. Jenderal Ahmad Yani

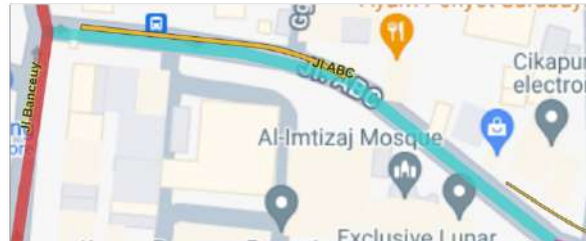
ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl A Yani	Mixed	1170	30	190	30	198	69.2%	10.00-11.00
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		5.5	549	86	93	9.5	137	12.30-13.30



Gambar III-229 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Jenderal Ahmad Yani
 Sumber: PMC 2024

b. Jl. ABC

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl ABC	Mixed	100	50	16	50	29	185.7%	09.00-10.00
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		8.6	125	19	39	3.5	54	12.00-13.00



Gambar III-230 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. ABC
 Sumber: PMC 2024

c. Jl. Banceuy

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Banceuy	CAR	360	0	81	0	81	84.0%	09.30-10.30
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		5.6	225	33	49	4.0	68	13.00-14.00



Gambar III-231 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Banceuy
 Sumber: PMC 2024

d. Jl. Dewi Sartika

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Dewi Sartika	Mixed	100	50	30	50	43	219.2%	11.00-12.00
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		17.2	371	47	109	8.5	94	15.30-16.30



Gambar III-232 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Dewi Sartika
 Sumber: PMC 2024

e. Jl. Jenderal Sudirman

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Jend Sudirman	Mixed	1228	850	197	192	245	114.9%	08.30-09.30
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		10.7	1315	153	87	9.0	281	14.30-15.30



Gambar III-233 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Jenderal Sudirman
 Sumber: PMC 2024

f. Jl. Kebon Jati

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Kebon Jati	Mixed	520	1030	109	1030	367	57.7%	08.30-09.30
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		3.3	597	71	72	7.0	212	12.30-13.30



Gambar III-234 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Kebon Jati
 Sumber: PMC 2024

g. Jl. Moch Toha

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Moch Toha	CAR	330	0	61	0	61	165.7%	09.30-10.30
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		13.9	425	49	72	13.0	101	12.00-13.00



Gambar III-235 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Moch Toha

Sumber: PMC 2024

h. Jl. Naripan

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY			
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Parking Capacity (Veh /30 min)
Jl Naripan	CAR	1180	0	194	0	194	129
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy /30 minutes	Average Parking Volume /30 minutes	Ave. Parking Duration (minutes)	Max. Parking Duration (hour)
		3.365979	326.5	16.8%	33	90	6



Gambar III-236 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Naripan

Sumber: PMC 2024

i. Jl. Otista

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Otista	CAR	1362	0	284	0	284	116.9%	08.00-09.00
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		11.4	1614	191	105	15.0	332	16.30-18.30



Gambar III-237 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Otista

Sumber: PMC 2024

j. Jl. Rajawali Timur

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Rajawali Timur	Mixed	455	115	79	115	108	185.2%	11.00-12.00
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		10.8	582	72	56	8.0	200	15.00-16.00



Gambar III-238 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Rajawali Barat

Sumber: PMC 2024

k. Jl. Rajawali Barat

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY			
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Parking Capacity (Veh /30 min)
Jl Rajawali Barat	CAR	125	20	20	0	20	23
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy /30 minutes	Average Parking Volume /30 minutes	Ave. Parking Duration (minutes)	Max. Parking Duration (hour)
		14.85	148.50	48%	9.6	53.00	7.50



Gambar III-239 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Rajawali Timur
Sumber: PMC 2024

l. Jl. Suniaraja

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY				Peak Hour Morning
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space	Efficiency (Veh / hour)	
Jl Suniaraja	CAR	415	0	92	0	92	134.7%	11.00-12.00
		Turn-Over Rate	Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy	Ave. Parking Duration	Max. Parking Duration	Max Parking Volume(PCU /hr)	Peak Hour Afternoon
		7.7	45	45	53	3.5	124	14.30-15.30



Gambar III-240 Karakteristik *Parking on Street* Pada Jl. Suniaraja
Sumber: PMC 2024

Tabel III-241 Ringkasan Karakteristik *Parking on Street* Pada Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

ROAD NAME	Vehicle Type	Length (meter)		CAPACITY			Turn-Over Rate	Efficiency	Total Parking Load (veh-hour)	Average Occupancy / hr	Ave. Parking Duration (minutes)	Max. Parking Duration (hour)	Maximum Parking Volume (pcu/hour)	Peak Hour Morning	Peak Hour Afternoon
		CAR	MC	CAR	MC	Unit Parking Space									
Jl A Yani	Mixed	1170	30	190	30	196	5.5	60.2%	540.6	66.0	93.0	9.5	137.0	10.00-11.00	12.30-13.30
Jl ABC	Mixed	100	50	16	50	29	8.6	185.7%	124.7	19.1	39.0	3.5	53.8	09.00-10.00	12.00-13.00
Jl Banceuy	CAR	360	0	81	0	81	5.6	84.0%	225.2	32.8	49.0	4.0	68.1	09.30-10.30	13.00-14.00
Jl Dewi Sartika	Mixed	100	50	30	50	43	17.2	219.2%	370.7	47.2	109.0	8.5	94.3	11.00-12.00	15.30-16.30
Jl Kebon Jati	Mixed	520	1030	109	1030	367	3.3	57.7%	596.8	70.7	72.0	7.0	211.6	08.30-09.30	12.30-13.30
Jl Moch Toha	CAR	330	0	61	0	61	13.9	165.7%	425.0	49.5	72.0	13.0	101.1	09.30-10.30	12.00-13.00
Jl Naripan	CAR	1180	0	194	0	194	4.5	90.3%	439.0	67.3	71.0	5.5	175.3	08.30-09.30	14.30-16.30
Jl Otista	CAR	1362	0	264	0	264	11.4	116.9%	1614.0	190.7	105.0	15.0	332.0	08.00-09.00	16.30-18.30
Jl Rajawali Timur	Mixed	455	115	79	115	106	10.8	185.2%	582.0	71.7	56.0	8.0	200.0	11.00-12.00	15.00-16.00
Jl Rajawali Barat	CAR	125	0	20	0	20	1.2	94.2%	16.1	9.1	33.0	1.0	28.3	0.0	19.00-20.00
Jl Jend Sudirman	Mixed	1228	850	197	192	245	10.7	114.9%	1315.4	153.0	87.0	9.0	281.4	08.30-09.30	14.30-15.30
Jl Suniaraja	CAR	415	0	92	0	92	7.7	134.7%	45.4	45.4	53.0	3.5	124.0	11.00-12.00	14.30-15.30

Berdasarkan karakteristik *Parking On Street* parkir di jalur khusus BRT, dapat disimpulkan bahwa:

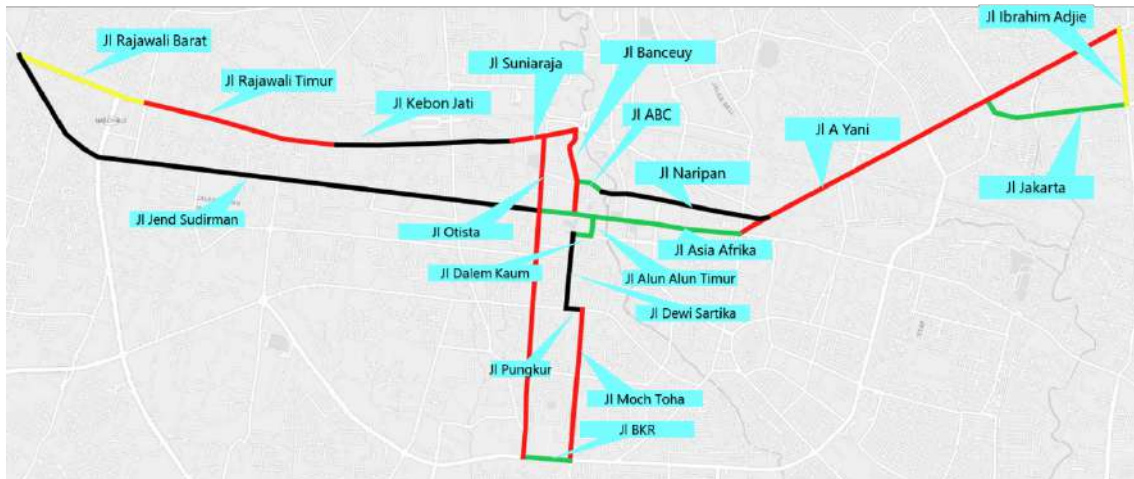
- Parkir di jalan juga digunakan sebagai "garasi" bagi pemilik kendaraan karena beberapa pemilik kendaraan memarkir kendaraan mereka 9-15 jam seperti yang dapat dilihat di Jl Moch Toha dan Jl Otista di mana banyak pemilik usaha swasta / toko juga tinggal di tempat usaha / toko mereka.
- Jl Dewi Sartika, Jl Moch Toha, dan Jl Rajawali Timur memiliki tingkat Turn-Over yang tinggi karena lokasinya yang dekat dengan pusat aktivitas lokal seperti pasar, tempat wisata, area bisnis, dll.
- Jl Kebon Jati sebagian besar ditempati oleh parkir sepeda motor karena ada banyak tempat bisnis dan pusat perbelanjaan.
- Jam sibuk parkir biasanya terjadi sekitar pukul 09.00-10.00 pagi dan pukul 15.00-16.00 sore. Beberapa jalan juga memiliki jam sibuk selama waktu makan siang.

Penanganan *Parking On Street* pada Jalur Khusus BRT

Beberapa ciri parkir yang dapat diamati dari data survei adalah:

- **Hitam;** Parkir di jalan harus dihilangkan / dipindahkan sebagai kebutuhan.
- **Merah;** Parkir di jalan harus dipindahkan / dibatasi area tersebut dalam beberapa keadaan.
- **Kuning;** Parkir di jalan tidak harus dipindahkan, namun di beberapa Lokasi perlu dimodifikasi atau perlu adanya perbaikan jalan.

- **Hijau;** Parkir di jalan tidak perlu dipindahkan / dibatasi dengan beberapa dampak diterapkan pada arus lalu lintas atau menyebabkan beberapa penundaan dalam parameter yang dapat diterima.



Gambar III-242 Rekomendasi Penanganan *Parking on Street* Pada Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

Tabel III-243 Rekomendasi Penanganan *Parking on Street* Pada Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

No	Rekomendasi Parkir pada Koridor BRT BBMA	
	Penanganan Parkir di Jalan	Nama Jalan
1	Parkir di jalan yang harus dihilangkan / dipindahkan	- Jl. Dewi Sartika
		- Jl. Kebon Jati
		- Jl. Naripan
		- Jl. Jend. Sudirman
2	Parkir di jalan yang harus dikurangi / dibatasi	- Jl. A. Yani
		- Jl. Banceuy
		- Jl. Moch Toha
		- Jl. Otto Iskandar Dinata
		- Jl. Suniaraja
3	Parkir di jalan tidak harus dipindahkan tetapi harus di modifikasi	- Jl. Rajawali Barat
		- Jl. Ibrahim Adjie
4	Parkir di jalan yang tidak perlu dipindahkan dan dibatasi	- Jl. ABC

Rekomendasi Area Relokasi *Parking on Street*

Berdasarkan data yang disajikan di atas, sulit untuk memindahkan parkir di jalan yang terdampak Proyek BRT BBMA ke jalan lain karena situasi lalu lintas di Kota Bandung sudah padat dan kompleks.

Alternatif yang memungkinkan adalah memindahkan parkir di jalan umum ke area atau struktur parkir terpusat dan mendapatkan manfaat tambahan untuk pendapatan pemerintah daerah.

Berdasarkan diskusi sebelumnya dengan BLUD Parkir Kota Bandung, ada beberapa area potensial yang dapat diusulkan sebagai area / gedung parkir seperti:

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 1) Jl Jend Sudirman | 7) Station Hall |
| 2) Mayapada Tower | 8) Sanitation Agency Land |
| 3) Jl Balong Gede | 9) Bandung Banceuy Center |
| 4) Jl ABC 1 | 10) ITC Kebon Kalapa |
| 5) Jl ABC 2 | |
| 6) Jl Asia Africa | |



Gambar III-244 Lokasi Rekomendasi Relokasi *Parking on Street* Pada Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

Lokasi A – Jl. Jend Sudirman

- Kondisi : konstruksi yang belum selesai
- Status Terbaru : Digunakan sebagai parkir sementara selama akhir pekan
- Total luas : 1850 m2 setara dengan 90 unit tempat parkir (1 lantai)

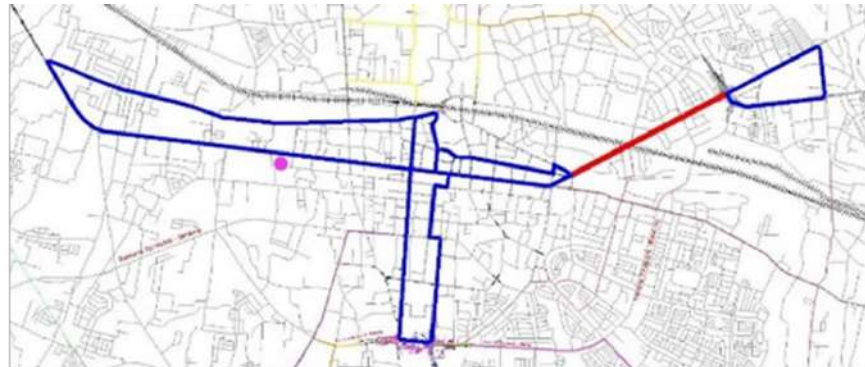


Gambar III-245 Lokasi *Parking off Street* Jl. Jend. Sudirman

Sumber: PMC 2024

Lokasi B – Jl Jend Sudirman [Mayapada Tower]

- Kondisi : Kantor Bertingkat Tinggi
- Status Terbaru : Parkir di lantai dasar dan ruang bawah tanah, perkiraan parkir mobil
- Total luas : Kapasitas 80 Mobil/ Unit Tempat Parkir (1 lantai)

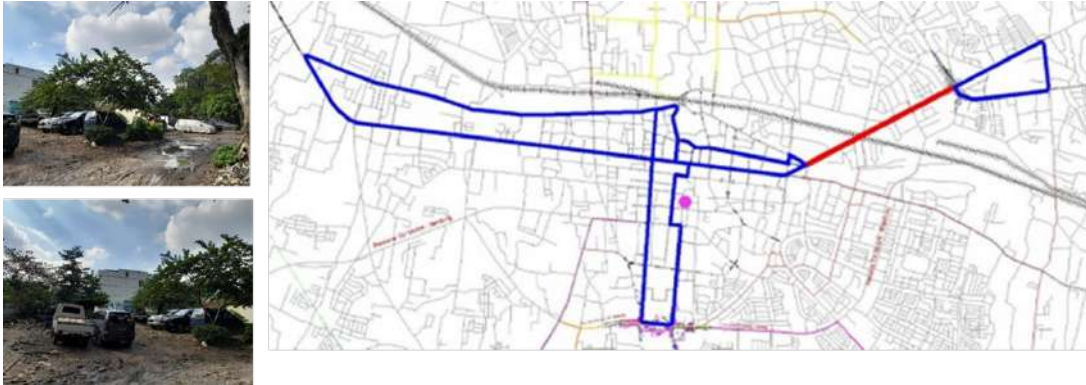


Gambar III-246 Lokasi *Parking off Street* Gedung Mayapada

Sumber: PMC 2024

Lokasi C – Lapangan di Jl. Balong Gede

- Kondisi : Tanah kosong tanpa bangunan
- Status Terbaru : Sekarang digunakan sebagai tempat parkir bagi penduduk setempat.
- Total luas : 8000m² (perkiraan) setara dengan 380 unit tempat parkir (1 lantai)

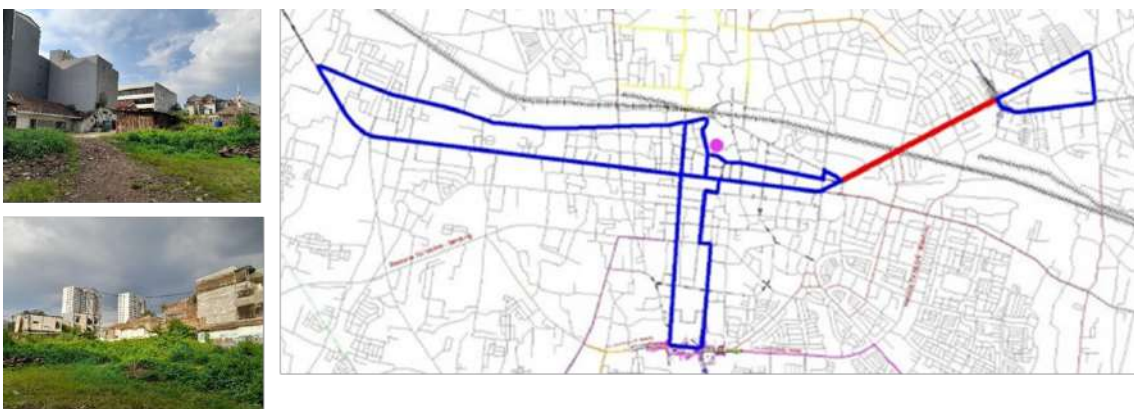


Gambar III-247 Lokasi *Parking off Street* Lapangan di Jl. Balong Gede

Sumber: PMC 2024

Lokasi D – Jl. ABC

- Kondisi : Tanah kosong tanpa bangunan
- Status Terbaru : Sekarang digunakan sebagai tempat parkir bagi penduduk setempat.
- Luas total : 1000m² (perkiraan) setara dengan 50 unit tempat parkir (status tanah dalam sengketa keluarga)

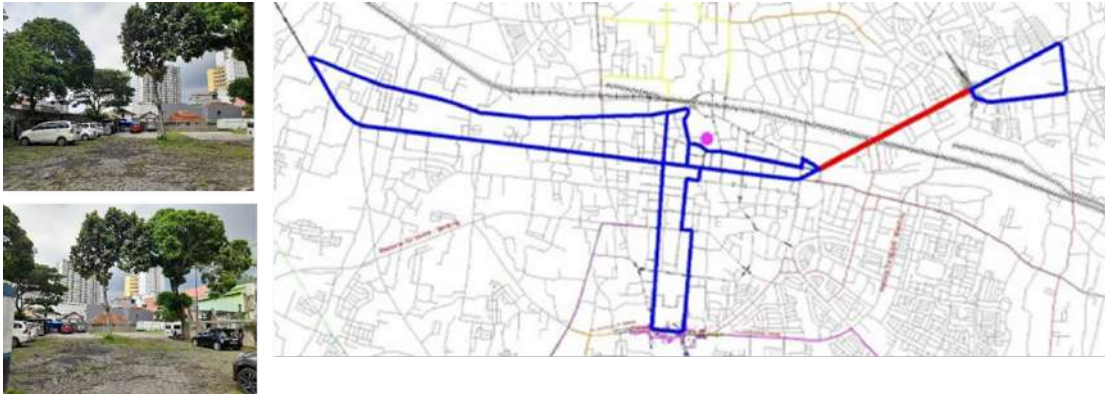


Gambar III-248 Lokasi *Parking off Street* Lapangan D di Jl. ABC

Sumber: PMC 2024

Lokasi E – Jl. ABC

- Kondisi : Tanah kosong tanpa bangunan
- Status Terbaru : Sekarang digunakan sebagai tempat parkir bagi penduduk setempat.
- Luas total : 1100m² (perkiraan) setara dengan 50 unit tempat parkir (1 lantai)

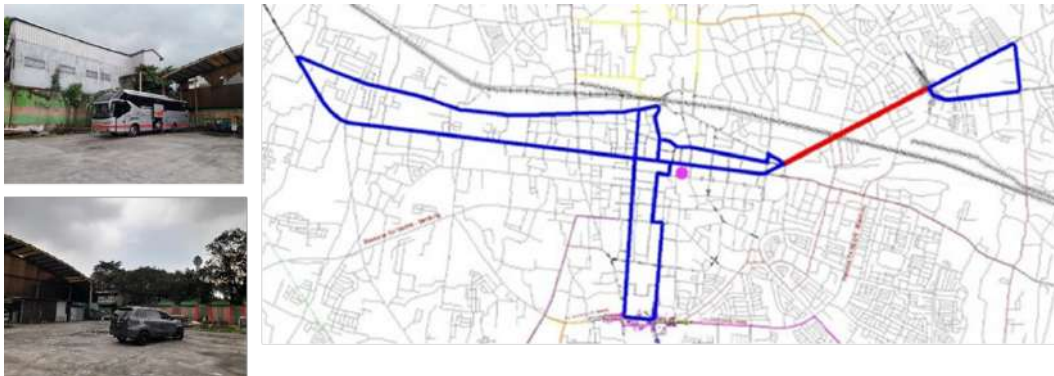


Gambar III-249 Lokasi *Parking off Street* Lapangan E di Jl. ABC

Sumber: PMC 2024

Lokasi F – Jl. Asia Afrika

- Kondisi : Ruang terbuka dengan lantai beton
- Status Terbaru : Sekarang digunakan sebagai tempat parkir wisatawan di sekitar Asia Afrika. Pintu masuk sempit tetapi dapat menampung bus besar.
- Luas total : 5000 m² (perkiraan) setara dengan 240 unit tempat parkir (1 lantai)

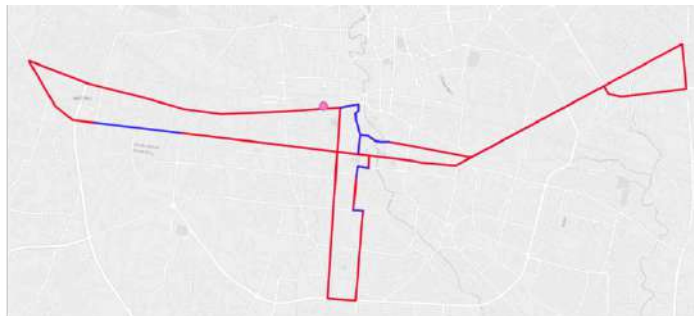


Gambar III-250 Lokasi *Parking off Street* Lapangan E di Jl. ABC

Sumber: PMC 2024

Lokasi G – Station Hall

- Kondisi : Ruang terbuka dengan jalan akses
- Status Terbaru : Sekarang digunakan sebagai terminal angkot dan terhubung ke stasiun kereta api. Pintu masuk sempit tetapi dapat menampung bus besar.
- Luas total : 4000 m² (estimasi) setara dengan 180 unit tempat parkir (1 lantai)

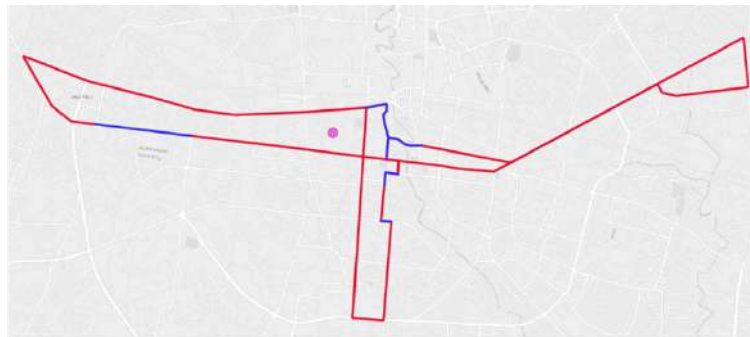


Gambar III-251 Lokasi *Parking off Street* di Terminal Sta. Hall

Sumber: PMC 2024

Lokasi H – Tanah Dinas Sanitasi

- Kondisi : Lahan kosong terbuka
- Status Terkini : Dimiliki oleh Dinas Kebersihan Kota Bandung
- Luas total : 7000 m² (estimasi) setara dengan 320 unit tempat parkir (1 lantai)

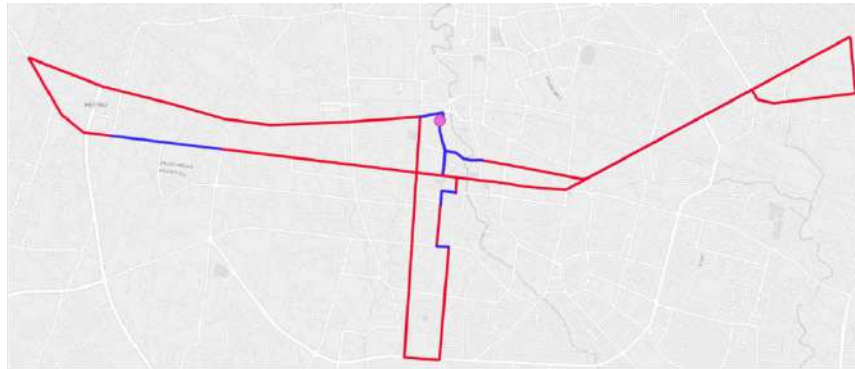


Gambar III-252 Lokasi *Parking off Street* di Tanah Dinas Sanitasi

Sumber: PMC 2024

Lokasi I – Bandung Banceuy Center

- Kondisi : Ex-Shopping Center
- Status Terbaru : Gedung kosong bertingkat yang dapat digunakan sebagai gedung parkir.
- Luas total : 1300 m2 (perkiraan) setara dengan 80 unit tempat parkir (1 lantai)

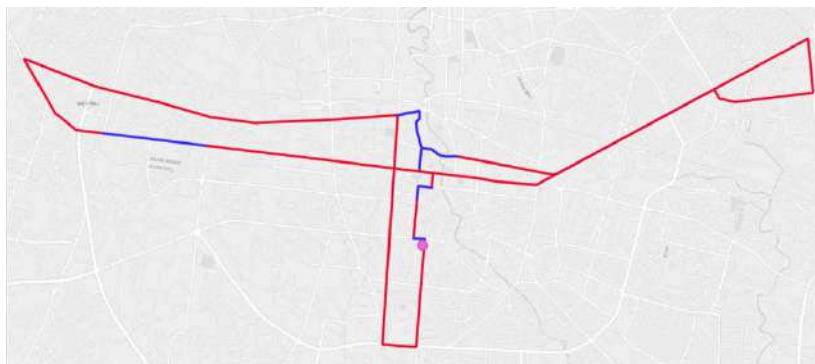


Gambar III-253 Lokasi *Parking off Street* di Bandung Banceuy Center

Sumber: PMC 2024

Lokasi J – ITC Kebon Kalapa

- Kondisi : Pusat Perbelanjaan
- Status Terbaru : Berjuang untuk menjadi populer lagi.
- Luas total : 8000 m2 (perkiraan) setara dengan 380 unit tempat parkir

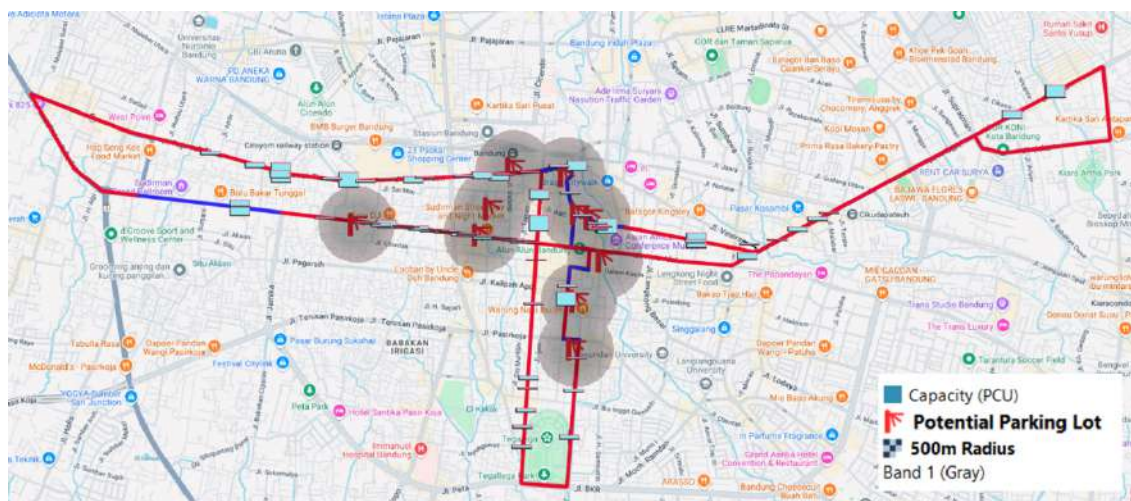


Gambar III-254 Lokasi *Parking off Street* di ITC Kebon Kalapa

Sumber: PMC 2024

Relokasi *Parking on Street* Untuk Kebutuhan lajur Khusus BRT

Dengan adanya rencana Pembangunan jalur khusus BRT, maka diperlukan relokasi *parking on-street* ke area parkir Gedung/ struktur yang diusulkan. Peta di bawah ini menunjukkan gedung / struktur parkir yang diusulkan yang dapat mencakup lokasi parkir di jalan dalam radius 500m* dari area *parking on street*. Radius 500m ditentukan berdasarkan jangkauan pengguna kendaraan pribadi untuk dapat berparkir dan melanjutkan jalan kaki untuk mencapai Lokasi tujuannya.











Gambar III-255 Lokasi *Parking off Street* Berdasarkan Radius 500 m

Sumber: PMC 2024

Berdasarkan peta di atas, kita dapat melihat bahwa *parking on-street* di tengah jalur koridor dapat dipindahkan ke Gedung / struktur parkir yang diusulkan dengan mempertimbangkan kapasitas parkir yang optimal dari masing-masing lokasi karena sebagian besar lokasi sudah dimanfaatkan sebagai tempat parkir. Pada penjelasan sebelumnya dapat dilihat bahwa Gedung / struktur parkir yang diusulkan tidak dapat menampung semua volume parkir sekitar radius 500m lokasi yang diusulkan, belum lagi volume parkir eksisting yang ada di lokasi yang diusulkan. Analisis lebih lanjut terhadap lokasi tambahan untuk merelokasi parkir di jalan diperlukan seiring dengan diskusi dengan pemerintah setempat.




Tabel III-256 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Ahmad Yani

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL AHMAD YANI									
									
Jl A Yani	Mobil	6	20	40	Titik Putih Kopi	0+150	0,175		<p>1) Ada kebutuhan mendesak untuk memindahkan bagian parkir di jalan ini karena lebar jalan sempit dan akan ada Bus BRT di jalan ini yang dapat menghalangi lalu lintas.</p> <p>2) Lebar bus dan manuver parkir kendaraan yang masuk dan keluar dari tempat parkir akan menghambat lalu lintas dan membuat kemacetan lalu lintas, sehingga lebih baik untuk menghapus/memindahkan parkir di jalan.</p> <p>3) Parkir di jalan diusulkan untuk dipindahkan ke area parkir terdekat yang diusulkan karena ini adalah area bisnis dan membutuhkan area parkir.</p>
Jl A Yani	Mobil	5	250	41	Barcelona Sport	0+300	0+550		
Jl A Yani	Mobil	4	30	67	The Halway Space	0+580	0+610		
Jl A Yani	Mobil	78	150	43	Buana Gold Shoop	0+700	0+840		
Jl A Yani	Motor	3	30	43	Toko Emas Jelita	0+850	0-880		
Jl A Yani	Mobil	2	280	45	RKM Ahmad Yani	2+300	2+580		
Jl A Yani	Mobil	1	440	46	RM Manado Wenang	2+600	3+050		

Tabel III-257 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan ABC

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL ABC									
									
Jl ABC	Motor	43	50	58	Orion Car Audio	0+185	0+225		<p>1) Tidak ada kebutuhan mendesak untuk memindahkan/membatasi bagian ini dari parkir di jalan ini karena jalur BRT adalah lalu lintas campuran di bagian jalan ini.</p> <p>2) Ada 3 rute BRT menggunakan jalan ini.</p> <p>3) Diusulkan untuk mengurangi panjang parkir di jalan karena ada penyempitan jalan di bagian ini seperti yang ditunjukkan pada gambar di bawah ini yang dapat menghalangi lalu lintas.</p>
Jl ABC	Mobil	44	100	57	Gg. Danaatmaja	0+036	0+115		

Tabel III-258 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan AhmaBAnceuyd Yani

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL BANCEUY									
									
Jl Banceuy	Mobil	45	360	56	Jl ABC to Jl Suniaraja	0+250	0+612	   	<p>1) Ada kebutuhan mendesak untuk memindahkan bagian parkir di jalan ini karena lebar jalannya sempit dan akan ada Bus BRT yang melewati jalan ini yang dapat menghalangi lalu lintas.</p> <p>2) Lebar bus dan manuver parkir kendaraan yang masuk dan keluar dari tempat parkir akan menghambat lalu lintas dan membuat kemacetan lalu lintas.</p> <p>3) Parkir di jalan diusulkan untuk dipindahkan ke area parkir terdekat yang diusulkan karena ini adalah area bisnis dan membutuhkan area parkir</p>



Tabel III-259 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Dewi Sartika

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL DEWI SARTIKA									
									
Jl Dewi Sartika	Mobil	47	100	63	Monohotel	0+260	0+360		<p>1) Seperti yang ditunjukkan pada gambar di sebelah kiri, jalur BRT akan menjadi jalur khusus yang terletak di tengah jalan sehingga akan mengurangi kapasitas jalan secara signifikan. Parkir di jalan harus dipindahkan/dibatasi. Salah satu saran adalah memindahkan parkir di jalan ke area parkir yang diusulkan di Balong gede.</p>
Jl Dewi Sartika	Motor	46	35	64	Yogya Kepathihan	0+385	0+420		<p>2) Ada parkir sepeda motor di jalan di depan Yogya Kepathihan dan perlu dilepas untuk mengakomodasi pergerakan tenun ke terminal bus.</p>

Tabel III-260 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Jenderal Sudirman

Sumber: PMC 2024










NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL JENDERAL SUDIRMAN									
									
Jl Jend Sudirman	Mobil	7	25	36	Warteg Simpang Sudirman	0+025	0+050	 <p>1) Pada ruas jalan yang ditunjukkan pada gambar A, akan menjadi lalu lintas campuran dan ada jalur sepeda di sisi kanan jalan, sehingga parkir di jalan perlu dipindahkan/dipindahkan terutama di bagian jalur sepeda dari jalan.</p> <p>2) Pada lokasi B, C dan D, akan ada pembongkaran tempat parkir dan digunakan sebagai jalur BRT khusus dengan marka jalan dengan 3 stasiun bus di sisi kiri di sepanjang jalan sepanjang Jl Jend Sudirman.</p> <p>3) Parkir di jalan di sepanjang Jl Jend Sudirman perlu dihapus/dipindahkan untuk memastikan tidak ada penghalang pada jalur BRT dan jalur sepeda.</p>	
Jl Jend Sudirman	Mobil	8	110	35	Lestari Mainan	0+010	0+140		
Jl Jend Sudirman	Mobil	9	60	35	RM Gang Sempit	0+100	0+160		
Jl Jend Sudirman	Mobil	10	45	34	Pecona Textile	0+155	0+200		
Jl Jend Sudirman	Mobil	11	35	34	Ara Stationary	0+175	0+210		
Jl Jend Sudirman	Mobil	12	16	33	Phoenix Restaurant	0+229	0+245		
Jl Jend Sudirman	Mobil	13	11	32	Ayam & Ikan Goreng Capitol	0+254	0+265		
Jl Jend Sudirman	Mobil	14	50	32	Bukur Ayam Kang Dedi	0+240	0+290		
Jl Jend Sudirman	Mobil	15	150	31	Semitex	0+320	0+480		
Jl Jend Sudirman	Mobil	16	70	31	Sudirman Street Day & Night Market	0+380	0+450		
Jl Jend Sudirman	Mobil	17	40	30	Hongkong Restaurant	0+520	0+560		
Jl Jend Sudirman	Mobil	18	50	29	Lab Gigi Ait Dental	0+450	0+385		
Jl Jend Sudirman	Mobil	19	16	29	PO Hasi's Toko Sandal	0+574	0+590		

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL JENDERAL SUDIRMAN									
Jl Jend Sudirman	Mobil	20	30	26	TB Pasaka Jaya	0+660	0+690		
Jl Jend Sudirman	Mobil	21	85	26	Makmur Sandal Store	0+675	0+760		
Jl Jend Sudirman	Mobil	22	15	27	Phoenix 56 Restaurant	0+700	0+715		
Jl Jend Sudirman	Mobil	23	10	26	Salon Mobil FR Autosports	0+745	0+755		
Jl Jend Sudirman	Mobil	24	70	25	Jaya Agung Toyota	0+770	0+840		
Jl Jend Sudirman	Mobil	25	100	25	Basal AS	0+770	0+870		
Jl Jend Sudirman	Mobil	26	30	24	Apotek Sudirman Farma	0+895	0+925		
Jl Jend Sudirman	Mobil	27	20	23	Cinta Rasa Bakery	0+990	0+970		
Jl Jend Sudirman	Mobil	28	35	22	90bit Video Game Store	1+015	1+050		
Jl Jend Sudirman	Mobil	29	200	21	Kuang Ming Vegetarian Restaurant	1+130	0+515		
Jl Jend Sudirman	Mobil	30	130	20	Sate DJ	1+090	1+220		
Jl Jend Sudirman	Mobil	31	50	20	PT Hara Oma Diama	1+175	1+225		

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir	
						Mulai	Selesai			
JL JENDERAL SUDIRMAN										
Jl Jend Sudirman	Mobil	32	30	19	Bank BNI Jend Sudirman	1+265	1+295			
Jl Jend Sudirman	Mobil	33	35	18	Parkates Ateja	1+335	1+350			
Jl Jend Sudirman	Mobil	34	400	17	Martabak NU Nikmat Andir	1+430	1+830			
Jl Jend Sudirman	Mobil	35	50	16	SDN 060 Raya Barat	2+310	2+260			
Jl Jend Sudirman	Mobil	36	60	16	Mie Kocok H. Amisar	2+315	2+255			

Tabel III-261 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Kebon Jati

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL KEBON JATI									
									
Jl Kebon Jati	Mobil	68	135	5	TB Agung Jaya	0+015	0+150		<p>1) Seperti yang ditunjukkan pada gambar di sebelah kiri, jalur BRT akan menjadi jalur khusus yang terletak di tengah jalan dengan jalur sepeda di pinggir jalan sehingga akan mengurangi kapasitas jalan secara signifikan. Parkir di jalan harus dihapus/dipindahkan.</p> <p>2) Pada gambar D akan ada terminal bus di tengah jalan depan RS Kebon Jati. Ada juga tata letak serupa di terminal bus Trinity dan Stasiun Hall</p>
Jl Kebon Jati	Mobil	67	200	6	Waringin Junior High School	0+100	0+300		
Jl Kebon Jati	Motor	74	360	7	ABS Pasko Pskal Hypersquare	0+175	0+535		
Jl Kebon Jati	Motor	66	460	8	Bubur Ahong	0+330	0+790		<p>2) Pada gambar D akan ada terminal bus di tengah jalan depan RS Kebon Jati. Ada juga tata letak serupa di terminal bus Trinity dan Stasiun Hall</p>
Jl Kebon Jati	Motor	75	160	9	RS Kebon Jati	0+575	0+735		
Jl Kebon Jati	Mobil	65	85	10	GKI Kebonjati	0+910	0+995		<p>1) Seperti yang ditunjukkan pada gambar di sebelah kiri, jalur BRT akan menjadi jalur khusus yang terletak di tengah jalan dengan jalur sepeda di pinggir jalan sehingga akan mengurangi kapasitas jalan secara signifikan. Parkir di jalan harus dihapus / dipindahkan.</p>
Jl Kebon Jati	Motor	64	150	11	Santoso Hospital	1+015	1+165		
Jl Kebon Jati	Mobil	63	50	12	Yokotel Hotel	1+200	1+250		
Jl Kebon Jati	Mobil	76	50	13	Sumber Mandiri IAC	1+200	1+250		





Tabel III-262 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Moch Toha

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL MOCHAMAD TOHA									
									
Jl Moch Toha	Mobil	50	110	62	Sate Acong Hubdam	0+665	0+765		<p>Lebar jalannya cukup lebar tetapi ada jalur BRT khusus dengan trotoar dan jalur sepeda di pinggir jalan sehingga parkir di jalan harus dilepas/dipindahkan agar tidak menghalangi jalur.</p>
Jl Moch Toha	Mobil	49	110	61	Kaca Film Cool Plus	1+040	1+150		
Jl Moch Toha	Mobil	48	110	60	Plaza Parahyangan	1+310	1+420		



Tabel III-263 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Naripan

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL NARIPAN									
									
Jl Naripan	Mobil	41	45	37	Sate Braga Taichan dan Yakitori	0+220	0+265		1) Ada Jalur BRT khusus dengan marka jalan dan jalur sepeda di sisi lain jalan. Parkir di jalan dan relokasi untuk jalan ini diperlukan untuk mengakomodasi Jalur BRT dan jalur sepeda khusus.
Jl Naripan	Mobil	40	35	38	Warung Nasi C'Mar	0+255	0+290		
Jl Naripan	Mobil	38	550	39	Ny. Liem Restaurant	0+290	0+835		
Jl Naripan	Mobil	30	550	30	PT Tata Pusaka Sentosa Textile	0+300	0+850		

Tabel III-264 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Otista

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL OTTO ISKANDAR DINATA									
									
Jl Otista	Mobil	50	100	47	Pasar Baru Shopping Mall	0+240	0+340		1) Di bagian Jl Otista ini jalur BRT akan berada di sisi kiri jalan dan jalur sepeda di sisi kanan, sehingga parkir di jalan harus dihapus/dipindahkan.
Jl Otista	Mobil	58	240	48	Toko Barokah Textile	0+400	0+640		
Jl Otista	Mobil	57	240	49	Toko Mas Tandjung	0+680	0+920		
Jl Otista	Mobil	56	400	50	Bank BJB KCP Otista	0+935	1+335		
Jl Otista	Mobil	55	17	51	SPBU Pertamina Otista	1+603	1+710		1) Di bagian Jl Otista ini, parkir di jalan juga perlu dihapus/dipindahkan karena ada jalur khusus BRT dan jalur sepeda.
Jl Otista	Mobil	54	75	52	BRI KCP Otista	1+745	1+820		
Jl Otista	Mobil	53	150	53	Oppo Store Otista	1+870	2+020		
Jl Otista	Mobil	52	40	54	Toko Sinar Bintang	2+095	2+055		
Jl Otista	Mobil	51	100	55	Bintang Fajar Kimia	2+175	2+275		


Tabel III-265 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Rajawali Timur

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL RAJAWALI TIMUR									
									
Jl Rajawali Timur	Motor	72	115	2	Servis Radiator Dua Saudara	0+745	0+860		1).Lebar jalan tidak begitu lebar dan akan ada jalur bus khusus di tengah jalan dan juga stasiun bus, sehingga area parkir di jalan harus dipindahkan/dibatasi.
Jl Rajawali Timur	Mobil	73	160	1	Toko Juana	0+750	0+910		
Jl Rajawali Timur	Mobil	70	125	3	Baja Sakti Utama	0+855	1+080		2). Parkir di jalan masih dapat menggunakan sisi kiri jalan tetapi perlu dikonsentrasikan di beberapa lokasi dan bukan di sepanjang jalan.
Jl Rajawali Timur	Mobil	71	80	3	Bubur Ayam Aline	0+970	1+050		
Jl Rajawali Timur	Mobil	69	90	4	Toko Central Timbangan	1+360	1+450		

Tabel III-266 Rekomendasi Manajemen Parkir di Jalan Suniaraja

Sumber: PMC 2024

NAMA JALAN	KENDARAAN	ID1	PANJANG (m)	Foto No.	Tempat Ramai	KILOMETER		Gambar	Manajemen Parkir
						Mulai	Selesai		
JL SUNIARAJA									
									
Jl Suniaraja	Mobil	61	200	15	Hong Lie Tool Store	0+370	0+170		1). Bus BRT akan bercampur dengan lalu lintas umum tetapi ada banyak rute yang melintasi jalan ini sehingga untuk memastikan tidak ada penghalang lalu lintas, parkir di jalan perlu dibatasi di sepanjang jalan ini. 2). Manuver kendaraan parkir juga akan menyebabkan hambatan lalu lintas yang belum disebutkan karena dimensi bus, pasti akan menghalangi lalu lintas.
Jl Suniaraja	Mobil	60	90	65	Martabak Sari Sunda	0+910	0+950		
Jl Suniaraja	Mobil	62	175	14	PT Sari Amandamal	1+365	1+540		

III.1.8 Analisis Fasilitas Pejalan Kaki (*Non-Motorized Transportation*)

Program peningkatan lingkungan pejalan kaki di Bandung, yang dikenal sebagai “Panca Trotoar” difokuskan pada empat tujuan utama dan kegiatan terkait:

1. Merevitalisasi trotoar;
2. Mengembangkan jalur pejalan kaki baru;
3. Meningkatkan keselamatan pejalan kaki; dan
4. Meningkatkan daya tarik visual trotoar.

Program ini bertujuan untuk mencapai tujuan ini dengan memastikan semua trotoar memiliki bangku untuk beristirahat; bola batu untuk mencegah lalu lintas di trotoar; pot bunga untuk dekorasi; tong sampah untuk kebersihan; dan penerangan jalan umum untuk keselamatan.

Pada tahun 2015, Kota Bandung menetapkan kriteria berikut untuk penyediaan dan atau pengembangan trotoar:

- Pada daerah dengan kepadatan penduduk tinggi;
- Pada sepanjang jalan dengan rute angkutan umum tetap;
- Pada area yang memiliki pergerakan pejalan kaki berkelanjutan yang tinggi (seperti jalan perbelanjaan dan pasar);
- Pada tempat-tempat yang memiliki arus pejalan kaki yang tinggi pada waktu-waktu tertentu dalam sehari (seperti stasiun bus dan kereta api, sekolah, rumah sakit, atau fasilitas olahraga); dan
- Pada Tempat-tempat yang memiliki arus pejalan kaki yang tinggi pada hari-hari tertentu (seperti stadion dan masjid).

Berdasarkan kriteria tersebut, Kota Bandung menetapkan empat strategi untuk meningkatkan trotoar:

- Meningkatkan kualitas trotoar yang ada (terutama di sekitar pusat kegiatan atau di CBD) dengan langkah-langkah peningkatan dan penambahan fasilitas pejalan kaki seperti penerangan jalan, tempat duduk, dll;
- Penambahan fasilitas pejalan kaki pada trotoar yang sudah ada seperti lampu jalan, tempat duduk, tempat sampah, dan zebra cross. penyeberangan, dll;
- Menambahkan trotoar ke jalan yang hanya memiliki trotoar di satu sisi jalan;
- Menambahkan trotoar ke jalan yang tidak memiliki fasilitas pejalan kaki.

Meskipun telah terjadi perbaikan yang cukup besar pada trotoar di dalam dan sekitar CBD, hanya 15% dari jaringan jalan Kota Bandung yang memiliki trotoar. Diperkirakan terdapat 177 kilometer trotoar di sepanjang jaringan jalan yang mencakup sekitar 1.200 kilometer. Kurangnya trotoar terkonsentrasi di kecamatan Ciwastra dan Kecamatan Ujung berung.

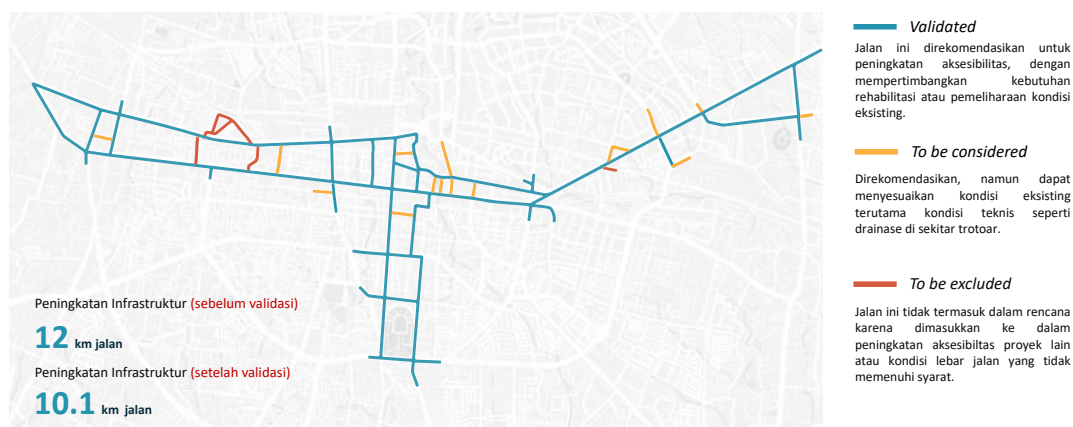
Fasilitas Pejalan Kaki di Koridor Jalur Khusus BRT

Perbaikan fasilitas pejalan kaki pada koridor jalur khusus BRT dilakukan dalam radius 300 m di setiap halte dan simpang – simpang yang dilalui jalur khusus tersebut, hal ini dilakukan untuk dapat memberikan fasilitas kepada pengguna BRT agar mudah mengakses halte BRT.

Fasilitas pejalan kaki pada koridor jalur khusus BRT ditingkatkan berdasarkan kriteria berikut:

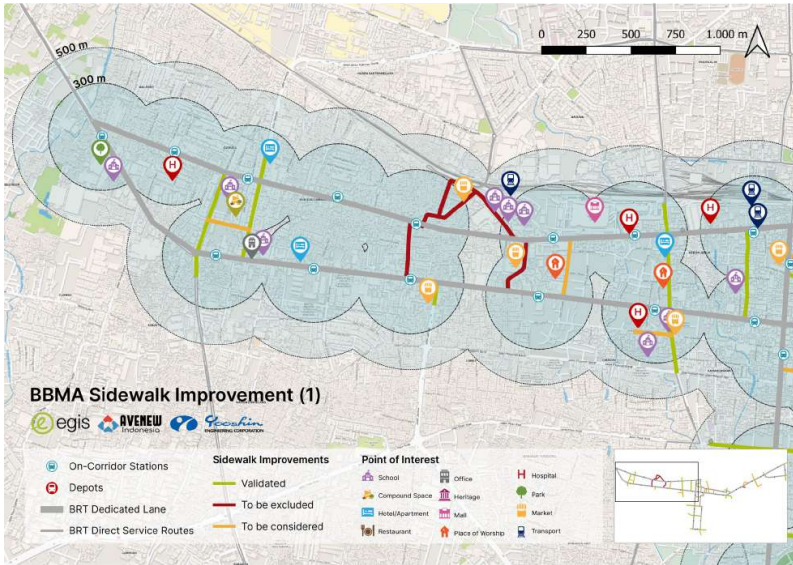
- Memprioritaskan Pemasangan Trotoar pada Jalan dengan lebar mencukupi
- Meningkatkan Infrastruktur Pejalan Kaki di Dekat Titik Bangkitan
- Memperluas Akses Jalan Kaki hingga di Luar Radius 300 Meter menuju Titik Bangkitan
- Mengatasi Tantangan pada Bagian Jalan yang Sempit.

Berikut adalah rekomendasi perbaikan fasilitas pejalan kaki pada koridor jalur khusus BRT yang telah di validasi.



Gambar III-267 Rekomendasi Perbaikan Fasilitas Pejalan Kaki di Koridor Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

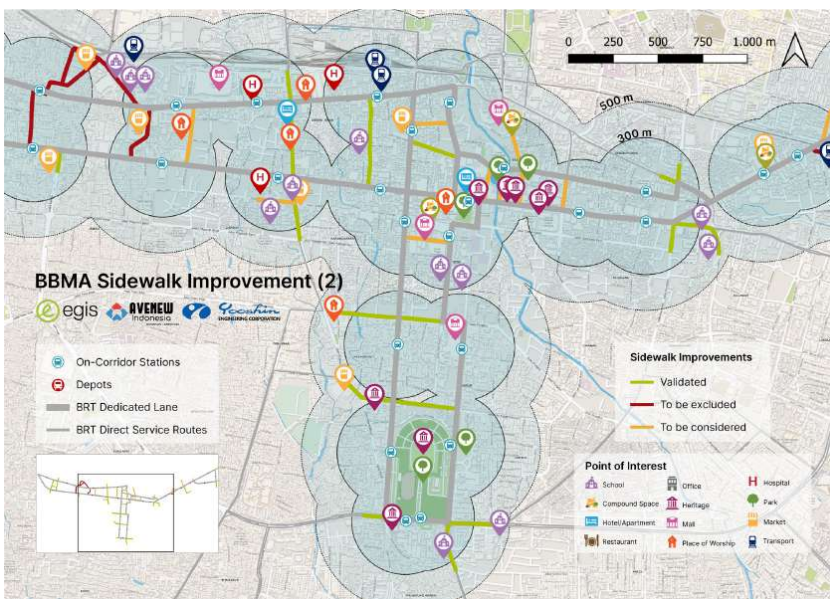


Bagian ini dapat dikecualikan dari desain saat ini. Revitalisasi pasar harus dilakukan terlebih dahulu, karena saat ini tidak ada cukup ruang untuk memasang trotoar, dan mengatasinya akan membutuhkan upaya pemukiman kembali yang signifikan karena keberadaan "pasar tumpah".



Gambar III-268 Rekomendasi Perbaikan Fasilitas Pejalan Kaki Bagian 1

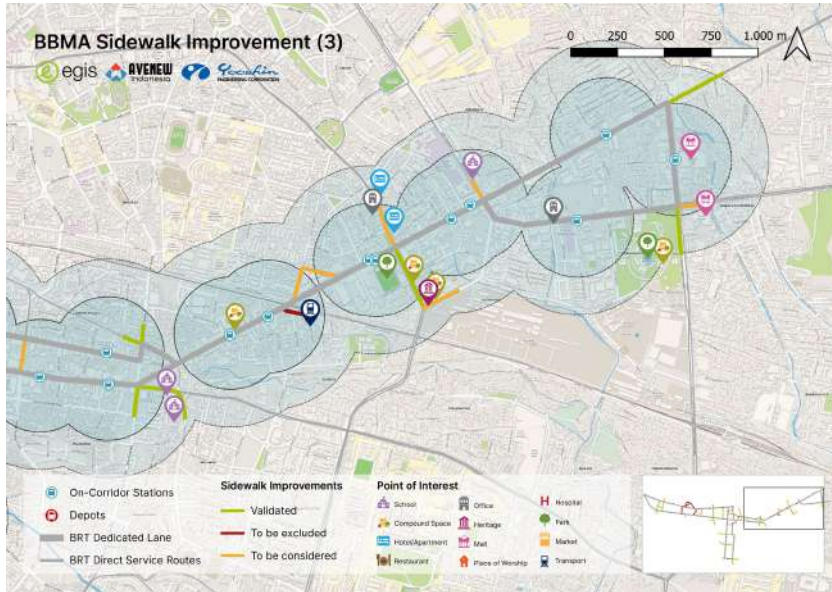
Sumber: PMC 2024



Peningkatan umumnya berada dalam radius 300 m, tetapi beberapa bagian memanjang lebih dari 300 meter untuk mengakomodasi akses ke tempat-tempat menarik yang signifikan.

Gambar III-269 Rekomendasi Perbaikan Fasilitas Pejalan Kaki Bagian 2

Sumber: PMC 2024



Peningkatan umumnya berada dalam radius 300 m, tetapi beberapa bagian memanjang lebih dari 300 meter untuk mengakomodasi akses ke tempat-tempat menarik yang signifikan.

Gambar III-270 Rekomendasi Perbaikan Fasilitas Pejalan Kaki Bagian 3

Sumber: PMC 2024

Tabel III-271 Rekomendasi Fasilitas Pejalan Kaki di Koridor Jalur Khusus BRT

Sumber: PMC 2024

No	Nama Jalan	Panjang	Kondisi Eksisting	DEDC		PMC	
				Rekomendasi	Catatan	Rekomendasi	Catatan
1	Jl. Pecinan Lama	216	Sudah ada trotoar; tetapi dengan lebar yang tidak mencukupi, mereka penuh sesak dengan pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Trotoar yang rusak sebagian membutuhkan pelapisan ulang dan penambahan blok pemandu.
2	Jl. ABC	272	Sudah ada trotoar, sebagian rusak, hanya perlu merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Perbaiki trotoar dengan desain asli, dan pindahkan pedagang kaki lima	<i>Included</i>	
3	Jl. Kepatihan	260	Sudah ada trotoar, hanya perlu merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu
4	Jl. Pasirkoja	364	Sudah ada trotoar, ada yang rusak parah, perlu merelokasi beberapa tiang, memperbaiki pintu masuk toko, ramai pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Perbaiki trotoar, pindahkan tiang listrik, potong pohon & relokasi pedagang kaki lima	<i>Included</i>	
5	Jl. Pungkur	250	Sudah ada trotoar, sangat rusak, perlu memindahkan beberapa tiang, penuh sesak dengan pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Perbaiki trotoar yang rusak / diet jalan & potong pohon / pembebasan lahan	<i>Included</i>	
6	Jl. Ciateul	660	Tidak ada trotoar, dan lebarnya sangat tidak mencukupi untuk pejalan kaki, membutuhkan diet jalan.	<i>Included</i>	Perbaiki trotoar yang rusak / diet jalan & potong pohon / pembebasan lahan	<i>Included</i>	
7	Jl. Peta	112	Sudah ada trotoar, sangat rusak, perlu memindahkan beberapa tiang, penuh sesak dengan pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Perbaiki ruas trotoar yang rusak, dan pindahkan pedagang kaki lima	<i>Included</i>	
8	Jl. Moh Toha	269	Sudah ada trotoar, satu sisi perlu diperbaiki, sisi kiri, dan merelokasi beberapa tiang & relokasi pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Pindahkan beberapa tiang, perbaiki, dan pindahkan pedagang kaki lima	<i>Included</i>	
9	Jl. BKR	282	Sudah ada trotoar, bisa diperlebar dengan menutup parit drainase.	<i>Included</i>	Tutup saluran drainase dan perlebar jalur pejalan kaki dengan desain asli	<i>Included</i>	
10	Jl. Cikapundung Barat	190	Sudah ada trotoar, hanya perlu merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu

No	Nama Jalan	Panjang	Kondisi Eksisting	DEDC		PMC	
				Rekomendasi	Catatan	Rekomendasi	Catatan
11	Jl. Sukarno/Cikapundung Timur	182	Sudah ada trotoar.	<i>Excluded</i>		<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu
12	Jl. Braga	583	Sudah ada trotoar.	<i>Excluded</i>		<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu
13	Jl. Tamblong	183	Sudah ada trotoar.	<i>Excluded</i>	Perbaiki trotoar yang rusak / diet jalan & potong pohon / pembebasan lahan	<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu. Trotoar yang rusak membutuhkan pelapisan ulang dan penambahan blok pemandu.
14	Jl. Veteran	99	Sudah ada trotoar, ada yang rusak, perlu diperbaiki terutama di sisi kiri, beberapa bangunan yang menonjol ke trotoar perlu diatur.	<i>Included</i>	Buat yang baru, Membutuhkan Diet Jalan	<i>Included</i>	
15	Jl. Sunda	184	Ada yang memiliki trotoar, rusak, lebar tidak memenuhi persyaratan, perlu makan jalan, merelokasi tiang listrik, dan merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	
16	Jl. Gandapura	388	Sudah ada trotoar, lebar tidak memenuhi persyaratan, tidak bisa memiliki diet jalan, karena jalan dua arah yang sempit + parkir di satu sisi + merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Trotoar yang terhalang oleh pedagang kaki lima memerlukan pelapisan ulang, penambahan blok pemandu, dan menutupi area drainase.
17	Jl. Gudang Utara		Sudah ada trotoar, lebar tidak memenuhi persyaratan, tidak bisa memiliki diet jalan, karena jalan dua arah yang sempit + parkir di satu sisi + merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>		<i>Included</i>	Trotoar yang terhalang oleh pedagang kaki lima memerlukan pelapisan ulang, penambahan blok pemandu, dan menutupi area drainase.
18	Jl. Riau (LLRE Martadinata)	310	Sudah ada trotoar.	<i>Excluded</i>		<i>Included</i>	
19	Jl. Supratman	119	Sudah ada trotoar.	<i>Excluded</i>		<i>Included</i>	Saat ini tidak ada trotoar di bagian ini. Konstruksi hanya layak di sisi kiri karena keterbatasan ruang; pelapisan ulang diperlukan.
20	Jl. Terusan Jakarta	145	Sudah ada trotoar, hanya perlu merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu

No	Nama Jalan	Panjang	Kondisi Eksisting	DEDC		PMC	
				Rekomendasi	Catatan	Rekomendasi	Catatan
21	Jl. Ibrahim Adjie-Kiaracondong	248	Sudah ada trotoar, tidak memenuhi persyaratan, perlu diet jalan, dan merelokasi tiang listrik, dan tiang lainnya, merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu.	<i>Included</i>	
22	Jl. Laswi	357	Sudah ada trotoar, rusak, tidak memenuhi persyaratan, perlu menutup drainase, merelokasi tiang listrik, dan pedagang kaki lima.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu.	<i>Included</i>	
23	Jl. Sukabumi	200	Sudah ada trotoar, rusak, tidak memenuhi persyaratan, perlu diet jalan, menutup drainase, merelokasi tiang listrik, dan pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Melapisi ulang dan menutupi drainase sangat penting untuk meningkatkan ruang trotoar.
24	Jl. Kembang Sapatu	141	Tidak ada trotoar, perlu diet jalan dan merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Excluded</i>	
25	Jl. Gatot Subroto	362	Beberapa trotoar sudah ada, tidak memenuhi persyaratan, sempit membutuhkan diet jalan, perlu memindahkan tiang listrik, posisi telepon zigzag.	<i>Included</i>	Bangun yang baru, dengan pemangkasan pohon parsial	<i>Included</i>	
26	Jl. Karapitan	154	Beberapa trotoar sudah ada, tidak memenuhi persyaratan, sempit membutuhkan diet jalan, perlu memindahkan tiang listrik, posisi telepon zigzag.	<i>Included</i>	Bangun yang baru, dengan pemangkasan pohon parsial	<i>Included</i>	
27	Jl. Dulatip	509	Trotoar sudah ada, tidak memenuhi persyaratan, sempit, perlu diet jalan, kemacetan, banyak aktivitas PKL di trotoar.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu.	<i>Included</i>	
28	Jl. Gardujati	428	Sudah ada trotoar, tidak memenuhi persyaratan, perlu merelokasi tiang listrik, merelokasi pedagang kaki lima, banyak kusen pintu yang terputus.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu.	<i>Included</i>	
29	Jl. Astana Anyar	353	Sudah ada trotoar, tidak memenuhi persyaratan, perlu merelokasi tiang listrik, merelokasi pedagang kaki lima, banyak kusen pintu yang terputus.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu, dan diperpanjang	<i>Included</i>	
30	Jl. Cibadak	205	Sudah ada trotoar di bawah Arcade di properti pribadi, hanya banyak pedagang kaki lima, hanya perlu memindahkan pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu

No	Nama Jalan	Panjang	Kondisi Eksisting	DEDC		PMC	
				Rekomendasi	Catatan	Rekomendasi	Catatan
31	Jl. Kelenteng	334	Trotoar sudah ada, hanya perlu merelokasi pedagang kaki lima.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu
32	Jl. Waringin	330	Tidak ada trotoar, jalan sempit, padat.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Excluded</i>	
33	Jl. Jamika	107	Sudah ada trotoar, tidak memenuhi persyaratan, sempit kebutuhan untuk menutup drainase & diet jalan, banyak aktivitas warga di trotoar.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu	<i>Included</i>	
34	Jl. Andir	315	Tidak ada trotoar, jalan sempit, padat, hanya satu sisi trotoar, perlu diet jalan dan menutup lubang drainase.	<i>Excluded</i>		<i>Excluded</i>	
35	Jl. Garuda (Abdurahman Saleh)	590	Sudah ada trotoar, sempit, bisa diperlebar dengan menutup parit drainase.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu	<i>Included</i>	
36	Jl. Elang Raya	486	Sudah ada trotoar, sempit, satu sisi bisa diperlebar dengan menutup parit drainase.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu	<i>Included</i>	
37	Jl. Elang	238	Sudah ada trotoar, tidak perlu perawatan lebih lanjut.	<i>Excluded</i>		<i>Included</i>	Sertakan dalam gambar meskipun perawatan lebih lanjut tidak diperlukan. Pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu
38	Jl. Soekarno Hatta	122	Beberapa trotoar sudah ada, tidak memenuhi persyaratan, sempit membutuhkan diet jalan, banyak aktivitas penghuni di trotoar.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu	<i>Included</i>	
39	Jl. Ciroyom Baru	773	Jalan kecil, tidak ada trotoar, Banyak pedagang kaki lima sulit untuk dipindahkan.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Excluded</i>	
40	Jl. Coroyom		Jalan kecil, tidak ada trotoar, Banyak pedagang kaki lima sulit untuk dipindahkan.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Excluded</i>	
41	Jl. Ardjuna	332	Jalan kecil, tidak ada trotoar, Banyak pedagang kaki lima sulit untuk dipindahkan.	<i>Excluded</i>	Pindahkan pedagang kaki lima saja	<i>Excluded</i>	
42	Jl. Pasirkaliki	161	Trotoar sudah ada, tidak memenuhi persyaratan, sempit, perlu diet jalan, kemacetan, banyak aktivitas di trotoar.	<i>Included</i>	Lengkapi desain dengan infrastruktur yang ada, pastikan semua elemen trotoar diperiksa secara menyeluruh dan didesain ulang jika perlu	<i>Included</i>	

III.1.9 Identifikasi Permasalahan Lalu Lintas Eksisting

Untuk dapat mengetahui dan memahami permasalahan transportasi dan lalu lintas di kawasan studi, survey pengumpulan data primer dan pengamatan di lapangan telah dilakukan, yang meliputi survey pencacahan lalu lintas, serta pengamatan kondisi lapangan untuk melakukan identifikasi terhadap hal-hal yang diperkirakan berpotensi akan menimbulkan masalah lalu lintas secara umum, khususnya masalah lalu lintas akibat pembangunan. Sesuai dengan karakteristik permasalahan lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu pengembangan yaitu pengaruh yang terjadi dapat meluas jauh dari lahan pengembangan, maka cakupan wilayah kajian termasuk identifikasi masalah jauh lebih luas daripada sekedar daerah pengembangan pembangunan itu sendiri.

Selanjutnya identifikasi masalah yang telah dirangkum oleh konsultan dan akan diuraikan sebagai berikut. Dari pengamatan survey Simpang dan Ruas yang dilakukan pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang dan jam sibuk sore telah diidentifikasi permasalahan sebagai berikut:

Tabel III-9 Kondisi Fisik dan Permasalahan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan yang dilalui Jalur Khusus BRT

Sumber: Hasil Analisa Konsultan

No	Nama Jalan	Tipe Jalan	Tata Guna Lahan	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
1	Jl. Asia Afrika	4/1 UD	Area Komersil, Perkantoran & Kawasan Heritage	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada saat pagi dan sore hari, jalan merupakan akses utama dari timur menuju ke pusat kota
2	Jl. Jend. Sudirman (Sisi Timur)	2/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu masih cukup jelas	Volume ramai pada saat pagi dan sore hari
3	Jl. Jend. Sudirman (Tengah)	4/2 D	Area Komersil, Sekolah & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu masih cukup jelas	Volume ramai pada saat pagi dan sore hari

No	Nama Jalan	Tipe Jalan	Tata Guna Lahan	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
4	Jl. Jend. Sudirman (Sisi Barat)	4/1 D	Area Komersil, Sekolah, Masjid & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada pagi, siang maupun sore hari. Antrian panjang terjadi disekitar simpang cibereum karena terdapat pemberhentian angkot, jalan merupakan akses utama menuju ke luar daerah kota sisi barat
5	Jl. Rajawali Barat	3/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada saat pagi hari, jalan merupakan akses utama dari sisi barat menuju kota
6	Jl. Rajawali Timur	3/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada saat pagi hari, jalan merupakan akses utama dari sisi barat menuju kota
7	Jl. Kebon Jati	4/1 UD	Area Komersil, Rumah Sakit, Gereja, Sekolah & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, namun marka dan rambu sudah tidak terlalu jelas	Volume ramai pada pagi, siang maupun sore hari, Antrian panjang terjadi disekitar pasar
8	Jl. Suniaraja	3/1 UD	Area Komersil, Terminal & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, namun marka dan rambu sudah tidak terlalu jelas	Volume ramai pada pagi, siang maupun sore hari, Antrian panjang terjadi disekitar terminal
9	Jl. Banceuy	2/1 UD	Area Komersil, Perkantoran dan kawasan Heritage	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu cukup jelas	Volume ramai pada pagi, siang dan sore hari, antrian terjadi hampir di sepanjang jalan karena kapasitas jalan yang berkurang akibat adanya parking on street
10	Jl. ABC	2/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, namun marka dan rambu sudah tidak terlalu jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari
11	Jl. Naripan (Sisi Barat)	2/1 UD	Area Komersil, Area Publik & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari

No	Nama Jalan	Tipe Jalan	Tata Guna Lahan	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
12	Jl. Naripan (Sisi Timur)	2/2 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, namun marka dan rambu sudah tidak terlalu jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari
13	Jl. Ahmad Yani A1 (SW-NE)	4/2 UD	Area Komersil, Rel Kereta Api, & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari, jalan merupakan salah satu akses menuju dan dari arah timur
14	Jl. Ahmad Yani A2 (SW-NE)	3/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari, jalan merupakan salah satu akses menuju dan dari arah timur
15	Jl. Ahmad Yani B1 (NE-SW)	4/2 UD	Area Komersil, Rel Kereta Api, & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari, jalan merupakan salah satu akses menuju dan dari arah timur
16	Jl. Ahmad Yani B2 (NE-SW)	4/1 UD	Area Komersil & Area Publik	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari, karena merupakan salah satu akses dari arah timur menuju ke kota
17	Jl. Ibrahim Adjie	4/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari
18	Jl. Jakarta	4/1 UD	Area Komersil, Perguruan Tinggi, Rutan, & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari
19	Jl. Otto Iskandar Dinata	3/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume ramai pada sepanjang pagi sampai sore hari, karena jalan ini merupakan akses yang berada di salah satu pusat komersil
20	Jl. BKR	4/2 D	Area Komersil, Perkantoran, & Area Publik	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu masih cukup jelas	Volume ramai pada pagi, siang dan sore hari
21	Jl. Moch. Toha (Sisi Selatan)	2/2 UD	Area Komersil, Perkantoran, & Area Publik	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu masih cukup jelas	Volume kendaraan tidak terlalu ramai pada area ini
22	Jl. Moch. Toha (Sisi Utara)	4/1 UD	Area Komersil	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu masih cukup jelas	Volume tidak terlalu ramai, namun terdapat parking on street pada area tersebut

No	Nama Jalan	Tipe Jalan	Tata Guna Lahan	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
23	Jl. Pungkur	3/1 UD	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal cukup baik, namun marka dan rambu sudah tidak jelas	Volume tidak terlalu ramai, namun terdapat parking on street pada area tersebut
24	Jl. Dewi Sartika (Sisi Selatan)	4/1 UD	Area Komersil & Gereja	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu masih cukup jelas	Volume tidak terlalu ramai namun terdapat parking on street di jalan tersebut
25	Jl. Dewi Sartika (Sisi Utara)	3/1 D	Area Komersil & Perkantoran	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari, antrian terjadi karena adanya Alun – alun Bandung yang hampirselalu ramai pengunjung
26	Jl. Dalem Kaum	4/1 D	Area Publik, Bank, & Masjid	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada pagi dan sore hari, antrian terjadi karena adanya pemberhentian bis tour pada pintu masuk Alun – alun Bandung
27	Jl. Alun - alun Timur	3/2 D	Area Publik	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada pagi, siang dan sore hari, karena terdapat pemberhentian angkot dan bis di depan Alun – alun Bandung
28	Jl. Sunda	3/1 UD	Area Komersil	Secara umum kondisi aspal baik, marka dan rambu jelas	Volume ramai pada saat pagi dan sore hari
29	Jl. Veteran	2/1 UD	Area Komersil	Secara umum kondisi aspal baik, namun marka dan rambu sudah tidak terlalu jelas	Volume ramai pada saat pagi dan sore hari

Tabel III-10 Permasalahan Lalu Lintas Eksisting di Simpang

Sumber: Analisis Konsultan

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
1	A. Yani - Santo Yusuf	344	Simpang ini tidak memiliki APILL dan marka jalan yang sudah mulai hilang	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
2	Kiaracondong (APILL)	444	Simpang ini terdapat jembatan layang (<i>flyover</i>) yang mengakses dari Antapani menuju Jl. Jakarta. Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
3	Jakarta - A Yani	544	Di persimpangan ini terdapat jembatan layang (<i>flyover</i>) yang mengakses dari Antapani menuju jalan Sudirman. Simpang ini tidak memiliki APILL, marka dan rambu sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini tidak terlalu padat
4	Laswi (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
5	Simpang Lima (APILL)	534	Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
6	Lengkong Besar (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
7	Karanganyar (APILL)	424	Simpang ini memiliki APILL serta marka dan rambu masih terlihat jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini tidak terlalu padat

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
8	Gardujati (APILL)	423	Simpang ini memiliki APILL namun marka dan rambu sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini tidak terlalu padat
9	Jamika (APILL)	344	Simpang ini memiliki APILL namun marka dan rambu sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
10	Garuda	334	Simpang ini tidak memiliki APILL, marka dan rambu sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk sore
11	Bundaran Cibeureum (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL serta rambu jelas namun marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
12	Cibeureum	334	Simpang ini tidak memiliki APILL tetapi marka dan rambu masih jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
13	Nurtanio (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL , rambu masih cukup jelas namun marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini tidak terlalu padat
14	Simpang Paskal (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL , rambu masih cukup jelas namun marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
15	Simpang Pasar Baru	424	Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
16	Suniaraja	334	Simpang ini tidak memiliki APILL tapi rambu dan marka masih jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
17	ABC	424	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas.	Kondisi lalu lintas pada simpang ini sibuk pada hari jumat, sabtu dan minggu
18	Naripan-Braga	444	Simpang ini memiliki APILL yang hanya memberikan rambu peringatan waspada, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Kondisi lalu lintas pada simpang ini sibuk pada hari jumat, sabtu dan minggu
19	Naripan-Sunda	424	Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai menghilang serta banyak kabel yang melintang di simpang tersebut.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
20	Veteran - A Yani	423	Simpang ini tidak memiliki APILL tapi rambu dan marka masih jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
21	Banceuy	324	Simpang ini tidak memiliki APILL tapi rambu dan marka masih jelas serta memiliki sinyal penyeberangan bagi pejalan kaki pada ruas jl. Asia Afrika.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
22	Alun-alun Bandung	324	Simpang ini tidak memiliki APILL tapi rambu dan	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
			marka masih jelas.	
23	Dalemkaum	423	Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk sore
24	Pungkur	444	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk siang
25	Balonggede	424	Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai menghilang serta banyak kabel yang melintang di simpang tersebut.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk siang
26	Inggit Ganarsih - Moh.Toha (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk sore
27	BKR - M.Toha (APILL)	444	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
28	BKR - Tegalega (APILL)	424	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
29	Inggit - Otista	424	Simpang ini memiliki APILL namun tidak lagi, rambu dan marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
30	Jl.Pasirkoja (APILL)	424	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
31	Tambolong (APILL)	423	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi, siang dan sore
32	Gudang Utara - A.Yani (APILL)	424	Simpang ini memiliki APILL , rambu dan marka sudah mulai menghilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
33	Ciroyom	344	Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
34	Andir	323	Simpang ini tidak memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
35	Rajawali	344	Simpang ini tidak memiliki APILL , rambu dan marka masih cukup jelas.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore
36	Braga - Asia Afrika	423	Simpang ini tidak memiliki APILL tapi rambu dan marka masih jelas serta memiliki sinyal penyeberangan bagi pejalan kaki pada ruas jl. Asia Afrika.	Kondisi lalu lintas pada simpang ini sibuk pada hari jumat, sabtu dan minggu
37	Veteran - Sunda	444	Simpang ini memiliki APILL, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore

No	Nama Simpang	Jenis Simpang	Kondisi	
			Fisik	Lalu Lintas
38	Malabar	324	Simpang ini memiliki APILL namun tidak difungsikan, rambu dan marka sudah mulai hilang.	Volume kendaraan pada simpang ini cukup padat pada jam sibuk pagi dan sore

Tabel III-11 Permasalahan Lalu Lintas Eksisting di Terminal & End Station

Sumber: Analisis Konsultan

No	Nama End Station	Tipe End Station	Land Use	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
1	Antapani	Terminal Tipe B	Terdapat Kantor Dishub, musholah, toilet, dan kios	Secara Umum kondisi fisik terminal ini masih cukup baik.	Kondisi Lalu lintas pada terminal ini tergolong sepi karena hanya sekitar ± 50 kendaraan yang masuk ke terminal ini. Kebanyakan angkot parkir di luar terminal
2	Banjaran	Terminal Tipe C	Terdapat Kantor Dishub, toilet, dan kios	Secara umum kondisi fisik terminal sudah kurang baik.	Kondisi Lalu lintas pada terminal ini tergolong sepi karena hanya sekitar ± 50 kendaraan yang masuk ke terminal ini. Kebanyakan angkot parkir di luar terminal

No	Nama End Station	Tipe End Station	Land Use	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
3	Ledeng	Terminal Tipe B	Terdapat Kantor Dishub, Kios, dan Kanopi	Secara Umum kondisi fisik terminal ini masih cukup baik.	Kondisi Lalu lintas pada terminal ini tergolong sepi karena hanya sekitar ± 50 kendaraan yang masuk ke terminal ini. Kebanyakan angkot parkir di luar terminal
4	Soreang	Terminal Tipe C	Terdapat PKL dan Toko		Kondisi Lalu lintas pada terminal ini tergolong sepi karena hanya sekitar ± 50 kendaraan yang masuk ke terminal ini. Kebanyakan angkot parkir di luar terminal
5	Cicaheum	- Terminal Tipe C - Terminal Tipe A	Terdapat JPO disisi barat laut, Kantor Dishub, Toilet, Loket, dan Kios	Secara Umum kondisi fisik terminal ini masih cukup baik.	
6	Cibaduyut		1. Pada Lay Over (Terdapat 1 Bangunan ATM)	Tanah Kosong	
			2. Pada End Point 1 (Terdapat Halte, PKL, dan Kios)	Secara Umum kondisi halte eksisiting sudah tidak layak karena tidak ada lagi tempat duduk dan tiangnya sudah mulai terkelupas.	

No	Nama End Station	Tipe End Station	Land Use	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
			3. Pada End Point 2 (Belum di Survey)	Lokasi Baru	
7	Cibiru		Taman / Median Jalan	Tidak ada bangunan	
8	Cimahi				
9	Ciroyom		Taman Jalan namun sudah di serobot warga, di pagar dan ditanami jagung serta terdapat posko pilkada	Tidak ada bangunan	
10	Dago		1. Pada Layover (Terdapat Taman, Pos Jaga, dan Papan Pengumuman)		
			2. Pada End Point (Terdapat area Trotoar dan Tembok signage Taman)		
11	Dipatiukur		1. Pada Layover (Terdapat Area Parkir Monumen Juang Bandung)	Tidak Ada Bangunan	
			2. Pada End Point (Terdapat area Trotoar dan PKL)	Tidak ada bangunan	
12	Elang Cibereum		Terdapat Halte, Box Container, dan PKL	Halte tidak terawat	Volume Lalu Lintas Pada sekitar area ini tidak terlalu ramai dan kebanyakan hanya di gunakan untuk berbalik arah karena area ini nyambung

No	Nama End Station	Tipe End Station	Land Use	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
					ke bundaran cibereum.
13	Jatinangor				
14	Lembang				
15	Leuwipanjang		1. End Point Utara (Terdapat Area Trotoar, Halte, Taman Main Anak, dan Landscape	Secara umum infrastruktur masih cukup baik	
			2. End Point Selatan (Terdapat Area Trotoar)	Tidak Ada Bangunan	
16	Majalaya	Terminal Tipe C	Terdapat Pasar tradisional, Musholah, toilet, dan area duduk.	Secara umum kondisi fisik terminal sudah kurang baik.	Volume Lalu lintas masih tergolong sepi
17	Riau		Terdapat Taman Tugu Tunas Kelapa, Area duduk dengan perkerasan, dan landscape	Secara umum Kondisi Taman Masih Cukup Baik	
18	Sarijadi		Terdapat Trotoar dan Pos Parkir Plaza Sentrasari	Trotoar	
19	BEC		Terdapat PKL	Tidak Ada Bangunan	
20	ST. Padalarang		Platform berada didalam area st. Padalarang (stasiun akhir whoosh)	Tidak Ada Bangunan	

No	Nama End Station	Tipe End Station	Land Use	Kondisi	
				Fisik	Lalu Lintas
21	ST. Tegalluar		Platform berada didalam area st. Tegalluar (stasiun akhir whoosh)	Tidak Ada Bangunan	Volume Lalu lintas masih tergolong sepi

III.2 Analisis Kinerja Dampak Lalu Lintas

Analisis yang dimaksud dalam bab ini adalah analisis kinerja jaringan jalan baik pada kondisi awal atau sesuai dengan eksisting sebelum dilakukan pembagunan koridor jalur khusus BRT dan halte, maupun kinerja jaringan jalan saat konstruksi dan setelah terbangun.

Untuk memahami permasalahan aktual transportasi dan menghasilkan penanganan yang baik di ruas jalan dan simpang, maka perlu serangkaian analisis yang sistematis. Analisis dijabarkan dalam bentuk pengembangan skenario yang dapat mengefektifkan kapasitas jalan sekaligus membenahi manajemen lalu lintasnya.

Secara garis besar pada tahap awal dilakukan tinjauan dan survei lapangan. Pada tahap selanjutnya dilakukan pendataan guna validasi model. Setelah itu dilakukan analisis kinerja jalan dengan menggunakan alat bantu program komputer makro dan mikro.

III.2.1 Asumsi Dasar

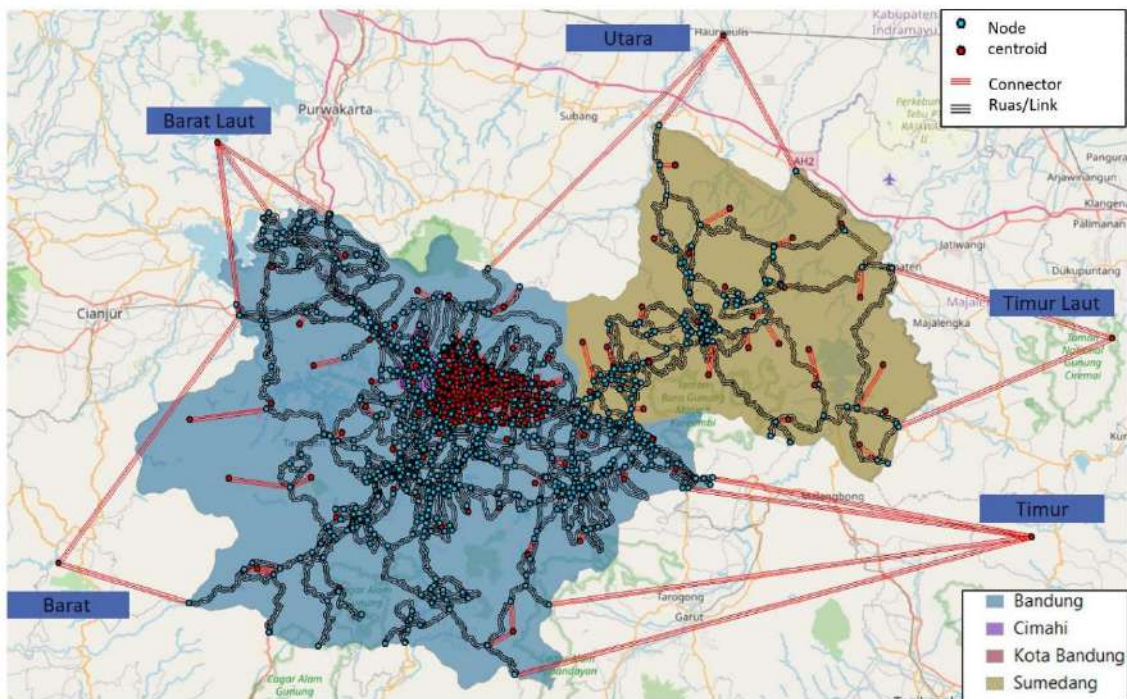
Mengingat kajian tidak mencakup pendataan rinci yang diperlukan untuk pengembangan suatu model transportasi perkotaan, maka pada kajian ini dikembangkan pendekatan area terbatas disekitar rencana pembangunan halte BRT BBMA dengan kriteria mencakup ruas-ruas jalan yang mendukung rute-rute alternatif yang mempengaruhi kinerja lalu lintas di sekitar area pembangunan halte tersebut. Pada kawasan yang ditetapkan sebagai wilayah studi ini kemudian dikembangkan sistem zona lalu lintas. Dengan ditetapkannya semua ruas jalan masuk dalam model jaringan, maka zona-zona lalu lintas ditetapkan

dengan memperkirakan suatu wilayah cakupan (*Catchment Area*) tertutup oleh suatu jaringan jalan dan titik berat bangkitan lalu lintas ditetapkan sebagai pusat zona.

Besaran bangkitan lalu lintas untuk masing-masing zona diperkirakan dari tata guna lahan di ambil dari studi sebelumnya. Secara prinsip bangkitan lalu lintas diturunkan dari survei wawancara rinci (*Home Interview Survey / HIS*), namun pada kajian ini dilakukan pendekatan perbandingan relatif antar zona satu dengan lainnya, dengan perkataan lain bahwa nilai mutlak bangkitan perjalanan dari tiap zona tidak diperlukan. Konsekuensi dari perbandingan relatif bangkitan perjalanan zona antara satu zona dengan zona lainnya harus divalidasi dan dikalibrasi dengan beberapa data survei *Traffic Count* yang dilakukan. Hasil dari proses ini diperoleh matriks asal tujuan sintetis (tiruan) yang relatif sangat dekat dengan kondisi lapangan.

III.2.2 Model Zona dan Jaringan Jalan

Mengingat bahwa kajian Pembangunan koridor jalur khusus BRT dan halte ini memiliki ruang lingkup tinjauan terbatas, maka untuk dapat dilakukan analisis pada kawasan yang lebih luas dibuatlah model transportasi sintetis yang didasarkan pada asumsi sistem zona dan model jaringan jalan dari studi terdahulu. Pola perjalanan di BBMA dikembangkan oleh para peneliti di Institut Teknologi Bandung. Model tersebut mencakup seluruh wilayah BBMA dan juga seluruh Kabupaten Sumedang seperti yang ditunjukkan pada Gambar dibawah ini.



Gambar III-272 Cakupan Model

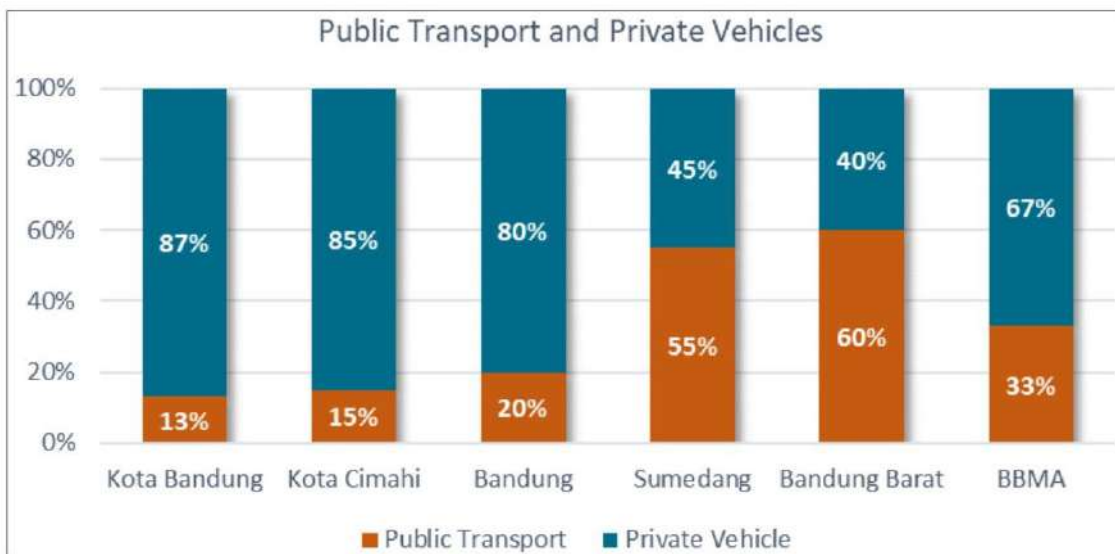
Sumber: BBMA UMS 2020

III.2.3 Distribusi Perjalanan

Untuk menetapkan besarnya bangkitan (Produksi dan Tarikan) perjalanan yang akan ditimbulkan oleh pembangunan koridor jalur khusus BRT dan halte, dilakukan estimasi angka bangkitan perjalanan (*trip rate*) secara klasifikasi silang terhadap angka bangkitan perjalanan pada aktifitas-aktifitas tata guna lahan lain yang serupa atau mendekati sama dengan rencana peruntukan kawasan di sekitar koridor jalur khusus BRT.

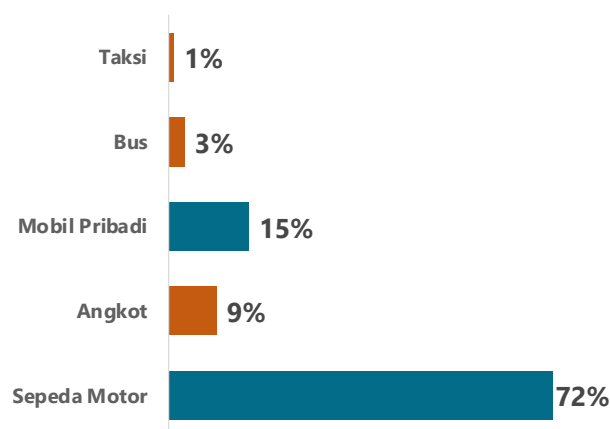
Untuk maksud tersebut, dilakukan kompilasi data karakteristik bangkitan perjalanan dari aktifitas-aktifitas sejenis yang telah dimiliki saat ini yang merupakan hasil-hasil survei dari kajian-kajian serupa sebelumnya. Kesamaan/kemiripan yang dimaksud adalah dalam hal kelas/tingkat pelayanan; KDB; fasilitas parkir; dan sistem akses. Penentuan trip rate pada studi ini dilakukan dalam satuan jumlah satuan mobil penumpang/jam (smp/jam) masuk dan keluar peruntukan pada hari dan waktu jam sibuk.

Sekitar 12,3 juta perjalanan dilakukan setiap hari di BBMA. Rata-rata sepertiga perjalanan dilakukan dengan angkutan umum. Penggunaan tertinggi ada di Bandung Barat (60%) dan Sumedang (55%). Penggunaan terendah ada di Kota Bandung (13%) dan Cimahi (15%) serta di Kabupaten Bandung (20%). Perjalanan dengan angkutan non-umum sebagian besar dilakukan dengan sepeda motor yang mencakup 60% kendaraan pribadi. Distribusi perjalanan dengan angkutan umum dan kendaraan pribadi menurut unit pemerintah daerah disajikan pada Gambar dibawah ini.



Gambar III-273 Distribusi Moda BBMA

Sumber: BBMA UMS 2020



Gambar III-274 Distribusi Moda Kota Bandung

Sumber: BBMA UMS 2020

Dari segi biaya, tarif angkutan umum sangat mirip dengan jumlah uang yang dihabiskan untuk bahan bakar sepeda motor. Operator angkutan umum, terutama operator angkot, semakin kesulitan bersaing dengan pemilik sepeda motor.

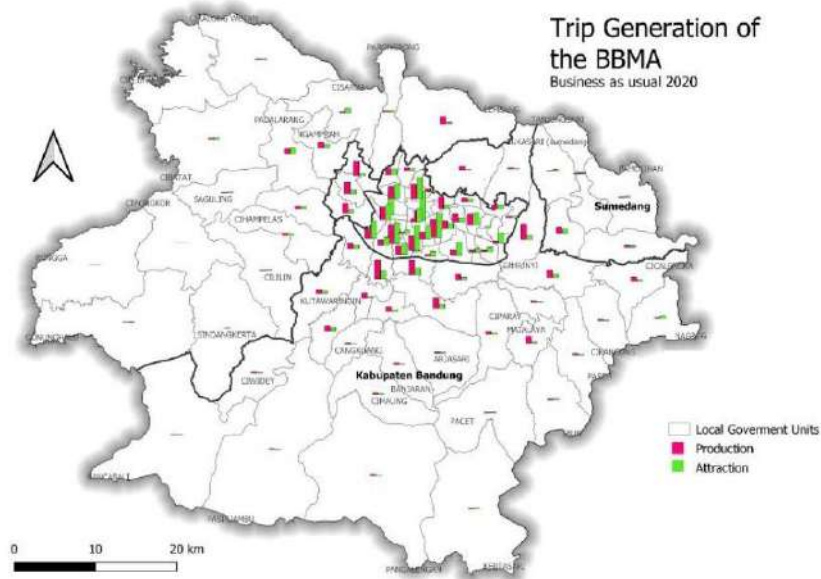
III.2.4 Bangkitan Perjalanan

Model ini menggunakan zona analisis lalu lintas (zona) sebagai dasar untuk menghitung karakteristik perjalanan. Di Kota Bandung, setiap zona berhubungan dengan wilayah Kelurahan, sementara di area lainnya ukuran zona yang lebih besar digunakan sesuai dengan batas Kecamatan. Dalam model ini terdapat 228 zona internal. Model ini juga mencakup zona eksternal yang menghubungkan area studi dengan wilayah sekitarnya. Kelima zona eksternal ini, dan tautan ke BBMA ditunjukkan oleh garis merah pada gambar di atas.

Jaringan transportasi dalam model ini mencakup jaringan jalan raya dan jaringan transportasi umum:

- Untuk jaringan jalan digunakan sebagai model permintaan karena model permintaan berfokus pada perjalanan bermotor, dan penilaian terperinci tentang pola berjalan yang digunakan untuk mengakses layanan transportasi umum tidak diperlukan. Jaringan jalan atau "link" mencakup Jalan Tol, Jalan Nasional, Jalan Provinsi, dan Jalan Kabupaten/Kota.
- Jaringan transportasi umum dalam model telah dimodifikasi agar sesuai dengan jaringan transportasi umum dalam model aksesibilitas, rute bus Damri, TMP, Buratas dan TMB, serta layanan Angkot dan Kobantar. Serta Proyek-proyek yang direncanakan juga disertakan, seperti Jalur Kereta Cepat dari stasiun Tegalluar dan juga jalur Kereta Api Komuter yang ada.

Jumlah perjalanan orang ke dan dari setiap zona, yang masing-masing disebut "tarikan" dan "bangkitan" diperbarui dari model sebelumnya untuk mencerminkan estimasi populasi dan lapangan kerja yang dikembangkan dalam fase pemodelan aksesibilitas seperti yang ditunjukkan pada gambar berikut.



Gambar III-275 Pola Tarikan & Bangkitan Berdasarkan Zona
 Sumber: BBMA UMS 2020

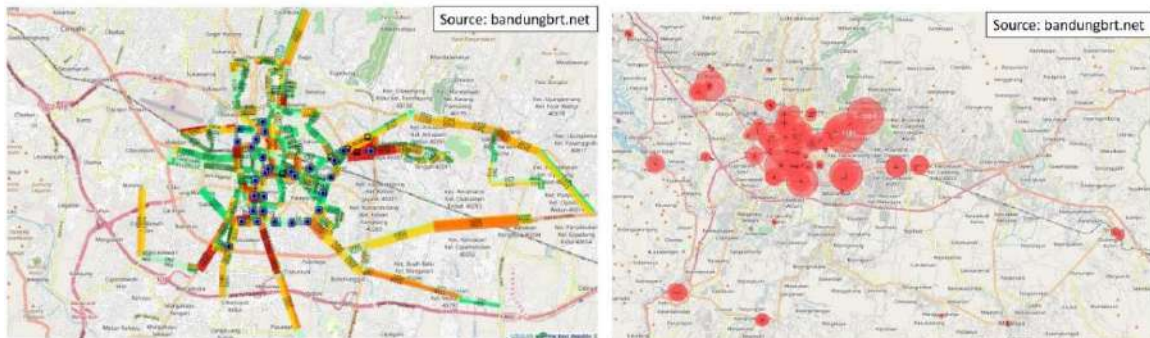
Tarikan dan bangkitan untuk setiap zona didistribusikan untuk perjalanan antar zona menggunakan distribusi panjang perjalanan yang ada dan model distribusi perjalanan terkalibrasi yang tersedia dari pemodelan pada studi sebelumnya.

Perjalanan yang dialokasikan untuk setiap kombinasi zona asal dan tujuan dibagi antara angkutan umum dan moda kendaraan pribadi menggunakan model pembagian moda yang dikembangkan dalam versi model sebelumnya.

Validasi Data

Jumlah kendaraan yang ditetapkan oleh model pada jaringan jalan dan penumpang yang ditetapkan pada layanan angkutan umum divalidasi terhadap hasil survei volume lalu lintas yang dilakukan pada tahun 2024 untuk Pekerjaan teknis rinci Koridor Jalur khusus BRT BBMA, untuk mengetahui volume kendaraan di setiap ruas jalan pada jam sibuk pagi hari. Penghitungan ini dinyatakan dalam Satuan Mobil Penumpang per jam (smp/jam) yang

memperhitungkan dampak kemacetan kendaraan yang lebih besar sesuai dengan kondisi eksisting.

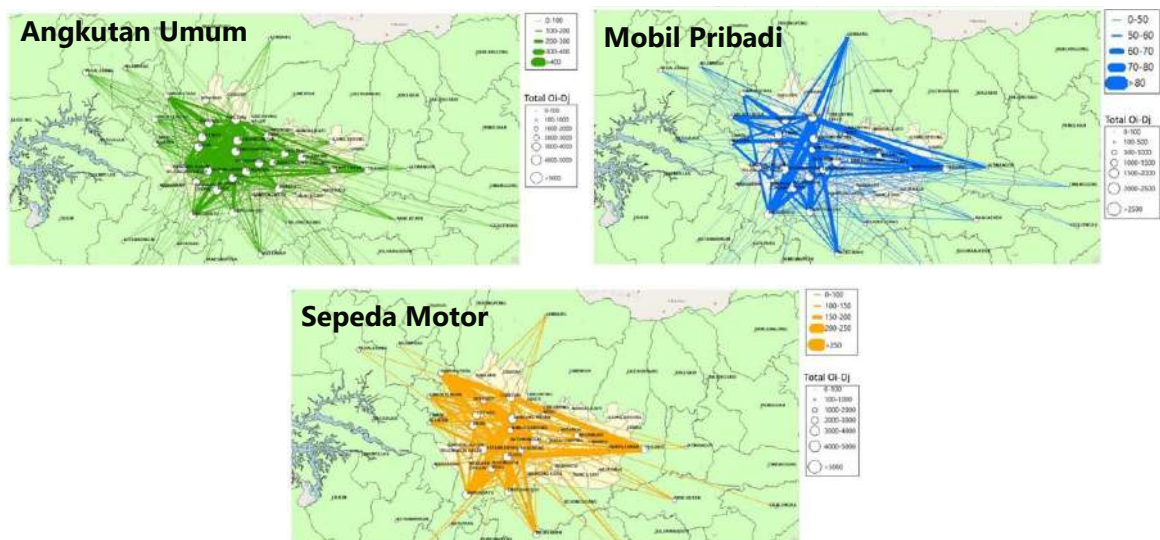


Gambar III-276 Validasi Data Model

Sumber: BBMA UMS 2020

Pola perjalanan yang dihasilkan dari matriks OD disederhanakan untuk tujuan mudah dimengerti dengan menggabungkan hasilnya ke dalam beberapa area, dan hasilnya ditunjukkan pada gambar dibawah ini.

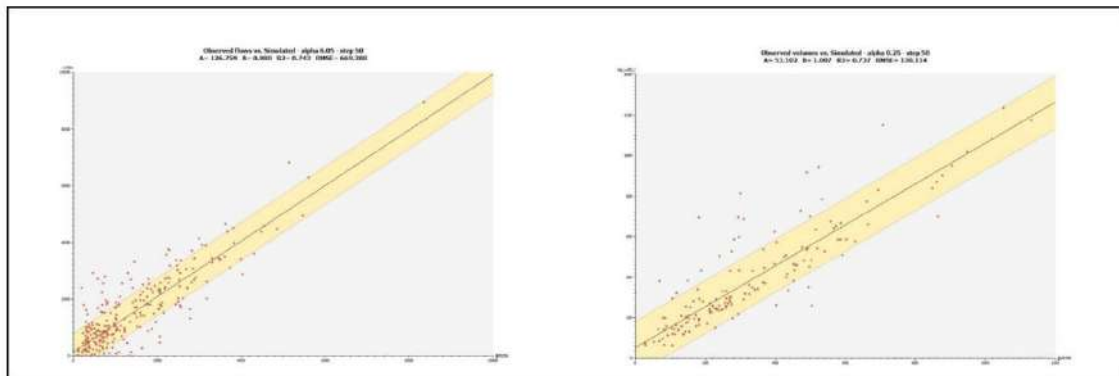
Pola pergerakan yang sangat radial terlihat menuju pusat Kota Bandung, dari arah barat, selatan dan timur.



Gambar III-277 Desire Line Per moda (Penumpang/Jam)

Sumber: BBMA UMS 2020

Matriks OD untuk setiap moda ditetapkan ke jaringan jalan atau angkutan yang sesuai. Kalibrasi matriks Asal-Tujuan (OD), seperti yang ditunjukkan pada Gambar dibawah ini, dianggap cukup memadai karena koefisien korelasi antara arus lalu lintas yang dimodelkan dengan arus lalu lintas yang diamati adalah 0,74 untuk kendaraan pribadi dan penumpang angkutan umum.



Gambar III-278 Hasil Kalibrasi Matriks Asal Tujuan

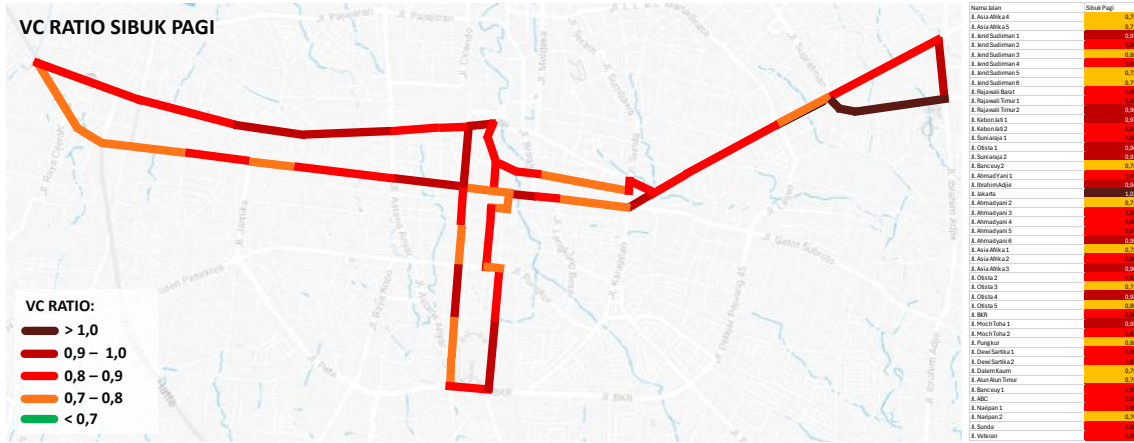
Sumber: BBMA UMS 2020

III.2.5 Pembebanan Lalu Lintas

Dengan telah ditetapkan sistem zona, sistem jaringan dan matriks perjalanan, maka pada tahap ini dilakukan proses pembebanan (*assignment*) matriks pergerakan perjalanan pada model jaringan jalan yang ditinjau. Pembebanan ini dimaksudkan untuk mengetahui volume lalu lintas disetiap ruas jalan model jaringan di wilayah kajian pada jam sibuk. Adapun kinerja yang dihasilkan oleh model ditahap pembebanan ini adalah: kinerja ruas (Vol, V/C, Kecepatan ruas) dan kinerja jaringan (smp.km/jam, smp.jam/jam. Kecepatan Jaringan). Untuk pembebanan perjalanan digunakan metode pembebanan bertahap dengan batasan kapasitas (*incremental assignment on capacity restraint condition*). Pada tahap selanjutnya, dimana alternatif–alternatif penanganan diuji, hasil pembebanannya dapat memperlihatkan pengaruh/dampak lalu lintas yang terjadi.

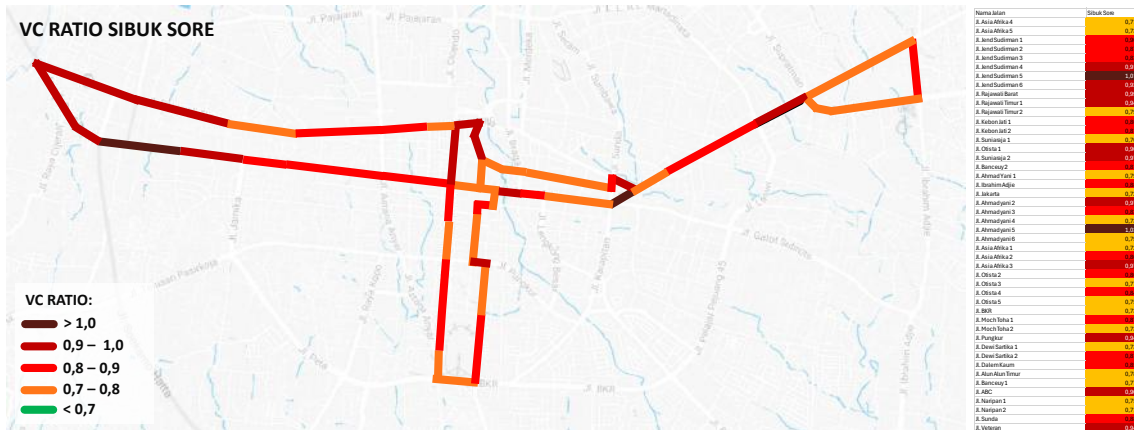
Pada gambar dibawah ini dapat dilihat bahwa apabila tidak dilakukan penanganan yang cukup serius untuk bisa mengakomodir tingginya pergerakan kendaraan dan mengintervensi penggunaan kendaraan pribadi, maka mayoritas

ruas jalan di sekitar koridor BRT BBMA akan mengalami kejenuhan dan dampaknya akan sangat terasa untuk Masyarakat.



Gambar III-279 Hasil Pembebanan Lalu Lintas Pada Jam Sibuk Pagi 2024

Sumber: Hasil Analisis Konsultan



Gambar III-280 Hasil Pembebanan Lalu Lintas Pada Jam Sibuk Sore 2024

Sumber: Hasil Analisis Konsultan

BAB IV ANALISIS PENANGANAN DAMPAK LALU LINTAS

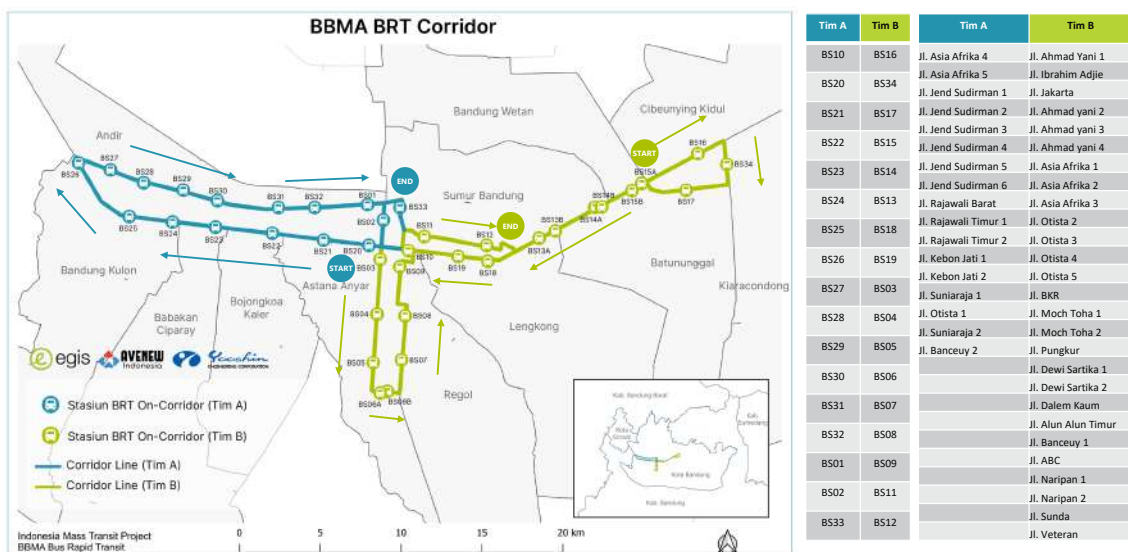
IV.1 Analisis Penanganan pada Masa Konstruksi

IV.1.1 Rencana Konstruksi

Dengan kondisi lalu lintas yang padat hampir merata di seluruh area, maka perlu dilakukan mitigasi strategi dalam pelaksanaan konstruksi. Beberapa strategi yang disarankan adalah sebagai berikut:

- Mempersingkat waktu pelaksanaan pekerjaan di lokasi jalan dengan cara membuat area fabrikasi *workshop* untuk merakit halte terlebih dahulu, sehingga ketika di lokasi waktu pekerjaan dapat lebih efektif dan efisien.
- Pekerjaan harus dilakukan secara bertahap dan tidak bersamaan khususnya pada ruas jalan yang sama agar kapasitas jalan tidak berkurang secara signifikan yang dapat menyebabkan antrian kendaraan menjadi sangat panjang.
- Pekerjaan akan dilakukan dengan membagi tim pelaksana pekerjaan menjadi dua yaitu tim A dan tim B dengan area yang berbeda untuk mengerjakan pembangunan koridor jalur khusus BRT dan halte.

Pembagian area kerja dan jadwal rencana konstruksi untuk jalur khusus BRT adalah sebagai berikut:

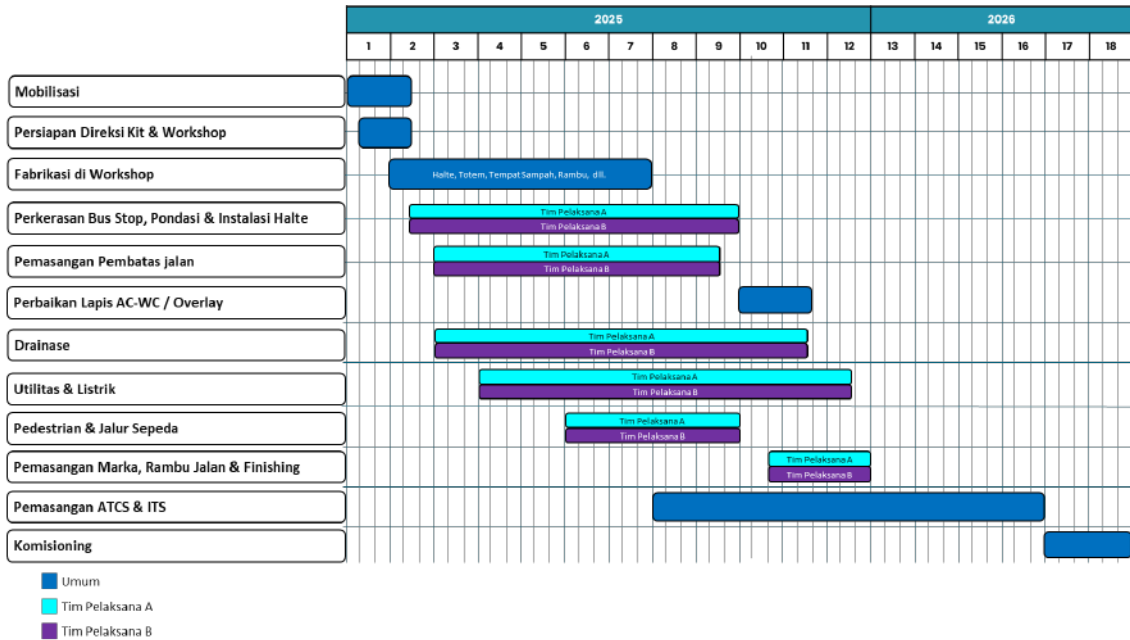


Gambar IV-1 Rencana Tahapan Konstruksi

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-1 Jadwal Pelaksanaan Konstruksi Jalur Khusus BRT

Sumber: Analisis Konsultan



IV.1.2 Analisis Penanganan pada Masa Konstruksi

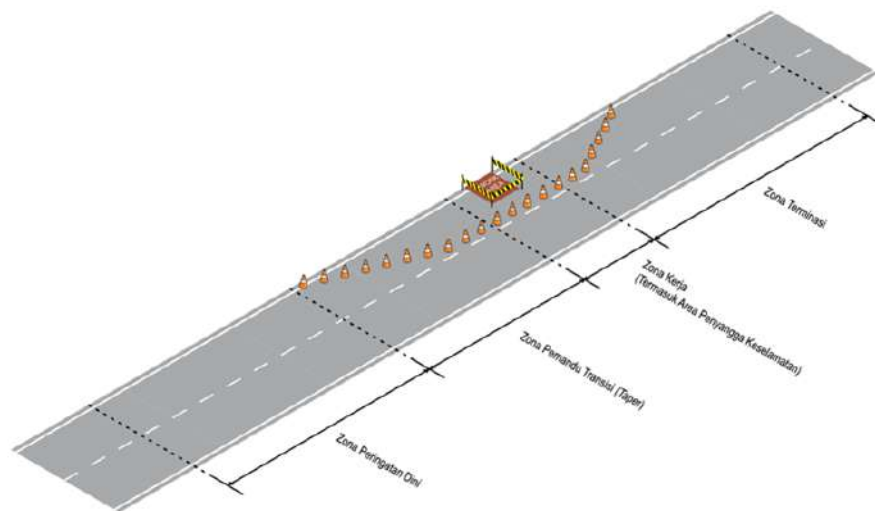
IV.1.2.1 Penerapan Zona Keselamatan Kerja

Penerapan zona lalu lintas selama konstruksi sangat diperlukan untuk dapat memitigasi dan mencegah terjadinya kecelakaan saat pekerjaan dilakukan, penentuan zona lalu lintas disusun berdasarkan Spesifikasi Umum Tahun 2018 untuk Pekerjaan Konstruksi Jalan dan Jembatan (Revisi 2).

Konsep Zona adalah metode pembagian lokasi pekerjaan menjadi lima zona terpisah berdasarkan fungsi, sebagai berikut:

- Zona Peringatan Dini - adalah segmen jalan di mana pengguna jalan diinformasikan tentang pekerjaan jalan yang akan datang dan apa yang harus dilakukan.
- Zona Panduan Transisi (Taper) - di zona ini pengemudi/pengendara diarahkan ke luar jalur perjalanan normal. Zona ini digunakan untuk memandu pengemudi/pembalap ke dalam lintasan yang benar dan pada kecepatan yang benar.

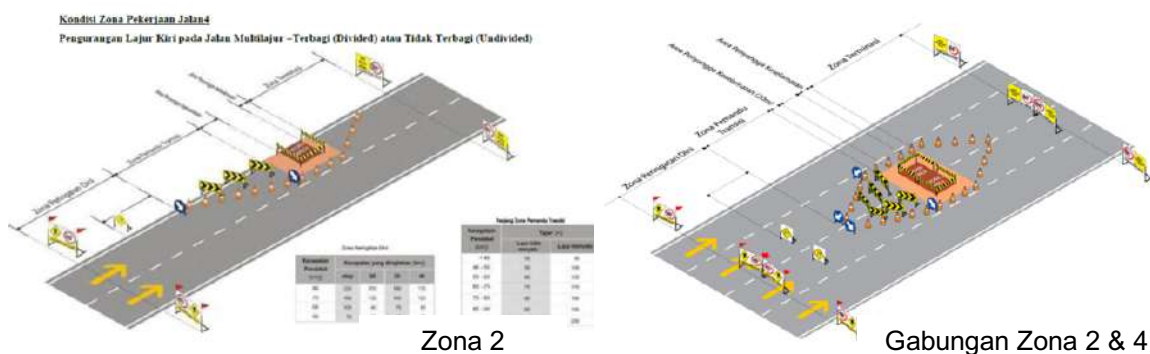
- Zona Kerja - Area Kerja, tempat pekerjaan dilakukan secara fisik dan di mana terdapat pekerja, peralatan, dan material.
- Zona Kerja - Area Penyangga Keselamatan, area keselamatan sebelum area kerja untuk meningkatkan perlindungan dan keselamatan pekerja. Area ini umumnya memiliki panjang minimal 20 meter.
- Zona Pengakhiran - zona di mana lalu lintas kembali normal setelah melewati lokasi kerja. Zona ini digunakan untuk mengingatkan pengemudi/pengendara akan akhir dari lokasi kerja dan apa yang diperlukan setelah meninggalkan lokasi kerja.



Gambar IV-2 Pembagian Zona Konstruksi

Sumber: Analisis Konsultan

Pada konstruksi koridor jalur khusus BRT BBMA dan halte, berdasarkan tipe jalannya terdapat dua jenis Zona pekerjaan jalan yang dapat diterapkan yaitu Zona 4 dan gabungan antara Zona 2 & 4.



Gambar IV-3 Penggunaan Zona Konstruksi untuk Koridor Jalur Khusus BRT & Halte.

Sumber: Analisis Konsultan

Rambu-rambu yang perlu disiapkan harus mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No:13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas, kebutuhannya berdasarkan Teknik Rekayasa Keselamatan Jalan dan rencana pelaksanaan konstruksi maka kebutuhan rambu dapat ditetapkan sebagai berikut:


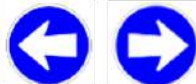
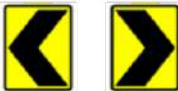




Tabel IV-2 Kebutuhan Rambu Lalu Lintas

Sumber: Analisis Konsultan

ID	Name	Bus Stop Type	Panjang Halte	Area Penyangga Keselamatan	Zona Pekerjaan Jalan	Rambu Tetap			Rambu Peringatan Sementara:			Alat Lainnya:		
						Rambu batas Kecepatan	Rambu Perintah Mengikuti Lajur	Rambu Pengarah Tikungan	Rambu Peringatan Dengan Kata - Kata	Rambu Peringatan Pekerjaan di jalan	Traffic Cone	Lampu Putar (Rotary Lamp)	Lampu Selang Lalu Lintas	Peralatan komunikasi dan lainnya
BS10	Alim-alim	Type A	72	20	Zona 4	4	2	3	4	2	19	4	92	10
BS20	Dulitip	Type A	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS21	GKI Amgerah	Type A	22	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	42	10
BS22	Andir	Type A	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS23	Jamka	Type D	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS24	Suryani	Type D	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS25	Bandaran Cibeurum	Type C	34	20	Zona 4	4	2	3	4	2	11	4	54	10
BS26	Batas Kota	Type C	46	20	Zona 4	4	2	3	4	2	14	4	66	10
BS27	RS Rajawali	Type A	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS28	YWKA	Type A	12	20	Zona 4	4	2	3	4	2	7	4	32	10
BS29	Rajawali Timur	Type B	24	40	Zona 2 & 4	8	4	6	8	4	26	6	128	10
BS30	Ciroyom	Type B	24	40	Zona 2 & 4	8	4	6	8	4	26	6	128	10
BS31	Trinitas	Type B	24	40	Zona 2 & 4	8	4	6	8	4	26	6	128	10
BS32	RS Kebon Jati	Type B	72	40	Zona 2 & 4	8	4	6	8	4	46	6	224	10
BS1	Stasiun Hall	Type B	27	40	Zona 2 & 4	8	4	6	8	4	28	6	134	10
BS2	Pasar Baru	Type B	72	40	Zona 2 & 4	8	4	6	8	4	46	6	224	10
BS13	Banceuy Center	Type A	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS16	Cicadas	Type C	28	20	Zona 4	4	2	3	4	2	10	4	48	10
BS34	BTM	Type A	33	20	Zona 4	4	2	3	4	2	11	4	53	10
BS17	Kebon Waru	Type A	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS15 B	HBC	Type D	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS15 A	Santa Maria	Type D	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS14 A	Stadion Sidolog	Type D	15	20	Zona 4	4	2	3	4	2	7	4	35	10
BS14 B	Stadion Sidolog	Type D	33	20	Zona 4	4	2	3	4	2	11	4	53	10
BS13 A	Pasar Kosambi	Type D	33	20	Zona 4	4	2	3	4	2	11	4	53	10
BS13 B	Pasar Kosambi	Type D	18	20	Zona 4	4	2	3	4	2	8	4	38	10
BS18	Simpang Lima	Type A	24	20	Zona 4	4	2	3	4	2	9	4	44	10
BS19	Asia-Afrika	Type A	18	20	Zona 4	4	2	3	4	2	8	4	38	10
BS3	Dalam Kaum	Type A	72	20	Zona 4	4	2	3	4	2	19	4	92	10
BS4	Pasar Koja	Type A	15	20	Zona 4	4	2	3	4	2	7	4	35	10
BS5	Tegallega	Type A	33	20	Zona 4	4	2	3	4	2	11	4	53	10
BS6 A	Taman Tegallega	Type D	72	20	Zona 4	4	2	3	4	2	19	4	92	10
BS6 B	Taman Tegallega	Type D	18	20	Zona 4	4	2	3	4	2	8	4	38	10
BS7	Cateul	Type F	28	20	Zona 4	4	2	3	4	2	10	4	48	10
BS8	ITC - Kebon Kalapa	Type A	18	20	Zona 4	4	2	3	4	2	8	4	38	10
BS9	Kepatihan	Type A	72	20	Zona 4	4	2	3	4	2	19	4	92	10
BS11	Cikapandung	Type A	15	20	Zona 4	4	2	3	4	2	7	4	35	10
BS12	Naripan	Type E	15	20	Zona 4	4	2	3	4	2	7	4	35	10
					Tim A	16	8	12	16	8	92	12	224	20
					Tim B	8	4	6	8	4	38	8	92	20
						20	12	18	24	12	130	20	316	40

Tabel IV-3 Ringkasan Kebutuhan Rambu Lalu Lintas

Sumber: Analisis Konsultan

Rambu - Rambu Konstruksi dan Pengalihan	Bentuk Rambu	Kuantitas Minimum		Total Kebutuhan	Satuan	Keterangan
		TIM A	TIM B			
Rambu Tetap:						
Rambu Batas Kecepatan		16	8	24	buah	Kecepatan disesuaikan dengan kebutuhan
Rambu Perintah Mengikuti Lajur		8	4	12	buah	
Rambu Pengarah Tikungan		12	6	18	buah	
Rambu Peringatan Sementara:						
Rambu Peringatan Dengan Kata - Kata		16	8	24	buah	
Rambu Peringatan Pekerjaan di jalan		8	4	12	buah	
Traffic Cone		92	38	130	buah	
Alat Lainnya:						
Lampu Putar (Rotary Lamp)		12	8	20	buah	
Lampu Selang Lalu Lintas		224	92	316	m'	
Peralatan komunikasi dan Lainnya		20	20	40	set	

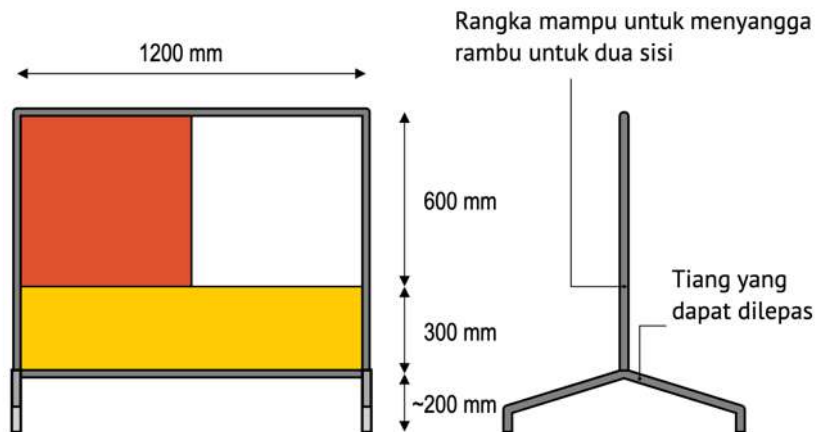
Ketentuan Rangka Rambu Lalu Lintas

Rangka untuk rambu terbuat dari logam ringan dan didesain untuk berdiri dengan kokoh tanpa tiang. Setiap rangka harus dapat menyangga pelat rambu berikut ini:

- Dua rambu 600 x 600 mm dan satu rambu 1200 x 300 mm; atau Satu rambu 1200 x 600 mm dan satu rambu 1200 x 300 mm.
- Rangka harus dapat menyangga pelat rambu yang dipasang bolak-balik sehingga rangka dapat melayani dua arah jika perlu. Biasanya rangka dicat dengan warna hitam yang tidak mengkilat.

Pelat rambu harus memenuhi persyaratan berikut ini:

- Jika menggunakan papan flat plastik, ketebalan minimal adalah 6 mm.
- Muka rambu dilapisi material retro reflektif yang sesuai atau melebihi standar material Kelas 2 yang ditentukan dalam AS/NZS 1906.1-2007: Bahan dan Perangkat Retro reflektif untuk Pengaturan Lalu Lintas Jalan, Bagian 1: Pelapis Retro reflektif.
- Ukuran simbol dan kata pada pelat rambu harus sama dengan rambu yang berdiri sendiri. Namun, jika perlu, ukuran legenda dapat sedikit dikurangi agar cukup dalam ukuran pelat yang digunakan.



- Gambar IV-4 Rangka untuk Penyangga Rambu Lau Lintas

- Sumber: Analisis Konsultan

IV.1.2.2 Relokasi Halte Eksisting

Berdasarkan hasil survei bersama Dinas Perhubungan Kota Bandung, terdapat 17 halte eksisting yang sudah tidak lagi terpakai dan perlu dibersihkan sebelum pembangunan halte BRT baru dilaksanakan. Lokasinya diantaranya adalah sebagai berikut:




Tabel IV-4 Lokasi Halte Eksisting yang perlu Dibersihkan

Sumber: Analisis Konsultan

No	Lokasi Halte	Foto
1	Halte TMB Dinas Pendidikan Jl. Ahmad Yani	
2	Halte TMB Stadion Persib Jl. Ahmad Yani	
3	Halte Angkutan Umum Dinas Pendidikan Jl. Ahmad Yani	
4	Halte (TMB) Jl. Asia Afrika	

No	Lokasi Halte	Foto
5	Halte (TMB) Jl. Jakarta	
6	Halte Angkutan Umum Kampus Amik Jl. Jakarta	
7	Halte Angkutan Umum GOR KONI Jl. Jakarta	
8	Halte (TMB) Plaza Teklom Jl. Lembong	
9	Halte (TMB) PT. Inti Jl. Moch Toha	

No	Lokasi Halte	Foto
10	Halte (TMB) RS. Kebonjati	
11	Halte (TMB) Pos Giro Kosambi	
12	Halte Angkutan Umum Depan Segitiga Mas	
13	Halte Angkutan Umum Jl. Otista	
14	Halte Angkutan Umum Depan Taman Tegalega Jl. BKR	

No	Lokasi Halte	Foto
15	Halte Angkutan Umum Samping Kolam Renang Tegalega Moch. Toha	
16	Halte Angkutan Umum Halte Depan SD/Gereja Moch Toha	
17	Halte Angkutan Umum Depan BCA Dewi Sartika	

IV.1.2.3 Mitigasi Lalu Lintas

Pada masa konstruksi mitigasi lalu lintas perlu diterapkan agar dapat mengurangi kemacetan pada ruas jalan di koridor jalur khusus BRT BBMA.

Rekayasa Lalu lintas pada masa konstruksi dilakukan dalam dua skema, yaitu:

- Mitigasi lalu lintas di level kawasan: Mengalihkan kendaraan melalui jalan alternatif sebelum memasuki area konstruksi koridor BRT yang mengakses melalui arah Barat, Utara, Selatan dan Timur.
- Mitigasi lalu lintas di area konstruksi: Mengalihkan kendaraan di setiap Lokasi konstruksi halte dan jalur khusus BRT apabila memungkinkan.

Dari Arah Barat:

Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:

- Jl. Padjajaran untuk yang menuju ke pusat kota atau arah utara
- Jl. Elang Raya dan Jl. Soekarno Hatta untuk yang menuju pusat kota atau arah Selatan.



Gambar IV-5 Pengalihan Arus Lalu Lintas dari Arah Barat

Sumber: Analisis Konsultan

Dari Arah Utara:

Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:

- Jl. Astana Anyar untuk yang menuju ke pusat kota atau arah Selatan.



Gambar IV-6 Pengalihan Arus Lalu Lintas dari Arah Utara

Sumber: Analisis Konsultan

Dari Arah Selatan:

Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:

- Jl. Raya Kopo untuk yang menuju ke pusat kota atau arah Barat.
- Jl. H. Samsudin untuk yang menuju ke pusat kota atau arah utara.
- Jl. Moch. Ramdhan untuk yang menuju ke pusat kota atau arah timur.



Gambar IV-7 Pengalihan Arus Lalu Lintas dari Arah Selatan

Sumber: Analisis Konsultan

Dari Arah Timur:



Gambar IV-8 Pengalihan Arus Lalu Lintas dari Arah Timur

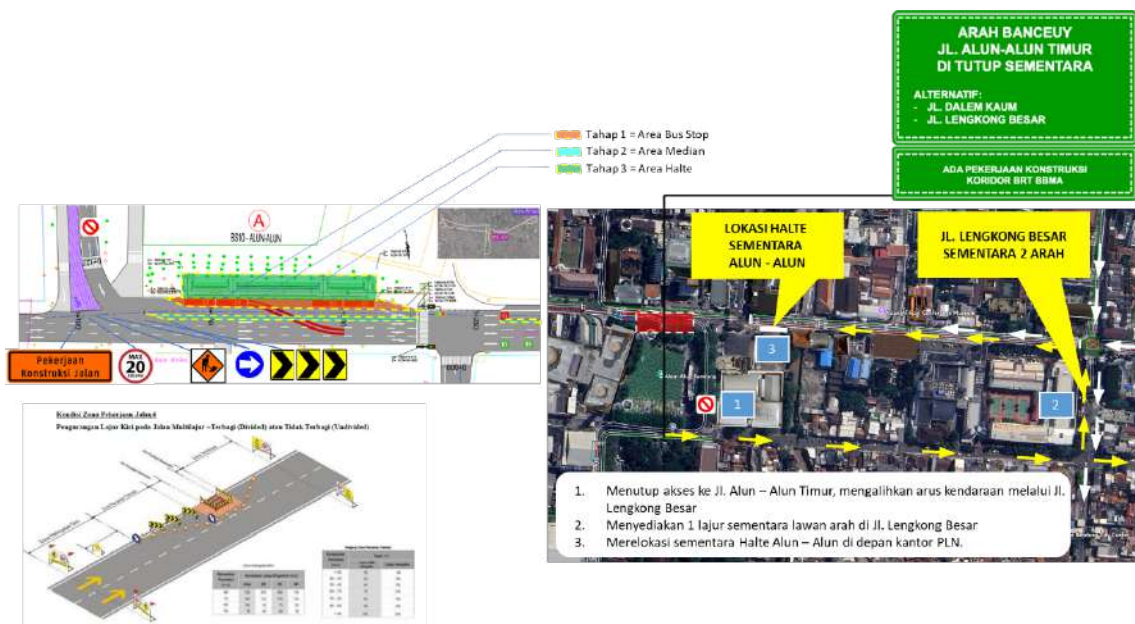
Sumber: Analisis Konsultan

Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:

- Jl. Surapati untuk yang menuju ke pusat kota Alun – Alun atau arah Barat.
- Jl. Ibrahim Adjie & Jl. Gatot Subroto untuk yang menuju ke Alun - Alun atau arah Barat.

Mitigasi lalu lintas di area konstruksi pada masing – masing lokasi rencana pembangunan halte di koridor jalur khusus BRT adalah sebagai berikut:

1. BRT Corridor Design – BS 10 ALUN-ALUN & Jl. Asia Afrika 4



Gambar IV-9 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 10 ALUN-ALUN & Jl. Asia Afrika 4

Sumber: Analisis Konsultan

2. BRT Corridor Design – JL. Asia Afrika 5



Gambar IV-10 Rekayasa Lalu Lintas pada Jl. Asia Afrika 5

Sumber: Analisis Konsultan

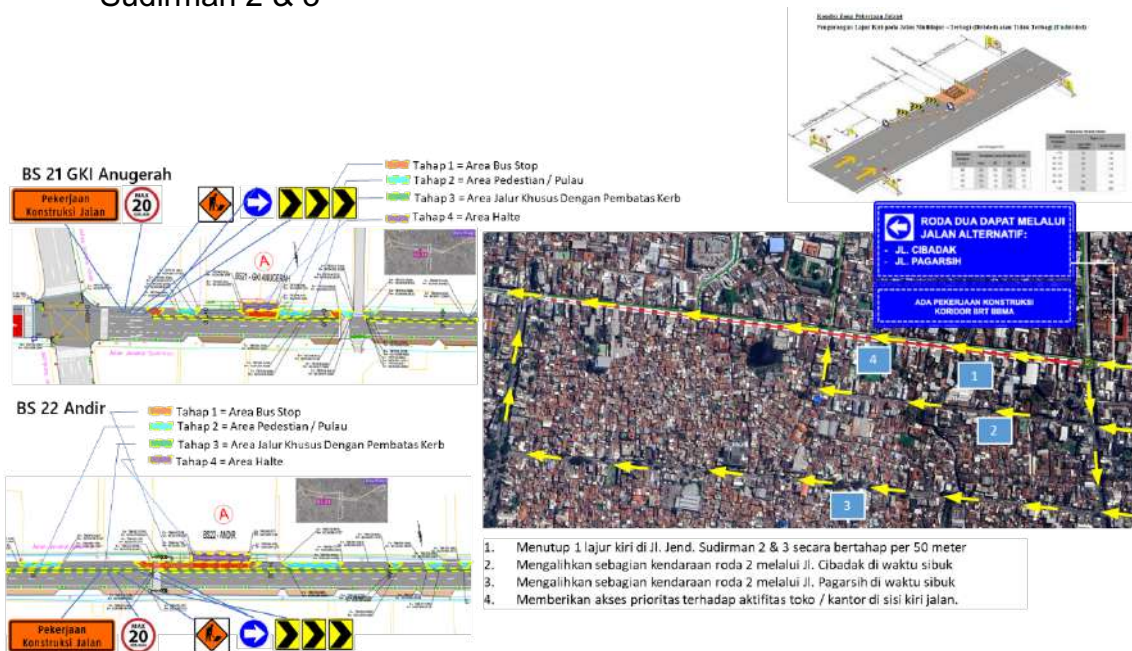
3. BRT Corridor Design – BS 20 Dulatip & Jl. Jend. Sudirman 1



Gambar IV-11 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 20 Dulatip & Jl. Jend. Sudirman 1

Sumber: Analisis Konsultan

4. BRT Corridor Design – BS 21 GKI Anugerah, BS 22 Andir, Jl. Jend. Sudirman 2 & 3



Gambar IV-12 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 21 GKI Anugerah, BS 22 Andir, Jl. Jend. Sudirman 2 & 3

Sumber: Analisis Konsultan

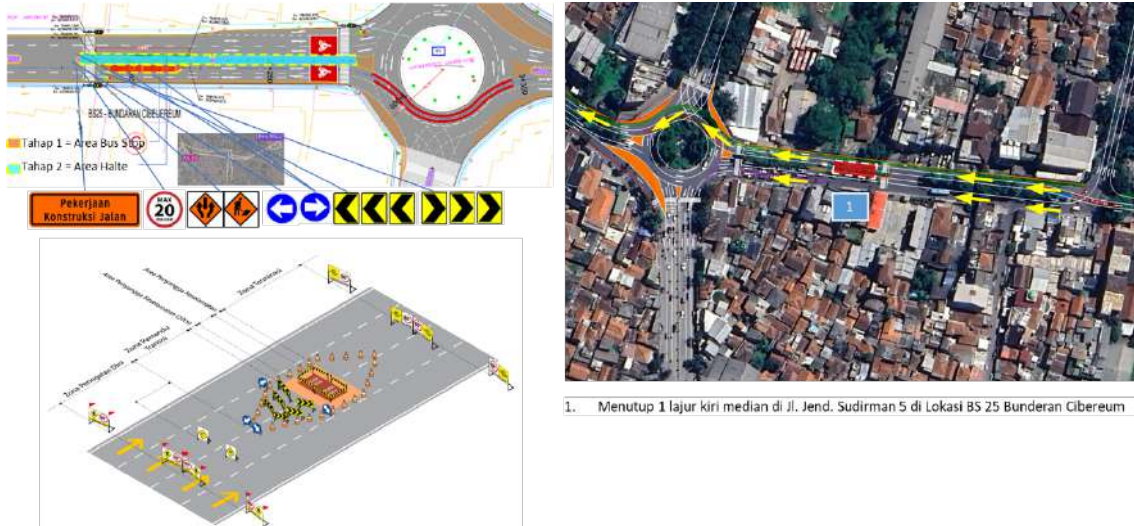
5. BRT Corridor Design – BS 23 Jamika, BS 24 Suryani & Jl. Jend. Sudirman 4.



Gambar IV-13 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 23 Jamika, BS 24 Suryani & Jl. Jend. Sudirman 4

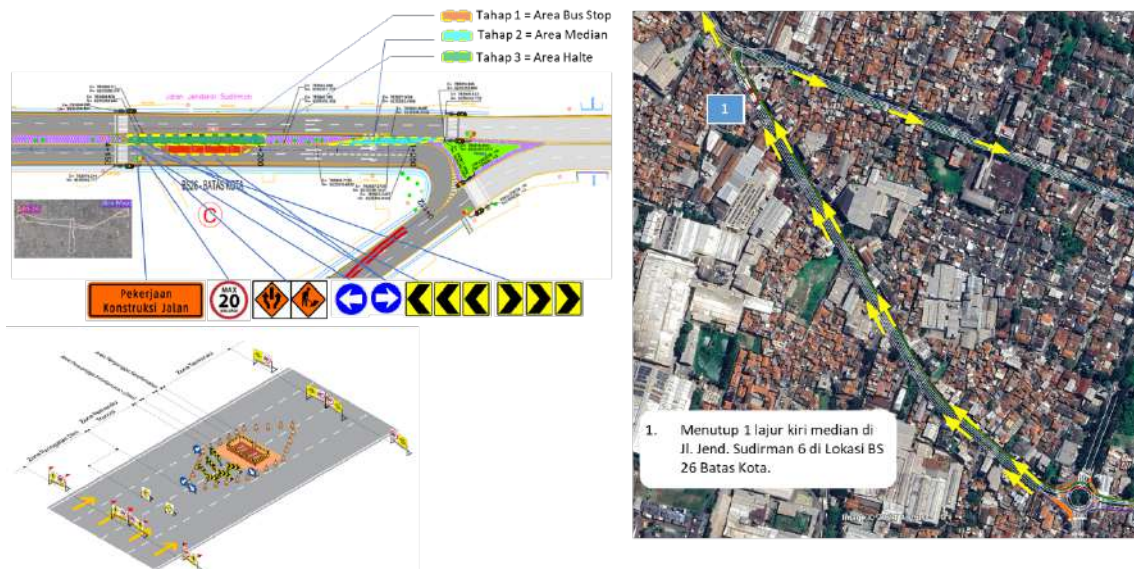
Sumber: Analisis Konsultan

6. BRT Corridor Design – BS 25 Bundaran Cibeuereum & Jl. Jend. Sudirman 5.



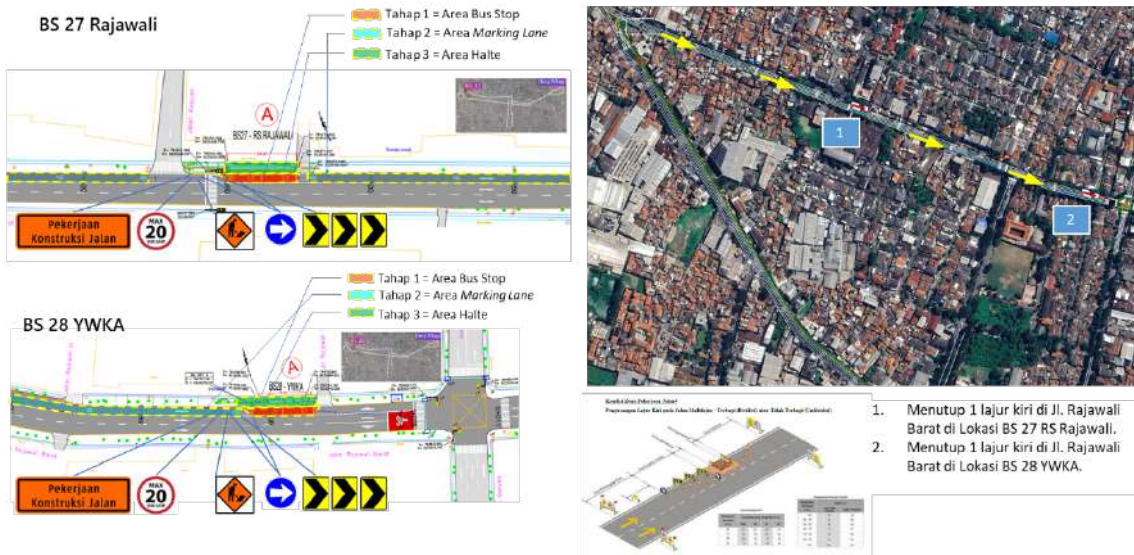
Gambar IV-14 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 25 Bundaran Cibeuereum & Jl. Jend. Sudirman 5
Sumber: Analisis Konsultan

7. BRT Corridor Design – BS 26 Batas Kota & Jl. Jend. Sudirman 6.



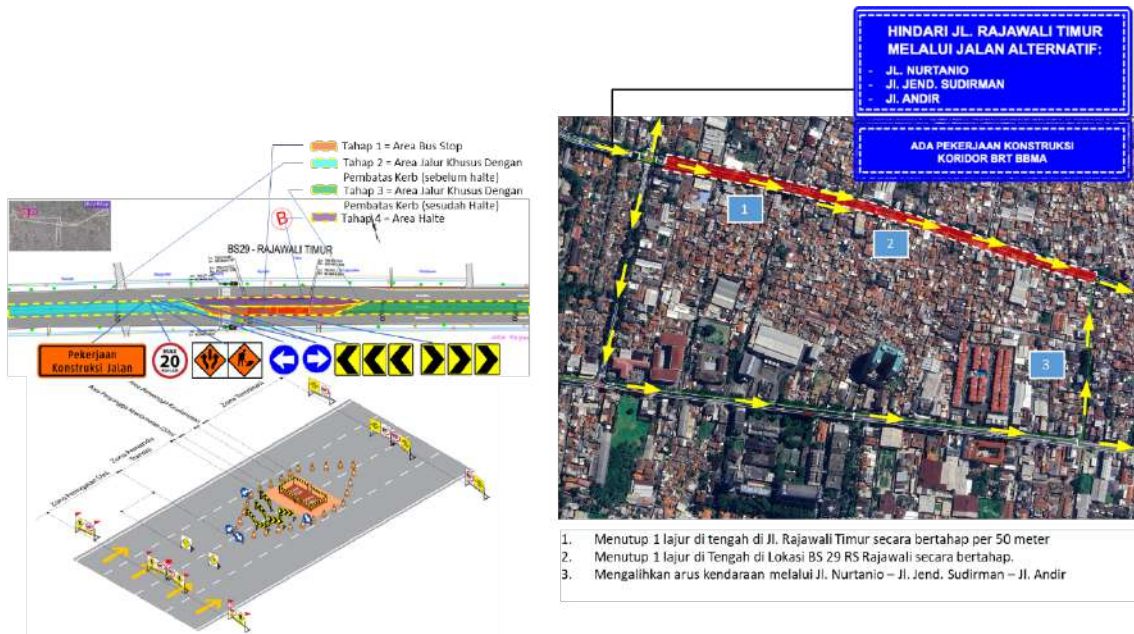
Gambar IV-15 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 26 Batas Kota & Jl. Jend. Sudirman 6
Sumber: Analisis Konsultan

8. BRT Corridor Design – BS 27 RS Rajawali, BS 28 YWKA & Jl. Rajawali Barat.



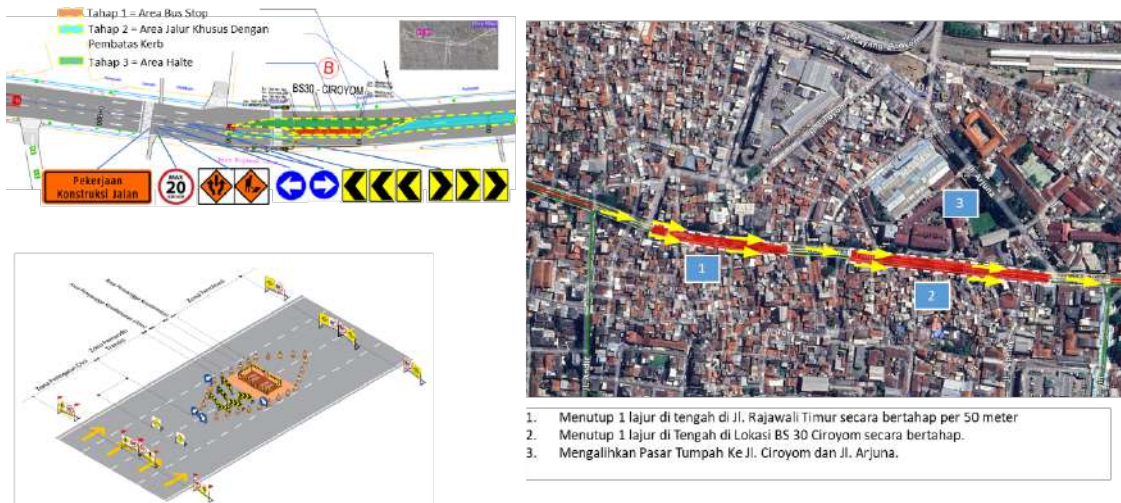
Gambar IV-16 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 27 RS Rajawali, BS 28 YWKA & Jl. Rajawali Barat Sumber: Analisis Konsultan

9. BRT Corridor Design – BS 29 Rajawali Timur & Jl. Rajawali Timur.



Gambar IV-17 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 29 Rajawali Timur & Jl. Rajawali Timur Sumber: Analisis Konsultan

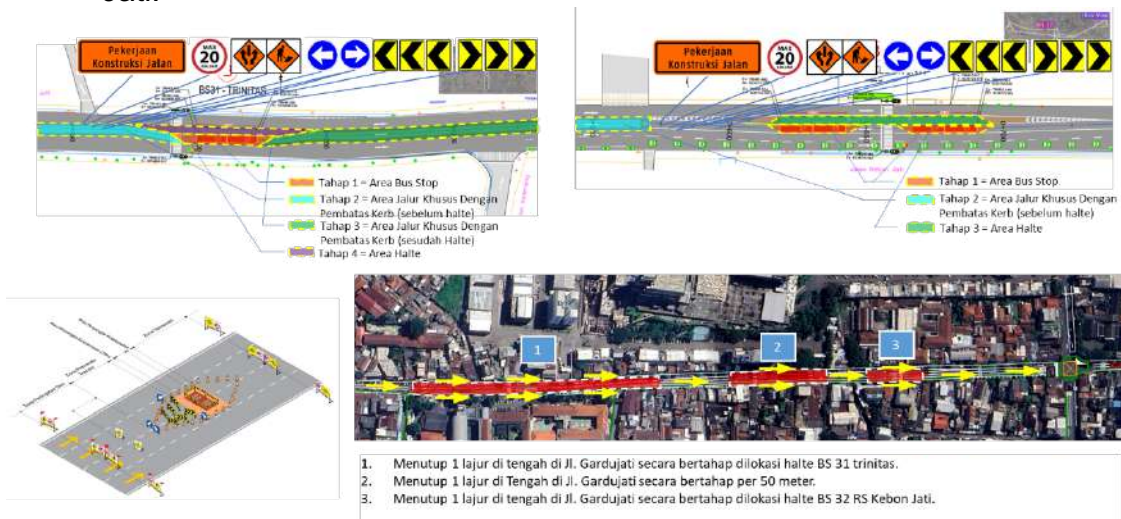
10. BRT Corridor Design – BS 30 Ciroyom & Jl. Rajawali Timur



Gambar IV-18 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 30 Ciroyom & Jl. Rajawali Timur

Sumber: Analisis Konsultan

11. BRT Corridor Design – BS 31 Trinitas, BS 32 RS Kebon Jati dan Jl. Gardu Jati.



Gambar IV-19 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 31 Trinitas, BS 32 RS Kebon Jati dan Jl. Gardu Jati.

Sumber: Analisis Konsultan

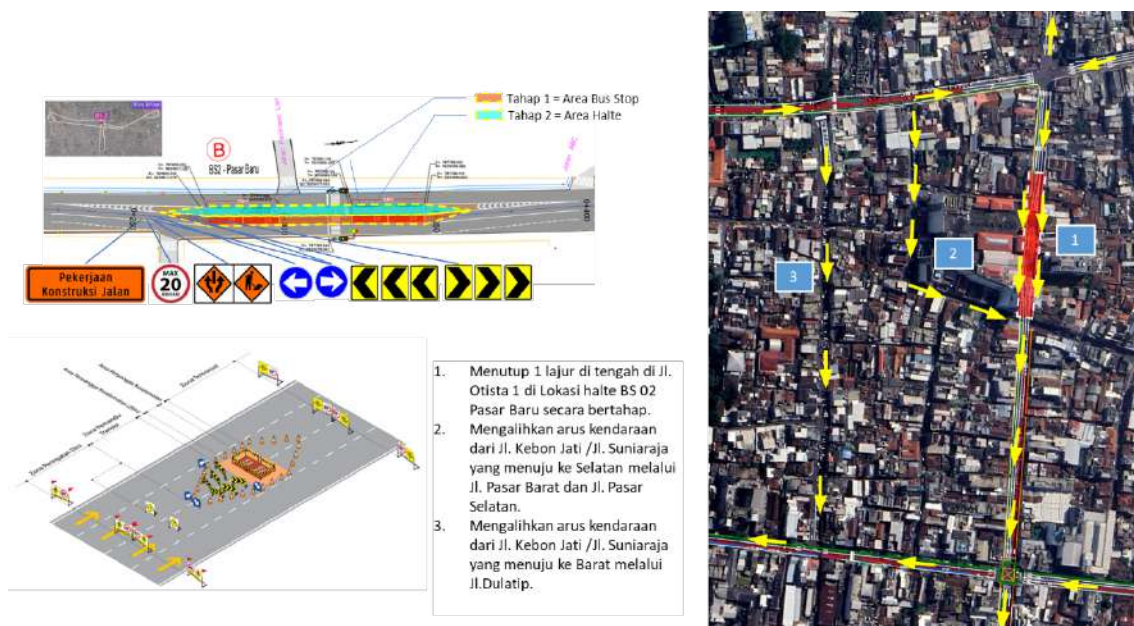
12. BRT Corridor Design – BS 01 Station Hall & Jl. Kebon Jati



Gambar IV-20 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 01 Station Hall & Jl. Kebon Jati

Sumber: Analisis Konsultan

13. BRT Corridor Design – BS 02 Pasar Baru & Jl. Otista 1



Gambar IV-21 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 02 Pasar Baru & Jl. Otista 1

Sumber: Analisis Konsultan

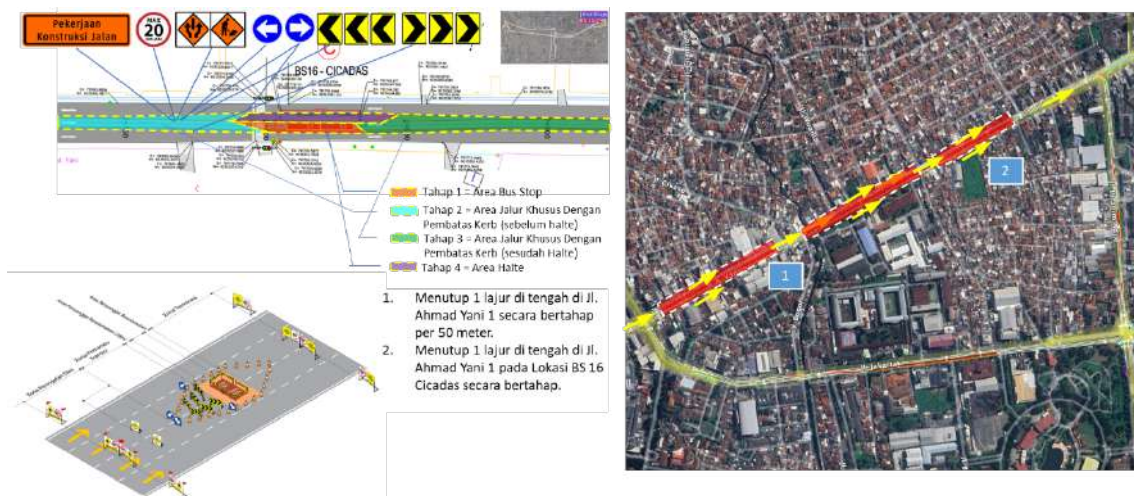
14. BRT Corridor Design – BS 33 Banceuy Center & Jl. Jl. Banceuy



Gambar IV-22 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 33 Banceuy Center & Jl. Jl. Banceuy

Sumber: Analisis Konsultan

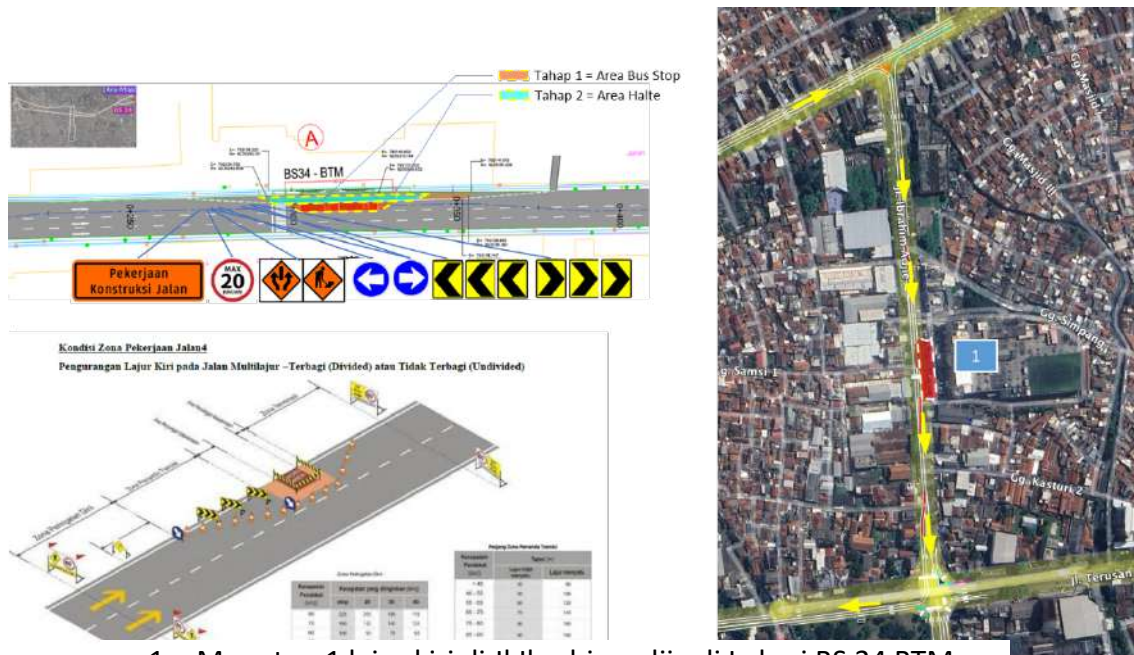
15. BRT Corridor Design – BS 16 Cicadas



Gambar IV-23 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 16 Cicadas

Sumber: Analisis Konsultan

16. BRT Corridor Design – BS 34 BTM & Jl. Ibrahim Adjie



1. Menutup 1 lajur kiri di Jl.Ibrahim adjie di Lokasi BS 34 BTM.

Gambar IV-24 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 34 BTM & Jl. Ibrahim Adjie

Sumber: Analisis Konsultan

17. BRT Corridor Design – BS 17 Kebonwaru



1. Menutup 1 lajur kiri di Jl. Jakarta adjie secara bertahap per 50 m.
2. Menutup 1 lajur kiri di Jl. Jakarta di Lokasi BS 17 Kebonwaru.

Gambar IV-25 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 17 Kebonwaru

Sumber: Analisis Konsultan

18. BRT Corridor Design – BS 15A IBCC

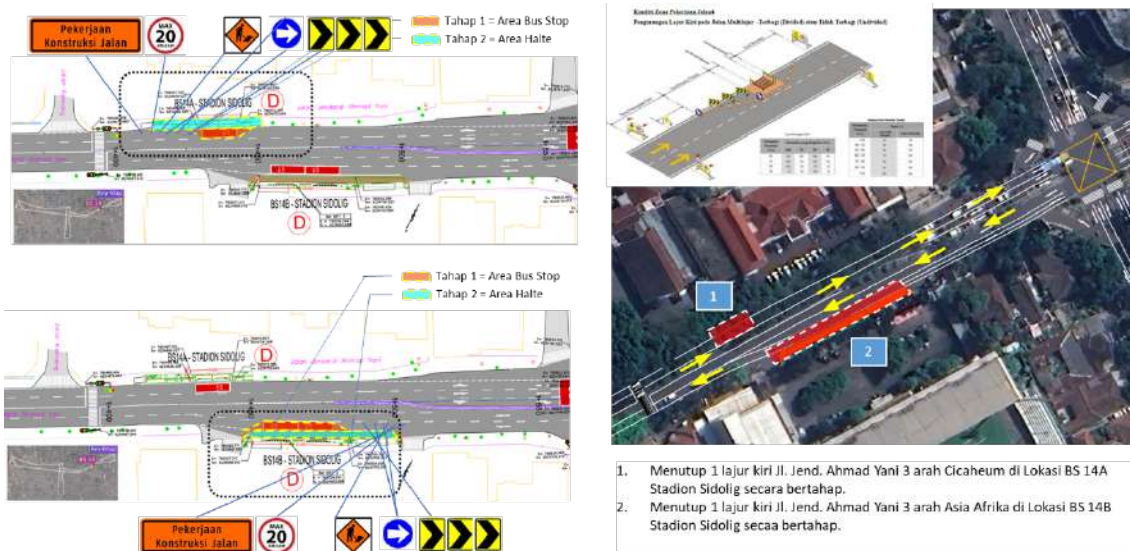


Gambar IV-26 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 15A IBCC

Sumber: Analisis Konsultan

19. BRT Corridor Design – BS 14A & 14B Stadion Sidolig dan Jl. Ahmad Yani

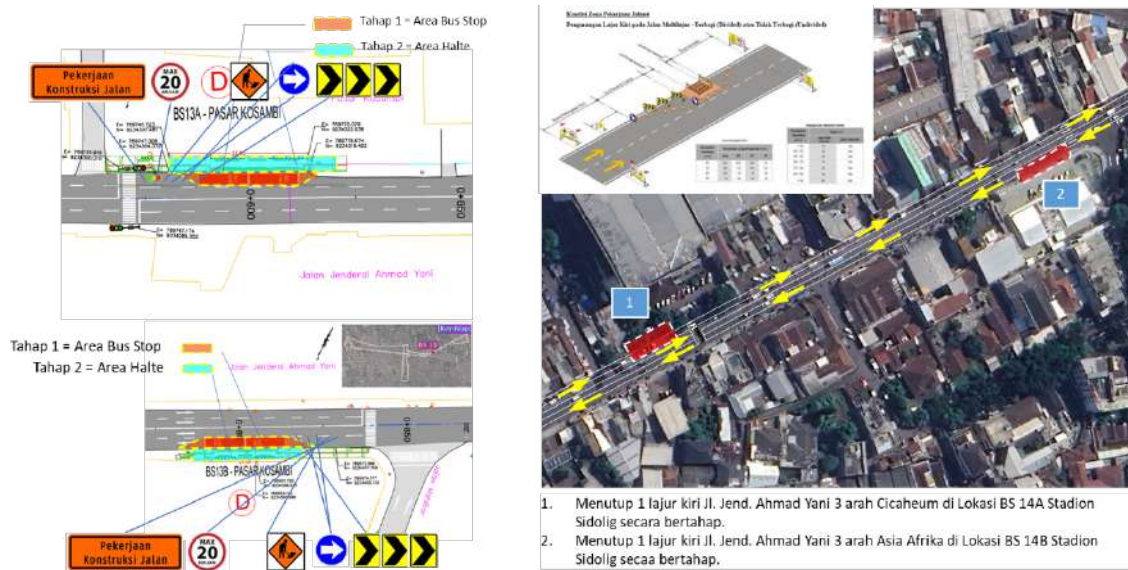
3



Gambar IV-27 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 14A & 14B Stadion Sidolig dan Jl. Ahmad Yani 3

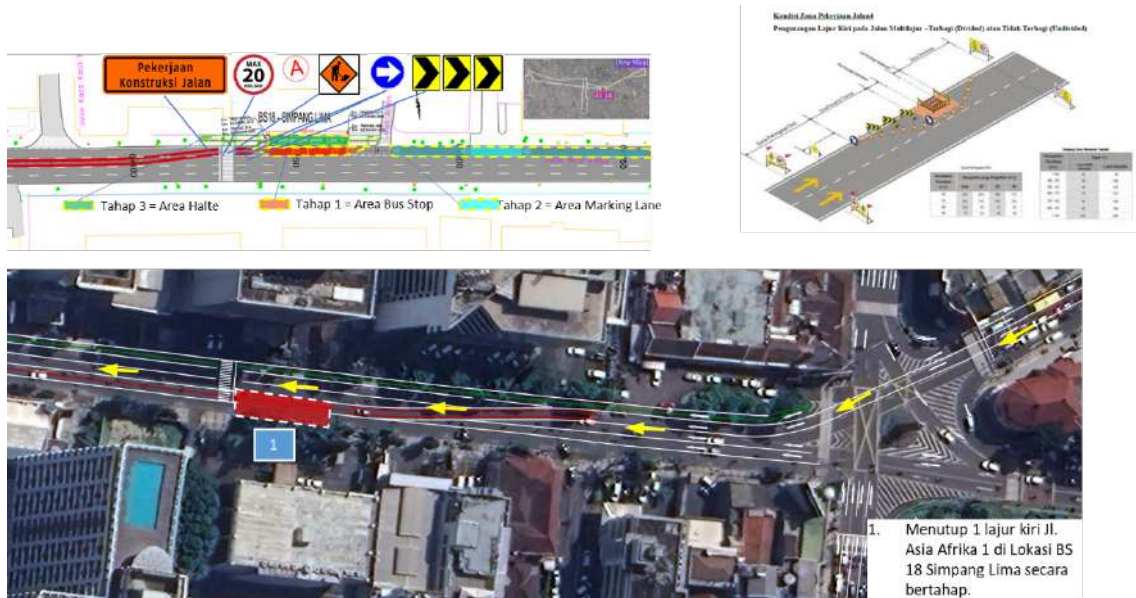
Sumber: Analisis Konsultan

20. BRT Corridor Design – BS 13A & BS13B Pasar Kosambi & Jl. Ahmad Yani 4.



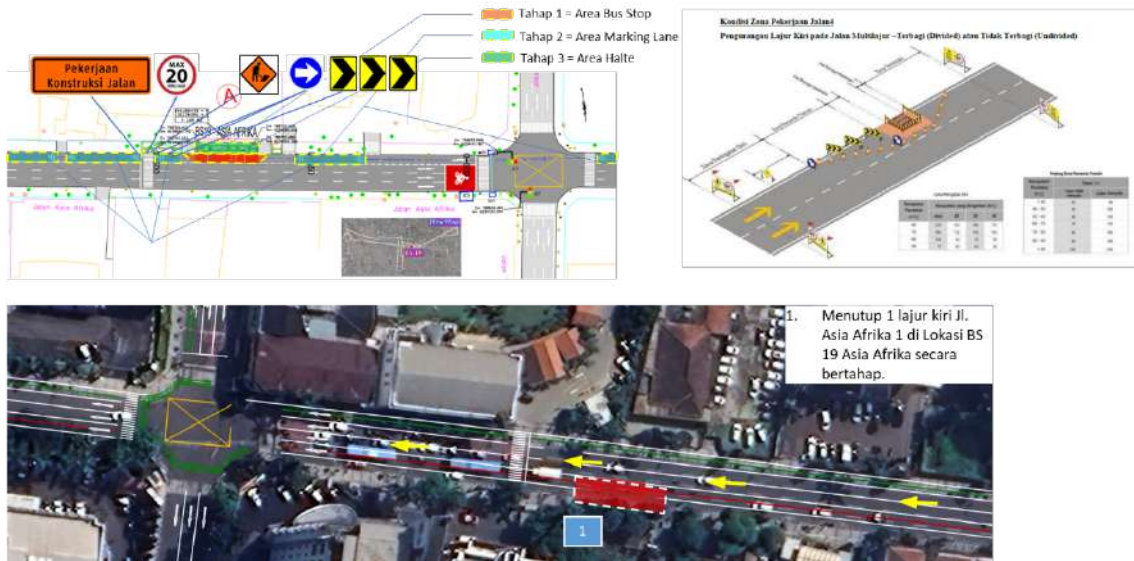
Gambar IV-28 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 13A & BS13B Pasar Kosambi & Jl. Ahmad Yani 4
 Sumber: Analisis Konsultan

21. BRT Corridor Design – BS 18 Simpang Lima & Jl. Asia Afrika 1.



Gambar IV-29 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 18 Simpang Lima & Jl. Asia Afrika 1
 Sumber: Analisis Konsultan

22. BRT Corridor Design – BS 19 Asia Afrika & Jl. Asia Afrika 2



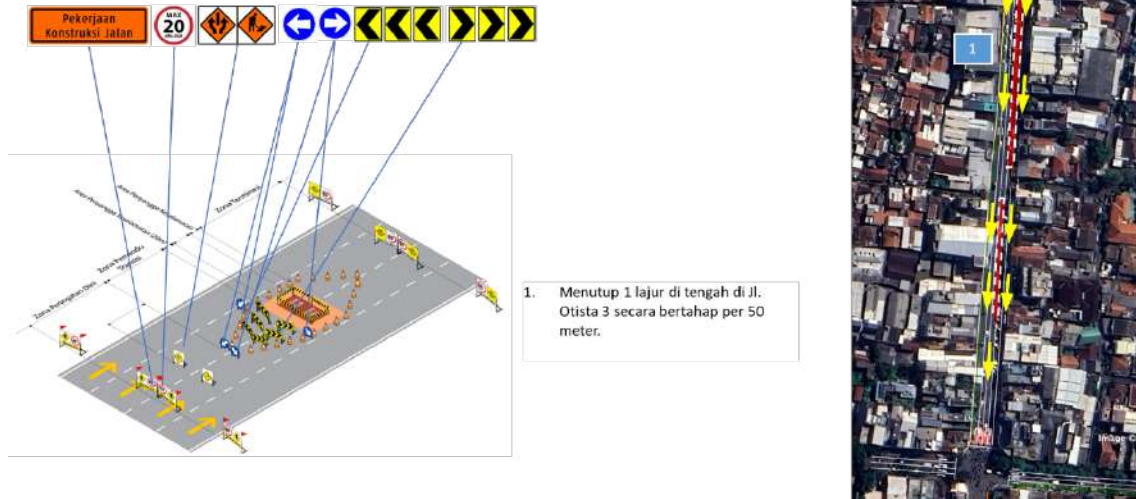
Gambar IV-30 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 19 Asia Afrika & Jl. Asia Afrika 2
 Sumber: Analisis Konsultan

23. BRT Corridor Design – BS 03 Dalem Kaum & Jl. Otista 2



Gambar IV-31 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 19 Asia Afrika & Jl. Asia Afrika 2
 Sumber: Analisis Konsultan

24. BRT Corridor Design – Jl. Otista 3



Gambar IV-32 Rekayasa Lalu Lintas pada Jl. Otista 3

Sumber: Analisis Konsultan

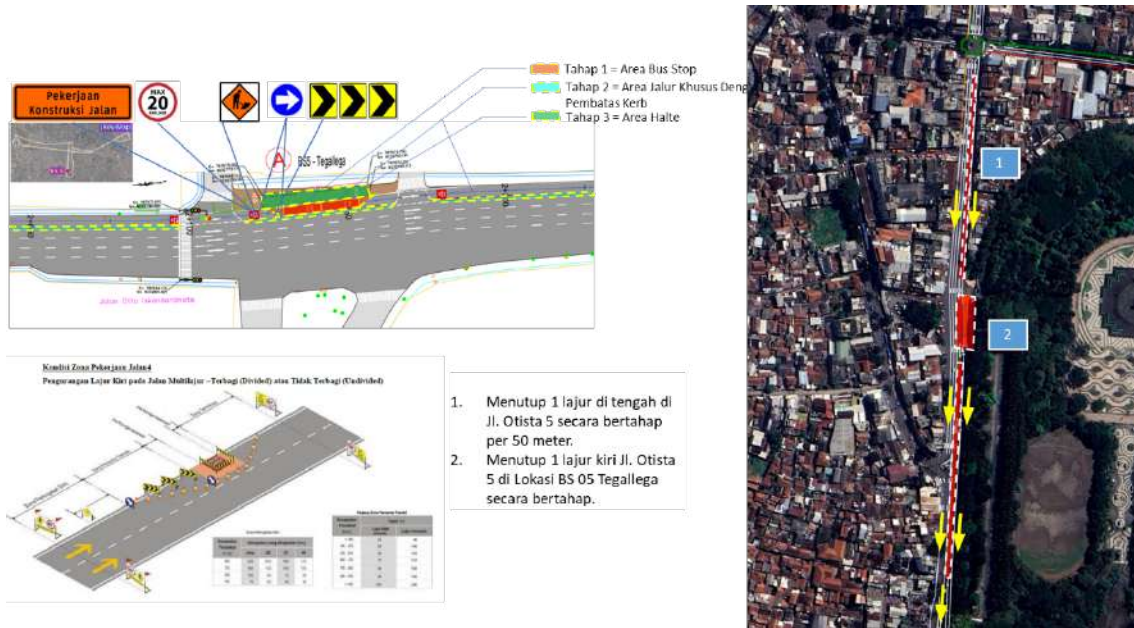
25. BRT Corridor Design – BS 04 Pasir Koja & Jl. Otista 4



Gambar IV-33 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 04 Pasir Koja & Jl. Otista 4

Sumber: Analisis Konsultan

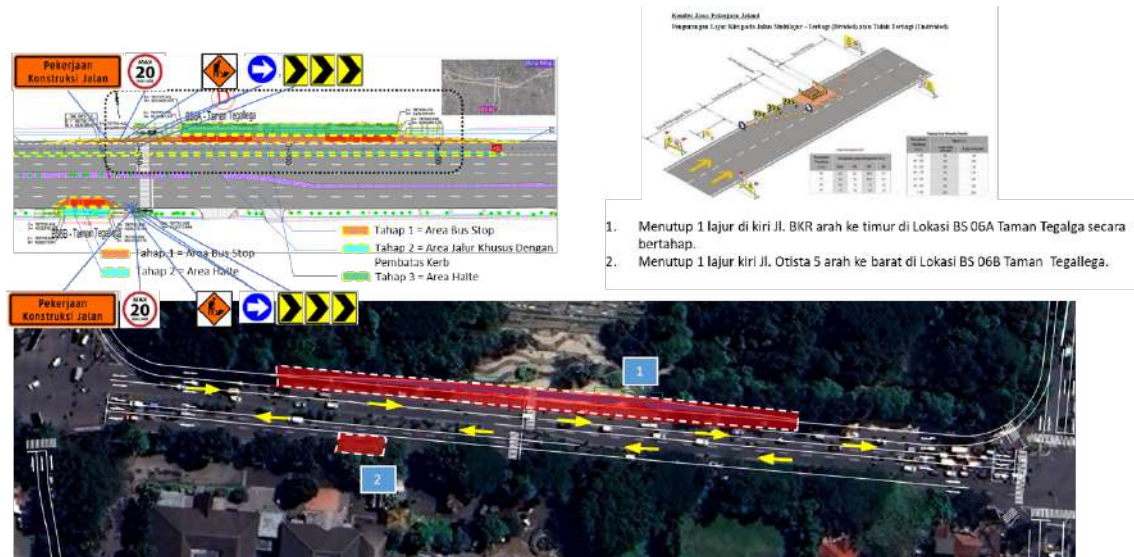
26. BRT Corridor Design – BS 05 Tegallega & Jl. Otista 5



Gambar IV-34 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 04 Pasir Koja & Jl. Otista 4

Sumber: Analisis Konsultan

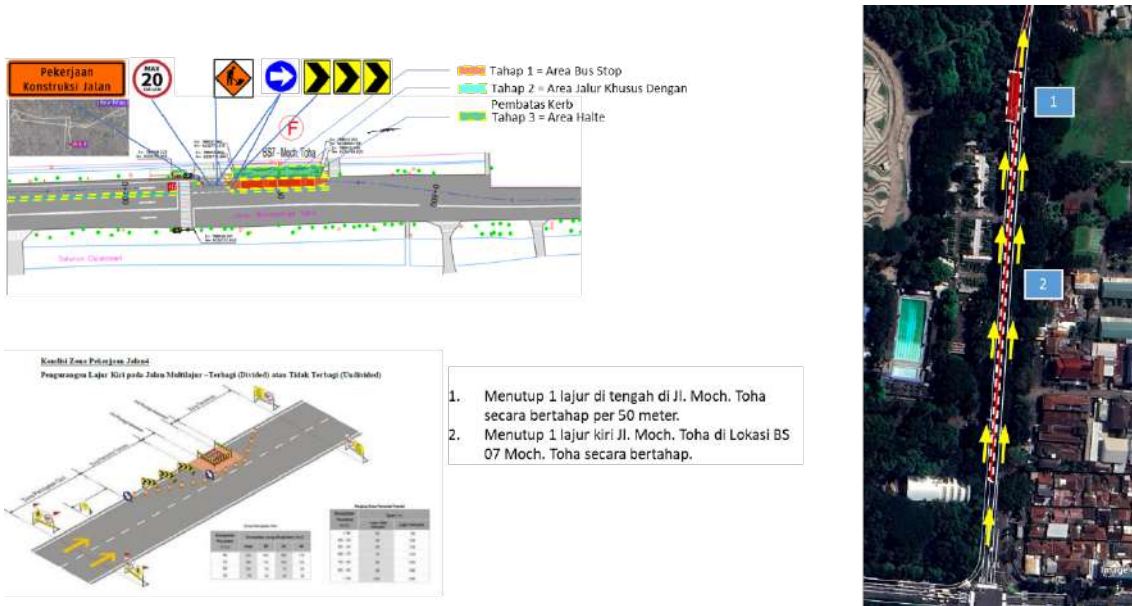
27. BRT Corridor Design – BS 06A & BS 06B Taman Tegallega & Jl. Otista 5



Gambar IV-35 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 06A & BS 06B Taman Tegallega & Jl. Otista 5

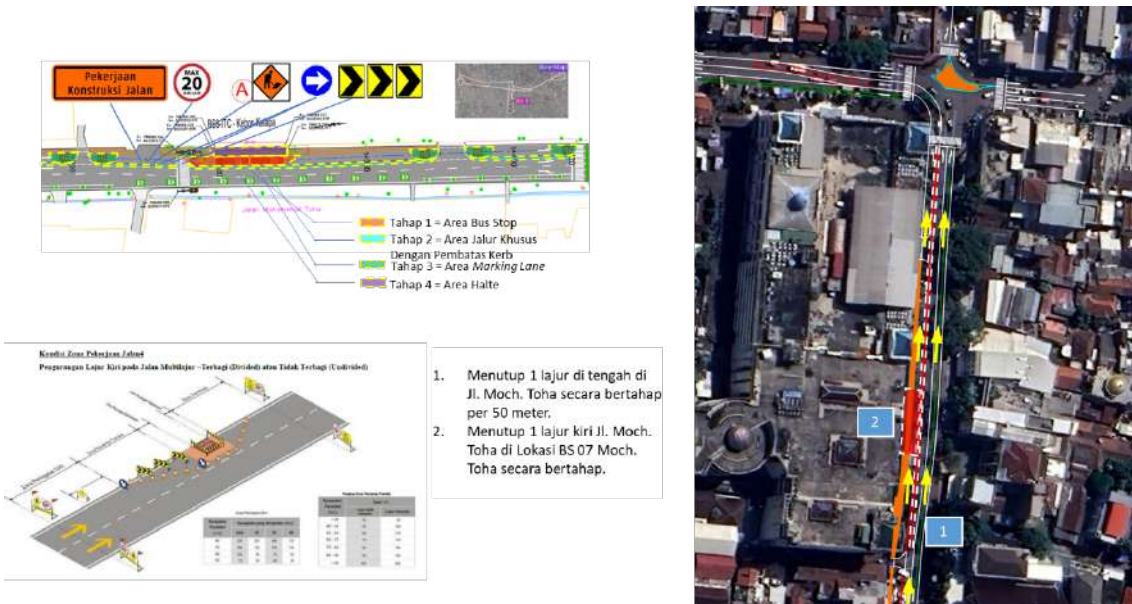
Sumber: Analisis Konsultan

28. BRT Corridor Design – BS 07 Moch. Toha



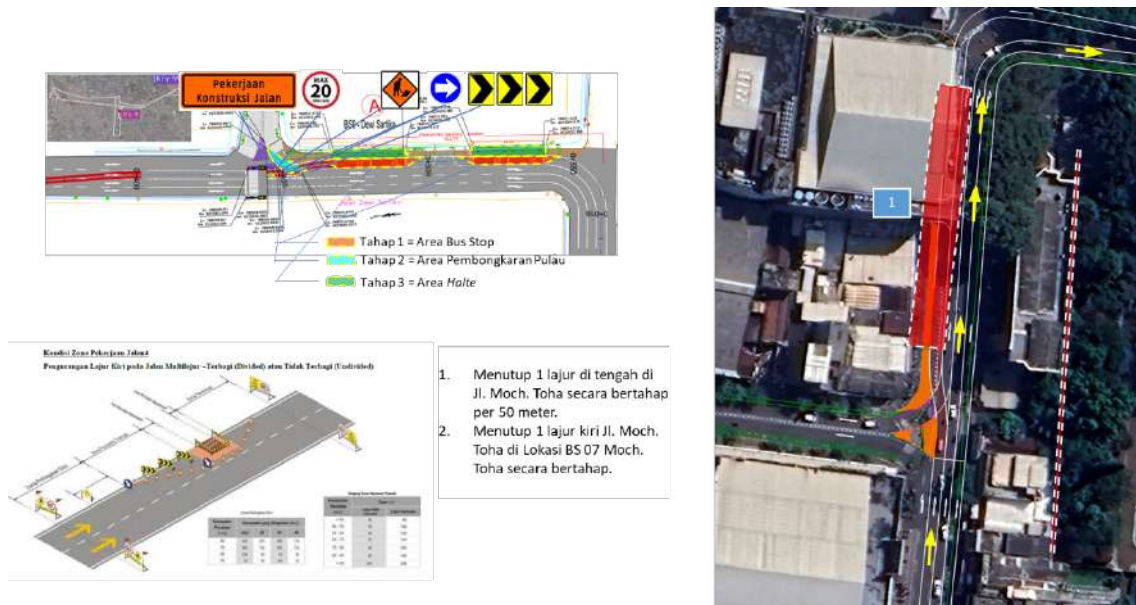
Gambar IV-36 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 07 Moch. Toha
Sumber: Analisis Konsultan

29. BRT Corridor Design – BS 08 ITC-Kebon Kalapa



Gambar IV-37 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 08 ITC-Kebon Kalapa
Sumber: Analisis Konsultan

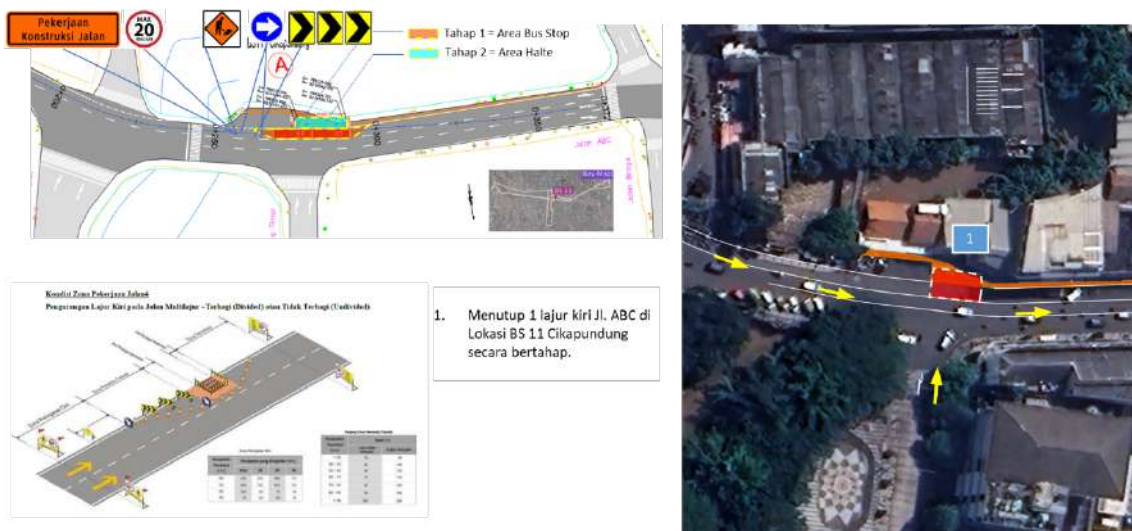
30. BRT Corridor Design – BS 09 Dewi Sartika



Gambar IV-38 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 09 Dewi Sartika

Sumber: Analisis Konsultan

31. BRT Corridor Design – BS 11 Cikapundung



Gambar IV-39 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 11 Cikapundung

Sumber: Analisis Konsultan

32. BRT Corridor Design – BS 12 Naripan



Gambar IV-40 Rekayasa Lalu Lintas pada BS 12 Naripan

Sumber: Analisis Konsultan

IV.1.2.4 Meningkatkan Kapasitas Simpang dan Meminimalisir Hambatan Samping

Peningkatan kapasitas dapat dilakukan dengan beberapa cara diantaranya adalah dengan meningkatkan kinerja waktu siklus APILL dan meminimalisir hambatan samping pada masing – masing Simpang Sepanjang Koridor jalur khusus BRT BBMA, berikut adalah rekomendasinya.

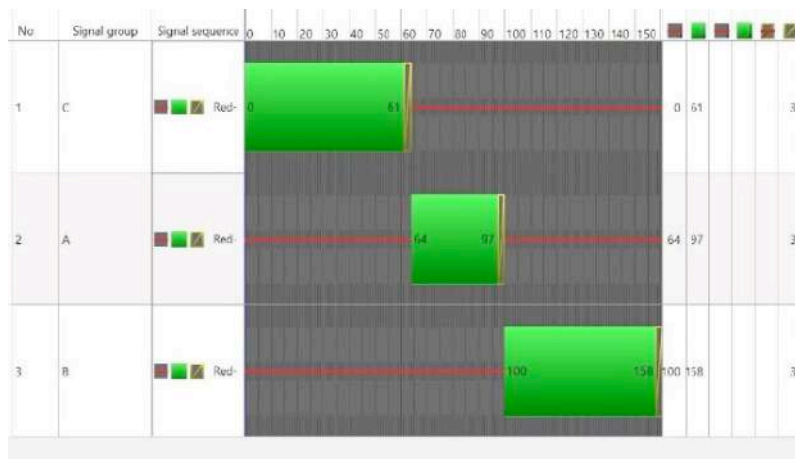
1. Simpang Kiara Condong

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Kiara condong pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

Tabel IV-5 LOS Simpang Kiara Condong 2023

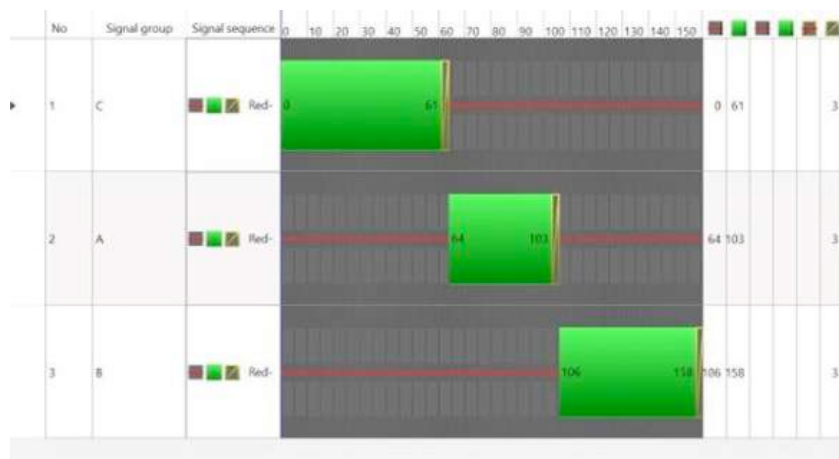
Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
6591,54	0,64	40,80	E



Gambar IV-41 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Kiaracandong
Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-42 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Kiaracandong
Sumber: Analisis Konsultan

Perbandingan Kondisi Persimpangan Tanpa dan Dengan Peningkatan Simpang Kiaracandong.

Tabel IV-6 LOS Simpang Kiara Condong 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	5895,93	0,81	50,30	E	52,80	E	55,60	E	58,50	E	75,30	F	97,80	F
With Improvement	5928,04	0,75	39,83	D	41,33	E	43,01	E	44,94	E	57,16	F	74,52	F

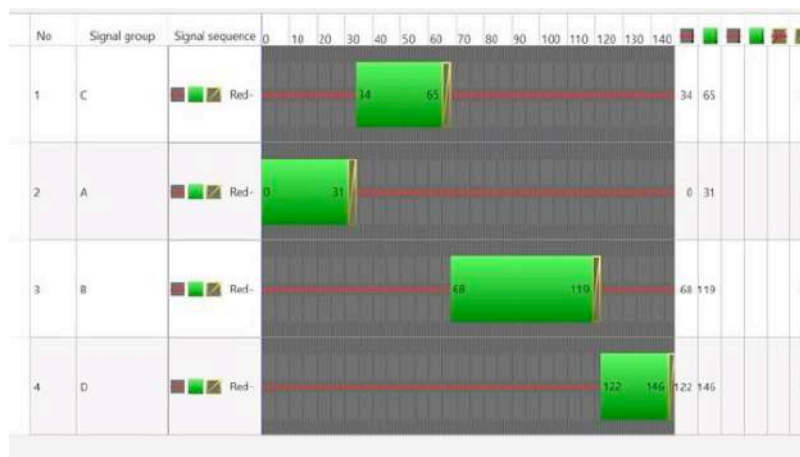
2. Simpang Laswi

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Laswi pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) F.

Tabel IV-7 LOS Simpang Laswi 2023

Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
4122,98	0,84	69,20	F

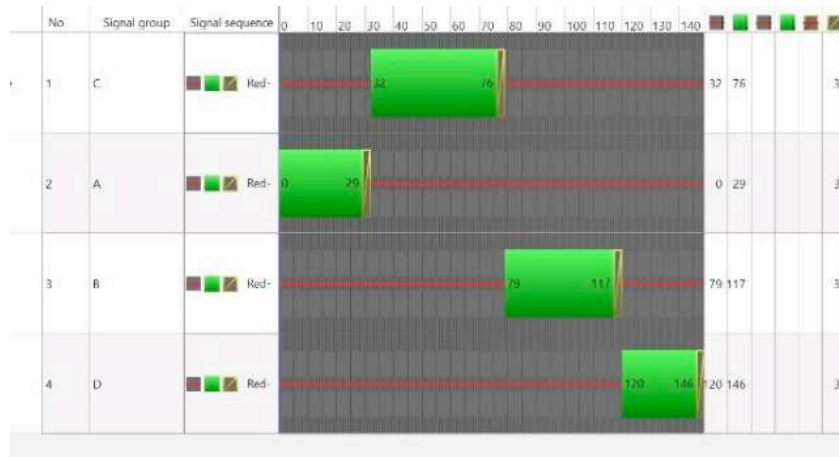


Gambar IV-43 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Laswi

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah

mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-44 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Laswi

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-8 LOS Simpang Laswi 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	4122,98	0,96	85,60	F	90,30	F	95,10	F	100,20	F	130,60	F	174,80	F
With Improvement	4167,31	0,89	54,95	E	57,06	E	59,72	E	62,84	F	85,92	F	121,93	F

3. Simpang Lima

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Lima pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) F.

Tabel IV-9 LOS Simpang Lima 2023

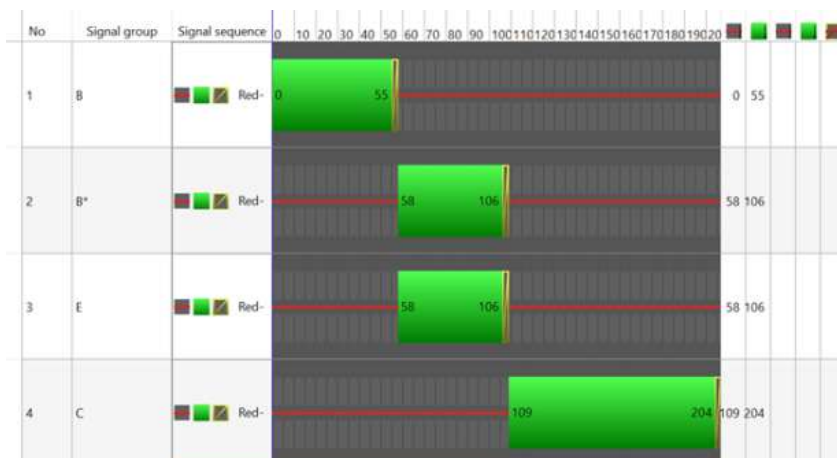
Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
3557,272	0,94	225,100	F



Gambar IV-45 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Lima
Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-46 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Lima
Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-10 LOS Simpang Lima 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	3557,27	1,07161	286,700	F	304,600	F	323,000	F	342,500	F	452,1	F	583,4	F
With Improvement	4318,712	0,77	71,171	F	73,175	F	75,634	F	78,753	F	102,959	F	142,39	F

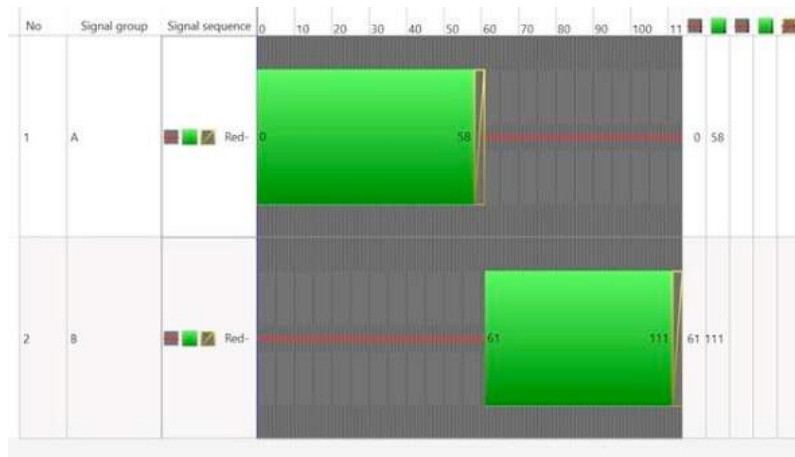
4. Simpang Lengkong Besar

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Lengkong Besar pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

Tabel IV-11 LOS Simpang Lengkong Besar 2023

Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
5510,35	0,81	42,90	E

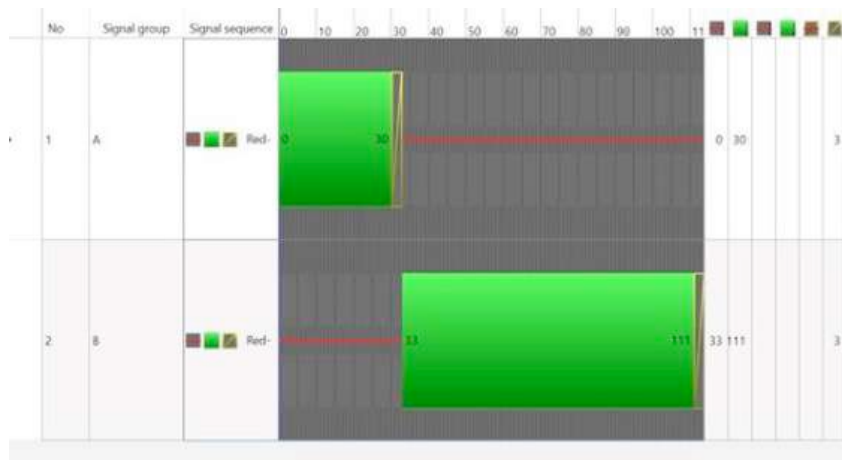


Gambar IV-47 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Lengkong Besar

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah

mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-48 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Lengkong Besar

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-12 LOS Simpang Lengkong Besar 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	4809,53	1,32	148,90	F	161,20	F	175,30	F	192,50	F	585,80	F	*	F
With Improvement	3949,26	1,01	52,84	E	57,69	E	63,50	F	70,54	F	237,14	F	*	F

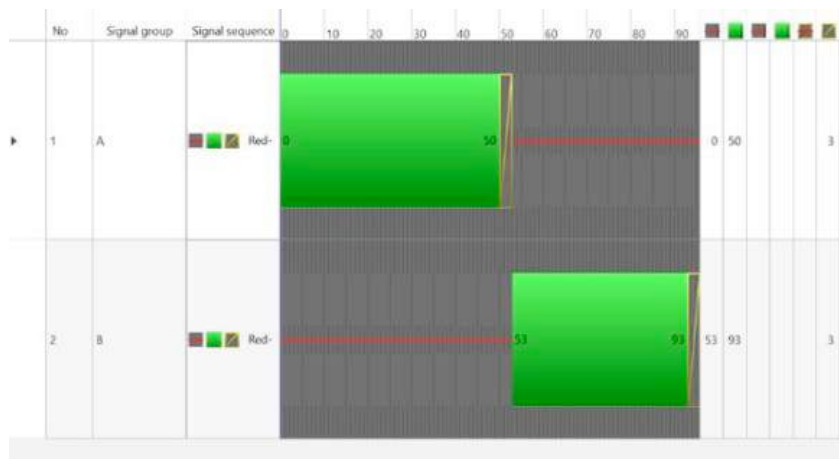
5. Simpang Karanganyar

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Karanganyar pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) D.

Tabel IV-13 LOS Simpang Karanganyar 2023

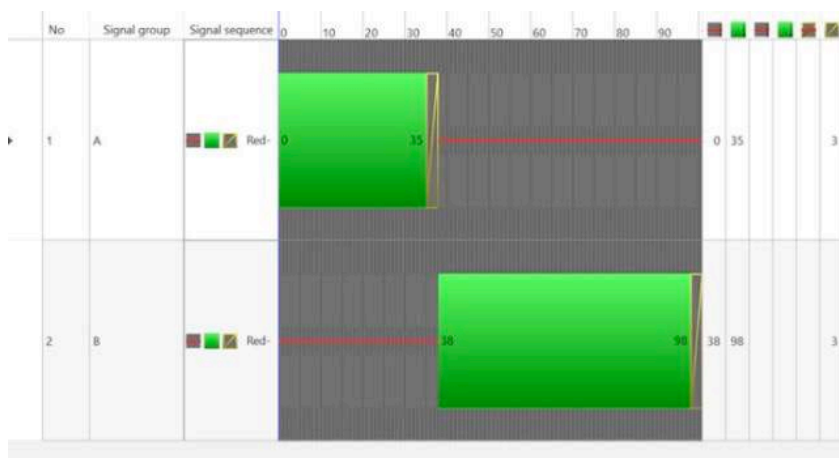
Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
5845,24	0,65	31,20	D



Gambar IV-49 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Karanganyar
 Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-50 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Karanganyar
 Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-14 LOS Simpang Karanganyar 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	4335,84	1,07947	89,000	F	94,900	F	101,200	F	108,000	F	153,3	F	275,2	F
With Improvement	3859,74	0,94	44,825	E	47,951	E	51,351	E	55,100	E	82,635	F	159	F

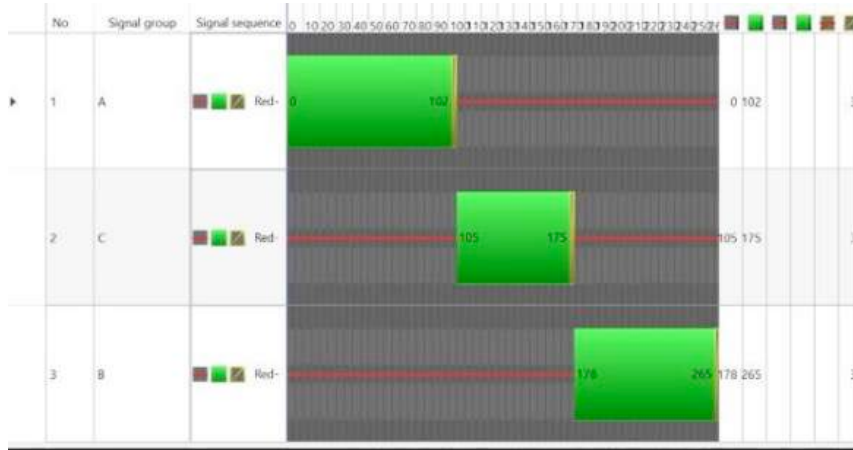
6. Simpang Gardujati

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Gardujati pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) F.

Tabel IV-15 LOS Simpang Gardujati 2023

Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
2643,50	0,85	193,20	F

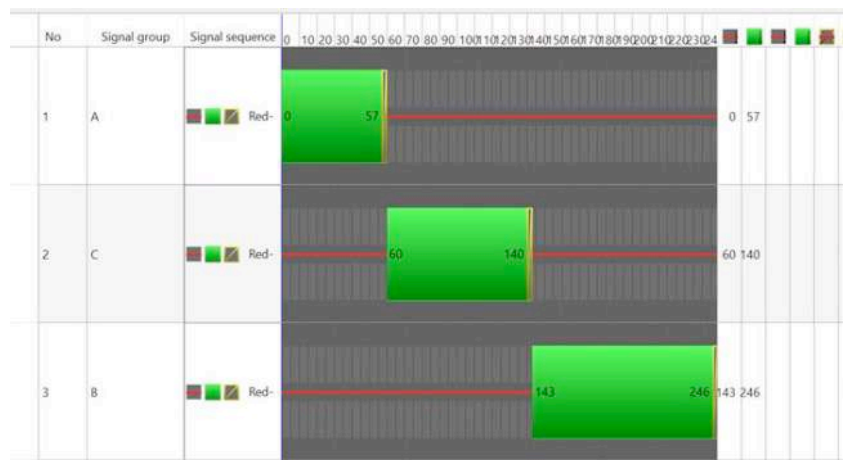


Gambar IV-51 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Gardujati

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah

mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-52 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Gardujati

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-16 LOS Simpang Gardujati 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	2272,46	1,15529	359,000	F	390,200	F	422,600	F	456,500	F	645,4	F	875,1	F
With Improvement	2109,27	1,05	206,80	F	278,13	F	310,78	F	345,14	F	542,91	F	784,01	F

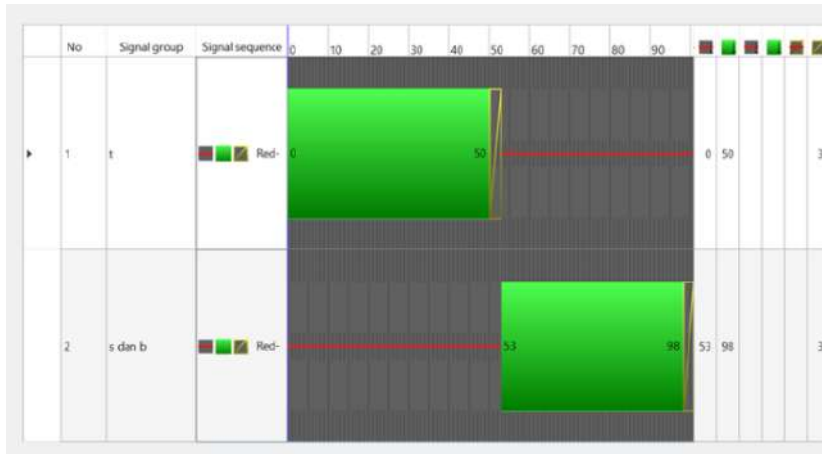
7. Simpang Jamika

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, simpang Jamika pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

Tabel IV-17 LOS Simpang Jamika 2023

Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition (2023)			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
4034,09	0,67	52,99	E

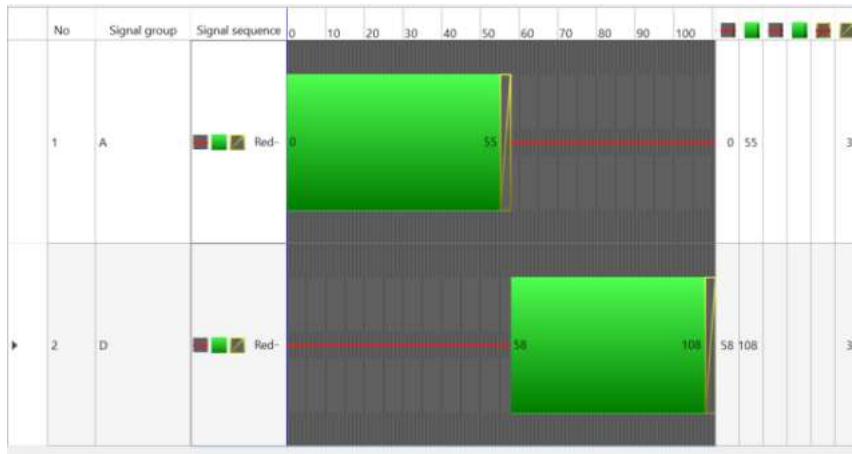


Gambar IV-53 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Jamika
Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-54 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Jamika
Sumber: Analisis Konsultan



Gambar IV-57 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Nurtanio

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-58 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Nurtanio

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-22 LOS Simpang Nurtanio 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	2574,675	1,19568	57,100	E	62,000	F	67,200	F	72,900	F	108,7	F	192,7	F
With Improvement	2621,501	1,19	55,957	E	60,778	F	67,184	F	71,444	F	106,451	F	181,712	F

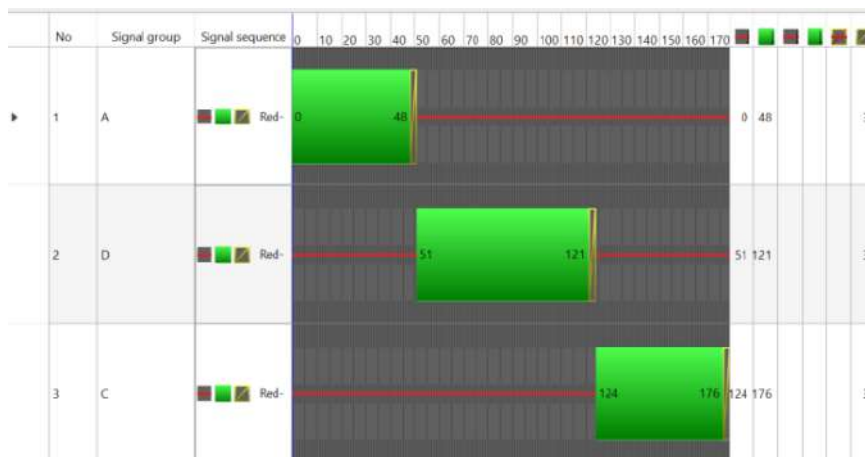
10. Simpang Pasir Kaliki

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang Pasir Kaliki pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) D.

Tabel IV-23 LOS Simpang Pasir Kaliki 2023

Sumber: Analisis Konsultan

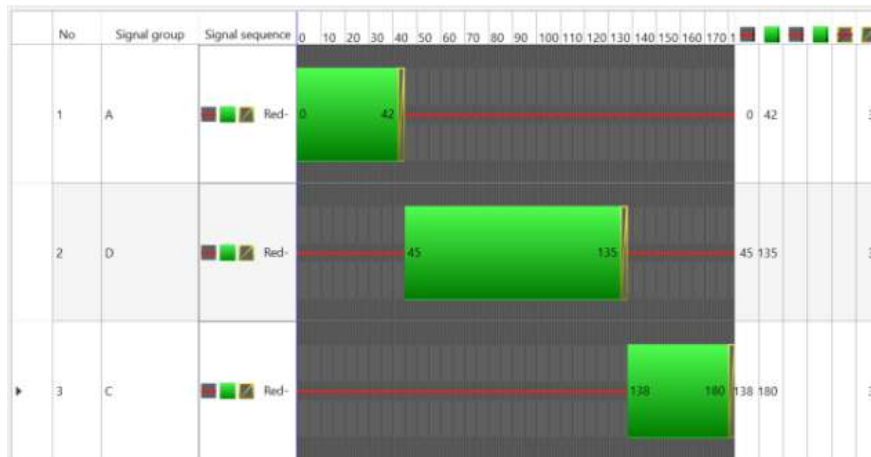
Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
3496,32	0,84	35,00	D



Gambar IV-59 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Pasir Kaliki

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-60 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Pasir Kaliki

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-24 LOS Simpang Pasir Kaliki 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	3120,867	1,32385	180,900	F	192,800	F	206,300	F	220,900	F	311,9	F	438,4	F
With Improvement	3388,391	1,15	129,83	F	142,11	F	155,20	F	169,38	F	259,52	F	360,95	F

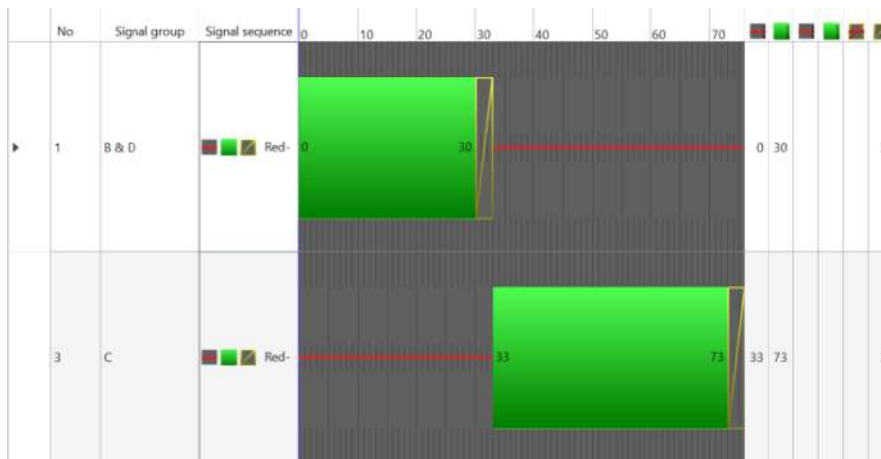
11. Simpang Inggit Ganarsih – Moch. Toha

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang Inggit Garnasih pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

Tabel IV-25 LOS Simpang Inggit Garnasih 2023

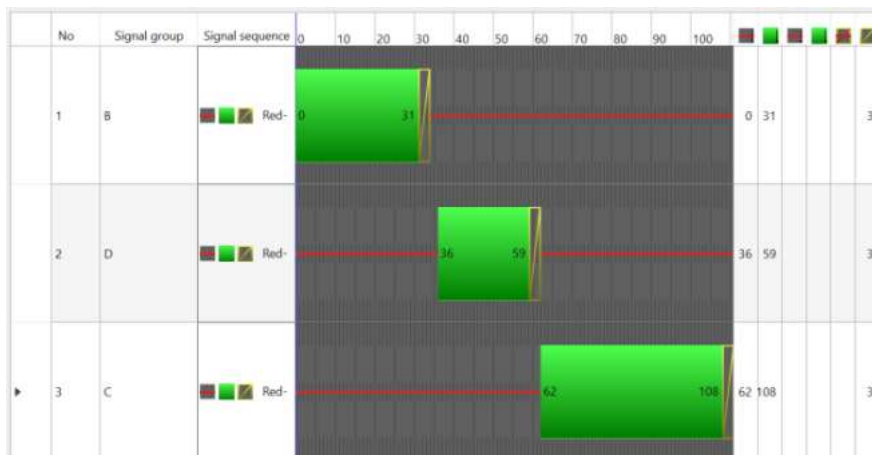
Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
2605,21	0,82	52,30	E



Gambar IV-61 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Inggit Garnasih
Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-62 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Inggit Garnasih
Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-26 LOS Simpang Inggit Garnasih 2027
Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	1970,41	1,24361	120,100	F	130,200	F	140,800	F	152,100	F	219,8	F	311,3	F
With Improvement	2005,548	1,02	67,674	F	72,873	F	78,437	F	84,388	F	121,89	F	181,11	F

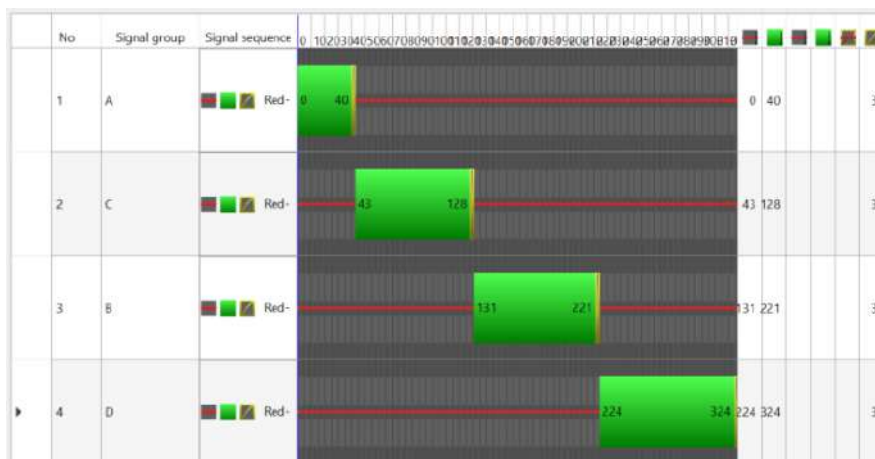
12. Simpang BKR – Moch. Toha

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang BKR – Moch. Toha pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

Tabel IV-27 LOS Simpang BKR – Moch. Toha 2023

Sumber: Analisis Konsultan

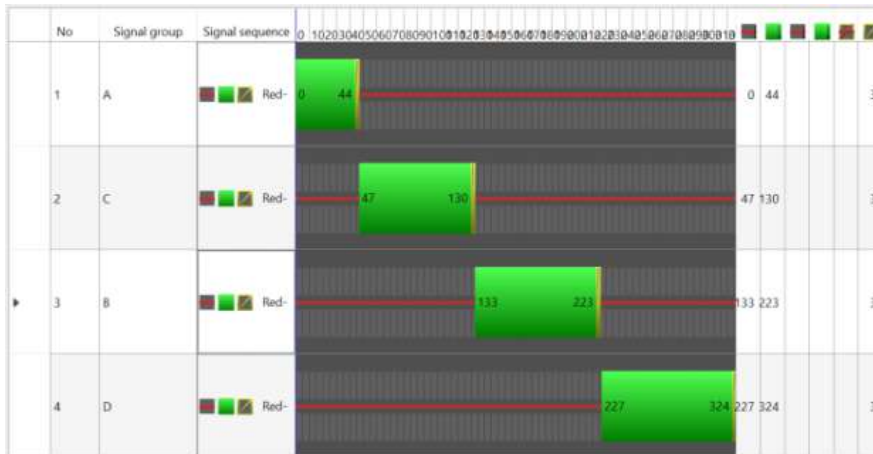
Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
6478,01	0,58	45,90	E



Gambar IV-63 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang BKR – Moch. Toha

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-64 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang BKR – Moch. Toha
Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-28 LOS Simpang BKR – Moch. Toha 2027
Sumber: Analisis Konsultan

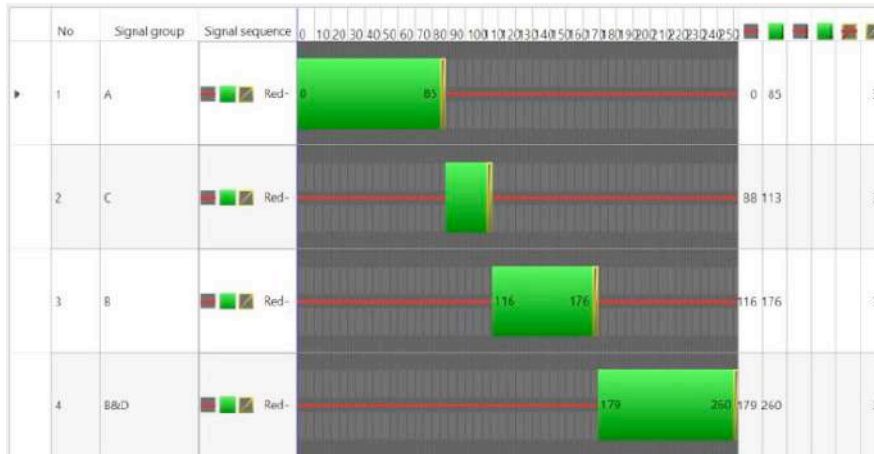
	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	6478,01	0,66306	48,400	E	49,400	E	50,700	E	52,400	E	65,7	F	86,3	F
With Improvement	6485,9	0,65	47,937	E	48,568	E	49,313	E	50,182	E	58,869	F	76,627	F

13. Simpang Otista - BKR

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang Otista - BKR pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

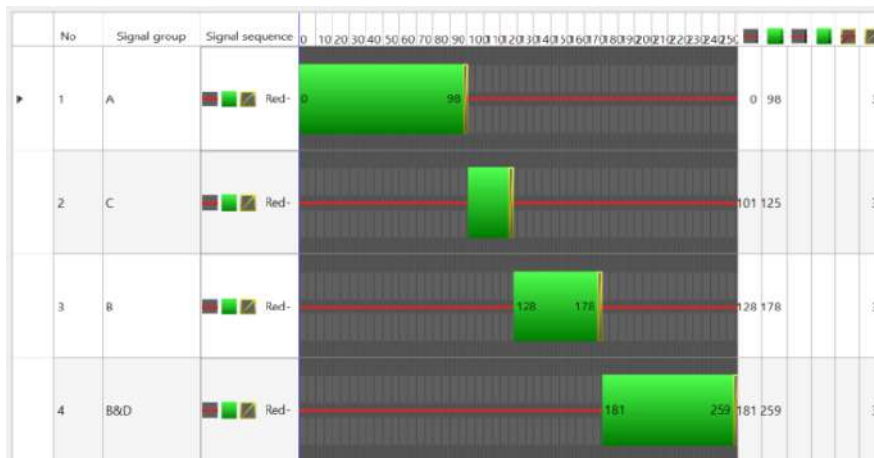
Tabel IV-29 LOS Simpang Otista - BKR 2023
Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
6478,01	0,58	45,90	E



Gambar IV-65 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Otista – BKR
Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-66 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Otista - BKR
Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-30 LOS Simpang Otista - BKR 2027
Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	4825,98	1,07975	147,800	F	157,200	F	167,200	F	178,100	F	243,9	F	334,1	F
With Improvement	4876,351	0,99	125,691	F	134,727	F	144,457	F	154,800	F	215,49	F	296,847	F

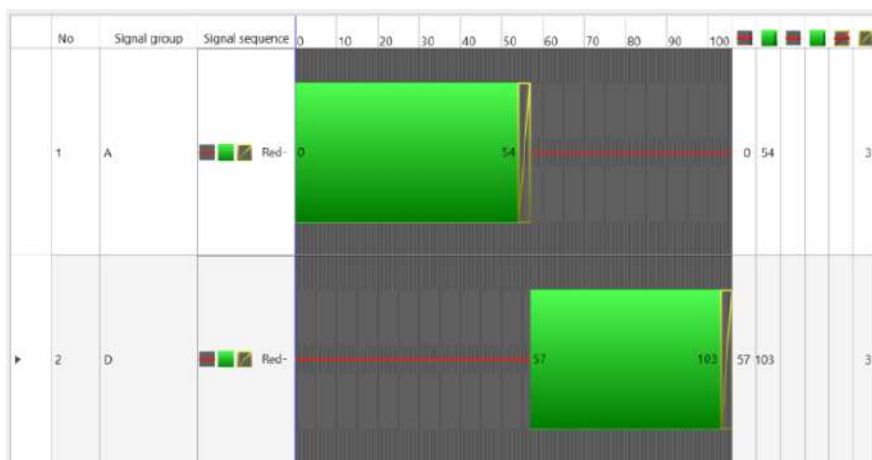
14. Simpang Pasir Koja

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang Pasir Koja pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) C.

Tabel IV-31 LOS Simpang Pasir Koja 2023

Sumber: Analisis Konsultan

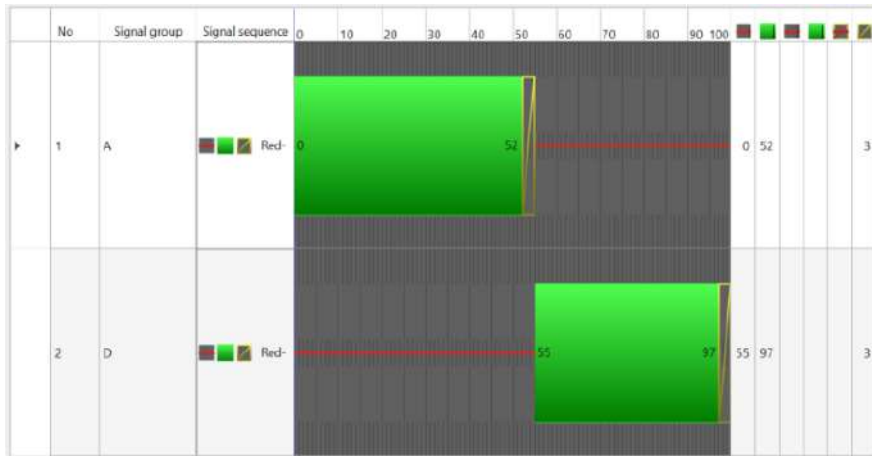
Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
6312,10	0,38	22,90	C



Gambar IV-67 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Pasir Koja

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-68 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Pasir Koja

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-32 LOS Simpang Pasir Koja 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	5519,15	0,48693	24,300	C	24,500	C	24,700	C	25,000	D	26,6	D	29	D
With Improvement	5461,91	0,4898	23,531	C	23,738	C	23,989	C	24,234	C	25,808	D	28,096	D

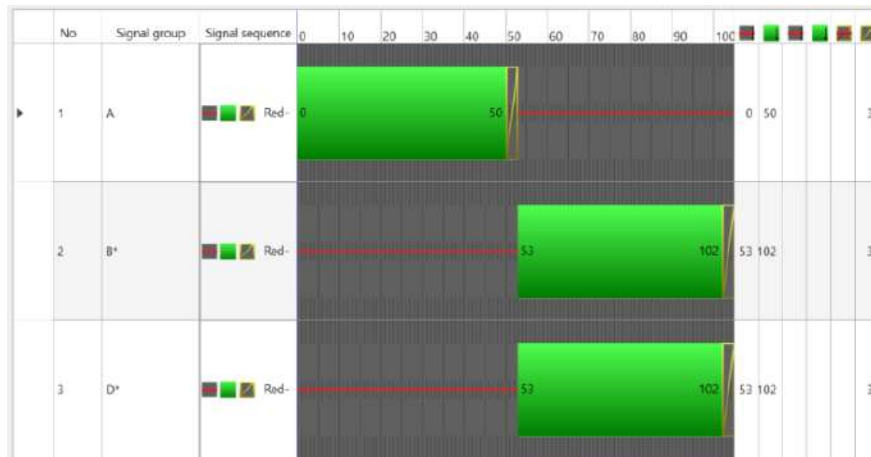
15. Simpang Naripan - Tamblong

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang Naripan - Tamblong pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) E.

Tabel IV-33 LOS Simpang Naripan - Tamblong 2023

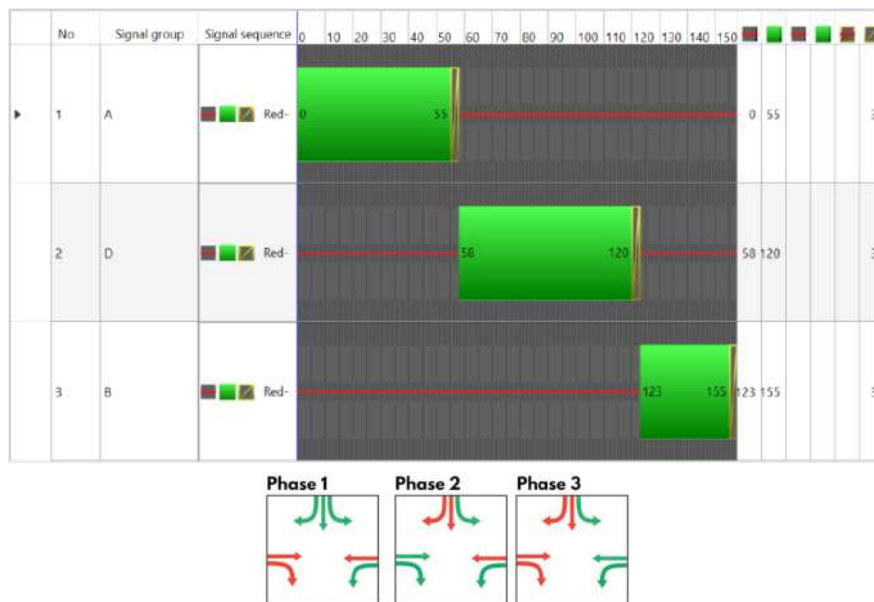
Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
3647,957	0,58	52,500	E



Gambar IV-69 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Naripan - Tamblong
 Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-70 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Naripan - Tamblong
 Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-34 LOS Simpang Naripan - Tamblong 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	3647,96	0,66389	55,300	E	56,200	E	57,200	E	58,400	E	69,7	F	95,1	F
With Improvement	3791,779	0,55	48,486	E	48,978	E	49,505	E	50,053	E	53,963	E	61,67	F

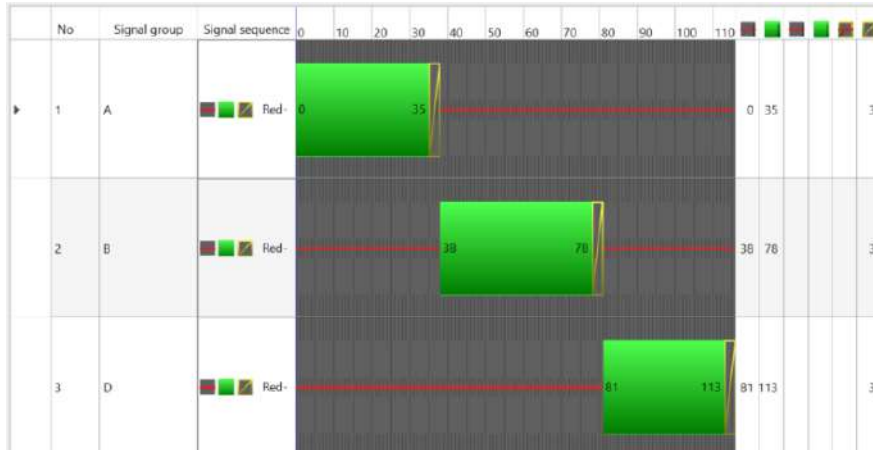
16. Simpang Gudang Utara – A. Yani

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simpang Gudang Utara – A. Yani pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) D.

Tabel IV-35 LOS Simpang Gudang Utara – A. Yani 2023

Sumber: Analisis Konsultan

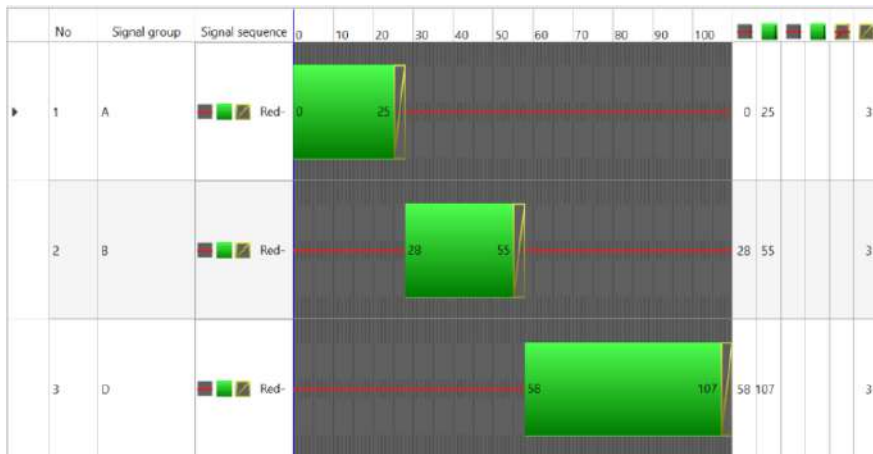
Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
2694,36	0,39	33,70	D



Gambar IV-71 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Gudang Utara – A. Yani

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-72 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simping Gudang Utara – A.. Yani

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-36 LOS Simping Gudang Utara – A. Yani 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	2693,07	0,46011	35,700	D	34,400	D	34,800	D	35,200	D	38,5	D	47,2	E
With Improvement	2501,31	0,38	29,568	D	29,073	D	29,236	D	29,395	D	30,38	D	31,753	D

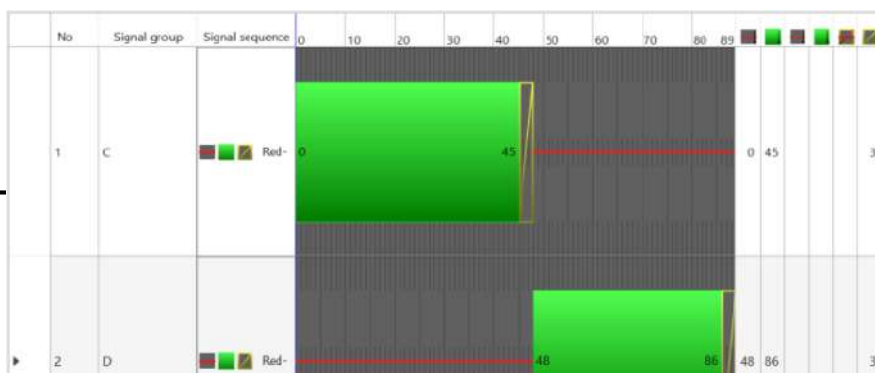
17. Simping Veteran - Sunda

Berdasarkan hasil pemodelan kondisi eksisting, Simping Veteran - Sunda pada tahun 2023 memiliki tingkat pelayanan (*Level of Service / LOS*) C.

Tabel IV-37 LOS Simping Veteran - Sunda 2023

Sumber: Analisis Konsultan

Existing Condition			
C (PCU/hour)	DJ	Delay	LOS
5804,89	0,37	22,20	C



Gambar IV-73 Waktu Siklus Lampu Lalu-lintas Eksisting Pada Simpang Veteran - Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

Dengan mempertimbangkan lokasi persimpangan, geometrik, dan kondisi lalu lintas, maka peningkatan yang dapat dilakukan pada simpang ini adalah mengurangi hambatan samping (sedang hingga rendah). Berikut ini adalah perbandingan kondisi persimpangan tanpa dan dengan peningkatan.



Gambar IV-74 Peningkatan Waktu Siklus Lampu Lalu Lintas pada Simpang Veteran - Sunda

Sumber: Analisis Konsultan

Tabel IV-38 LOS Simpang Veteran - Sunda 2027

Sumber: Analisis Konsultan

	Condition with BRT													
	2027				2028		2029		2030		2035		2040	
	C	DJ	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Without Improvement	5807,99	0,42216	22,900	C	23,100	C	23,300	C	23,500	C	24,7	C	26,5	D
With Improvement	5842,55	0,419	22,654	C	22,832	C	23,046	C	23,238	C	24,477	C	26,199	D

IV.1.3 Analisis Kinerja Dampak Lalu Lintas pada Masa Konstruksi

Analisis kinerja dampak lalu lintas pada masa konstruksi dapat dilakukan dengan menganalisa VC Ratio pada masing – masing ruas jalan yang dilalui koridor jalur khusus BRT. Skenario yang dibandingkan adalah seperti yang dijelaskan sebelumnya dengan melakukan variasi – variasi probabilitas berdasarkan skenario – skenario yang memungkinkan terjadi dilapangan.

Berikut adalah beberapa kondisi pembebanan lalu lintas berdasarkan kemungkinan – kemungkinan yang terjadi di lapangan:

- Kondisi 1: Pelaksanaan konstruksi dilaksanakan tanpa adanya penerapan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) hanya menginformasikan melalui rambu – rambu lalu lintas di lokasi konstruksi;
- Kondisi 2: Pelaksanaan konstruksi dilaksanakan dengan menerapkan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) dalam bentuk mitigasi lalu lintas kawasan dan juga mitigasi lalu lintas di area konstruksi;
- Kondisi 3: Pelaksanaan konstruksi dilakukan setelah menertibkan dan merelokasi pedagang kaki lima sesuai dengan peraturan Walikota yang berlaku untuk meminimalkan hambatan samping dan menerapkan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) dalam bentuk mitigasi lalu lintas kawasan dan juga mitigasi lalu lintas di area konstruksi;
- Kondisi 4: Pelaksanaan konstruksi dilakukan setelah menertibkan dan merelokasi pedagang kaki lima sesuai dengan peraturan Walikota yang berlaku untuk meminimalkan hambatan samping, meningkatkan kapasitas simpang melalui perbaikan fase sinyal dan menerapkan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) dalam bentuk mitigasi lalu lintas kawasan dan juga mitigasi lalu lintas di area konstruksi.

IV.2 Analisis Penanganan pada Masa Operasional

IV.2.1 Rencana Implementasi BRT

Sistem transportasi angkutan massal BRT BBMA rencananya akan dioperasikan secara bertahap dan akan beroperasi penuh di tahun 2027 setelah

seluruh fasilitas infrastrukturnya terbangun. Beberapa paramater yang digunakan untuk perencanaan operasionalnya adalah sebagai berikut:

Tabel IV-39 Paramater Rencana Operasional BRT BBMA

Sumber: PMC 2024

Parameter Perencanaan	Ukuran	Standar	Sumber
Headway di luar jam sibuk (durasi antar bus selama periode tidak terlalu ramai)	10 menit	Waktu tunggu penumpang: Maks 7 menit (jam sibuk) Maks 15 menit (di luar jam sibuk)	Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012
Faktor beban maksimal	100%	100%	Peraturan Menteri Nomor 27 Tahun 2015
Waktu singgah	10 menit di setiap terminal* 15 menit di satu sisi terminal**	Waktu istirahat pengemudi: Min. 30 menit setelah 4 jam berkendara berturut-turut	Peraturan Menteri Nomor 27 Tahun 2015
Cadangan bus	10% dari armada yang beroperasi	10% dari armada yang beroperasi	Berdasarkan pengalaman SYSTRA
Jam operasional	16 jam	Tidak Ada Standar yang Berlaku	Berdasarkan pengalaman SYSTRA
Periode jam sibuk (jam tersibuk dalam sehari)	4 jam	Tidak Ada Standar yang Berlaku	Berdasarkan pengalaman SYSTRA
Periode di luar jam sibuk (periode paling tidak sibuk pada hari itu)	12 jam	Tidak Ada Standar yang Berlaku	Berdasarkan pengalaman SYSTRA
Hari operasional per tahun	365 hari	Tidak Ada Standar yang Berlaku	Berdasarkan pengalaman SYSTRA

Secara umum jenis layanan BRT terbagi menjadi dua jenis, yaitu (1) layanan *trunk* dan *feeder*; dan (2) pelayanan langsung. Pada layanan *trunk* dan *feeder*, bus hanya akan beroperasi pada koridor utama BRT (disebut *trunk service*) dan dilengkapi dengan jalur *feeder* yang menghubungkan koridor utama dengan tujuan awal dan akhir penumpang. Sedangkan layanan langsung artinya bus akan beroperasi di dalam dan di luar koridor BRT.

Layanan BBMA BRT dikembangkan berdasarkan konsep layanan langsung. Dibandingkan dengan layanan *trunk* dan *feeder*, kelebihan penerapan layanan langsung pada BBMA BRT adalah sebagai berikut:

- Lebih sedikit transfer. Karena layanan ini dapat beroperasi di dalam dan di luar koridor BRT, penumpang dapat mengakses destinasinya dari titik asal hingga tujuan tanpa memerlukan transfer. Lebih sedikit perpindahan, dapat mengurangi total waktu perjalanan, dan meminimalkan kebutuhan untuk merancang stasiun perpindahan yang biasanya memerlukan ruang besar.
- Standardisasi armada. Dibandingkan dengan layanan trunk dan feeder yang memerlukan ukuran bus berbeda, standardisasi armada dapat diterapkan pada layanan langsung, karena bus harus dapat beroperasi di dalam dan di luar rute. Selain itu, pintu di kedua sisi armada umumnya diperlukan untuk layanan ini, karena stasiun dapat terletak di tengah atau di tepi jalan.
- Efisiensi operasional. Dengan jenis armada standar, kompromi antara kapasitas armada dan tingkat permintaan di wilayah dengan kepadatan rendah akan mengurangi efisiensi operasional secara keseluruhan. Dibandingkan dengan layanan trunk dan feeder, layanan ini biasanya memerlukan armada yang relatif lebih kecil pada jam-jam sibuk.

Namun perlu diperhatikan bahwa pada layanan langsung, keterlambatan mungkin terjadi ketika bus beroperasi di luar koridor BRT (bercampur dengan lalu lintas lain).

Rute BRT

Dengan menggunakan rute BRT BBMA terbaru yang diusulkan oleh Pemerintah BBMA dan disetujui oleh Kementerian Perhubungan, PMC telah mengkaji dan mengusulkan penyesuaian rute tersebut dan telah dibahas secara erat dengan Pemerintah BBMA. Secara umum, peninjauan menyeluruh terhadap rute-rute telah dilakukan dan diselaraskan dengan desain perencanaan BRT, dan kondisi BBMA saat ini, terutama dalam hal pengaturan lalu lintas dan pembangunan infrastruktur. Berikut adalah rute akhir BRT BBMA yang telah disesuaikan oleh PMC.

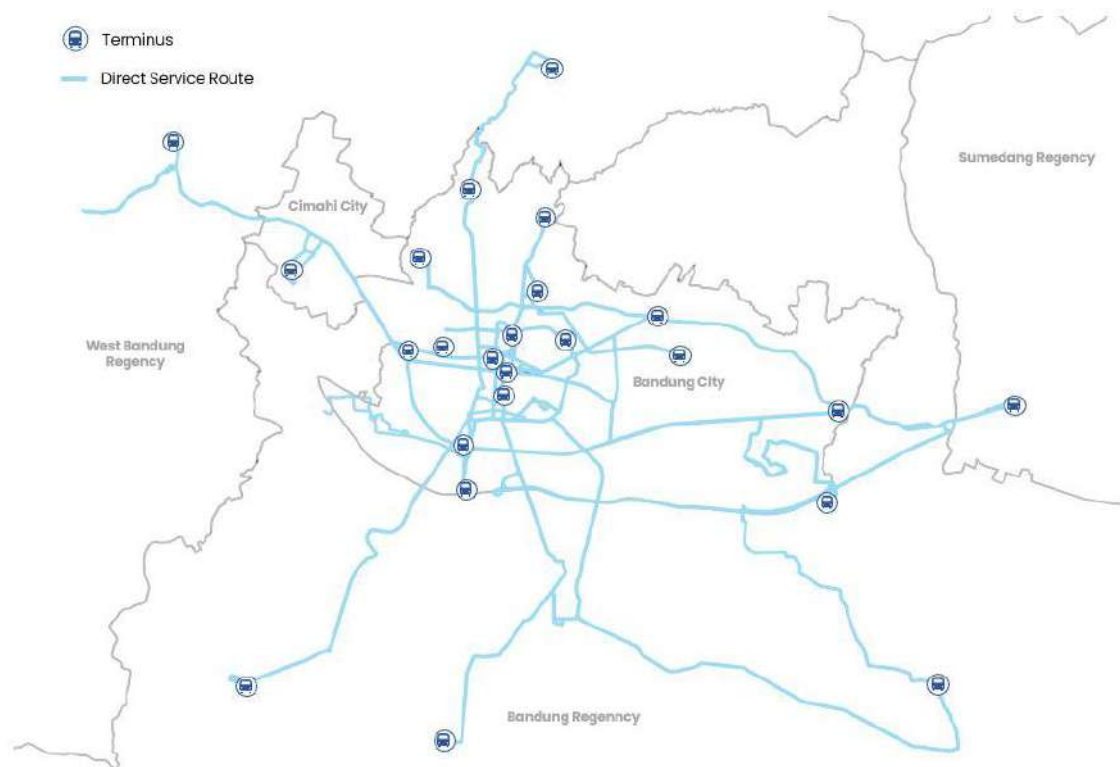
Tabel IV-40 Rute BRT BBMA

Sumber: PMC 2024

No	Rute	Asal - Tujuan	Panjang (km)	Total Panjang Perjalanan Pulang Pergi (km)
1	BRT 01	Cibiru - Kalapa	17.4	33.7
		Kalapa - Cibiru	16.3	
2	BRT 02	Ledeng - Kalapa	9.8	19.0
		Kalapa - Ledeng	9.2	
3	BRT 03A	Leuwipanjang - Dago	14.5	25.1
		Dago - Leuwipanjang	10.6	
4	BRT 03B	Leuwipanjang - Dago via Dipatiukur	14.0	25.3
		Dago - Leuwipanjang via Dipatiukur	11.3	
5	BRT 04	Elang - Riau	13.6	26.1
		Riau - Elang	12.5	
6	BRT 05*	Ciroyom - Pajajaran - Antapani	14.1	30.0
		Antapani - Pajajaran - Ciroyom	15.9	
7	BRT 06	Cibaduyut - Alun Alun	5.7	11.0
		Alun Alun - Cibaduyut	5.3	
8	BRT 07	Padalarang - Alun Alun	18.9	45.5
		Alun Alun - Padalarang	26.6	
9	BRT 08	Cimahi - Cicaheum	18.1	36.9
		Cicaheum - Cimahi	18.8	
10	BRT 09	Ledeng - Antapani	15.2	31.2
		Antapani - Ledeng	16.0	
11	BRT 10	Cibereum - Leuwipanjang - Tegalluar	26.3	53.6
		Tegalluar - Leuwipanjang - Cibeureum	27.3	
12	BRT 11	Tegalluar - St. Hall	23.3	48.1
		St. Hall - Tegalluar	24.8	
13	BRT 12	Soreang - Leuwipanjang	15.4	29.5
		Leuwipanjang - Soreang	14.1	
14	BRT 13	Jatinangor - Leuwipanjang	21.9	42.6
		Leuwipanjang - Jatinangor	20.7	
15	BRT 14	Majalaya - Baleendah - Leuwipanjang	30.7	61.8
		Leuwipanjang - Baleendah - Majalaya	31.1	
16	BRT 15	Banjaran - Baleendah - BEC	28.1	53.6
		BEC - Baleendah - Banjaran	25.5	
17	BRT 16	Sarijadi - Antapani	13.2	28.6
		Antapani - Sarijadi	15.4	
18	BRT 17	Ledeng - Lembang	8.4	16.3
		Lembang - Ledeng	7.9	
19		Sarijadi - Cicaheum	10.0	20.8

No	Rute	Asal - Tujuan	Panjang (km)	Total Panjang Perjalanan Pulang Pergi (km)
	BRT 18	Cicaheum - Sarijadi	10.8	
20	BRT 19	Majalaya - Derwati - Tegalluar	16.8	33.5
		Tegalluar - Derwati - Majalaya	16.7	
21	BRT 20	Jatinangor - Dipatiukur via Tol	34.6	66.6
		Dipatiukur - Jatinangor via Tol	32.0	

* Rute yang dituju Pemerintah pada tahun 2023 adalah Lanud Husein – Antapani namun mengingat layanan operasional saat ini di Lanud Husein, karena sebagian besar penerbangan komersial di bandara ini telah dialihkan ke Bandara Internasional Kertajati sehingga mengurangi permintaan penumpang di Bandara Husein Sastranegara secara signifikan. PMC merekomendasikan untuk memindahkan rute akhir ke Pasar Ciroyom yang mungkin lebih banyak peminatnya, namun jalurnya tetap melalui akses bandara. Usulan ini telah diterima oleh Pemerintah; dengan demikian jalur terakhir adalah Ciroyom – Antapani.



Gambar IV-75 Rute BRT BBMA

Sumber: PMC 2024

Kebutuhan Armada dan km Perjalanan.

Seiring bertambahnya cakupan area dan km perjalanan dari rute yang diperbarui, jumlah bus untuk BRT BBMA juga bertambah. Jumlah bus bertambah dari 455 bus (studi SYSTRA) menjadi 578 bus yang perlu pengadaan BBMA BRT. Jumlah ini sudah termasuk 10% armada cadangan. Untuk bus operasional, dibutuhkan 525 bus yang terdiri dari 114 bus besar untuk empat (4) rute, dan 411 bus sedang untuk 17 rute yang melayani 21 rute layanan langsung BBMA. Pergantian bus dari bus ukuran besar ke bus sedang yang disesuaikan dengan kondisi jalan pada rute BRT 07 (Padalarang – Alun-alun) dan BRT 08 (Cimahi – Cicaheum) turut berkontribusi terhadap peningkatan jumlah total armada pada keseluruhan pelayanan.

Untuk pengoperasian BRT secara penuh di BBMA, hal ini didasarkan pada analisis multikriteria dari studi SYSTRA. Karena rute BRT telah diperbarui, pemerintah daerah telah mengusulkan rencana implementasi, sebagai berikut:

- Fase 1 (2024):
 - BRT 07: Padalarang – Alun-alun
 - BRT 15: Banjaran – Baleendah – BEC.
- Fase 2 (2025):
 - BRT 01: Cibiru – Kalapa
 - BRT 02: Ledeng - Kalapa
 - BRT 03A: Leuwipanjang - Dago
 - BRT 03B: Leuwipanjang - Dago via Dipatiukur
 - BRT 11: Tegalluar – St. Hall
 - BRT 12: Soreang – Leuwipanjang
 - BRT 20: Jatinangor – Dipatiukur via Tol
- Fase 3 (2026):
 - BRT 04: Elang – Riau
 - BRT 05: Ciroyom – Pajajaran – Antapani
 - BRT 08: Cimahi – Cicaheum
 - BRT 09: Ledeng – Antapani
 - BRT 10: Cibeureum (Elang) – Leuwipanjang – Tegalluar
 - BRT 14: Majalaya – Baleendah – Leuwipanjang
 - BRT 18: Sarijadi – Cicaheum
- Fase 4 (2027):
 - BRT 06: Cibaduyut – Alun Alun
 - BRT 13: Jatinangor – Leuwipanjang
 - BRT 16: Sarijadi – Antapani
 - BRT 17: Ledeng – Lembang
 - BRT 19: Majalaya – Derwati – Tegalluar

Berdasarkan fase rencana ini, jumlah bus yang akan diimplementasikan pada setiap fase adalah seperti yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel IV-41 Jumlah Bis BRT Berdasarkan Tahapan Rencana Implementasinya
Sumber: PMC 2024

Fase Implementasi	Jumlah Bis Besar (L)	Jumlah Bis Medium (M)	Total
Fase 1(2024)	38	142	180
Fase 2 (2025)	44	65	109
Fase 3 (2026)	-	172	172
Fase 4 (2027)	43	74	117
Total			578

Tabel IV-42 Kebutuhan Armada dan KM Perjalanan BRT BBMA

Sumber: PMC 2024

No	Rute	Nama	Jenis Bus	Panjang Total (km)	Perjalanan Pulang Pergi (menit)	Jalur Maks PPHPD (pax)	Frekuensi (bus/jam)	Kemajuan (menit)	Armada Operasional (bus)	Jumlah Armada (bus)	BRT Kendaraan Harian Km per Rute (km)*	Jarak Perjalanan Harian per Bus (km)	Jarak Perjalanan Tahunan per Rute (km)	Jarak Perjalanan Tahunan per Bus (km)
1	BRT 01	Cibiru - Kalapa	L	33.7	110.34	564	10	6.00	23	25	4.893,24	212.75	1.786.032,60	77.653,59
2	BRT 02	Ledeng - Kalapa	M	19.0	69.43	188	9	6.67	14	15	2.482,92	177.35	906.265,80	64.733,27
3	BRT 03A	Leuwipanjang - Dago	M	25.1	85.33	330	9	6.67	15	17	3.280,07	218.67	1.197.224,82	79.814,99
4	BRT 03B	Leuwipanjang - Dago via Dipatiukur	M	25.3	89,99	271	7	8.57	13	14	2.571,49	197.81	938.594,58	72.199,58
5	BRT 04	Elang - Riau	M	26.1	91.35	298	9	6.67	16	18	3.410,75	213.17	1.244.923,02	77.807,69
6	BRT 05	Ciroyom - Pajajaran - Antapani	M	30.0	121.77	169	9	6.67	21	23	3.920,40	186.69	1.430.946,00	68.140,29
7	BRT 06	Cibaduyut - Alun Alun	M	11.0	39.63	764	20	3.00	20	22	3.194,40	159,72	1.165.956,00	58.297,80
8	BRT 07	Padalarang - Alun Alun	M	45.5	165.61	1009	26	2.31	82	90	17.177.16	209.48	6.269.663,40	76.459,31
9	BRT 08	Cimahi - Cicaheum	M	36.9	122,99	246	7	8.57	16	18	3.750,52	234.41	1.368.938,34	85.558,65
10	BRT 09	Ledeng - Antapani	M	31.2	108,85	372	10	6.00	22	24	4.530,24	205.92	1.653.537,60	75.160,80
11	BRT 10	Cibeureum (Elang) - Leuwipanjang - Tegalluar	M	53.6	172,85	169	5	12.00	17	19	3.891,36	228.90	1.420.346,40	83.549,79

No	Rute	Nama	Jenis Bus	Panjang Total (km)	Perjalanan Pulang Pergi (menit)	Jalur Maks PPHPD (pax)	Frekuensi (bus/jam)	Kemajuan (menit)	Armada Operasional (bus)	Jumlah Armada (bus)	BRT Kendaraan Harian Km per Rute (km)*	Jarak Perjalanan Harian per Bus (km)	Jarak Perjalanan Tahunan per Rute (km)	Jarak Perjalanan Tahunan per Bus (km)
12	BRT 11	Tegalluar - St. Hall	M	48.1	166.38	290	8	7.50	25	27	5.587,30	223.49	2.039.363,04	81.574,52
13	BRT 12	Soreang - Leuwipanjang	L	29.5	95.38	539	9	6.67	17	19	3.855.06	226.77	1.407.096,90	82.770,41
14	BRT 13	Jatinangor - Leuwipanjang	L	42.6	144,89	824	14	4.29	39	43	8.659,73	222.04	3.160.800,72	81.046.17
15	BRT 14	Majalaya - Baleendah - Leuwipanjang	M	61.8	103.00	249	9	6.67	45	50	8.076.02	179.47	2.947.748,76	65.505,53
16	BRT 15	Banjaran - Baleendah - BEC	M	53.6	182.67	0**	9	6.67	40	44	7.004,45	175.11	2.556.623,52	63.915,59
17	BRT 16	Sarijadi - Antapani	M	28.6	98.13	335	9	6.67	17	19	3.737,45	219,85	1.364.168,52	80.245.21
18	BRT 17	Ledeng - Lembang	M	16.3	48.84	222	9	6.67	11	12	2.130,08	193.64	777.480,66	70.680,06
19	BRT 18	Sarijadi - Cicaheum	M	20.8	100,00	0**	9	6.67	18	20	2.718.14	151.01	992.122,56	55.117,92
20	BRT 19	Majalaya - Derwati - Tegalluar	M	33.5	106.60	0**	9	6.67	19	21	4.377,78	230.41	1.597.889,70	84.099,46
21	BRT 20	Jatinangor - Dipatiukur via Tol	L	66.6	209.10	0**	9	6.67	35	38	8.703,29	248.67	3.176.700,12	90.762,86

* = km yang ditempuh termasuk km mati. Diasumsikan km mati adalah 10% dari total km perjalanan, berdasarkan analisis dengan lokasi depo yang tersedia untuk BRT BBMA saat ini. Dead km yang lebih tepat akan diperoleh ketika semua lokasi dan kapasitas depo telah ditentukan.

** = Estimasi permintaan termasuk PPHPD Line Max akan diupdate pada kajian selanjutnya.

Berikut adalah penambahan volume kendaraan dengan beroperasinya BRT pada masing-masing ruas jalan.

Tabel IV-43 Penambahan Volume Kendaraan BRT Pada Masing – Masing Ruas Jalan

Sumber: PMC 2024

No	Nama Jalan	PENAMBAHAN VOLUME BRT	
		KEND/JAM	SMP/JAM
1	Jl. ABC	27	32,4
2	Jl. Ahmad Yani 1	36	43,2
3	Jl. Ahmad yani 2	36	43,2
4	Jl. Ahmad yani 3	24	28,8
5	Jl. Ahmad yani 4	24	28,8
6	Jl. Ahmad yani 5	24	28,8
7	Jl. Ahmad yani 6	40	48
8	Jl. Alun Alun Timur	66	79,2
9	Jl. Asia Afrika 1	40	48
10	Jl. Asia Afrika 2	40	48
11	Jl. Asia Afrika 3	40	48
12	Jl. Asia Afrika 4	100	120
13	Jl. Asia Afrika 5	73	87,6
14	Jl. Banceuy 1	27	32,4
15	Jl. Banceuy 2	38	45,6
16	Jl. BKR	50	60
17	Jl. Dalem Kaum	66	79,2
18	Jl. Dewi Sartika 1	66	79,2
19	Jl. Dewi Sartika 2	66	79,2
20	Jl. Ibrahim Adjie	36	43,2
21	Jl. Jakarta	36	43,2
22	Jl. Jend Sudirman 1	30	36
23	Jl. Jend Sudirman 2	30	36
24	Jl. Jend Sudirman 3	30	36
25	Jl. Jend Sudirman 4	30	36
26	Jl. Jend Sudirman 5	30	36
27	Jl. Jend Sudirman 6	30	36
28	Jl. Kebon Jati 1	30	36
29	Jl. Kebon Jati 2	30	36
30	Jl. Moch Toha 1	36	43,2
31	Jl. Moch Toha 2	36	43,2
32	Jl. Naripan 1	27	32,4

No	Nama Jalan	PENAMBAHAN VOLUME BRT	
		KEND/JAM	SMP/JAM
33	Jl. Naripan 2	27	32,4
34	Jl. Otista 1	63	75,6
35	Jl. Otista 2	70	84
36	Jl. Otista 3	44	52,8
37	Jl. Otista 4	36	43,2
38	Jl. Otista 5	36	43,2
39	Jl. Pungkur	36	43,2
40	Jl. Rajawali Barat	22	26,4
41	Jl. Rajawali Timur 1	30	36
42	Jl. Rajawali Timur 2	30	36
43	Jl. Sunda	27	32,4
44	Jl. Suniaraja 1	38	45,6
45	Jl. Suniaraja 2	72	86,4
46	Jl. Veteran	27	32,4

IV.2.2 Intervensi Penggunaan Kendaraan Pribadi

Sama halnya dengan kota – kota besar lainnya, kemacetan selalu juga menjadi salah satu permasalahan yang di hadapi oleh kota Bandung. Pendekatan penambahan fasilitas untuk kendaraan bermotor, seperti jalan dan ruang parkir, untuk mengatasi kemacetan ini sering kali tidak membuahkan hasil, dan malah menyebabkan lingkaran setan yang tidak pernah berakhir. Untuk memutus siklus ini, harus ada pergeseran pendekatan menuju intervensi yang berorientasi pada pengendalian dan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor. Pendekatan ini dikenal sebagai Manajemen Pengendalian Lalu Lintas (*Transportation Demand Management / TDM*) yang bertujuan untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan mendorong peralihan ke moda transportasi yang lebih berkelanjutan. Pendekatan ini membutuhkan kombinasi penerapan insentif untuk penggunaan transportasi publik (*“pull strategy”*) dan disinsentif untuk penggunaan kendaraan bermotor pribadi (*“push strategy”*), yang sering kali tidak ada dalam strategi transportasi kota. Selain pendekatan holistik ini telah terbukti lebih efektif dalam mengalihkan orang untuk menggunakan transportasi publik, berjalan kaki, dan bersepeda serta mendorong penggunaan lahan yang efisien dengan menciptakan tata ruang kota yang padat dan dinamis, penerapan

kebijakan *push* juga dapat menjadi solusi kebijakan yang lebih hemat biaya karena membuka sumber pendapatan baru untuk meningkatkan layanan transportasi publik. Berikut adalah strategi *push and pull* yang dapat dilakukan untuk mengintervensi penggunaan kendaraan pribadi.

Tabel IV-44 Strategi *Push and Pull* (Broaddus, 2006)

Sumber: ITDP

	PUSH	PULL
Intervensi Kebijakan/Peraturan/Ekonomi	<p>Pembatasan Kendaraan Bermotor Pribadi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penerapan jalan berbayar • Penerapan pajak kemacetan • Pengaturan pajak penjualan/pajak impor kendaraan • Biaya pendaftaran kendaraan/pajak jalan • Sistem kuota kendaraan • Manajemen tarif parkir • Manajemen ruang parkir • Pembatasan plat nomor kendaraan • Zona rendah emisi • Zona pembatasan kecepatan 	<p>Peningkatan Layanan Transportasi Publik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur dan sistem tarif yang terintegrasi • Jaringan atau koridor angkutan prioritas <p>Insentif bagi komuter</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Parking spot cashout</i>⁰ • Pengurangan pajak untuk tiket transportasi publik • Pengurangan pajak untuk bersepeda atau berjalan kaki
Intervensi Fisik/Teknis	<p>Pengurangan Mobilitas Kendaraan Bermotor Pribadi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pembatasan ruang parkir • Modifikasi lalu lintas menerus (<i>through traffic</i>) • Pembatasan kecepatan kendaraan <p>Realokasi Ruang Jalan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengubahan fungsi ruang kendaraan menjadi fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik <p>Pembatasan Zona Lalu Lintas Terbatas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zona khusus pejalan kaki 	<p>Peningkatan Kualitas Layanan Transit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) • Jalur khusus untuk bus • <i>Light rail</i> • Layanan kereta api komuter • Transportasi publik massal <p>Memperbaiki Infrastruktur Sepeda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalur khusus sepeda dan tempat parkir <p>Meningkatkan Infrastruktur Pejalan Kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trotoar dan penyeberangan yang aman • Zona pejalan kaki <p>Meningkatkan Opsi Bermobilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Layanan berbagi mobil (<i>car-sharing</i>) dan taksi yang terkelola dengan efektif • Layanan <i>bike-share</i> • Layanan <i>feeder</i> dan mikrobus yang lebih baik

Intervensi Perencanaan/Desain	Perencanaan Penggunaan Lahan Terpadu <ul style="list-style-type: none"> • Perencanaan tata ruang dalam lingkup regional • Pembangunan Berorientasi Transit (<i>Transit Oriented Development</i>) • Standar penyediaan ruang parkir (contoh: parkir maksimum) 	Perencanaan Transportasi Tidak Bermotor <ul style="list-style-type: none"> • Desain jalan untuk lalu lintas sepeda/pejalan kaki • Konektivitas trotoar dan jalur sepeda • Peta dan penunjuk jalan
Intervensi Pendukung	Penegakan hukum <ul style="list-style-type: none"> • Denda • Tiket • Sanksi tilang atau derek kendaraan 	Kesadaran Publik <ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan kesadaran penggunaan transportasi publik • Peningkatan kapasitas dan kompetensi mengenai transportasi publik • Hari Bebas Kendaraan Bermotor

Untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi dan kepadatan lalu lintas di ruas – ruas jalan utama di Kota Bandung dan juga untuk mendorong masyarakat agar menggunakan angkutan massal dalam beaktifitas sehari-hari. Pemerintah Kota Bandung berencana menerapkan kebijakan pemberlakuan jam operasional kendaraan pribadi, dimana kendaraan pribadi tidak diijinkan melewati jalan – jalan tertentu di Kota Bandung pada saat jam sibuk. Untuk mengetahui efektifitas dari kebijakan ini maka perlu dilakukan studi lebih lanjut yang lebih mendetail berdasarkan kebutuhan prioritas di masing-masing ruas jalan, dalam rekomendasi teknis ini di asumsikan kebijakan pemberlakuan jam operasional kendaraan pribadi akan di implementasikan disaat BRT beroperasi full sepenuhnya yaitu di tahun 2027 dengan asumsi pengurangan penggunaan kendaraan pribadi sampai dengan 20%.

IV.2.3 Analisis Kinerja Dampak Lalu Lintas pada Masa Operasional

Berikut merupakan alternatif yang akan diuji dan akan dijelaskan pada masa operasional / setelah konstruksi. Berikut adalah hasil dari pembebanan lalu lintas berdasarkan 2 skenario yaitu:

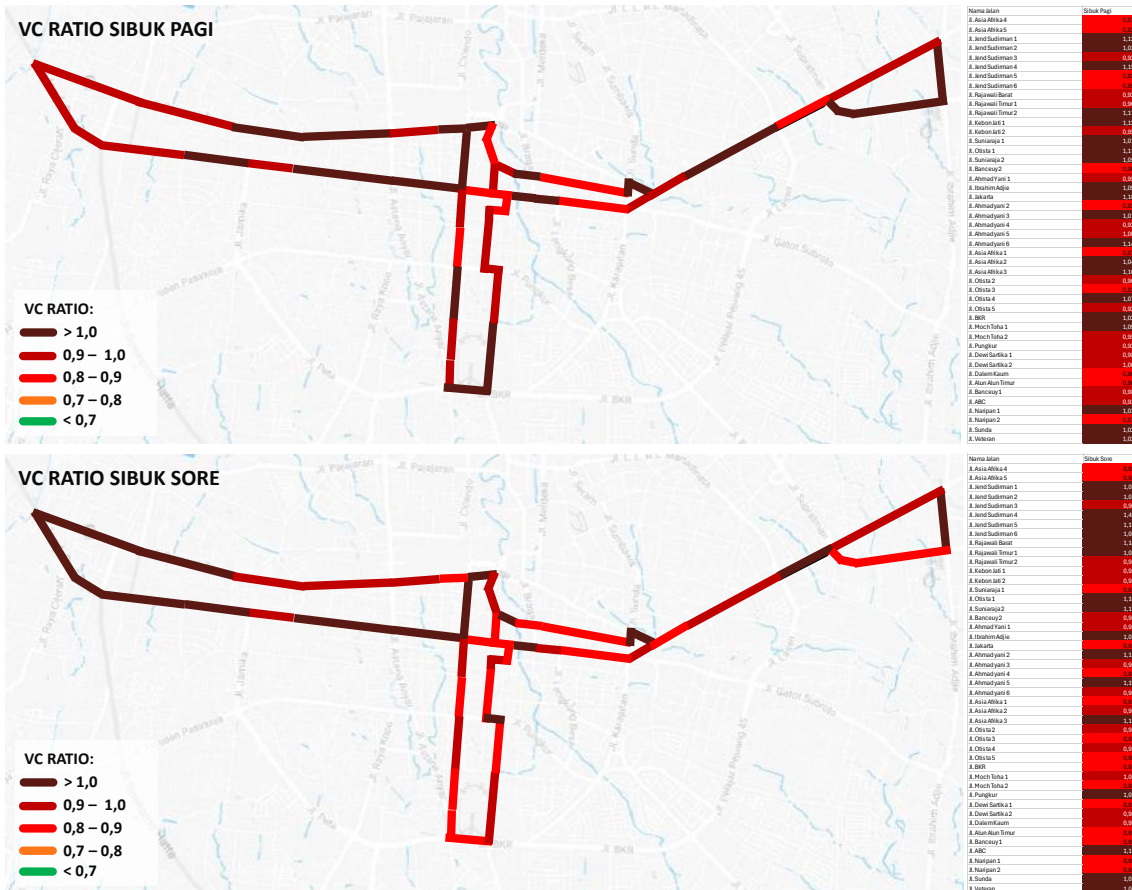
- Skenario1 (*Do Nothing*): Wilayah studi diasumsikan tidak terbangun atau tidak menimbulkan bangkitan-tarikan baru ke jaringan jalan di tahun 2027, dalam hal ini belum terbangun halte BRT BBMA. Kondisi jalan masih sama dengan keadaan eksisting, terjadi penumbuhan jumlah lalu lintas kendaraan per tahunnya.

- Skenario 2 (*Do Something*) Setelah Konstruksi: Wilayah studi sudah selesai masa konstruksi, sehingga pembangunan halte BRT BBMA menimbulkan bangkitan-tarikan baru ke jaringan jalan di tahun 2027. Kondisi jalan mengalami rekayasa dan diterapkan beberapa asumsi yang akan diuji pada analisis.

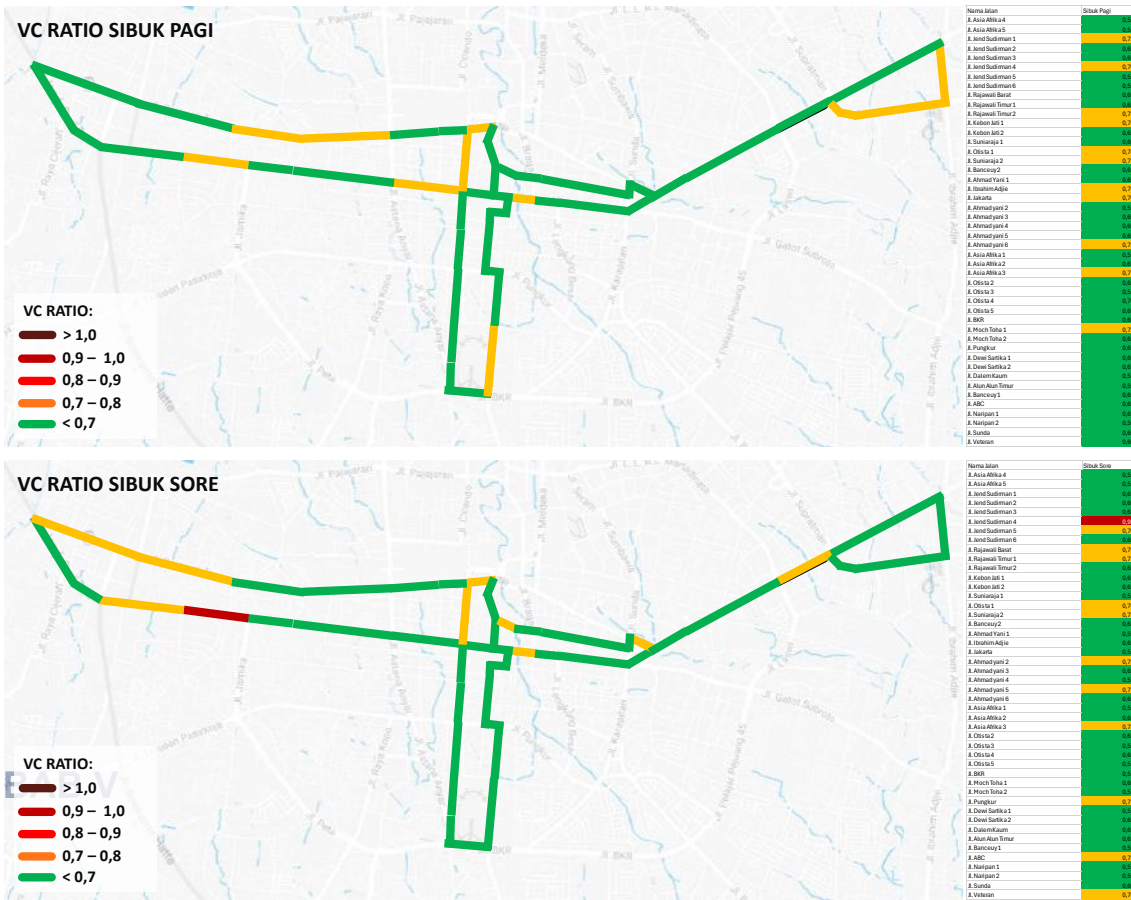
Asumsi – asumsi yang digunakan pada skenario *Do Something* diantaranya adalah sebagai berikut:

- Terbangunnya halte BRT BBMA di tahun 2025;
- Perbaikan fase APILL di Simpang – simpang sepanjang koridor BRT BBMA pada tahun 2025;
- Beroperasinya fase 1 BRT BBMA di tahun 2024, terdapat 2 rute yang beroperasi dan mengakibatkan bertambahnya volume kendaraan di jalan sekitarnya;
- Beroperasinya fase 2 BRT BBMA di tahun 2025, terdapat 7 rute yang beroperasi dan mengakibatkan bertambahnya volume kendaraan di jalan sekitarnya;
- Beroperasinya jalur khusus BRT sepanjang 21 km dan 34 stasiun BRT dan stasiun *Off-Corridor* BRT lainnya termasuk Perbaikan Alinyemen Jalan, Sinkronisasi Simpang, Pembangunan halte, Pembangunan terminal dan Depo selesai ditahun 2027;
- Beroperasinya fase 3 pada tahun 2026 sebanyak 7 rute dan fase 4 di tahun 2027 sebanyak 5 rute, sehingga mengakibatkan bertambahnya volume kendaraan di ruas jalan yang dilalui yang mengakibatkan pengguna angkutan umum meningkat menjadi 15%;
- Diberlakukannya kebijakan pemberlakuan jam operasional kendaraan pribadi diruas – ruas jalan utama kota Bandung dan mengakibatkan penurunan volume kendaraan pribadi sebesar 20%.
- Nilai pertumbuhan kendaraan yang digunakan adalah berdasarkan Manual Desain Perkerasan Jalan PUPR 2024, untuk jalan diperkotaan sebesar 4,83%.

Hasil pembebanan lalu lintas pada koridor jalur khusus BRT dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar IV-76 Pembebanan Lalu Lintas 2027 Skenario Do Nothing
 Sumber: Analisis Konsultan



Gambar V-1 Pembebanan Lalu Lintas 2027 Skenario Do Something
 Sumber: Analisis Konsultan

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI PENANGANAN DAMPAK LALU LINTAS

VI.1 KESIMPULAN

Sesuai dengan amanat UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 138 ayat 1 menyebutkan bahwa Pemerintah dan pemerintah daerah wajib menjamin ketersediaan angkutan umum yang aman, nyaman, dan terjangkau, Peraturan Pemerintah Nomor 74. Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menegaskan pentingnya penyediaan angkutan umum massal sebagai bagian dari pelayanan transportasi yang efisien dan ramah lingkungan dan mendorong penggunaan moda transportasi massal untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan emisi serta Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Peraturan ini mengatur terkait penyelenggaraan angkutan massal dengan tujuan untuk Meningkatkan aksesibilitas dan keterjangkauan transportasi umum, meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum untuk mendukung mobilitas masyarakat dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan.

Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan sedang mengimplementasikan Indonesia Mass Transit Project (MASTRAN) demi meningkatkan kualitas hidup perkotaan di Indonesia. Proyek pembangunan angkutan massal berbasis jalan dengan sistem Bus Rapid Transit (BRT) di wilayah metropolitan Cekungan Bandung mencakup koridor jalur khusus (*on-corridor*) BRT sepanjang 21 km di Kota Bandung, pengembangan halte, terminal, depo, serta pembangunan halte *off-corridor* pada 21 rencana rute *direct service* BRT yang menjangkau wilayah Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kabupaten Sumedang.

Dimana tujuan umum yang di bahas dalam Kajian studi ini memfokuskan pada Analisa Dampak Lalu Lintas terkait Pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station* yang intinya adalah:

- 1) Mengkonsepkan manajemen dan rekayasa lalu lintas di wilayah pembangunan selama dan setelah konstruksi proyek Pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*.
- 2) Memprediksi titik-titik lokasi yang akan berdampak paling besar akibat Pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station* selama dalam tahap konstruksi maupun setelahnya.
- 3) Mempersiapkan jalur-jalur lalu lintas alternatif, memberikan alternatif pengaturan pola operasi angkutan umum yang bersinggungan dengan operasi Pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station* selama dan setelah konstruksi.

VI.2 Rekomendasi

VI.2.1 Rekomendasi pada Masa Pra Konstruksi

Berikut merupakan rekomendasi masa pra- konstruksi di sepanjang koridor pada setiap titik pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*:

- Merencanakan rambu-rambu peringatan atau pemberitahuan hindari ruas jalan karena terdapat pekerjaan konstruksi jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*. Dampak yang timbul para pengguna jalan mencari alternatif jalur yang digunakan untuk menuju tujuan mereka masing - masing.
- Memperjelas marka jalan yang ada sehingga kondisi lalu lintas lebih teratur, karena pada kondisi eksisting marka yang ada kurang jelas.
- Merelokasi 17 halte eksisting yang terletak di jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*. Diantaranya adalah sebagai berikut:
 - Halte TMB Dinas Pendidikan Jl. Ahmad Yani
 - Halte TMB Stadion Persib Jl. Ahmad Yani
 - Halte Angkutan Umum Dinas Pendidikan Jl. Ahmad Yani
 - Halte (TMB) Jl. Asia Afrika
 - Halte (TMB) Jl. Jakarta
 - Halte Angkutan Umum Kampus Amik Jl. Jakarta

- Halte Angkutan Umum GOR KONI Jl. Jakarta
 - Halte (TMB) Plaza Teklom Jl. Lembong
 - Halte (TMB) PT. Inti Jl. Moch Toha
 - Halte (TMB) RS. Kebonjati
 - Halte (TMB) Pos Giro Kosambi
 - Halte Angkutan Umum Depan Segitiga Mas
 - Halte Angkutan Umum Jl. Otista
 - Halte Angkutan Umum Depan Taman Tegalega Jl. BKR
 - Halte Angkutan Umum Samping Kolam Renang Tegalega Moch. Toha
 - Halte Angkutan Umum Halte Depan SD/Gereja Moch Toha
 - Halte Angkutan Umum Depan BCA Dewi Sartika
- Merencanakan perbaikan fasilitas pejalan kaki pada ruas -ruas jalan berikut:
- | | |
|---------------------|----------------------|
| ○ Jl. ABC | ○ Jl. Gatot Subroto |
| ○ Jl. Pasir Koja | ○ Jl. Karapitan |
| ○ Jl. Pungkur | ○ Jl. Dulatip |
| ○ Jl. Ciateul | ○ Jl. Gardujati |
| ○ Jl. Peta | ○ Jl. Astana Anyar |
| ○ Jl. Moh. Toha | ○ Jl. Jamika |
| ○ Jl. BKR | ○ Jl. Garuda |
| ○ Jl. Veteran | (Abdurahman Saleh) |
| ○ Jl. Sunda | ○ Jl. Elang Raya |
| ○ Jl. Ibrahim Adjie | ○ Jl. Soekarno Hatta |
| ○ Jl. Laswi | ○ Jl. Pasir Kaliki |
- Menambah rambu larangan berhenti di titik–titik sepanjang jalan dan sanksi yang tegas untuk kendaraan yang melanggar rambu lalu lintas tersebut, karena walaupun sudah banyak rambu yang terpasang di kondisi eksisting, namun tindakan tegas di lapangan masih kurang efektif. Dampak yang terjadi akibat pemasangan rambu ini terdapat peraturan yang jelas dan tegas sehingga kendaraan yang berhenti disembarang tempat terutama angkutan kota lebih tertib.
- Menertibkan parkir di sisi jalan dengan beberapa mekanisme diantaranya:

- Memindahkan / Meniadakan parkir di sisi jalan pada ruas:
 - Jl. Dewi Sartika
 - Jl. Kebon Jati
 - Jl. Naripan
 - Jl. Jenderal Sudirman
- Mengurangi / membatasi parkir di sisi jalan pada ruas:
 - Jl. Ahmad Yani
 - Jl. Banceuy
 - Jl. Moch. Toha
 - Jl. Otto Sikandar Dinata
 - Jl. Rajawali Timur
 - Jl. Suniaraja
- Memodifikasi parkir disisi jalan pada ruas:
 - Jl. Rajawali Barat
 - Jl. Ibrahim Adjie
- Menertibkan pedagang kaki lima yang memanfaatkan lahan trotoar untuk berjualan khususnya pada zona merah pedagang kaki lima. Dampak yang timbul dari usulan ini adalah meningkatnya kapasitas pejalan kaki dan para pejalan kaki tidak menggunakan ruas jalan untuk berjalan kaki karena hal tersebut sangat berbahaya.
- Meminimalisir inlet-outlet kendaraan gedung-gedung dengan cara menempatkan petugas pada inlet-outlet gedung-gedung sepanjang jalan.
- Membuat rencana fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki pada saat pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station* berlangsung, dampak yang terjadi pada usulan ini adalah para pejalan kaki tidak menyeberang sembarang tempat dan menyatu pada satu titik.
- Meningkatkan kapasitas simpang dengan meningkatkan kinerja waktu siklus APILL dan meminimalisir hambatan samping pada simpang - simpang sebagai berikut:
 - Simpang Kiara Condong
 - Simpang Laswi

- Simpang Lima
 - Simpang Lengkong Besar
 - Simpang Karanganyar
 - Simpang Gardujati
 - Simpang Jamika
 - Bundaran Cibereum
 - Simpang Nurtanio
 - Simpang Pasir Kaliki
 - Simpang Inggit Garnasih – Moch. Toha
 - Simpang BKR – Moch. Toha
 - Simpang Otista – BKR
 - Simpang Pasir Koja
 - Simpang Naripan – Tamblong
 - Simpang Gudang Utara – Ahmad Yani
 - Simpang Veteran – Sunda
- Pembuatan zebra cross di setiap mulut simpang (pejalan kaki) adalah upaya yang dilakukan untuk meminimalisir konflik *crossing* yang terjadi pada mulut simpang. Dampak dari usulan ini adalah lebih tertatanya pergerakan baik kendaraan maupun orang sehingga konflik yang ada dapat diminimalisir.
 - Melakukan reformasi angkutan kota yang terdampak dengan adanya layanan BRT BBMA ini, diantaranya adalah sebagai berikut:
 - Mengintegrasikan dengan rute layanan BRT karena adanya tumpang tindih rute yang signifikan, terdapat 44 trayek diantaranya:
 - 5 trayek Trans Metro Pasundan
 - 6 trayek Trans Metro Bandung
 - 4 trayek DAMRI
 - 1 trayek Buratas
 - 12 trayek Angkot Kota Bandung
 - 16 trayek AKDP
 - Memodifikasi rute sebagai feeder BRT, Terdapat 31 rute eksisting diantaranya sebagai berikut:

- 1 trayek Trans Metro Bandung
 - 1 trayek DAMRI
 - 25 trayek Angkot Kota Bandung
 - 4 trayek AKDP
- Pengurusan perizinan pada instansi teknis terkait rencana pelaksanaan pekerjaan konstruksi yang dilakukan pada badan jalan.

VI.2.2 Rekomendasi pada Masa Konstruksi

Berikut merupakan rekomendasi pada masa konstruksi pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*:

- Menyusun rencana strategi konstruksi yang dapat meminimalkan waktu pekerjaan di lapangan, yaitu dengan cara melakukan persiapan instalasi pada workshop, sehingga di lokasi konstruksi tinggal melakukan perakitan dan tidak lagi membutuhkan waktu yang lama untuk menutup sebagian area jalan;
- Menginformasikan kepada masyarakat pengguna jalan tentang kegiatan/proyek yang sedang dilaksanakan melalui spanduk atau media digital lainnya termasuk informasi dalam yang juga memuat informasi tentang lama waktu pekerjaan selama masa konstruksi, termasuk mmemutakhirkan informasi di peta digital (*Google Map*) sehingga pelaku perjalanan mendapatkan pertimbangan informasi yang valid sebelum melalui area konstruksi tersebut;
- Menutup area kerja yang terletak ditengah ruas jalan dengan pagar kerja. Ini dimaksudkan agar arus lalu lintas lainnya tidak terganggu oleh proses pelaksanaan pekerjaan konstruksi;
- Memberikan rambu-rambu peringatan atau pemberitahuan hindari ruas jalan karena terdapat pekerjaan konstruksi pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*. Dampak yang timbul para pengguna jalan mencari alternatif jalur yang digunakan untuk menuju tujuan mereka masing – masing;
- Memberikan rambu petunjuk rute-rute alternatif sebelum memasuki kawasan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*.

- Dampaknya pengguna ruas sudah tersosialisasi dengan baik sebelum pekerjaan dilaksanakan.
- Menambah rambu larangan berhenti di titik–titik sepanjang jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station* pada titik-titik pembangunan halte BRT dan memberikan sanksi yang tegas untuk kendaraan yang melanggar rambu lalu lintas tersebut karena rambu pada kondisi eksisting dirasa belum memadai. Dampak yang terjadi akibat pemasangan rambu ini terdapat peraturan yang jelas dan tegas sehingga kendaraan yang berhenti disembarang tempat terutama angkutan kota menjadi lebih tertib;
 - Menertibkan pedagang kaki lima yang memanfaatkan lahan trotoar untuk berjualan. Dampak yang timbul dari usulan ini adalah meningkatnya kapasitas pejalan kaki dan para pejalan kaki tidak menggunakan ruas jalan untuk berjalan kaki karena hal tersebut sangat berbahaya;
 - Melakukan Manajemen rekayasa lalu lintas melalui mitigasi lalu lintas kawasan dan juga mitigasi lalu lintas di area konstruksi.
 - Kendaraan berat selama masa konstruksi diperbolehkan beroperasi pada waktu yang telah disepakati, direkomendasikan di malam hari yaitu pukul 22.00 – 04.00.

Mitigasi Lalu Lintas ditingkat Kawasan:

- Mitigasi lalu lintas ditingkat kawasan dilakukan untuk mengalihkan kendaraan melalui jalan alternatif sebelum memasuki area konstruksi koridor BRT yang mengakses melalui arah Barat, Utara, Selatan dan Timur.
- Dari arah Barat Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:
 - o Jl. Padjajaran untuk yang menuju ke pusat kota atau arah utara
 - o Jl. Elang Raya dan Jl. Soekarno Hatta untuk yang menuju pusat kota atau arah Selatan.
- Dari arah Utara Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif Jl. Astana Anyar untuk yang menuju ke pusat kota atau arah Selatan.
- Dari arah Selatan Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:

- Jl. Raya Kopo untuk yang menuju ke pusat kota atau arah Barat.
- Jl. H. Samsudin untuk yang menuju ke pusat kota atau arah utara.
- Jl. Moch. Ramdhan untuk yang menuju ke pusat kota atau arah timur
- Dari arah Timur Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif:
 - Jl. Surapati untuk yang menuju ke pusat kota Alun – Alun atau arah Barat.
 - Jl. Ibrahim Adjie & Jl. Gatot Subroto untuk yang menuju ke Alun - Alun atau arah Barat.

Mitigasi Lalu Lintas di Area Konstruksi :

- Mitigasi lalu lintas di area konstruksi dilakukan dengan tujuan untuk Mengalihkan kendaraan di setiap Lokasi konstruksi halte dan jalur khusus BRT apabila memungkinkan;
- Pekerjaan konstruksi di ruas jalan sebaiknya tidak dilakukan secara bersamaan diruas jalan yang sama, karena akan mengakibatkan penyempitan di beberapa lokasi dalam satu ruas jalan / *bottle neck* yang dapat menyebabkan antrian kendaraan yang cukup panjang mengingat VC ratio di masing-masing ruas pada jam sibuk sudah cukup tinggi;
- Pengalihan kendaraan harus dilakukan apabila memungkinkan, khususnya untuk sepeda motor mengingat jumlahnya yang mencapai 72% dari total arus kendaraan eksisting yang lewat;
- Pemasangan papan informasi pembangunan konstruksi halte BRT dan peringatan dini pada jarak \pm 50 meter atau kurang sebelum lokasi konstruksi untuk mengarahkan pengguna jalan keluar dari lintasan perjalanan normal menuju lintasan yang disediakan dengan menyesuaikan tingkat kecepatan sesuai kondisi penyempitan atau perubahan arah pergerakan arus kendaraan yang ditetapkan.
- Pemasangan rambu penyempitan ruas jalan pada jarak \pm 50 meter (elektronik maupun non elektronik) dan marka jalan sementara untuk informasi terkait pelaksanaan konstruksi jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*.

- Menyediakan halte sementara dilokasi yang memungkinkan, apabila di kondisi eksistngya sudah terdapat halte sebelumnya;
- Pemasangan fasilitas *barrier* untuk kebutuhan ruas isolasi dengan lebar \pm 1,5 meter dari sisi kanan kiri garis terluar rencana jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station* untuk rencana kebutuhan ruang pelaksanaan konstruksi yang dapat dimodifikasi dengan penambahan sengkang serta lambang pengarah lalu lintas atau penutup dari bahan lain yang ditambah dengan penerangan agar terlihat pada malam hari.
- Pemasangan papan informasi dan kerucut lalu lintas (*traffic cone*) pada area keluar masuk kendaraan proyek.
- Pemasangan lampu peringatan pada awal dan akhir lokasi pekerjaan serta lokasi pintu keluar masuk kendaraan proyek.
- Penyediaan petugas pemberi isyarat adanya pekerjaan (*Flagman*) pada lokasi pintu keluar masuk.

VI.2.3 Rekomendasi pada Masa Operasional

Berikut merupakan rekomendasi pada masa operasional di sepanjang koridor pada setiap titik pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan *End Station*:

- Pembongkaran rambu-rambu informasi sementara mengenai jalur alternatif untuk menghindari ruas jalan yang terkena area konstruksi, agar pengendara tahu bahwa pengalihan sementara sudah selesai.
- Melakukan pemutakhiran data di peta digital (Google Map) agar Masyarakat mendapatkan informasi yang mutakhir terkait kondisi jaringan jalan;
- Menindak tegas pelanggar rambu larangan baik kendaraan berhenti, pedagang kaki lima, dll;
- Penertiban secara intensif hambatan samping oleh petugas sehingga fungsi jalan dan fasilitasnya menjadi lebih baik dari kondisi awal dimana banyak terdapat hambatan samping di mulut simpang;
- Implementasi penataan ruang manfaat jalan baru dengan implementasi BRT;

- Penerapan *transport demand management* (manajemen permintaan pergerakan) yang berfokus untuk peralihan atau *shifting* dari angkutan pribadi menuju angkutan umum, dalam hal ini untuk mengurangi volume kendaraan pribadi di Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung berencana menerapkan kebijakan pemberlakuan jam operasional kendaraan pribadi, dimana kendaraan pribadi tidak diijinkan melewati jalan – jalan tertentu di Kota Bandung pada saat jam sibuk.

VI.3 Mitigasi dan Penanggung Jawab Pelaksanaan Rekomendasi

Tabel berikut mencakup mitigasi dalam rekomendasi, serta instansi yang bertanggung jawab.

Tabel VI-1 Mitigasi dan Penanggung Jawab Pelaksana Rekomendasi

Sumber: Analisis Konsultan

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
REKOMENDASI MASA PRA – KONSTRUKSI			
1	Merencanakan rambu-rambu peringatan atau pemberitahuan hindari ruas jalan karena terdapat pekerjaan konstruksi jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station. Dampak yang timbul para pengguna jalan mencari alternatif jalur yang digunakan untuk menuju tujuan mereka masing - masing.	Kementerian Perhubungan (DEDC)	Dishub Bandung, Dishub Jabar
2	Memperjelas marka jalan yang ada sehingga kondisi lalu lintas lebih teratur, karena pada kondisi eksisting marka yang ada kurang jelas.	Dishub Bandung, Dishub Jabar, P2JN	Kementerian Perhubungan
3	Merelokasi 17 halte eksisting yang terletak di jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station. Diantaranya adalah sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> o Halte TMB Dinas Pendidikan Jl. Ahmad Yani o Halte TMB Stadion Persib Jl. Ahmad Yani o Halte Angkutan Umum Dinas Pendidikan Jl. Ahmad Yani 	Dinas Perhubungan Kota Bandung	Kementerian Perhubungan (DEDC, PMC)

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
	<ul style="list-style-type: none"> o Halte (TMB) Jl. Asia Afrika o Halte (TMB) Jl. Jakarta o Halte Angkutan Umum Kampus Amik Jl. Jakarta o Halte Angkutan Umum GOR KONI Jl. Jakarta o Halte (TMB) Plaza Teklom Jl. Lembong o Halte (TMB) PT. Inti Jl. Moch Toha o Halte (TMB) RS. Kebonjati o Halte (TMB) Pos Giro Kosambi o Halte Angkutan Umum Depan Segitiga Mas o Halte Angkutan Umum Jl. Otista o Halte Angkutan Umum Depan Taman Tegalega Jl. BKR o Halte Angkutan Umum Samping Kolam Renang Tegalega Moch. Toha o Halte Angkutan Umum Halte Depan SD/Gereja Moch Toha o Halte Angkutan Umum Depan BCA Dewi Sartika 		
4	<p>Merencanakan perbaikan fasilitas pejalan kaki pada ruas -ruas jalan berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Jl. ABC o Jl. Pasir Koja o Jl. Pungkur o Jl. Ciateul o Jl. Peta o Jl. Moh. Toha o Jl. BKR o Jl. Veteran o Jl. Sunda 	Kementerian Perhubungan (PMC, DEDC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
	<ul style="list-style-type: none"> o Jl. Ibrahim Adjie o Jl. Laswi o Jl. Gatot Subroto o Jl. Karapitan o Jl. Dulatip o Jl. Gardujati o Jl. Astana Anyar o Jl. Jamika o Jl. Garuda (Abdurahman Saleh) o Jl. Elang Raya o Jl. Soekarno Hatta o Jl. Pasir Kaliki 		
5	<p>Menambah rambu larangan berhenti di titik–titik sepanjang jalan dan sanksi yang tegas untuk kendaraan yang melanggar rambu lalu lintas tersebut, karena walaupun sudah banyak rambu yang terpasang di kondisi eksisting, namun tindakan tegas di lapangan masih kurang efektif. Dampak yang terjadi akibat pemasangan rambu ini terdapat peraturan yang jelas dan tegas sehingga kendaraan yang berhenti disembarang tempat terutama angkutan kota lebih tertib.</p>	Dishub Bandung, Dishub Jabar	Kepolisian Lantas
6	<p>Menertibkan parkir di sisi jalan dengan beberapa mekanisme diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Memindahkan / Meniadakan parkir di sisi jalan pada ruas: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Jl. Dewi Sartika <input type="checkbox"/> Jl. Kebon Jati <input type="checkbox"/> Jl. Naripan <input type="checkbox"/> Jl. Jenderal Sudirman 	Dishub Bandung (BLUD Parkir)	Walikota Bandung

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
	<ul style="list-style-type: none"> o Mengurangi / membatasi parkir di sisi jalan pada ruas: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Jl. Ahmad Yani <input type="checkbox"/> Jl. Banceuy <input type="checkbox"/> Jl. Moch. Toha <input type="checkbox"/> Jl. Otto Sikandar Dinata <input type="checkbox"/> Jl. Rajawali Timur <input type="checkbox"/> Jl. Suniaraja o Memodifikasi parkir disisi jalan pada ruas: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Jl. Rajawali Barat <input type="checkbox"/> Jl. Ibrahim Adjie 		
7	Menertibkan pedagang kaki lima yang memanfaatkan lahan trotoar untuk berjualan khususnya pada zona merah pedagang kaki lima.	Satpol PP	Walikota Bandung
8	Meminimalisir inlet-outlet kendaraan gedung-gedung dengan cara menempatkan petugas pada inlet-outlet gedung-gedung sepanjang jalan.	Kepolisian Lalu Lintas, Dishub Bandung	Walikot Bandung
9	<p>Meningkatkan kapasitas simpang dengan meningkatkan kinerja waktu siklus APILL dan meminimalisir hambatan samping pada simpang -simpang sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Simpang Kiara Condong o Simpang Laswi o Simpang Lima o Simpang Lengkong Besar o Simpang Karanganyar o Simpang Gardujati o Simpang Jamika o Bundaran Cibereum o Simpang Nurtanio 	Dishub Bandung	Kementerian Perhubungan (DEDC, PMC)

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
	<ul style="list-style-type: none"> o Simpang Pasir Kaliki o Simpang Inggit Garnasih – Moch. Toha o Simpang BKR – Moch. Toha o Simpang Otista – BKR o Simpang Pasir Koja o Simpang Naripan – Tamblong o Simpang Gudang Utara – Ahmad Yani o Simpang Veteran – Sunda 		
10	Pembuatan zebra cross di setiap mulut simpang (pejalan kaki) adalah upaya yang dilakukan untuk meminimalisir konflik crossing yang terjadi pada mulut simpang.	Dishub Bandung, Dishub Jabar, P2JN	Kementerian Perhubungan (PMC, DEDC)
11	<p>Melakukan reformasi angkutan kota yang terdampak dengan adanya layanan BRT BBMA ini, diantaranya adalah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Mengintegrasikan dengan rute layanan BRT karena adanya tumpang tindih rute yang signifikan, terdapat 44 trayek diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5 trayek Trans Metro Pasundan <input type="checkbox"/> 6 trayek Trans Metro Bandung <input type="checkbox"/> 4 trayek DAMRI <input type="checkbox"/> 1 trayek Buratas <input type="checkbox"/> 12 trayek Angkot Kota Bandung <input type="checkbox"/> 16 trayek AKDP o Memodifikasi rute sebagai feeder BRT, Terdapat 31 rute eksisting diantaranya sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 trayek Trans Metro Bandung <input type="checkbox"/> 1 trayek DAMRI <input type="checkbox"/> 25 trayek Angkot Kota Bandung <input type="checkbox"/> 4 trayek AKDP 	Dishub Jabar, Dishub Bandung	Kementerian Perhubungan (PMC)

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
12	Pengurusan perizinan pada instansi teknis terkait rencana pelaksanaan pekerjaan konstruksi yang dilakukan pada badan jalan.	Kementerian Perhubungan (DEDC, PMC)	Gubernur, Walikota Bandung, Bupati Kab. Bandung, Bupati Kab. Bandung Barat, Bupati Sumedang, Walikota Cimahi
REKOMENDASI MASA KONSTRUKSI			
13	Menyusun rencana strategi konstruksi yang dapat meminimalkan waktu pekerjaan di lapangan, yaitu dengan cara melakukan persiapan instalasi pada workshop, sehingga di lokasi konstruksi tinggal melakukan perakitan dan tidak lagi membutuhkan waktu yang lama untuk menutup sebagian area jalan	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar , Dishub Bandung
14	Menginformasikan kepada masyarakat pengguna jalan tentang kegiatan/proyek yang sedang dilaksanakan melalui spanduk atau media digital lainnya termasuk informasi dalam yang juga memuat informasi tentang lama waktu pekerjaan selama masa konstruksi, termasuk mmemutakhirkan informasi di peta digital (Google Map) sehingga pelaku perjalanan mendapatkan pertimbangan informasi yang valid sebelum melalui area konstruksi tersebut	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Diskominfo Jabar, , Diskominfo Bandung
15	Menutup area kerja yang terletak ditengah ruas jalan dengan pagar kerja. Ini dimaksudkan agar arus lalu lintas lainnya tidak terganggu oleh proses pelaksanaan pekerjaan konstruksi	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung, Kepolisian Lalu Lintas

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
16	Memberikan rambu-rambu peringatan atau pemberitahuan hindari ruas jalan karena terdapat pekerjaan konstruksi pembangunan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station.	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
17	Memberikan rambu petunjuk rute-rute alternatif yang rencananya memakan badan jalan ruas jalan pada saat konstruksi dilaksanakan	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
18	Memberikan rambu petunjuk rute-rute alternatif sebelum memasuki kawasan jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station. Dampaknya pengguna ruas sudah tersosialisasi dengan baik sebelum pekerjaan dilaksanakan..	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
19	Menambah rambu larangan berhenti di titik–titik sepanjang jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station pada titik-titik pembangunan halte BRT dan memberikan sanksi yang tegas untuk kendaraan yang melanggar rambu lalu lintas tersebut karena rambu pada kondisi eksisting dirasa belum memadai.	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
20	Menertibkan pedagang kaki lima yang memanfaatkan lahan trotoar untuk berjualan.	Satpol PP	Walikota, Kecamatan, Kelurahan
21	Melakukan Manajemen rekayasa lalu lintas melalui mitigasi lalu lintas kawasan dan juga mitigasi lalu lintas di area konstruksi.	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
22	Kendaraan berat selama masa konstruksi diperbolehkan beroperasi pada waktu yang telah disepakati, direkomendasikan dimalam hari yaitu pukul 22.00 – 04.00.	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
23	<p>Mitigasi lalu lintas ditingkat kawasan dilakukan untuk mengalihkan kendaraan melalui jalan alternatif sebelum memasuki area konstruksi koridor BRT yang mengakses melalui arah Barat, Utara, Selatan dan Timur.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dari arah Barat Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif: <ul style="list-style-type: none"> o Jl. Padjajaran untuk yang menuju ke pusat kota atau arah utara o Jl. Elang Raya dan Jl. Soekarno Hatta untuk yang menuju pusat kota atau arah Selatan. - Dari arah Utara Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif Jl. Astana Anyar untuk yang menuju ke pusat kota atau arah Selatan. - Dari arah Selatan Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif: <ul style="list-style-type: none"> o Jl. Raya Kopo untuk yang menuju ke pusat kota atau arah Barat. o Jl. H. Samsudin untuk yang menuju ke pusat kota atau arah utara. o Jl. Moch. Ramdhan untuk yang menuju ke pusat kota atau arah timur - Dari arah Timur Kendaraan dapat dialihkan melalui jalan alternatif: <ul style="list-style-type: none"> o Jl. Surapati untuk yang menuju ke pusat kota Alun – Alun atau arah Barat. o Jl. Ibrahim Adjie & Jl. Gatot Subroto untuk yang menuju ke Alun - Alun atau arah Barat. 	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
24	<p>Mitigasi lalu lintas di area konstruksi dilakukan dengan tujuan untuk Mengalihkan kendaraan di setiap Lokasi konstruksi halte dan jalur khusus BRT apabila memungkinkan;</p>	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
	<ul style="list-style-type: none"> - Pekerjaan konstruksi di ruas jalan sebaiknya tidak dilakukan secara bersamaan di ruas jalan yang sama, karena akan mengakibatkan penyempitan di beberapa lokasi dalam satu ruas jalan / bottle neck yang dapat menyebabkan antrian kendaraan yang cukup panjang mengingat VC ratio di masing-masing ruas pada jam sibuk sudah cukup tinggi; - Pengalihan kendaraan harus dilakukan apabila memungkinkan, khususnya untuk sepeda motor mengingat jumlahnya yang mencapai 72% dari total arus kendaraan eksisting yang lewat; - Pemasangan papan informasi pembangunan konstruksi halte BRT dan peringatan dini pada jarak ± 50 meter atau kurang sebelum lokasi konstruksi untuk mengarahkan pengguna jalan keluar dari lintasan perjalanan normal menuju lintasan yang disediakan dengan menyesuaikan tingkat kecepatan sesuai kondisi penyempitan atau perubahan arah pergerakan arus kendaraan yang ditetapkan. - Pemasangan rambu penyempitan ruas jalan pada jarak ± 50 meter (elektronik maupun non elektronik) dan marka jalan sementara untuk informasi terkait pelaksanaan konstruksi jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station. - Menyediakan halte sementara dilokasi yang memungkinkan, apabila di kondisi eksistngya sudah terdapat halte sebelumnya; - Pemasangan fasilitas barrier untuk kebutuhan ruas isolasi dengan lebar $\pm 1,5$ 		

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
	<p>meter dari sisi kanan kiri garis terluar rencana jalur khusus BRT termasuk halte, terminal dan End Station untuk rencana kebutuhan ruang pelaksanaan konstruksi yang dapat dimodifikasi dengan penambahan sengkang serta lambang pengarah lalu lintas atau penutup dari bahan lain yang ditambah dengan penerangan agar terlihat pada malam hari.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pemasangan papan informasi dan kerucut lalu lintas (traffic cone) pada area keluar masuk kendaraan proyek. - Pemasangan lampu peringatan pada awal dan akhir lokasi pekerjaan serta lokasi pintu keluar masuk kendaraan proyek. - Penyediaan petugas pemberi isyarat adanya pekerjaan (Flagman) pada lokasi pintu keluar masuk. 		
REKOMENDASI MASA OPERASIONAL (PASCA KONSTRUKSI)			
25	Pembongkaran rambu-rambu informasi sementara mengenai jalur alternatif untuk menghindari ruas jalan yang terkena area konstruksi, agar pengendara tahu bahwa pengalihan sementara sudah selesai.	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
26	Melakukan pemutakhiran data di peta digital (Google Map) agar Masyarakat mendapatkan informasi yang mutakhir terkait kondisi jaringan jalan	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	Dishub Jabar, Dishub Bandung
27	Penindakan tegas dan penertiban secara intensif hambatan samping (pelanggar rambu larangan baik kendaraan berhenti, pedagang kaki lima, dll.) oleh petugas.	Walikota, Kecamatan, Kelurahan, Satpol PP, Dinas Perhubungan Kota Bandung,	

No	Mitigasi dan Rekomendasi	Instansi	
		Penanggung Jawab	Instansi Terkait
		Kepolisian Lalu Lintas	
28	Penertiban secara intensif hambatan samping oleh petugas sehingga fungsi jalan dan fasilitasnya menjadi lebih baik dari kondisi awal dimana banyak terdapat hambatan samping di mulut simpang	Satpol PP, Dishub Bandung	Walikota Bandung
29	Implementasi penataan ruang manfaat jalan baru dengan implementasi BRT	Dishub Bandung,	Walikota Bandung
30	Penerapan transport demand management (manajemen permintaan pergerakan) yang berfokus untuk peralihan atau shifting dari angkutan pribadi menuju angkutan umum, dalam hal ini untuk mengurangi volume kendaraan pribadi di Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung berencana menerapkan kebijakan pemberlakuan jam operasional kendaraan pribadi, dimana kendaraan pribadi tidak diijinkan melewati jalan – jalan tertentu di Kota Bandung pada saat jam sibuk.	Dishub Bandung	Walikota Bandung

VI.4 Rencana Pemantauan dan Evaluasi

Pemantauan dan evaluasi dilakukan dimasa konstruksi dan operasi, seperti yang dijelaskan pada tabel dibawah ini.

Tabel VI-2 Pemantauan dan Evaluasi Masa Konstruksi

Sumber: Analisis Konsultan

No	DAMPAK PENTING YANG YANG DIPANTAU	SUMBER DAMPAK	PARAMETER YANG DIPANTAU	TUJUAN RENCANA PEMANTAUAN	METODE PEMANTAUAN	LOKASI PEMANTAUAN	WAKTU DAN PERIODE PEMANTAUAN	INSTANSI		
								PELAKSANA	PENGAWAS	PELAPORAN
1	Kerawanan kecelakaan lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> - Kendaraan keluar masuk proyek - Tercecernya material proyek di jalan - Penerangan proyek dan areal sekitar kurang - Petugas pengatur lalu lintas keluar masuk kendaraan proyek 	<ul style="list-style-type: none"> - Distribusi material proyek - Tatacara pengangkutan material proyek - Penerangan lokasi proyek - Kelengkapan peralatan petugas proyek 	Mengetahui aktivitas pengangkutan material proyek	<ul style="list-style-type: none"> - Pemantauan secara visual dan pengamatan langsung - Uji petik kendaraan pengangkut material proyek - Pengukuran tingkat penerangan lokasi proyek 	Lokasi proyek pembangunan	<ul style="list-style-type: none"> - Pemantauan dan pengamatan per bulan - Sidak langsung ke lokasi proyek 	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Dinas Perhubungan Kota Bandung 	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Dinas Perhubungan Kota Bandung
2	Kemacetan Lalu Lintas	Jam operasi, waktu tunggu kendaraan pada pintu masuk proyek, parkir kendaraan proyek dan kecakapan petugas pengatur	<ul style="list-style-type: none"> - Jadwal pengangkutan material - Rambu lalu lintas dan papan informasi proyek 	<ul style="list-style-type: none"> - Melihat efektifitas jadwal pengangkutan - Mengukur efektifitas ketersediaan rambu lalu 	<ul style="list-style-type: none"> - Survei kecepatan perjalanan - Pemantauan secara visual dan pengamatan langsung 	Kawasan Proyek	<ul style="list-style-type: none"> - Survei secara periodik setiap bulan 	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Dinas Perhubungan Kota Bandung 	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Dinas Perhubungan Kota Bandung

No	DAMPAK PENTING YANG DIPANTAU	SUMBER DAMPAK	PARAMETER YANG DIPANTAU	TUJUAN RENCANA PEMANTAUAN	METODE PEMANTAUAN	LOKASI PEMANTAUAN	WAKTU DAN PERIODE PEMANTAUAN	INSTANSI		
								PELAKSANA	PENGAWAS	PELAPORAN
		lalu lintas kendaraan proyek		lintas serta papan informasi proyek - Mengukur kinerja petugas pengatur lalu lintas						
3	Keresahan masyarakat sekitar	- Kebisingan suara kendaraan proyek - Parkir kendaraan keluar masuk proyek	- Keluhan masyarakat sekitar proyek - Keluhan masyarakat pengguna jalan	Mengetahui efektivitas lokalisasi atau pemagaran lokasi proyek	Survei wawancara	Daerah sekitar lokasi proyek	Survei secara periodik setiap bulan	Kementerian Perhubungan (Kontraktor, PMC, CSC)	- Kepolisian Lalu Lintas - Dinas Perhubungan Kota Bandung	- Kepolisian Lalu Lintas - Dinas Perhubungan Kota Bandung

Tabel VI-3 Pemantauan dan Evaluasi Masa Operasi

Sumber: Analisis Konsulta

No	DAMPAK PENTING YANG YANG DIPANTAU	SUMBER DAMPAK	PARAMETER YANG DIPANTAU	TUJUAN RENCANA PEMANTAUAN	METODE PEMANTAUAN	LOKASI PEMANTAUAN	WAKTU DAN PERIODE PEMANTAUAN	INSTANSI		
								PELAKSANA	PENGAWAS	PELAPORAN
1	Kerawanan kecelakaan lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> - Konflik lalu lintas kendaraan keluar masuk lokasi - Pejalan kaki yang menyeberang jalan - Jumlah pejalan kaki per meter per menit 	<ul style="list-style-type: none"> - Volume kendaraan dengan gerakan membelok di sekitar lokasi 	Mengetahui tingkat kerawanan lokasi terhadap kecelakaan lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> - Survei gerakan membelok - Survei pejalan kaki - Pengukuran desain geometric jalan keluar masuk 	Pintu keluar masuk kawasan sekitar	<ul style="list-style-type: none"> - Survei gerakan membelok secara periodic setiap tahun - Survei pejalan kaki setiap tahun - Pengukuran desain geometric jalan keluar masuk saat operasional 	Dinas Perhubungan Kota Bandung	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Kementerian Perhubungan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Kementerian perhubungan
2	Kemacetan Lalu Lintas	Aktivitas kendaraan keluar masuk kendaraan penghuni dan pengunjung pada jam puncak	<ul style="list-style-type: none"> - Volume kendaraan yang keluar masuk lokasi - Volume kendaraan di 	<ul style="list-style-type: none"> - Melihat efektivitas rekomendasi penanganan dampak lalu lintas yang telah ditetapkan 	<ul style="list-style-type: none"> - Survei volume lalu lintas - Survei kecepatan perjalanan 	Koridor BRT	<ul style="list-style-type: none"> - Survei secara periodik setiap bulan 	Dinas Perhubungan Kota Bandung	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Kementerian Perhubungan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kepolisian Lalu Lintas - Kementerian perhubungan

No	DAMPAK PENTING YANG DIPANTAU	SUMBER DAMPAK	PARAMETER YANG DIPANTAU	TUJUAN RENCANA PEMANTAUAN	METODE PEMANTAUAN	LOKASI PEMANTAUAN	WAKTU DAN PERIODE PEMANTAUAN	INSTANSI		
								PELAKSANA	PENGAWAS	PELAPORAN
			sepanjang Koridor BRT - Travel time pada ruas sepanjang Koridor BRT							
3	Keresahan masyarakat sekitar	Parking on Street	- Keluhan masyarakat sekitar proyek - Keluhan masyarakat pengguna jalan	Mengetahui rasio penyediaan parkir park and ride maupun kantong parkir lainnya	Survei pengamatan parkir kendaraan bermotor	Daerah sekitar lokasi proyek	Survei secara periodik setiap bulan	Dinas Perhubungan Kota Bandung	- Kepolisian Lalu Lintas - Kementerian Perhubungan	- Kepolisian Lalu Lintas - Kementerian perhubungan

Annex C: Minutes of Public Consultation Already Conducted



ESIA Public consultation were conducted together with LARAP socialization to community surrounding project location and authorize government in some district offices at Astana Anyar, Bandung Wetan, Andir, Bandung Kulon and also Terminal Cicaheum and Terminal Leuwipanjang, on August and October 2024



BRT socialization to authorize regional government in Bandung City as well as socialize ESIA, UKL/UPL and LARAP on August 2025

Berikut adalah beberapa pertanyaan sebagai dialog bersama warga dan pemerintah daerah (Camat, Lurah, RT/RW) didalam sesi konsultasi publik yang dijalankan bersama ssialisasi LARAP.

Pertanyaan mengenai Isu Lingkungan

No	Kegiatan	Waktu dan Tempat	Pertanyaan	Tanggapan
1	PKM Update Land Acquisition and Livelihood Restoration Action Plan	Rabu, 10 Juli 2024 Hotel nexa Bandung	<p>Roslina DPKP Kota Bandung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diketahui sebelumnya sudah dilakukan survey mengenai pohon terdampak di sepanjang jalur BRT, apakah ada update perubahan data pohon yang terdampak (berkurang/bertambah)? Untuk pohon yang akan direplace kompensasinya seperti apa? Karena untuk pohon besar harus ditebang, untuk hal ni ada perhitungan kompensasinya. 2. Untuk penebangan pohon berdasarkan kewenangan jalan (kota, propinsi, nasional) dan ini berkaitan dengan kompensasi responsiblity berdasarkan kewenangan tersebut, harus diperjelas hitam ditas putih. 	<p>Ibu Raina DED</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pohon terdampak sedang dikalkulasikan, dan team sosial akan berdiskusi dengan dinas terkait mengenai kompensasinya. 2. Terkait kewenangan jalan (kota, propinsi, nasional) hal ini sudah diingatkan sebelumnya, dan pohon terdampak sudah diplotting sesuai kewenangan jalan tersebut. <p>Ibu Febrina PMC</p> <p>Dampak lingkungan dan andalalin ini masuk dalam cakupan pekerjaan kami, maka hat ini akan disampaikan dan difollow up oleh team lingkungan OED dan PMC.</p>
2	Sosialisasi Pemutakhiran LARAP DED BRT beserta sosialisasi UKL/UPL	Kamis, 13 Juni 2024 Aula Rapat Kecamatan Andir	<p>Peserta 3 Perwakilan Asosiasi PKL Mohon dikaji ulang agar tidak dibuat rumit, misal harus menebang pohon</p>	<p>Untuk pohon yang ditebang, tldak semua pohon akan terdarnpak dari rencana BRT ini, harrya pada titiK tertentu saja yang akan dilakukan</p>

No	Kegiatan	Waktu dan Tempat	Pertanyaan	Tanggapan
	Cekungan Bandung (Kecamatan Andir)		perlu diperhatikan juga nanti Bandung makin sedikit pohon yang ada, penertiban PKL juga perlu memperhatikan nasib mereka kedepannya. Banyak PKL di Bandung menjadi mata pencaharian utama sang kepala keluarga.	penebangan. Pohon yang ditebang tersebut akan diganti kembali oleh pohon sesuai dengan aturan dari DPKP3 Kota Bandung.
3	Sosialisasi Pemutakhiran LARAP DED BRT beserta sosialisasi UKL/UPL Cekungan Bandung (Kecamatan Andir)	Kamis, 13 Juni 2024 Aula Rapat Kecamatan Andir	Peserta 4 Bank Artha Graha 1. Keberadaan pohon di depan Artha Graha mengganggu, mohon apabila proyek berjalan bisa ditebang 2. Masalah parkir di Sudirman juga menjadi dampak yang harus dipertimbangkan	Tanggapan: 1. Penggantian pohon sudah dikomunikasikan dengan dinas terkait dengan adanya rencana BRT yang pada beberapa titik akan menebang pohon yang saat ini sudah ada 2. Parkir saat ini masih dikoordinasikan dengan UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung, untuk mencari solusi kantong-kantong parkir pengganti
4	Sosialisasi Pemutakhiran LARAP DED BRT Cekungan Bandung beserta sosialisasi UKL/UPL (Kecamatan Astana Anyar)	Kamis, 10 Juli 2024 Hotel Mercure, Bandung	Denny H Peserta Rencana BS 20 dikhawatirkan menimbulkan kemacetan, karena posisinya biasa dijadikan crossing dari Jl. Dulatip ke Gang Sujur dan Gang Atim	Ibu Ratna DED BS 20 posisinya di depan Bank UOB, bukan di pintu masuknya tapi bagian pagar. Desain BS terbuka, sehingga toko-toko di bagian belakang tidak tertutup. Sementara untuk toko, bangunan atau rumah yang nantinya akan tertutup BS akan dikomunikasikan dan disosialisasikan oleh tim Sosial DED

No	Kegiatan	Waktu dan Tempat	Pertanyaan	Tanggapan
5	Sosialisasi Pemutakhiran LARAP DED BRT Cekungan Bandung beserta sosialisasi UKL/UPL (Kecamatan Astana Anyar)	Kamis, 10 Juli 2024 Hotel Mercure, Bandung	M. Rafifudin PLN 1. Mengenai utilitas PLN, dimana kabel yng di udara dan underground, bagaimana penangnannya 2. Dibutuhkan jadwal konstruksi BRT untuk pengoperasian listrik dan kebtuhan listriknya	Ibu Ratna DED 1. Sesuai arahan WB, Proyek BRT akan menggunakan system ducting untuk kabel 2. Kebutuhan listrik sudah dikalkulasikan berikut sesuai system yang didesain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bu station listrik menggunakan sitem hybrid ▪ Beberapa End Station membutuhkan SPKL ▪ Depo charging membutuhkan SPKL ▪ Terminal membutuhkan SPKL
6	Sosialisasi Pemutakhiran LARAP DED BRT Cekungan Bandung beserta sosialisasi UKL/UPL Batununggal	Aula Rapat, Batununggal Kota Bandung	Peserta 2 RW 04 Kebon Waru 1. Adanya BRT pasti akan menambah crowded, karena ada pembatas 2. Perlu invoasi lain, untuk mengatur kemacetan	1. Untuk pembatas mulai dari Jl. Kiara Artha Utara sd Jl. Rangkas Bitung 2. Unutk saat ini Kota Bandung dan kota besar lainnya di Indonesia hanya mendapatkan bantuan berupa moda transportasi
7.	Sosialisasi Pemutakhiran LARAP DED BRT Cekungan Bandung beserta sosialisasi UKL/UPL Gedebage	Kantor Kecamatan Gedebage.	Forum masyarakat Apabila musim hujan dilokasi sekitar (rencana depo gedebage) sering terjadi banjir, yaitu RW01,02,03, 04 an 05. Untuk itu diharapkan rencana pembangunan depo dapat memikirkan solusi banjir di wilayah tersebut, dikarenakan sawah yang akan dijadikan depo merupakan salah satu reapan dan pengendali banjir.	