BAB III
KONDISI FISIK DAN SISTEM AKTIFITAS JALAN JENDRAL IBRAHIM ADJIE

Pada bab ini akan dibahas mengenai gambaran umum daerah sekitar ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie yang meliputi : Kondisi Jaringan Fisik Jalan, Pelayanan Angkutan Umum, Sistem Aktifitas dan tingkat pelayanan jalan (LOS) sebelum dan setelah adanya jalan layang.

3.1 Kondisi Fisik Jalan

Di beberapa segmen ruas jalan Jendral Ibrahim Adjie, kepadatan lalu lintas sangat tinggi terutama pada jam – jam sibuk (peak hour) tertentu, sering terjadi kemacetan. Adapun masalah sirkulasi dan jaringan pergerakan yang ada di jalan Jendral Ibrahim Adjie ini diakibatkan oleh beberapa hal sebagai berikut :

a. Kesenjangan pertumbuhan kendaraan yang mencapai lebih dari 11 % per tahun dibandingkan dengan pertambahan jaringan jalan yang kurang dari 2 % per tahun.
b. Terjadinya penyempitan badan jalan di beberapa ruas jalan kolektor maupun lokal.
c. Minimnya penyediaan lahan parkir secara off street parking oleh kegiatan perdagangan, jasa dan perumahan. Umumnya pola parkir secara on street, pola ngetem angkutan kota dan munculnya pangkalan – pangkalan becak/ojeg.
d. Kegiatan pasar yang tumpah ke badan jalan.
e. ROW jalan yang tidak memungkinkan pemisahan arus lokal dan regional

Sistem transportasi jalan Jendral Ibrahim Adjie (Kiaracondong) terdiri dari sistem jaringan jalan, pola pergerakan dan sarana transportasi. Baik secara hirarki maupun secara fungsi serta status jalan. Secara garis besar klasifikasi jaringan jalan berdasarkan fungsi jalan yang terdapat di jalan Jendral Ibrahim Adjie (Kiaracondong) terdiri sebelum adanya jembatan layang dan setelah adanya jembatan layang kiaracondong yaitu sebelum adanya jembatan layang dengan kelas jalan arteri primer dan setelah adanya jembatan layang dengan kelas jalan kolektor primer. Sebaran

jaringan jalan Jendral Ibrahim Adjie (Kiaracondong) dapat dilihat pada **Tabel III.1 dan Tabel III.2** berikut :

Tabel III.1
Klasifikasi Ruas Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan
Jend Ibrahim Adjie Sebelum adanya fly over

Fungsi Jalan	Nama Jalan
Arteri Primer	Jendral Ibrahim Adjie

Sumber : RTRW Kota Bandung 2013

Tabel III.2
Klasifikasi Ruas Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan
Jend Ibrahim Adjie Setelah adanya fly over

Fungsi Jalan	Nama Jalan
Kolektor Sekunder	Jendral Ibrahim Adjie

Sumber : RTRW Kota Bandung 2013

Pola pergerakan yang terjadi di jalan Jendral Ibrahim Adjie (Kiaracondong) adalah pergerakan internal dari dalam dan dari luar Kota Bandung. Pola pergerakan dari luar wilayah jalan Jendral Ibrahim adjie yaitu pergerakan yang melewati jalan Jendral Ibrahim adjie yang berada di wilayah Karees hal ini disebabkan karena banyaknya sebaran fasilitas umum dan sosial, fasilitas perdagangan serta perkantoran. Pola pergerakan ini menyebabkan beberapa ruas jalan penghubung menjadi padat pada waktu – waktu puncak (pagi dan sore hari).

Tabel III.3
Jaringan Jalan Jend Ibrahim Adjie

No	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (KM)	Lebar Jalan (M)
1	Ters.Ibrahim Adjie	Kolektor Sekunder	1	7
2	Ibrahim Adjie	Kolektor Sekunder	4.138	10

Sumber : RTRW Kota Bandung 2013

Dengan kondisi yang ada saat ini yaitu tidak siap secara hirarki dan fisik jalan maka hal ini berdampak kepada adanya penumpuk kendaraan pada waktu – waktu tertentu karena kapasitas jalan dengan volume kendaraan tidak seimbang.

Disamping itu tingginya kapasitas kendaraan di Jalan Jendral Ibrahim adjie (Kiaracondong), pola jaringan jalan yang ada belum untuk setiap bagian wilayah

yang berada di dalam lingkup jalan Jendral Ibrahim Adjie sehingga penyebaran arus lalu lintas yang merata pada berbagai ruas jalan tidak tercapai. Hal ini berdampak kepada penumpukan kendaraan pada beberapa titik kemacetan jalan tertentu akibat tidak adanya jalan yang merata pada berbagai ruas jalan tidak tercapai dan jalan-jalan alternatif yang ada di sepanjang koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie (Kiaracondong). Hal ini berdampak kepada penumpukan kendaraan pada beberapa titik kemacetan yang terdapat di jalan Jendral Ibrahim Adjie.

Pola jaringan jalan diruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie merupakan tipe jalan kolektor primer yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan jenjang ketiga, sedangkan pola jaringan jalan lokal yang berada di daerah sekitar Jalan Jendral Ibrahim Adjie ini membentuk pola grid yang berfungsi untuk menghubungkan kegiatan pergerakan penduduk antar wilayah. Selanjutnya jaringan jalan membentuk jalan lokal maupun gang - gang alternatif yang berpengaruh terhadap pergerakan aktivitas lalu lintas Jalan Jendral Ibrahim Adjie.

Persimpangan yang ada di ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie ada 3 (tiga) persimpangan utama yang di setiap persimpangan di batasi dengan Jalan Jendral Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta dan Jalan Jendral Ibrahim Adjie-Jalan Jendral Gatot Subroto serta Jalan Jendral Ibrahim Adjie-Jalan Soekarno Hatta. Adapun beberapa jalan alternatif yang sangat berpengaruh dan memiliki aktivitas tinggi terhadap kondisi lalu lintas di jalan Jendral Ibrahim Adjie karena keluar masuknya kendaraan, barang dan orang dari permukiman.

Kondisi geometrik di Jalan Jend. Ibrahim Adjie dengan keadaan kontur tanah datar. Berdasarkan hasil standar data yang telah ada, yaitu sebagai berikut :

Tabel III.4
Geometrik Jalan Jendral Ibrahim Adjie
Setelah Adanya Fly Over

No	Titik Pengamatan	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (m)	Lebar (m)	Waktu Tempuh (menit)	Kecepatan (Km/Jam)	Kepadatan (Smp.Mnt/Jam)	Arus (Smp/Jam)	Kapasitas (Smp/Jam
1	Jln. Jend. Ibrahim Adjie 1	Kolektor Sekunder	940	10	1,38	22,64	9656,58	3643,75	5161,2
2	Jln. Jend. Ibrahim Adjie 2	Kolektor Sekunder	1520	10	8,85	10,3	17031,90	2923,67	3030,21
3	Fly Over	Kolektor Sekunder	1226	8	2,24	27,32	2120,03	965,32	971,8

Sumber : Analisis LOS RDTRK Karees, 2007

Tabel III.5
Geometrik Jalan Jendral Ibrahim Adjie
Sebelum Adanya Fly Over

No	Titik Pengamatan	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (m)	Lebar (m)	Waktu Tempuh (menit)	Kecepatan (Km/Jam)	Kepadatan (Smp.Mnt/Jam)	Arus (Smp/Jam)	Kapasitas (Smp/Jam
1	Jln. Jend. Ibrahim Adjie 1	Arteri Primer	940	10,5	3,27	17,24	9941,14	2923,67	3564,00
2	Jln. Jend. Ibrahim Adjie 2	Arteri Primer	1520	10	8,85	10,3	17031,90	2856,42	3030,21

Sumber : Tim Survey DISHUB,April Juli 2000

Keterangan : - Jln Jenderal Ibrahim Adjie 1 → Dari persimpangan Jln Jakarta – Jln. Kebaktian.
- Jln Jenderal Ibrahim Adjie 2 → Dari Jln. Kebaktian – persimpangan Jln. Gatot Subroto.

3.1.1 Dimensi Jalan

Berdasarkan klasifikasi menurut kondisi fisik (struktur, perkerasan dan fungsi jalan). Selanjutnya jalan Jendral Ibrahim Adjie ini sebagai fungsi jalan kolektor primer dan di sepanjang koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie memiliki gang-gang atau jalan alternatif yang sangat berpengaruh terhadap aktifitas kendaraan yang melwati Jalan Ibrahim Adjie (Kiaracondong). Untuk lebih jelasnya mengenai kondisi fisik jalan dapat dilihat pada tabel III.6 berikut :

Tabel III.6
Dimensi Fisik Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Karakteristik	Keterangan
Panjang Ruas Jalan	4.138 meter
Lebar Jalan	8 – 32 meter
Bahu Jalan	1,5 meter
Jenis Perkerasan	Htmix
Jumlah Lajur	4 lajur
Jumlah Arah	2 arah
Jumlah Persimpangan	3 buah
Median	Beton 30 cm
Trotoar	1 meter

Sumber : Dinas Bina Marga Kota Bandung 2007

3.1.2 Kelas Jalan

Kelas jalan di Jalan Jendral Ibrahim Adjie sebelum adanya jembatan layang yaitu arteri primer jalan yang menghubungkan kota-kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan kota jenjang kesatu dengan yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

Kelas jalan di Jalan Jendral Ibrahim Adjie stelah adanya jembatan layang yaitu jalan kolektor sekunder yang berfungsi sebagai penghubung kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua, atau yang menghubungkan dengan kota jenjang ketiga.

3.1.3 Kondisi Fisik Jalan

Berdasarkan kondisi fisik jalan yang menjadi bagian dari wilayah studi pada ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie yaitu :

- Titik pengamatan pertama yaitu antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jakarta memiliki lebar jalan 32 meter, dengan 2 buah arah dan 4 lajur. Kondisi permukaan jalan ini secara keseluruhan tergolong sedang hal ini dapat terlihat dari masih terdapat kondisi permukaan jalan yang bergelombang, dan berlubang. Pada ruas ini terdapat marka jalan atau kereb. Disebelah kiri dan kanan jalan terdapat bahu jalan dan trotoar dengan masing-masing memiliki ukuran 1 meter.

- Titik pengamatan kedua yaitu *fly over* memilki lebar jalan 8 meter, dengan 2 buah jalur dan 2 arah. Kondisi permukaan jalan ini tergolong baik, dan fly over ini berfungsi untuk menghindari kemacetan yang sering terjadi di Jalan Jendral Ibrahim Adjie.
- Titik pengamatan yang ketiga yaitu antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jenderal Gatot Subroto memiliki lebar jalan 16 meter dengan 2 arah dan 4 lajur. Kondisi permukaan jalan ini tergolong sedang hal ini dapat terlihat dari masih terdapatnya kondisi permukaan yang berlubang,gelombang.

Secara umum kondisi lalu lintas yang melewati ruas jalan ini sering mengalami hambatan-hambatan. Dikarenakan frekuensi volume kendaraan yang masuk melewati ruas jalan ini sangat tinggi, banyak trayek angkutan yang lewat ruas ini. Selain trayek angkutan ruas ini juga berfungsi sebagai keluar masuknya kendaraan industri, dan disepanjang jalan ini pun terdapat aktifitas pertokoan, perdagangan dan jasa, dan pasar tradisional yang memnberikan kontribusi terhadap kemacetan di ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie.



Hasil Survey 2008

Gambar III.1
Kondisi Fisik Jalan

1. Tempat Parkir (On Street Parking)

Kondisi perparkiran di Jalan Jebdral Ibrahim Adjie sebagian besar masih menggunakan badan jalan yang sebenarnya tidak diperuntukan untuk area parkir. Kondisi ini dapat diidentifikasi yaitu yang berada di pusat kegiatan seperti pasar tradisional kiaracondong, ciomol, perdagangan dan lain-lain. Kurangya lahan perparkiran yang mengakibatkan semua kendaraan yang datang untuk berbelanja atau kegiatan lain mengganggu kendaraan yang lain yang mengakibatkan ruas jalan

menjadi sempit dan kemacetan tidak dapat dihindari lagi dan Kondisi tempat parkir di Jalan Jend Ibrahim Adjie sangat buruk karena masih banyak kendaraan yang parkir memakai badan jalan yang menyebabkan kemacetan dan arus kendaraan terhambat serta berkurangnya kapasitas jalan, dan kurangnya fasilitas tempat parkir (off street parking).

Tetapi ada beberapa kegiatan yang menggunakan area parkir sendiri seperti beberapa kantor, bank, kantor dinas dan kelurahan, rumah sakit, sekolah, puskesmas, dan kawasan industri, benkel, dan lain-lain.



Hasil Survey 2008

Gambar III.2
Kondisi On Street Parking

2. Terminal Bayangan

Masih adanya terminal bayangan yang ada di wilayah studi yang terdapat dibeberapa lokasi yang sering digunakan sebagai terminal bayangan, yaitu antara lain:

- Setelah Persimpangan Jalan Jakarta menuju arah Jalan Jenderal Ibrahim Adjie
- Di depan puskesmas Jalan Jendral Ibrahim Adjie
- Depan pasar tradisional Jalan Jendral Ibrahim Adjie
- Setelah fly over
- Sebelum persimpangan Binong

  Terminal bayangan ini kebanyakan memanfaatkan badan jalan sebagai pangkalan, sehingga lajur efektif yangada berkurang. Hal ini menyebabkan ganguan terhadap arus pergerakan yang pada akhirnya menyebakan kemacetan lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Tidak ada organisasi khusus yang mengelola

terminal bayangan. Secara umum kondisi terminal bayangan ini dapat dikategorikan buruk, lokasi ini dianggap oleh para pemakai terminal (sopir angkuatan umum) sebagai fasilitas umum sehingga tidak memiliki keinginan untuk memelihara dan mengelolanya.



Hasil Survey 2008

Gambar III.3
Kondisi Terminal Bayangan

3. Median

Kondisi median di Jalan Jend Ibrahim Adjie lumayan cukup baik tetapi masih sebagian jalan yang belum terdapat mediannya



Hasil Survey 2008

Gambar III.4
Kondisi Median

4. Trotoar

Kondisi trotoar yang ada di jalan tersebut belum lengkap karena masih ada sebagian jalan belum dibangunnya trotoar seperti setelah persimpangan jalan Jakarta-pintu keluar masuk fly over tetapi banyak trotoar yang dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima, jadi banyak yang terganggunya pejalan kaki yang akan memakai trotoar.



Hasil Survey 2008

Gambar III.5
Kondisi Trotoar

5. Batas lajur

Kondisi batas lajur di jalan Jend. Ibrahim Adjie sangat baik sebab sepanjang jalan koridor Jln. Jend. Ibrahim Adjie merupakan pemisah arah.

6. Traffict Light

Kondisi traffict light di tiap persimpangan yang ada di Jalan Jend Ibrahim Adjie kurang baik karena traffict light yang ada sedikit sudah seperti yang tidak layak sebab kadang menyala dan kadang tidak.

7. Rambu – rambu

Kondisi rambu – rambu yang ada di sepanjang koridor Jalan Jend Ibrahim Adjie sangat kurang sebab di beberapa titik masih banyak kendaraan yang memutar di tempat yang tidak seharusnya dan masih banyaknya rambu – rambu lalu lintas yang belum di pasang di titik kawasan pendidikan serta kawasan industri.

Sitem prasarana jalan pada Jalan Jenderal Ibrahim Adjie terdiri dari pejalan kaki, angkutan umum, dan kendaraan parkir. Aktifitas pejalan kaki untuk Jalan Jenderal Ibrahim banyak terdapat di bawah *fly over*. Hal tersebut dikarenakan

terdapatnya pasar Kiaracondong yang bertepatan di bawah *fly over*. Fasilitas bagi pejalan kaki untuk Jalan Ibrahim Adjie sendiri masih kurang, dengan ketidak tersediaannya trotoar dan jembatan penyebarangan tentunya dapat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas dan keselamatan bagi pejalan kaki itu sendiri. Disamping itu trotoar yang ada terutama untuk kawasan pasar kiaracondong banyak dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima, sehingga mengakibatkan pejalan kaki sering berjalan pada badan jalan.

Perilaku angkutan umum seringkali menimbulkan hambatan lalu lintas. Hal ini dirasakan untuk mencari penumpang. Kondisi ini mengakibatkan terganggunya arus lalu lintas, karena seringkali angkutan umum berhenti di sembarang tempat dan berhenti pada badan jalan, sehingga mengakibatkan terhambatnya kendaraan yang berada di belakang angkutan umum. Beberapa lokasi yang sering digunakan untuk mangkal angkutan umum adalah di persimpangan Jalan Jenderal Ibrahim Adjie (Kiaracondong)-Binong, persimpangan Jalan Jenderal Ibrahin Adjie (Kiaracondong)-Jalan Jakarta, pintu keluar masuk *fly over*, cimol atau pom bensin, depan puskesmas atau pintu keluar kawasan industri dan depan pasar tradisional Kiaracondong.

Beberapa lokasi yang sering dipergunakan parkir pada badan jalan adalah di sekitar komplek pertokoan depan pasar tradisional Kiaracondong. Kondisi ini mengakibatkan tersitanya sebagian jalan, sehingga mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan dan selanjutnya mengakibatkan menurunnya kecepatan rata-rata kendaraan.

3.2 Pelayanan Angkutan Umum

Jenis angkutan umum kota yang ada di sepanjang koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie berupa bis dan non bis (angkot). Keberadaan angkutan ini sangat membantu pergerakan penduduk dalam menjalani aktifitasnya terutama bagi penduduk yang tidak menggunakan kendaraan pribadi. Secara aktifitas kota keberadaan angkutan umum ini berdampak kepada pengurangan – pengurangan kendaraan sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan di jalan. Disamping angkutan umum bis dan non bis, Koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie dilayani pula

oleh angkutan alternative. Keberadaan kedua moda ini sangat membantu terutama di wilayah yang belum dilalui angkutan umum, seperti jalan – jalan local yang sempit. Adapun trayek dan jumlah armada angkutan kota dan bis kota yang melalui Jalan Jendral Ibrahim adjie, dapat dilihat pada **Tabel** berikut :

Tabel III.7
Trayek Angkutan Umum Setelah Adanya JAlan Layang
Jln. Jend. Ibrahim Adjie

No	Kode	Trayek
1	1	Abd. Muis – Cicaheum Via Binong
2	8	Cicaheum – Ciwastra – Derwati
3	9	Cicaheum – Cibaduyut
4	17	Margahayu Raya – Ledeng
5	18	Dago – Riung Bandung
6	32	Cicadas – Elang
7		Cicaheum - Cibiru

Hasil Survey 2008

Tabel III.8
Trayek Angkutan Umum Setelah Adanya Jembatan Layang
Jln. Jend. Ibrahim Adjie

No	Kode	Trayek	No	Kode	Trayek
1	1	Abd. Muis – Cicaheum Via Binong	8		Antapani - Ciroroyom
2	8	Cicaheum – Ciwastra – Derwati	9		Panghegar Permai - Dipatiukur
3	9	Cicaheum – Cibaduyut			
4	17	Margahayu Raya – Ledeng			
5	18	Dago – Riung Bandung			
6	32	Cicadas – Elang			
7		Cicaheum - Cibiru			

Sumber : Survey Primer, 2008

Tabel III.9
Trayek Angkutan Bus Jln. Jend Ibrahim Adjie

No.	Trayek
1	Antapani - KPAD
2	Cicaheum - Leuwi Panjang
3	Cicaheum – Kebon Kalapa
4	Cicaheum – Alun-Alun
5	Cicaheum - Cibereum

Sumber : Survey Primer, 2008

3.3 Sistem Aktivitas

Jalan Jendral Ibrahim Adjie mempunyai peran ke kota Bandung sebagai kawasan industri, kawasan permukiman, kawasan perbelanjaan, dan kawasan pendidikan serta Jalan Jendral Ibrahim mempunyai akses station kereta api untuk keluar Kota Bandung station ini memilki peranan yang penting dalam menghubungkan kota satu dengan kota yang lainnya bahkan hingga lintas propinsi. Jalan Jendral Ibrahim Adjie sendiri sangat berpengaruh untuk Kota Bandung khususnya pasar tradisional dan sebagai jalan pergerakan menerus dan tidak menerus jalan ini sendiri telah mempunyai jembatan layang/fly over yang dapat memudahkan para pengendara kendaraan agar lebih dapat mengejar waktu yang ditempuh.

1. Arus lalu lintas

Pada ruas jalan yang menjadi wilayah studi termasuk dalam Wilayah Pengembangan Karees. Dalam RDTRK Karees disebutkan bahwa sebagian besar wilayah ini merupakan lahan terbangun, yang dapat dikelompokkan dalam kegiatan perumahan, komersial, industri , dan perkantoran.

Kegiatan komersial banyak mendominasi jalan-jalan utama dalam poros timur-barat Kota Bandung. Hal ini tidak terlepas dari pengaruh perkembangan kegiatan komersial di Kota Bandung. Pola perkembangan kegiatan komersial pada wilayah studi tumbuh secara linear dan tumbuh mengelompok secara seporadis pada beberapa lokasi.

Perkembangan secara linear terjadi di Jalan Jenderal Ibrahim Adjie tersebar di sepanjang Jalan Ibrahim Adjie terkecuali untuk Jalan Jenderal Ibrahim Adjie yang berada pada kegiatan pasar tradisional. Kegiatan pasar tradisional tersebut menjadi tarikan pergerakan kendaraan. Namum tidak secara terpusat.

Di samping itu pada persimpangan Jalan Jenderal Ibrahim Adjie tumbuh kegiatan komersial (pasar Binong, pasar kiaracondong, pertokoan dan jasa) secara mengelompok, sehingga pada jam puncak mengakibatkan kemacetan dan kesemrawutan. Pasar ini cukup berpengaruh terhadap pola pergerakan terutama di pagi hari, hal ini dikarenakan pasar tersebut merupakan pasar dengna waktu kegiatan di pagi hari.

Perkembangan kawasan permukiman semakin meningkat. Perkembangan permukiman ini disebabkan karena di kawasan pusat kota sudah padat, sehingga terjadi perpindahan penduduk pinggiran Kota Bandung yang relatif belum padat.



Antrian Kendaraan
Hasil Survey 2008



Penggunaan Lahan

Gambar III.6
Kondisi Arus Lalu Lintas

2. Sistem kegiatan

Kegiatan industri mengelompok pada Jalan Jenderal Ibrahim Adjie hampir sepanjang jalan terkecuali jalan yang bertepatan di bawah *fly over*. Kegiatan pendidikan terdapat pada pintu masuk dan keluar arah fly dan persimpangan Jalan Jendral Ibrahim Adjie (Kiaracondong) serta kegiatan pasar dan pertokoan yang berada di bawah fly over Kondisi ini sering menimbulkan kemacetan lalu lintas pada waktu jam puncak yaitu pagi hari, siang hari dan sore hari.

Tabel III.10
Guna Lahan Tepi Jalan

Jalan Jenderal Ibrahim Adjie	
Rumah Penduduk	Bengkel / Show Room
Toserba/swalayan	Sekolah
Perkantoran	Pasar
Perdagangan	SPBU

Sumber : Survey Primer, 2008



Pangkalan Becak dan PKL



Penggunaan Lahan

Hasil Survey 2008

Gambar III.7
Sistem Kegiatan

1. Jenis Penggunaan Lahan di Ruas Jalan Ibrahim Adjie

Berdasarkan pengamatan langsung dilapangan, diketahui bahwa jenis penggunaan lahan disepanjang koridor ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie, diantaranya yaitu :

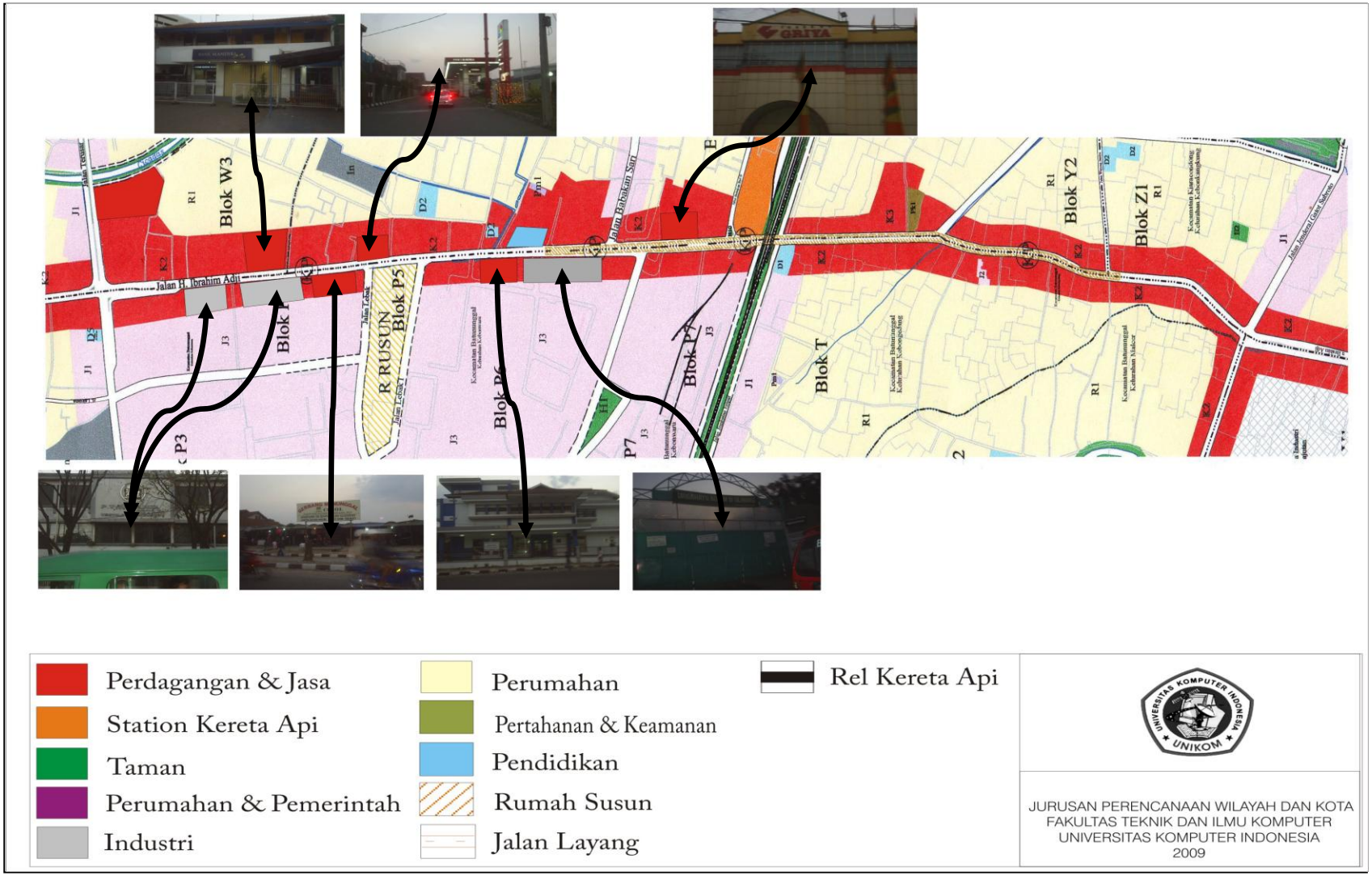
- Permukiman
- Pendidikan
- Perdagangan dan jasa
- Fasilitas umum seperti station kereta api dan sarana olah raga
- Perindustrian
- Pasar tradisional

Pada umumnya jenis penggnaan tanah tersebut ditempati oleh bangunan – bangunan yang terletak cukup dekat degan tepi jalan raya sehingga memudahkan masyarakat untuk bisa mengaksesnya. Keterangan rinci mengenai jenis penggunaan lahan di ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie dapat dilihat Pada Tabel 3.1 dan Gambar berikut :

Tabel III.11
Rincian Jenis Penggunaan Lahan di Koridor
Wilayah Studi Jalan Jendral Ibrahim Adjie

No.	Penggunaan Lahan	Jumlah	Keterangan
1	Perdagangan dan Jasa : ▪ Pasar Tradisional ▪ Pertokoan ▪ Jasa ▪ Swalayan ▪ Ruko ▪ Warung/Kios	 2 Buah 17 Buah 9 Buah 1 Buah 1 Buah 10 Buah	 ▪ Pasar Kiaracondong ▪ Bank Mandiri, Bank BCA, Dealer Motor dan Benkel ▪ Griya ▪ Warung Makanan Berat dan Ringan, Warung Nasi, Kios Roko
2	Perumahan : ▪ Umum		▪ Komplek Perumahan
3	Perkantoran : ▪ Kantor Notaris ▪ Kantor Polisi	 1 Buah	 ▪ Polsek Kiaracondong
4	Fasilitas Pendidikan : ▪ SD	 1 Buah	
5	Fasilitas Peribadatan : ▪ Mesjid	 1 Buah	
6	Fasilitas Umum : ▪ Station Kereta Api ▪ Terminal Bayangan ▪ Pangkalan Ojeg ▪ Pangkalan Becak ▪ Pom Bensin ▪ Puskesmas ▪ Rumah Sakit	 1 Buah 4 Buah 5 Buah 4 Buah 2 Buah 1 Buah 1 Buah	 ▪ Station Kereta Api Kiaracondong ▪ Angkutan Umum ▪ Rumah Sakit PINDAD

Sumber : Hasil Pengamatan 2008



Gambar III.8
Peta Penggunaan Lahan

2. Intensitas Penggunaan Lahan Wilayah Studi di Sekitar Ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Intensitas penggunaan lahan dan bangunan di kawasan studi dapat dikaji dari pendataan terhadap koefisien dasar bangunan (KDB), koefisien lantai bangunan (KLB), angka ruang terbuka (ART) dan angka intensitas penggunaan lahan (AIPL). Istilah koefisien dasar bangunan (KDB) atau angka lantai dasar (ALD) digunakan untuk mengganti istilah Building Coveragfe (BC) yaitu membandingkan antara luas total lantai dasar bangunan dan luas tanahnya.

Angka lantai dasar untuk kawasan terbangun di wilayah studi intensitif umumnya berkisar antara 50% - 75%. Adanya angka KDB yang tinggi dibeberapa lokasi seperti di kawasan dekat perdagangan pasar tradisional Kiaracondong juga beberapa lokasi sebelum persimpangan Binong. Secara teoritis kepadatan bangunan merupakan hasil dari KDB mengenai kondisi kepadatan bangunan diperoleh dari angka banding antara total luas lantai dasar bangunan dengan luas kaplingnya.

Secara teoritis koefisien lantai bangunan (KLB) digunakan untuk mengganti istilah Floor Area Ratio (FAR) yaitu angka perbandingan antara jumlah total luas lantai bangunan terhadap luas lahan. Pada umunya angka KLB di kawasan intensitas penggunaanya relatif masih rendah dan belum mengarah kepengunaan secara vertikal, dan apabila dilihat di kawasan pusat pengembangan lebih ke KLBnya karena dilihat dari ketersediaan lahan (dataran) sangat terbatas.

Berdasarkan hasil survey di sepanjang koridor Jalan Ibrahim Adjie tepatnya di wilayah studi pada umumnya penggunaan bangunan merupakan perumahan dengan ketinggian 1 – 2 lantai dan bangunan jumlah 3 – 4 lantai pada umumnya merupakan bangunan seperrti perkantoran maupun perdagangan dan jasa sementara untuk fasilitas pendidikan dasar dan menengah umumnya merupakan bangunan yang biasanya hanya memiliki 1 – 2 lantai.

3. Intensitas Kegiatan Wilayah Studi di Sekitar Ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Pembahasan mengenai intensitas penggunaan lahan di sekitar ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie meliputi : Intensitas kegiatan perdagangan dan jasa, lahan perumahan/permukiman, intensitas kegiatan pendidikan, dan intensitas perindustrian.

A. Perdagangan dan Jasa

Intensitas kegiatan yang ditimbulkan oleh penggunaan lahan perdagangan dan jasa di ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie khususnya wilayah studi ini tergolong tinggi. Kegiatan perdagangan dan jasa yang tumbuh disepanjang koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie ini membentang dari arah barat dan timur.

Namun jika diperhatikan, kecenderungan kegiatan perdagangan yang ada di Ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie ini semakin berkembang mengikuti ruas jalan yang merupakan perlintasan angkutan kota atau dalam kota dengan membentuk pola–pola ruko (rumah toko), kios, warung.

Pasar tradisional Kiaracondong yang memiliki skala pelayanan kota menjadi salah satu faktor terjadinya tarikan lalu lintas, berbagai kebutuhan masyarakat dari mulai kebutuhan sandang, pangan, pakaian, alat–alat rumah tangga dan sebagainya tersedia di pasar tradisional Kiaracondong. Tapi hal ini masih sama antara pasar tradisional Kiaracondong yang sekarang dengan yang dulu, karena sekarang lebih padat dan karena adanya pembangunan jembatan layang pasar tradisional tersebut jadi semakin padat dan di waktu pagi hari sekitar jam 04.00-06.00 pasar ini memanfaatkan badan jalan untuk berjualan dan melayani masyarakat yang akan berbelanja. Dukungan fasilitas lain kurang memadai sebab suasana pasar yang semerawut dan lahan parkir pun masih memanfaatkan badan jalan.

Tingginya aktifitas masyarakat dalam kegiatan perdagangandan jasa di sekitar wilayah studi Jalan Jendral Ibtahim Adjie, menyebabkan tingginya pergerakan orang setiap harinya dari mulai pagi hari hingga malam hari. Keterangan rinci dapat dilihat pada tabel 3.2 berikut ini.

Tabel III.12
Intensitas Kegiatan Perdagangan dan Jasa
di Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Jenis Kegiatan	Waktu Kegiatan/Hari
- Pasar Tradisional Kiaracondong	03.00 WIB – 17.00 WIB
- Toko Pakaian dan lain-lain	09.00 WIB – 21.00 WIB
- Rumah Makan	10.00 WIB – 21.00 WIB
- Benkel	09.00 WIB – 16.00 WIB
- Dealer atau Showroom	09.00 WIB – 16.00 WIB
- Kios	10.00 WIB – 12.00 WIB
- Pedagang Kaki Lima (PKL)	10.00 WIB – 09.00 WIB
- Jasa	08.00 WIB – 16.00 WIB
- Pom Bensin	24 Jam

Sumber : Hasil Pengamatan 2008

B. Perumahan

Untuk penggunaan lahan perumahan/permukiman di sekitar ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie, intensitas penggunaan lahannya cukup besar beberapa perumahan yang terdapat di sekitar Jalan Jendral Ibrahim adjie ini adalah perumahan masyarakat sekitar. Kawasan perumahan yang berada di jalan ini merupakan perumahan masyarakat daerah sekitar koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie dengan sebagian besar merupakan perumahan masyarakat umum dan pegawai PINDAD.

Kawasan perumahan ini merupakan awal dan akhir dari pergerkan penduduk sehari-hari seperti bekerja, sekolah, serta pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Sehingga hal tersebut akan berpengaruh terhadap pola pergerakan disepanjang koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie terutama pada jam-jam sibuk (peak hour) yaitu pada pagi hari, siang hari, dan sore hari. Keterangan rinci dapat dilihat pada tabel 3.3 berikut ini.

Tabel III.13
Intensitas Kegiatan Perumahan
Di Sekitar Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Maksup Pergerakan	Waktu Kegiatan/Harui
- Bekerja	07.00 WIB – 17.00 WIB
- Belanja	04.00 WIB – 09.00 WIB
- Sekolah	06.00 WIB – 17.00 WIB
- Pendidikan Tinggi/Universitas	08.00 WIB – 16.00 WIB

Sumber : Hasil Pengamatan 2008

C. Perkantoran

Intensitas kegiatan yang ditimbulkan oleh penggunaan fasilitas perkantoran di ruas Jalan Jemdral Ibrahim Adjie bisa dikatakan rendah, hal ini dikarenakan di sekitar ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie tidak terlalu banyak gedung perkantoran, berdasarkan hasil pengamatan di lapangan tercatan hanya ada 4 unit perkantoran yaitu Kantor Notaris, Kantor PINDAD, Kantor Kelurahan, dan Kantor Polisi keterngan rinci dapat dilihat pada tabel 3.4 berikut ini.

Tabel III.14
Intensitas Kegiatan Perkantoran
di Sekitar Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Kantor	Waktu Kegiatan/Hari
- Kantor Notaris	10.00 WIB – 17.00 WIB
- Kantor PINDAD	07.00 WIB – 17.00 WIB
- Kantor Kelurahan	08.00 WIB – 16.00 WIB
- Kantor Polisi	24 Jam/Hari

Sumber : Hasil Pengamatan 2008

D. Pendidikan

Intensitas kegiatan yang ditimbulkan oleh penggunaan fasilitas pendidikan di ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie cukup sedang, biasanya hal tersebut terjadi pada saat jam-jam sibuk masuk sekolah dan jam pulang sekolah. Terdapat 1 sekolah dasar di koridor Jalan Jendral Ibrahim Adjie dan sekolah yang tidak jauh dari ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie. Keternagan rincinya dapat dilihat pada tael 3.5 berikut ini.

Tabel III.15
Kegiatan Pendidikan
di Sekitar Ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie

Sekolah	Waktu Kegiatan/Hari
- Sekolah Dasar (SD)	07.00 WIB – 14.00 WIB

Sumber : Hasil Pengamatan 2008

E. Fasilitas Peribadatan

Fasilitas peribadatan yang berda di ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie adalah mesjid tempat peribadatan ini merupakan fasilitas bagi umat islam dan dapat menjadi tempat istirahat bagi masyarakat yang ingin beristirahat. Kegiatan keagamaamya pun

hanya pada waktu pagi, siang, sore, dan malam hari setiap hari dengan waktu kegiatan dari pukul 05.00 WIB – 19.00 WIB.

4. Kondisi Sosial Ekonomi Wilayah Pengembangan Karees

Tingkat perkembangan ekonomi di wilayah Karees cenderung cepat terlihat dari PDRB yang cenderung menunjukan angka positif. Distribusi presentase PDRB secara sektoral menunjukan peranan masing – masing sektor dimana di wilayah pengembangan Karees perkembanganya terdapat pada sektor perdagangan, keuangan, persewaan dan jasa, hotel dan restoran, bangunan dan kontruksi, serta listrik, gas dan air bersih, sektor – sektor tersebut menunjukan adanya spesialisasi tinggi dengan perkembangan yang pesat baik pada skala lokal.

Jumlah dan kepadatan penduduk di Wilayah Pengembangan Karees, memiliki kepadatan penduduk yang meliputi jumlah distribusi dan kepadatannya diarahkan dalam rangka pemetaan tingkat pelayanan kota dan menciptakan kualitas ruang sesuai dengan daya dukung lingkungan dan daya tampungngnya. Berdasarkan kelurahan yang ada di Wilayah Pengembangan Karees pada bulan juli 2007, penduduk di Wilayah Pengembangan Karees pada tahun 2007 mencapai jumlah 364.256 jiwa. Dari 4 (empat) Kecamatan yang ada di Wilayah Pengembangan Karees, Kecamatan Kiaracondong merupakan wilayah dengan jumlah penduduk terbanyak. Berdasarkan karakteristik pola pertambahan penduduknya yang fluktuasi dengan laju rata – rata 2% per tahun maka metode polynomial dapat diidentifikasikan jumlah penduduk di Wilayah Pengenbagan Karees pada tahun 2012 berjumlah 373.584 jiwa yang terdistribusi secara tidak merata di tiap blok unit lingkungan setingkat kelurahan.

Berdasarkan tabel proyeksi perkembangan penduduk sebesar 1,48% dengan peningkatan jumlah penduduk sebesar 6.709 jiwa pada tahun 2012, dimana jumlah penduduk pada tahun 2007 berjumlah 366.875 jiwa akan bertambah menjadi 373.584 jiwa pada tahun 2012. perkembangan jumlah penduduk tebesar pad atahun 2012 terdapat pada sub BWK Kiaracondong yaitu sebesar 124.580 jiwa mengalami peningkatan sebesar 1.814 jiwa dari 122.736 jiwa pada tahun 2007. sedangkan sub BWK yang perkembangan penduduknya kecil terdapat pada sub BWK Lengkong

yaitu sebesar 66.782 jiwa mengalami peningkatan 1.570 jiwa dari jumlah 66.212 jiwa pada tahun 2007.

Tabel III.16
Jumlah Penduduk Wilayah Pengenbangan Karees
Per Tahun

No	Kecamatan	Tahun					b	r	Proyeksi
		2003	2004	2005	2006	2007	(jiwa/thn)	(%/thn)	Tahun
									2012
1	Regol	69053	69105	69773	69645	70199	41	1,66	71631,5
2	Lengkong	64956	65291	63818	66088	66212	45	1,93	67782
3	Batununggal	106238	106919	106924	108249	107728	47	1,40	109591
4	Kiaracondong	121261	122000	121405	122857	122736	61	1,22	124580

Sumber : RTRW 2013

3.4 Tingkat Pelayanan (LOS) Sebelum Adanya Jalan Layang Jendral Ibrahim Adjie

Pemaparan tingkat pelayanan jalan sebelum adanya jalan layang di Jalan Jenderal Ibrahim Adjie meliputi volume lalu lintas, kapasitas jalan, dan tingkat pelayanan jalan (LOS).

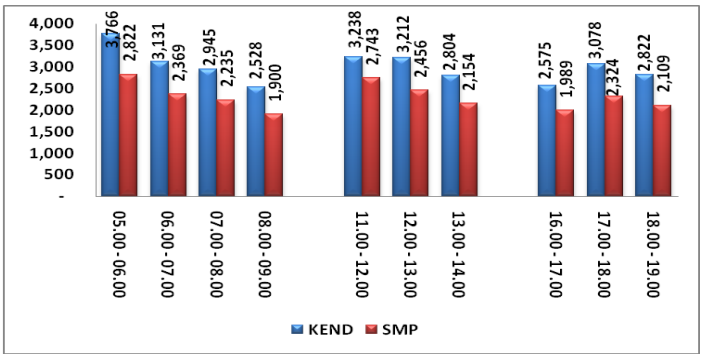
3.4.1 Volume Lalu Lintas Sebelum Adanya Jalan Layang

Berdasarkan analisis dari hasil perhitungan volume lalu lintas sebelum adanya jalan layang dengan data yang telah ada, terdapat pada tabel dan grafik dibawah ini.

Tabel III.17
Volume Lalu Lintas Pada Hari Senin
Di Titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	Jenis Kendaraan								Volume / Jam	
	Kendaraan Ringan	smp	Kendaraan Berat	smp	Motor	smp	Non Motor	smp	KEND	SMP
		1.00		1.50		0.40		0.80		
05.00 - 06.00	1,923	1923	100	150	1,613	645.20	130	104.00	3,766	2,822
06.00 - 07.00	1,661	1661	80	120	1,311	524.40	79	63.20	3,131	2,369
07.00 - 08.00	1,602	1602	66	99	1,220	488.00	57	45.60	2,945	2,235
08.00 - 09.00	1,346	1346	53	80	1,073	429.20	56	44.80	2,528	1,900
11.00 - 12.00	1,433	1433	516	774	1,237	494.80	52	41.60	3,238	2,743
12.00 - 13.00	1,746	1746	81	122	1,300	520.00	85	68.00	3,212	2,456
13.00 - 14.00	1,550	1550	73	110	1,125	450.00	56	44.80	2,804	2,154
16.00 - 17.00	1,467	1467	51	77	1,001	400.40	56	44.80	2,575	1,989
17.00 - 18.00	1,637	1637	74	111	1,295	518.00	72	57.60	3,078	2,324
18.00 - 19.00	1,471	1471	61	92	1,213	485.20	77	61.60	2,822	2,109
TOTAL 10 JAM	**15,836**	**15,836**	**1,155**	**1,733**	**12,388**	**4,955**	**720**	**576**	**30,099**	**23,100**

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

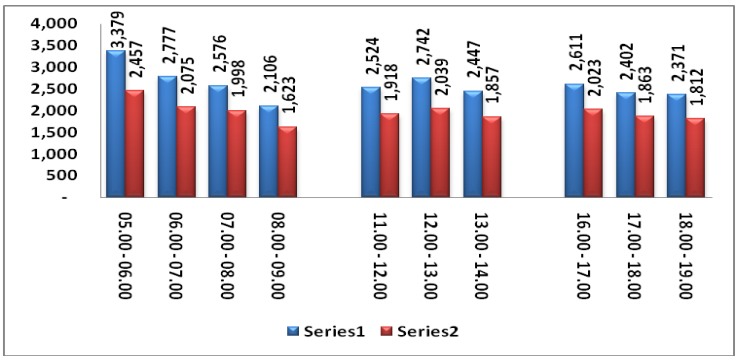
Gambar III.10
Grafik Volume Lalu Lintas Pada Hari Senin
Di Titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Grafik di atas merupakan volume/jam kendaraan pada jam-jam sibuk tepatnya pada hari senin dengan di mulainnya aktivitas, untuk pagi hari pada pukul 07.00 – 08.00 khususnya kendaraan yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie tercatat dengan nilai volume kendaraan mencapai 3,766/jam namun pada jam pulang sekolah yaitu pada siang hari menurun hingga mencapai nilai 3,238/jam dan pada usainya aktifitas bekerja dan lain-lain yaitu pada sore hari mengalami penurunan kembali dengan nilai mencapai 3,078/jam

Tabel III.18
Volume Lalu Lintas Pada Hari Senin
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	Jenis Kendaraan								Volume / Jam	
	Kendaraan Ringan	smp	Kendaraan Berat	smp	Motor	smp	Non Motor	smp	KEND	SMP
		1.00		1.50		0.40		0.80		
05.00 - 06.00	1,680	1680	45	68	1,535	614.00	119	95.20	3,379	2,457
06.00 - 07.00	1,486	1486	47	71	1,191	476.40	53	42.40	2,777	2,075
07.00 - 08.00	1,458	1458	62	93	995	398.00	61	48.80	2,576	1,998
08.00 - 09.00	1,189	1189	48	72	833	333.20	36	28.80	2,106	1,623
11.00 - 12.00	1,383	1383	51	77	1,035	414.00	55	44.00	2,524	1,918
12.00 - 13.00	1,461	1461	36	54	1,181	472.40	64	51.20	2,742	2,039
13.00 - 14.00	1,347	1347	44	66	1,001	400.40	55	44.00	2,447	1,857
16.00 - 17.00	1,509	1509	43	65	994	397.60	65	52.00	2,611	2,023
17.00 - 18.00	1,396	1396	44	66	921	368.40	41	32.80	2,402	1,863
18.00 - 19.00	1,325	1325	46	69	956	382.40	44	35.20	2,371	1,812
TOTAL 10 JAM	14,234	14,234	466	699	10,642	4,257	593	474	25,935	19,664

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

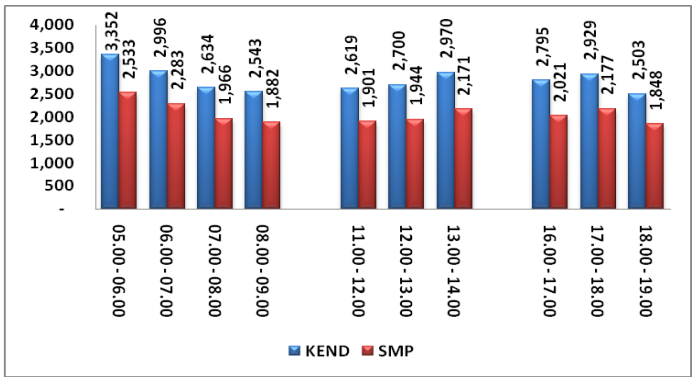
Gambar III.11
Grafik Volume Lalu Lintas Pada Hari Senin
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Grafik di atas merupakan volume/jam kendaraan pada jam-jam sibuk tepatnya pada hari senin dengan di mulainnya aktivitas, untuk pagi hari khususnya kendaraan yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada tercatat dengan nilai volume kendaraan 3,379/jam dan namun pada jam-jam berikutnya pada jam pulang sekolah yaitu pada siang hari mengalami penurunan hingga mencapai nilai 2,742/jam dan pada usainya aktifitas bekerja dan lain-lain yaitu pada sore hari mengalami penurunan lagi dengan nilai mencapai 2,611/jam.

Tabel III.19
Volume Lalu Lintas Pada Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	Jenis Kendaraan								Volume / Jam	
	Kendaraan Ringan	smp	Kendaraan Berat	smp	Motor	smp	Non Motor	smp	KEND	SMP
		1.00		1.50		0.40		0.80		
05.00 - 06.00	1,795	1795	66	99	1,385	554.00	106	84.80	3,352	2,533
06.00 - 07.00	1,632	1632	68	102	1,220	488.00	76	60.80	2,996	2,283
07.00 - 08.00	1,392	1392	45	68	1,128	451.20	69	55.20	2,634	1,966
08.00 - 09.00	1,318	1318	42	63	1,113	445.20	70	56.00	2,543	1,882
11.00 - 12.00	1,284	1284	48	72	1,211	484.40	76	60.80	2,619	1,901
12.00 - 13.00	1,310	1310	46	69	1,276	510.40	68	54.40	2,700	1,944
13.00 - 14.00	1,459	1459	65	97	1,355	542.00	91	72.80	2,970	2,171
16.00 - 17.00	1,355	1355	48	72	1,298	519.20	94	75.20	2,795	2,021
17.00 - 18.00	1,515	1515	53	80	1,266	506.40	95	76.00	2,929	2,177
18.00 - 19.00	1,298	1298	42	63	1,108	443.20	55	44.00	2,503	1,848
TOTAL 10 JAM	14,358	14,358	523	784	12,360	4,944	800	640	28,041	20,726

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

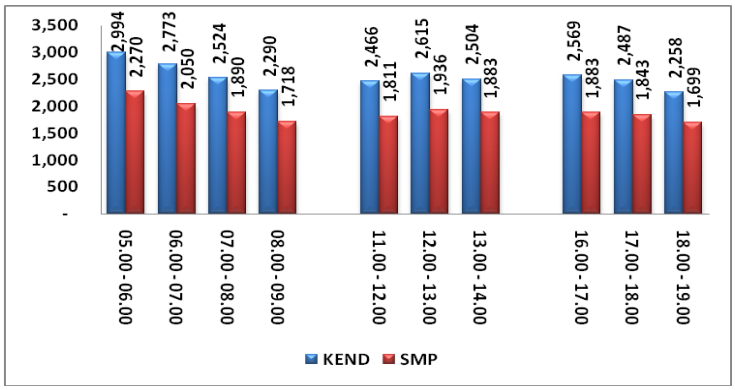
Gambar III.12
Grafik Volume Lalu Lintas Pada Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Grafik di atas merupakan volume/jam kendaraan yang masuk ke ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie pada pagi hari memiliki nilai volume kendaraan 3,352/jam dan pada jam-jam berikutnya grafik keadaan lalu lintas cenderung mengalami perbedaan hal ini disebabkan aktifitas pada hari jum'at memiliki waktu yang sangat pendek khususnya menjelang saatnya ibadah shalat jum'at yang dengan nilai volume/jam pada siang hari mencapai 2,970/jam dan pada sore hari nilai volume/jam mengalami penurunan hingga 2,929/jam.

Tabel III.20
Volume Lalu Lintas Pada Hari Jumat
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	Jenis Kendaraan								Volume / Jam	
	Kendaraan Ringan	smp	Kendaraan Berat	smp	Motor	smp	Non Motor	smp	KEND	SMP
		1.00		1.50		0.40		0.80		
05.00 - 06.00	1,664	1664	36	54	1,207	482.80	87	69.60	2,994	2,270
06.00 - 07.00	1,460	1460	33	50	1,209	483.60	71	56.80	2,773	2,050
07.00 - 08.00	1,321	1321	58	87	1,086	434.40	59	47.20	2,524	1,890
08.00 - 09.00	1,208	1208	55	83	986	394.40	41	32.80	2,290	1,718
11.00 - 12.00	1,267	1267	37	56	1,102	440.80	60	48.00	2,466	1,811
12.00 - 13.00	1,382	1382	37	56	1,146	458.40	50	40.00	2,615	1,936
13.00 - 14.00	1,354	1354	42	63	1,050	420.00	58	46.40	2,504	1,883
16.00 - 17.00	1,305	1305	49	74	1,168	467.20	47	37.60	2,569	1,883
17.00 - 18.00	1,315	1315	39	59	1,092	436.80	41	32.80	2,487	1,843
18.00 - 19.00	1,203	1203	32	48	925	370.00	98	78.40	2,258	1,699
TOTAL 10 JAM	13,479	13,479	418	627	10,971	4,388	612	490	25,480	18,984

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

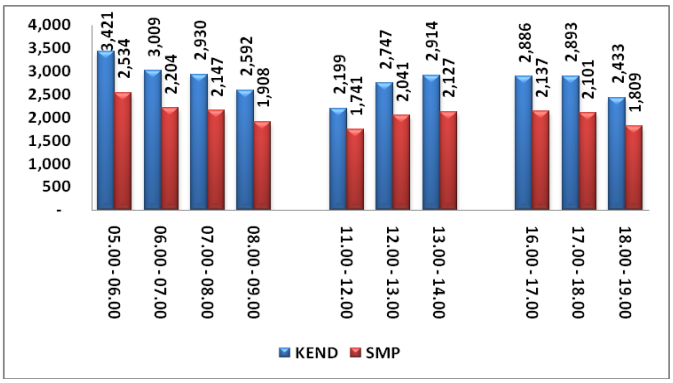
Gambar III.13
Grafik Volume Lalu Lintas Pada Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Grafik di atas merupakan volume/jam kendaraan yang masuk ke ruas Jalan Jendral Ibrahim Adjie pada pagi hari memiliki nilai volume kendaraan 2,773/jam dan pada jam-jam berikutnya grafik keadaan lalu lintas cenderung mengalami perbedaan hal ini disebabkan aktifitas pada hari jum'at memiliki waktu yang sangat pendek khususnya menjelang saatnya ibadah shalat jum'at yang dengan nilai volume/jam pada siang hari mencapai 2,615/jam dan pada sore hari nilai volume/jam mengalami penurunan hingga 2,569/jam.

Tabel III.21
Volume Lalu Lintas Pada Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	Jenis Kendaraan								Volume / Jam	
	Kendaraan Ringan	smp	Kendaraan Berat	smp	Motor	smp	Non Motor	smp	KEND	SMP
		1.00		1.50		0.40		0.80		
05.00 - 06.00	1,759	1759	58	87	1,488	595.20	116	92.80	3,421	2,534
06.00 - 07.00	1,508	1508	56	84	1,360	544.00	85	68.00	3,009	2,204
07.00 - 08.00	1,460	1460	57	86	1,322	528.80	91	72.80	2,930	2,147
08.00 - 09.00	1,294	1294	62	93	1,169	467.60	67	53.60	2,592	1,908
11.00 - 12.00	1,275	1275	67	101	801	320.40	56	44.80	2,199	1,741
12.00 - 13.00	1,440	1440	51	77	1,200	480.00	56	44.80	2,747	2,041
13.00 - 14.00	1,453	1453	52	78	1,329	531.60	80	64.00	2,914	2,127
16.00 - 17.00	1,506	1506	45	68	1,262	504.80	73	58.40	2,886	2,137
17.00 - 18.00	1,412	1412	54	81	1,335	534.00	92	73.60	2,893	2,101
18.00 - 19.00	1,265	1265	49	74	1,062	424.80	57	45.60	2,433	1,809
TOTAL 10 JAM	14,372	14,372	551	827	12,328	4,931	773	618	28,024	20,748

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

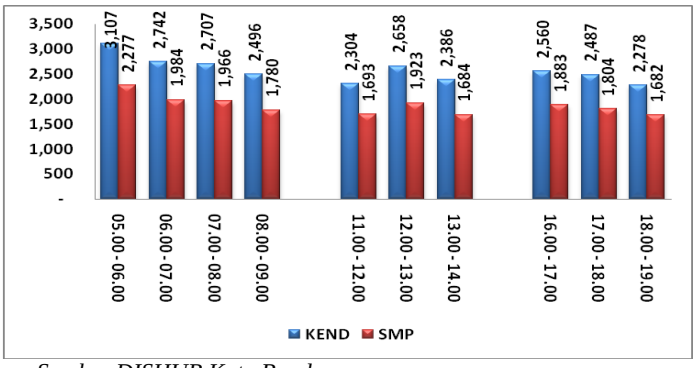
Gambar III.14
Grafik Volume Lalu Lintas Pada Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Grafik di atas merupakan volume/jam kendaraan pada pagi hari senin dengan bekurangnya aktifitas (hari libur), untuk pagi hari khususnya kendaraan yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada pagi hari tercatat dengan nilai volume kendaraan 3,421/jam dan namun pada jam-jam berikutnya keadaan lalu lintas mengalami peningkatan pada siang hari meningkat hingga mencapai nilai 2,914/jam dan pada sore hari mengalami peniurunan kembali dengan nilai mencapai 2,893/jam

Tabel III.22
Volume Lalu Lintas Pada Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	Jenis Kendaraan								Volume / Jam	
	Kendaraan Ringan	smp	Kendaraan Berat	smp	Motor	smp	Non Motor	smp	KEND	SMP
		1.00		1.50		0.40		0.80		
05.00 - 06.00	1,619	1619	27	41	1,378	551.20	83	66.40	3,107	2,277
06.00 - 07.00	1,378	1378	32	48	1,270	508.00	62	49.60	2,742	1,984
07.00 - 08.00	1,383	1383	27	41	1,238	495.20	59	47.20	2,707	1,966
08.00 - 09.00	1,217	1217	34	51	1,209	483.60	36	28.80	2,496	1,780
11.00 - 12.00	1,201	1201	29	44	1,027	410.80	47	37.60	2,304	1,693
12.00 - 13.00	1,323	1323	39	59	1,239	495.60	57	45.60	2,658	1,923
13.00 - 14.00	1,142	1142	28	42	1,181	472.40	35	28.00	2,386	1,684
16.00 - 17.00	1,332	1332	39	59	1,146	458.40	43	34.40	2,560	1,883
17.00 - 18.00	1,259	1259	30	45	1,146	458.40	52	41.60	2,487	1,804
18.00 - 19.00	1,206	1206	24	36	996	398.40	52	41.60	2,278	1,682
TOTAL 10 JAM	13,060	13,060	309	464	11,830	4,732	526	421	25,725	18,676

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

Gambar III.15
Grafik Volume Lalu Lintas Pada Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Grafik di atas merupakan volume/jam kendaraan pada pagi hari senin dengan bekurangnya aktifitas (hari libur), untuk pagi hari khususnya kendaraan yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada pagi hari tercatat dengan nilai volume kendaraan 3,107/jam dan namun pada jam-jam berikutnya keadaan lalu lintas mengalami peningkatan pada siang hari meningkat hingga mencapai nilai 2,658/jam dan pada sore hari mengalami penurunan kembali dengan nilai mencapai 2,560/jam.

3.4.2 Kapasitas Jalan Sebelum Adanya Jalan Layang

Berdasarkan analisis dari hasil perhitungan volume lalu lintas sebelum adanya jalan layang terdapat kapasitas jalan yang membedakan aktivitas di sisi jalan dengan data yang telah ada, terdapat pada tabel di bawah ini.

Tabel III.23
Kapasitas Jalan Pada Hari Senin
Di titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
05.00 - 06.00	4950	1.00	1.00	0.96	1.00	4,752
06.00 - 07.00	4950	1.00	1.00	0.96	1.00	4,752
07.00 - 08.00	4950	1.00	1.00	0.80	1.00	3,960
08.00 - 09.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
11.00 - 12.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
12.00 - 13.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
13.00 - 14.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
16.00 - 17.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
17.00 - 18.00	4950	1.00	1.00	0.80	1.00	3,960
18.00 - 19.00	4950	1.00	1.00	0.82	1.00	4,059

Sumber DISHUB Kota Bandung

Tabel di atas merupakan kapasitas jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari senin dititik pengamatan 1 (satu) tepatnya antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jakarta, dengan waktu yang berbeda pada pagi hari memiliki kapasitas jalan hingga 4,752 /jam dan pada siang hari mengalami penurunan hingga 4,554 /jam serta pada sore hari menurun kembali dengan kapasitas jalan 4,307 /jam.

Tabel III.24
Kapasitas Jalan Pada Hari Senin
Di titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
05.00 - 06.00	2900	1.29	1.00	0.94	1.00	3,030
06.00 - 07.00	2900	1.29	1.00	0.94	1.00	3,517
07.00 - 08.00	2900	1.29	1.00	0.8	1.00	2,993
08.00 - 09.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
11.00 - 12.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
12.00 - 13.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
13.00 - 14.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
16.00 - 17.00	2900	1.29	1.00	0.8	1.00	2,993
17.00 - 18.00	2900	1.29	1.00	0.8	1.00	2,993
18.00 - 19.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255

Sumber DISHUB Kota Bandung

Tabel di atas merupakan kapasitas jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari senin dititik pengamatan 3 (tiga) tepatnya antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jenderal Gatot Subroto, dengan waktu yang berbeda pada pagi hari memiliki kapasitas jalan hingga 3,517 /jam dan pada siang hari mengalami penurunan hingga 3,442 /jam serta pada sore hari menurun kembali dengan kapasitas jalan 3,255 /jam.

Tabel III.25
Kapasitas Jalan Pada Hari Jum'at
Di titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
05.00 - 06.00	4950	1.00	1.00	0.94	1.00	4,653
06.00 - 07.00	4950	1.00	1.00	0.94	1.00	4,653
07.00 - 08.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
08.00 - 09.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
11.00 - 12.00	4950	1.00	1.00	0.96	1.00	4,752
12.00 - 13.00	4950	1.00	1.00	0.94	1.00	4,653
13.00 - 14.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
16.00 - 17.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
17.00 - 18.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
18.00 - 19.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554

Sumber DISHUB Kota Bandung

Tabel di atas merupakan kapasitas jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari jum'at dititik pengamatan 1 (satu) tepatnya antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jakarta, dengan waktu yang berbeda pada pagi hari memiliki kapasitas jalan hingga 4,653 /jam dan pada siang hari mengalami perubahan kapasitas hingga 4,752 /jam serta pada sore hari menurun kembali dengan kapasitas jalan 4,554 /jam.

Tabel III.26
Kapasitas Jalan Pada Hari Jum'at
Di titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
05.00 - 06.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
06.00 - 07.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
07.00 - 08.00	2900	1.29	1.00	0.8	1.00	2,993
08.00 - 09.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
11.00 - 12.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
12.00 - 13.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
13.00 - 14.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
16.00 - 17.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
17.00 - 18.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
18.00 - 19.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442

Sumber DISHUB Kota Bandung

Tabel di atas merupakan kapasitas jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari jum'at dititik pengamatan 3 (tiga) tepatnya antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jenderal Gatot Subroto, dengan waktu yang sama pada pagi hari memiliki kapasitas jalan hingga 3,442 /jam dan pada siang hari mengalami penetapan kapasitas hingga 3,442 /jam serta pada sore hari kembali menetap dengan kapasitas jalan 3,442 /jam.

Tabel III.27
Kapasitas Jalan Pada Hari Minggu
Di titik Pengamatan 1 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
05.00 - 06.00	4950	1.00	1.00	0.94	1.00	4,653
06.00 - 07.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
07.00 - 08.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
08.00 - 09.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
11.00 - 12.00	4950	1.00	1.00	0.96	1.00	4,752
12.00 - 13.00	4950	1.00	1.00	0.94	1.00	4,653
13.00 - 14.00	4950	1.00	1.00	0.94	1.00	4,653
16.00 - 17.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554
17.00 - 18.00	4950	1.00	1.00	0.87	1.00	4,307
18.00 - 19.00	4950	1.00	1.00	0.92	1.00	4,554

Sumber DISHUB Kota Bandung

Tabel di atas merupakan kapasitas jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari minggu dititik pengamatan 1 (satu) tepatnya antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jakarta, dengan waktu yang berbeda karena pada hari minggu merupakan hari libur bagi aktivitas bekerja dan sekolah, pada pagi hari memiliki kapasitas jalan hingga 3,442 /jam dan pada siang hari mengalami perubahan kapasitas hingga 3,517 /jam serta pada sore hari menurun kembali dengan kapasitas jalan 3,442 /jam.

Tabel III.28
Kapasitas Jalan Pada Hari Minggu
Di titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
05.00 - 06.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
06.00 - 07.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
07.00 - 08.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
08.00 - 09.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
11.00 - 12.00	2900	1.29	1.00	0.94	1.00	3,517
12.00 - 13.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
13.00 - 14.00	2900	1.29	1.00	0.94	1.00	3,517
16.00 - 17.00	2900	1.29	1.00	0.92	1.00	3,442
17.00 - 18.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255
18.00 - 19.00	2900	1.29	1.00	0.87	1.00	3,255

Sumber DISHUB Kota Bandung

Tabel di atas merupakan kapasitas jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari minggu dititik pengamatan 3 (tiga) tepatnya antara Jalan Jenderal Ibrahim Adjie dengan Jalan Jenderal Gatot Subroto, dengan waktu yang berbeda karena pada hari

minggu merupakan hari libur bagi aktivitas bekerja dan sekolah, pada pagi hari memiliki kapasitas jalan hingga 3,442 /jam dan pada siang hari mengalami perubahan kapasitas hingga 3,517 /jam serta pada sore hari menurun kembali dengan kapasitas jalan 3,442 /jam.

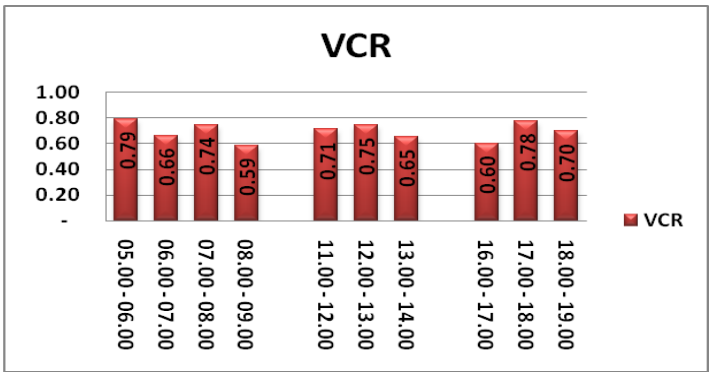
3.4.3 Tingkat Pelayanan (LOS) Sebelum Adanya Jalan Layang

Berdasarkan dari perhitungan volume lalu lintas dan perhitungan kapasitas jalan terdapatlah hasil yaitu tingkat pelayanan Jalan (LOS) serta perhitungan dari volume kendaraan dan kapasitas (C) yang menghasilkan nilai Volume kapasitas ratio (VCR)

Tabel III.29
Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Senin
Di Titik Pengamatan 1(Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Waktu	VOL	C	VCR	LOS
05.00 - 06.00	3,766	4,752	0.79	D
06.00 - 07.00	3,131	4,752	0.66	C
07.00 - 08.00	2,945	3,960	0.74	C
08.00 - 09.00	2,528	4,307	0.59	C
11.00 - 12.00	3,238	4,554	0.71	C
12.00 - 13.00	3,212	4,307	0.75	C
13.00 - 14.00	2,804	4,307	0.65	C
16.00 - 17.00	2,575	4,307	0.60	C
17.00 - 18.00	3,078	3,960	0.78	D
18.00 - 19.00	2,822	4,059	0.70	C

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

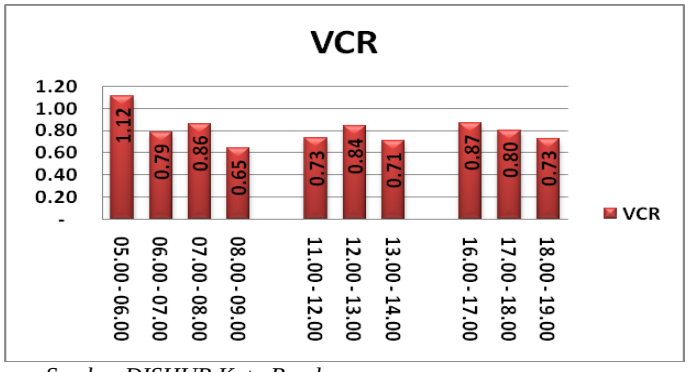
Gambar III.16
Grafik Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Senin
Di Titik Pengamatan 1(Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta)

Grafik LOS yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari senin merupakan hari pertamanya aktifitas dimulai seperti aktifitas bekerja dan sekolah serta aktifitas pasar yang hampir setiap harinya menyebabkan kepadatan kendaraan di waktu tertentu dengan adanya peningkatan tingkat pelayanan jalan (LOS), pada pagi hari dengan nilai VCR mencapai 0,79 dan pada siang hari mengalami penurunan dengan nilai VCR 0,75 dan pada sore hari peningkatan dengan nilai VCR 0,78 hal ini sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan yang ada di koridor ruas jalan Jendral Ibrahim Adjie.

Tabel III.30
Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Senin
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	VOL	C	VCR	LOS
05.00 - 06.00	3,379	3,030	1.12	F
06.00 - 07.00	2,777	3,517	0.79	D
07.00 - 08.00	2,576	2,993	0.86	E
08.00 - 09.00	2,106	3,255	0.65	C
11.00 - 12.00	2,524	3,442	0.73	C
12.00 - 13.00	2,742	3,255	0.84	D
13.00 - 14.00	2,447	3,442	0.71	C
16.00 - 17.00	2,611	2,993	0.87	E
17.00 - 18.00	2,402	2,993	0.80	D
18.00 - 19.00	2,371	3,255	0.73	C

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

Gambar III.17
Grafik Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Senin
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

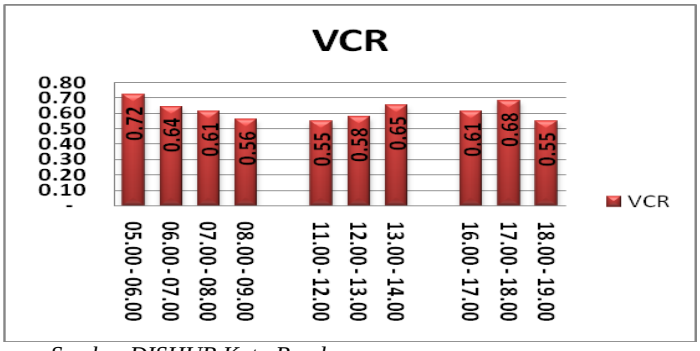
Grafik LOS yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari senin merupakan hari pertamanya aktifitas dimulai seperti aktifitas bekerja dan sekolah

serta aktifitas pasar yang hampir setiap harinya menyebabkan kepadatan kendaraan di waktu tertentu dengan adanya peningkatan tingkat pelayanan jalan (LOS), pada pagi hari dengan nilai VCR mencapai 1,12 dan pada siang hari mengalami penurunan dengan nilai VCR 0,84 dan pada sore hari peningkatan dengan nilai VCR 0,87 hal ini sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan yang ada di koridor ruas jalan Jendral Ibrahim Adjie.

Tabel III.31
Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 1(Jalan Jend Ibrahim AdjiJalan Jakarta)

Waktu	VOL	C	VCR	LOS
05.00 - 06.00	3,352	4,653	0.72	C
06.00 - 07.00	2,996	4,653	0.64	C
07.00 - 08.00	2,634	4,307	0.61	C
08.00 - 09.00	2,543	4,554	0.56	C
11.00 - 12.00	2,619	4,752	0.55	C
12.00 - 13.00	2,700	4,653	0.58	C
13.00 - 14.00	2,970	4,554	0.65	C
16.00 - 17.00	2,795	4,554	0.61	C
17.00 - 18.00	2,929	4,307	0.68	C
18.00 - 19.00	2,503	4,554	0.55	C

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

Gambar III.18
Grafik Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 1(Jalan Jend Ibrahim AdjiJalan Jakarta)

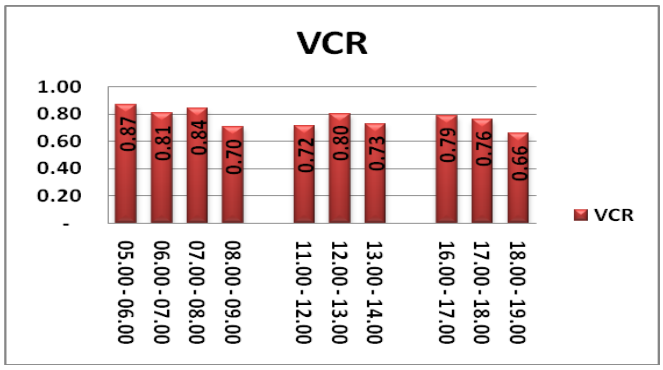
Grafik LOS yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari jum'at tepatnya di pagi hari disebabkan dengan adanya aktifitas masyarakat yang tinggi ,terminal bayangan dan pangkalan becak dan ojeg yang masih menggunakan badan jalan untuk menunggu atau mencari penumpang pada pagi hari dengan nilai VCR

mencapai 0,72 dan pada siang hari mengalami penurunan yang disebabkan aktifitas pada hari jumat memiliki waktu yang lebih pendek, khususnya menjelang saat ibadah shalat jum'at dengan nilai VCR 0,65 dan pada sore hari mengalami peningkatan kembali dengan nilai VCR 0,68 hal ini sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan yang melewati ruas jalan jendral ibrahim adjie.

Tabel III.32
Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	VOL	C	VCR	LOS
05.00 - 06.00	2,994	3,442	0.87	E
06.00 - 07.00	2,773	3,442	0.81	D
07.00 - 08.00	2,524	2,993	0.84	D
08.00 - 09.00	2,290	3,255	0.70	C
11.00 - 12.00	2,466	3,442	0.72	C
12.00 - 13.00	2,615	3,255	0.80	D
13.00 - 14.00	2,504	3,442	0.73	C
16.00 - 17.00	2,569	3,255	0.79	D
17.00 - 18.00	2,487	3,255	0.76	D
18.00 - 19.00	2,258	3,442	0.66	C

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

Gambar III.19
Grafik Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Jum'at
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

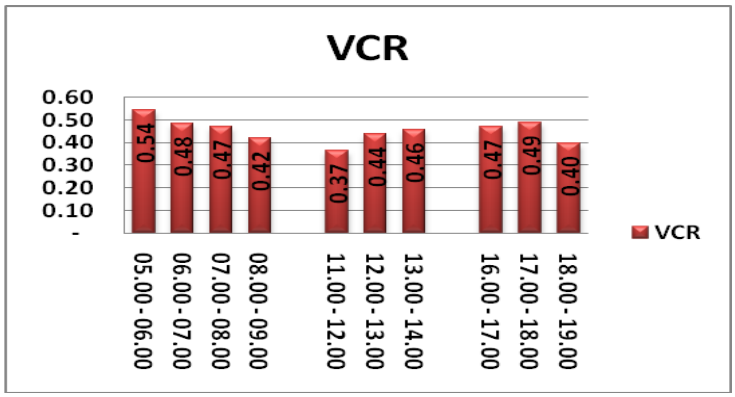
Grafik LOS yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari jum'at tepatnya di pagi hari disebabkan dengan adanya aktifitas masyarakat yang tinggi ,terminal bayangan dan pangkalan becak dan ojeg yang masih menggunakan badan jalan untuk menunggu atau mencari penumpang pada pagi hari dengan nilai VCR mencapai 0,87 dan pada siang hari mengalami penurunan yang disebabkan aktifitas

pada hari jumat memiliki waktu yang lebih pendek, khususnya menjelang saat ibadah shalat jum'at dengan nilai VCR 0,80 dan pada sore hari mengalami penurunan kembali dengan nilai VCR 0,79 hal ini sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan yang melewati ruas jalan jendral ibrahim adjie.

Tabel III.33
Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 1(Jalan Jend Ibrahim AdjiJalan Jakarta)

Waktu	C	VOL	VCR	LOS
05.00 - 06.00	4,653	2,534	0.54	C
06.00 - 07.00	4,554	2,204	0.48	C
07.00 - 08.00	4,554	2,147	0.47	C
08.00 - 09.00	4,554	1,908	0.42	B
11.00 - 12.00	4,752	1,741	0.37	B
12.00 - 13.00	4,653	2,041	0.44	B
13.00 - 14.00	4,653	2,127	0.46	C
16.00 - 17.00	4,554	2,137	0.47	C
17.00 - 18.00	4,307	2,101	0.49	C
18.00 - 19.00	4,554	1,809	0.40	B

Sumber DISHUB Kota Bandung



Sumber DISHUB Kota Bandung

Gambar III.20
Grafik Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 1(Jalan Jend Ibrahim AdjiJalan Jakarta)

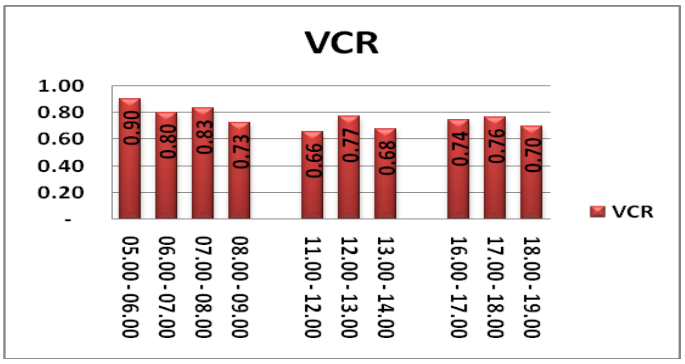
Grafik LOS yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari minggu merupakan hari yang banyak dimanfaatkan oleh banyak masyarakat untuk melakukan aktifitas, seperti aktifitas olah raga, belanja, jalan-jalan dan lain sebagainya, gambar di atas menunjukan peningkatan tingkat pelayanan jalan (LOS), pada pagi hari dengan nilai VCR mencapai 0,54 dan pada siang hari mengalami penurunan dengan nilai VCR 0,46 dan pada sore hari peningkatan dengan nilai VCR 0,49 hal ini sangat

berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan yang ada di koridor ruas jalan Jendral Ibrahim Adjie.

Tabel III.34
Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

Waktu	C	VOL	VCR	LOS
05.00 - 06.00	3,442	3,107	0.90	E
06.00 - 07.00	3,442	2,742	0.80	D
07.00 - 08.00	3,255	2,707	0.83	D
08.00 - 09.00	3,442	2,496	0.73	C
11.00 - 12.00	3,517	2,304	0.66	C
12.00 - 13.00	3,442	2,658	0.77	D
13.00 - 14.00	3,517	2,386	0.68	C
16.00 - 17.00	3,442	2,560	0.74	C
17.00 - 18.00	3,255	2,487	0.76	D
18.00 - 19.00	3,255	2,278	0.70	C

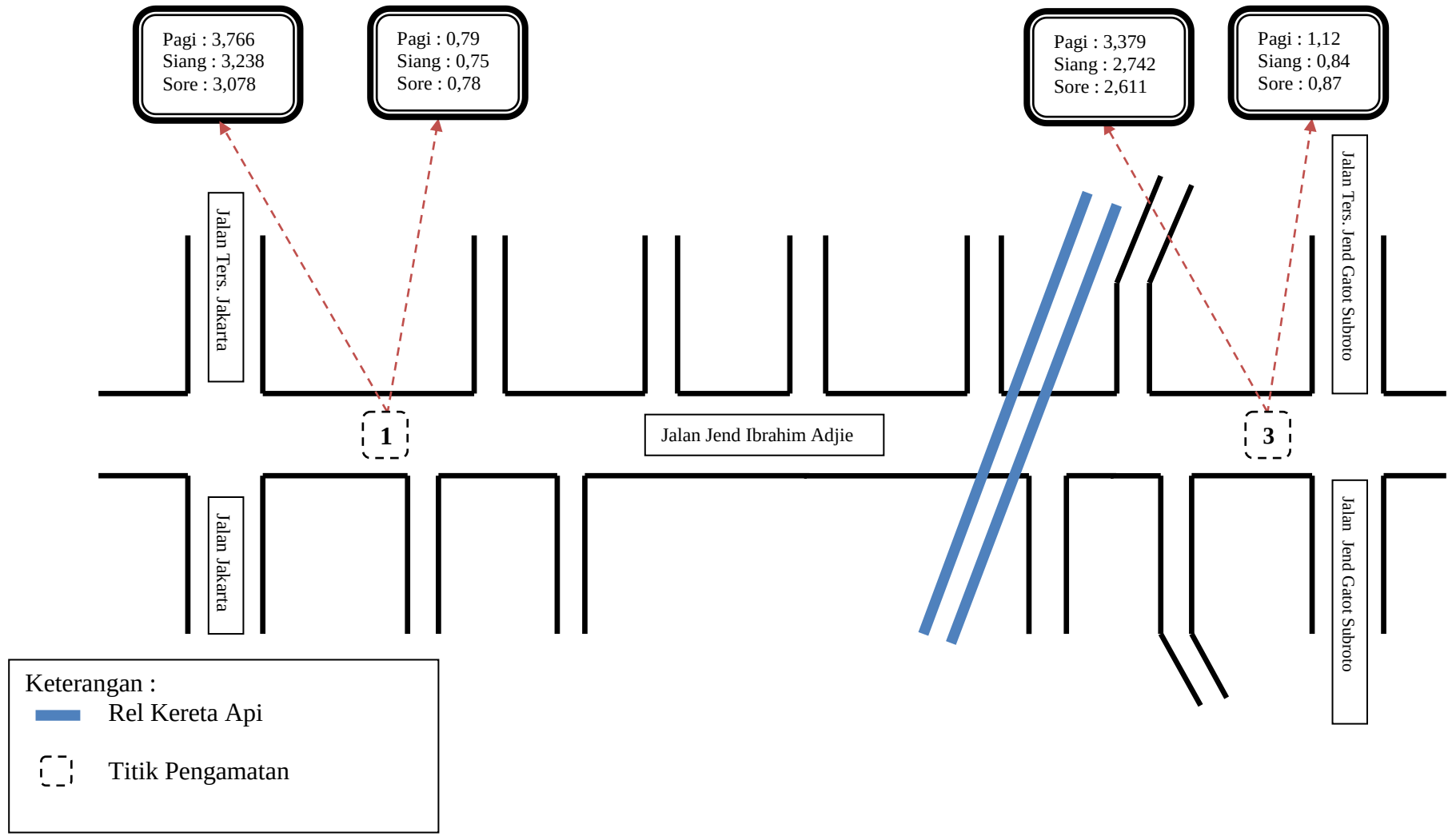
Sumber DISHUB Kota Bandung



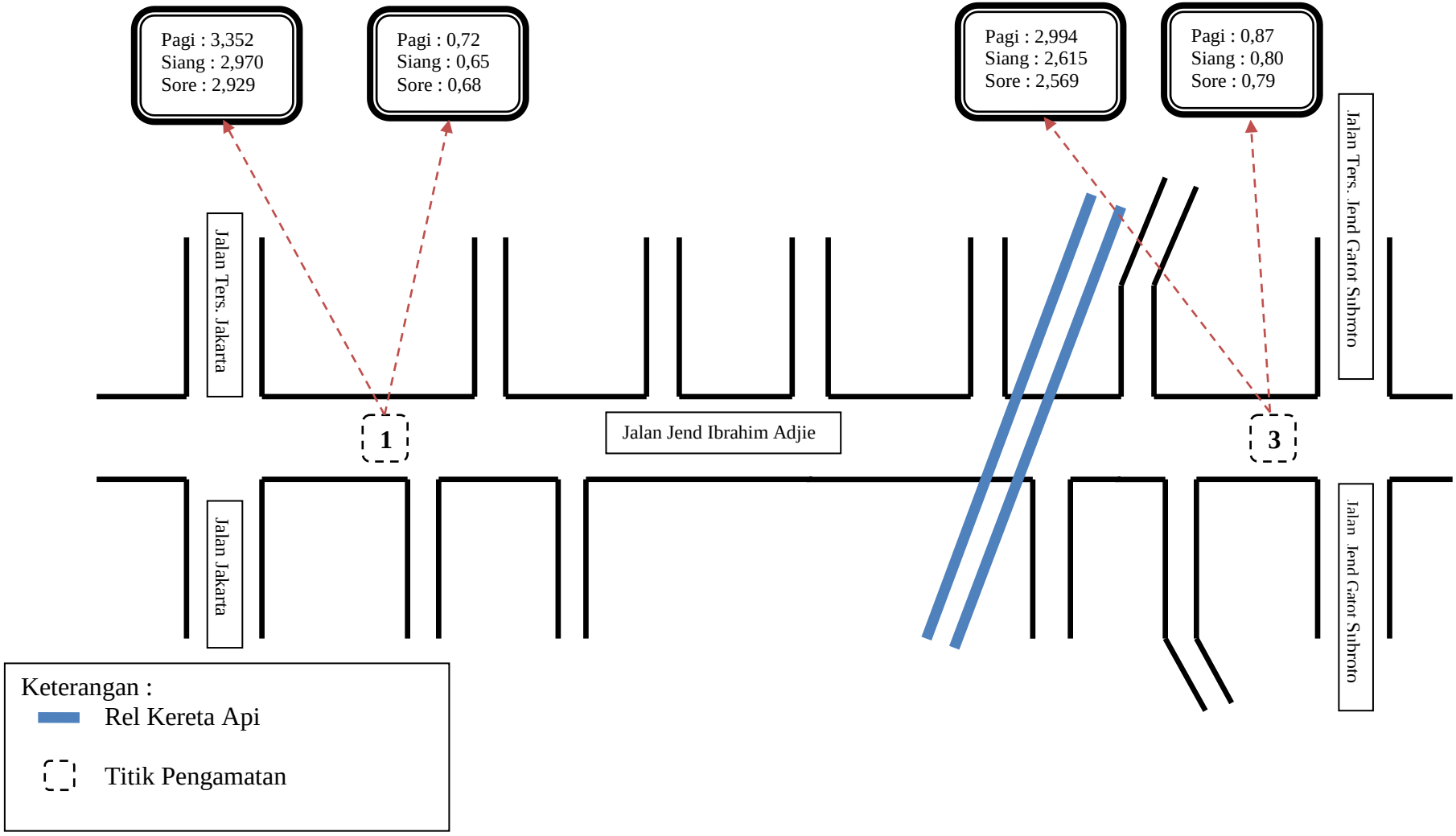
Sumber DISHUB Kota Bandung

Gambar III.21
Grafik Tingkat Pelayanan (LOS) Hari Minggu
Di Titik Pengamatan 3 (Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto)

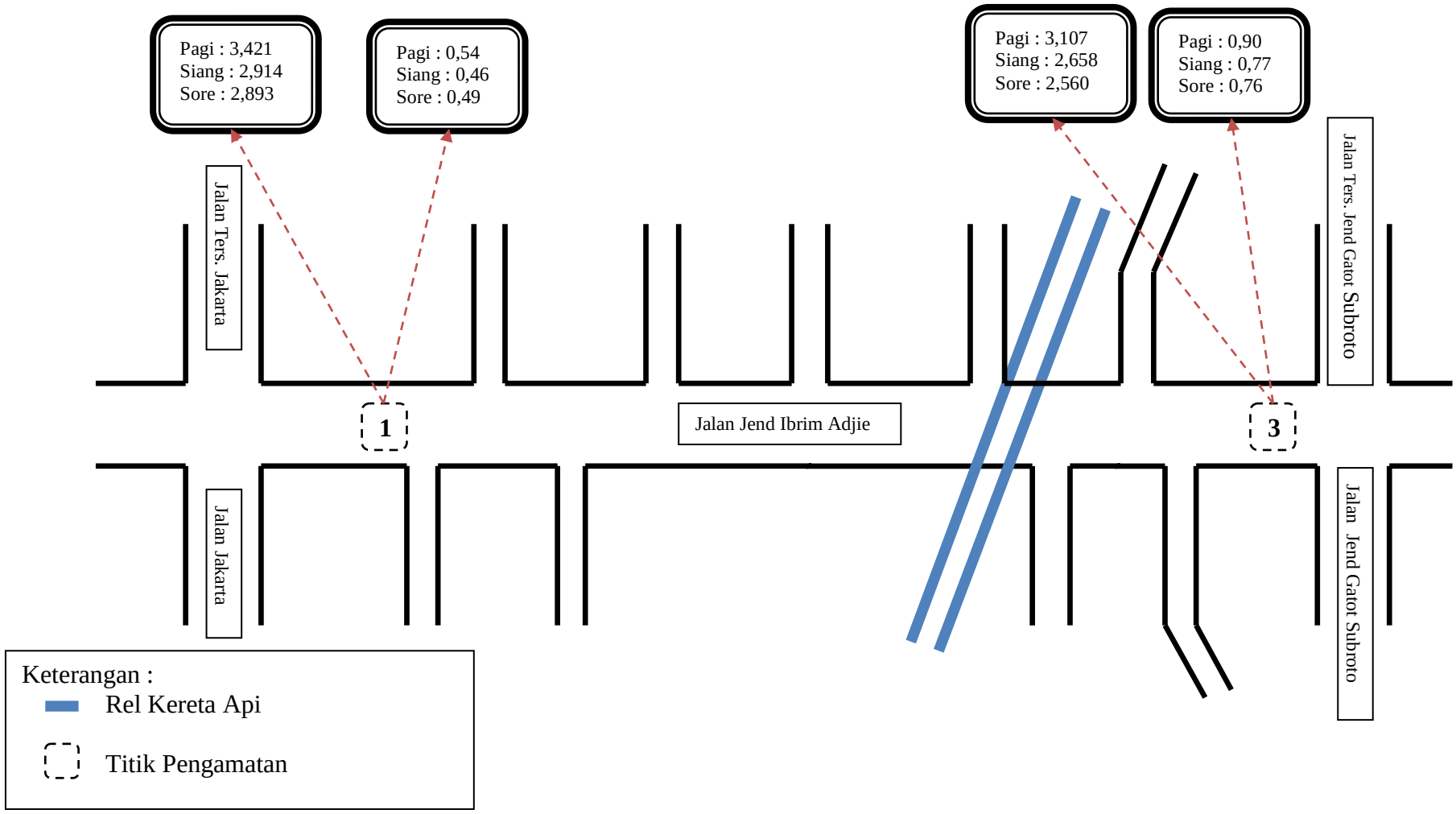
Grafik LOS yang masuk ke Jalan Jenderal Ibrahim Adjie pada hari minggu merupakan hari yang banyak dimanfaatkan oleh banyak masyarakat untuk melakukan aktifitas, seperti aktifitas olah raga, belanja, jalan-jalan dan lain sebagainya, gambar di atas menunjukan peningkatan tingkat pelayanan jalan (LOS), pada pagi hari dengan nilai VCR mencapai 0,83 dan pada siang hari mengalami penurunan dengan nilai VCR 0,77 dan pada sore hari penurunan kembali dengan nilai VCR 0,76 hal ini sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan yang ada di koridor ruas jalan Jendral Ibrahim Adjie.



Gambar III.22
Sketsa Volume Lalu Lintas & LOS Hari Senin Titik Pengamatan 1 (satu) & 3 (tiga)
Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta & Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto



Gambar III.23
Sketsa Volume Lalu Lintas & LOS Hari Jum'at Titik Pengamatan 1 (satu) & 3 (tiga)
Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta & Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto



Gambar III.24
Sketsa Volume Lalu Lintas & LOS Hari Minggu Titik Pengamatan 1 (satu) & 3 (tiga)
Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jakarta & Jalan Jend Ibrahim Adjie-Jalan Jend Gatot Subroto