

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Perkotaan memang sangat kompleks, karena perkotaan tidak hanya berfungsi sebagai wadah dimana beraglomerasinya penduduk dalam jumlah yang banyak, tetapi juga di sana berpusat berbagai kegiatan, seperti pusat pemerintahan, perdagangan, perindustrian, transportasi, komunikasi dan jasa lainnya, sehingga tidak mengherankan jika perkotaan berfungsi sebagai *growth pole* dan *centre place*. Heterogenitas menjadi ciri perkotaan, baik dilihat dari aspek ruang maupun manusianya. Fungsi kotapun dirumuskan untuk memfokuskan arah perkembangan kota, namun pada dasarnya tidak ada kota yang mempunyai fungsi tunggal yang dominan. Semakin banyak fungsi kota semakin kompleks pula permasalahan kota.

Kota tumbuh dan berkembang sesuai dengan kondisi fisik dan manusia yang ada di dalamnya. Kota seringkali dijadikan tumpuan harapan untuk memperbaiki standar kehidupan, sehingga tidak mengherankan jika kota bagaikan magnet bagi daerah sekitarnya untuk mengadu nasib, sehingga konsep urbanisasi menjadi begitu melekat pada setiap kota. Persaingan-persaingan penggunaan ruang dalam kota menjadi semakin ketat, sehingga diperlukan perencanaan ruang yang matang dan akurat. Permasalahan lain seperti sampah, perdagangan kaki lima, transportasi, pengangguran, kemacetan lalu lintas, polusi, perumahan liar dan kumuh, terbatasnya ruang hijau dan tempat rekreasi, menjadi masalah-masalah yang sangat melekat dengan kehidupan kota.

Hal ini terlihat pada pesatnya pertumbuhan dan perkembangan di kawasan pusat kota. Pusat Kota Bandung yang secara keruangan merupakan lokasi sentral dan orientasi penduduk Kota Bandung, merupakan tempat yang sangat strategis dan paling diincar untuk berlokasinya kegiatan ekonomi. Kondisi ini menyebabkan kawasan pusat kota menanggung beban untuk dapat menampung kegiatan tersebut. Kondisi ini pula menjadikan pusat kota berubah dan berkembang menjadi tempat beraglomerasinya kegiatan ekonomi terutama kegiatan perdagangan. Perkembangan ini semakin pesat dan meluas sehingga pada saat ini sudah berada pada kondisi yang jenuh dan menyebabkan kawasan fungsional sekitarnya berubah menjadi kontinum (kelanjutan) dari kawasan perdagangan pusat kota akibat pusat kota sudah tidak dapat lagi menampung kegiatan-kegiatan tersebut. Tepi-tepi jalur jalan utama dari pusat kota yang semula merupakan daerah permukiman, saat ini telah berubah (berpenetrasi dan berinvansi) serta dipenuhi dengan kegiatan perdagangan, terutama pertokoan serta pusat perbelanjaan, dan pola pemanfaatan lahannya menjadi bersifat campuran (*mixed and use*).

Tabel 1.1 Panjang dan Lebar Jalan Menurut Jenisnya

No	Status Jalan	Tahun 2002		Tahun 2003		Tahun 2004	
		Panjang (Km)	Lebar (m)	Panjang (Km)	Lebar (m)	Panjang (Km)	Lebar (m)
1	Jalan Nasional	42,11	12-42	42,11	12-42	42,11	12-42
2	Jalan Propinsi	22,99	6-17	22,99	6-17	22,99	6-17
3	Jalan Kota	1.103,71	2,5-21	1.103,71	2,5-21	1.103,71	2,5-25
	Jumlah	1.168,81		1.168,81		1.168,81	

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandung Tahun 2004

Panjang jalan di Kota Bandung sampai tahun 2004 adalah 1.116,81 Km, yang terdiri dari jalan Nasional 42,11 Km; jalan Propinsi 22,99 Km, dan jalan Lokal sepanjang 1.103,71 Km.

Kota Bandung yang termasuk kota besar di Indonesia dan juga kota yang sangat terkenal dengan tempat-tempat bersejarah, objek wisata alam, wisata kuliner, tidak ketinggalan pula sebagai kota belanja atau sering disebut juga wisata berbelanja. Tidak mengherankan jika kota Bandung disebut sebagai *Paris Van Java*. Alasan diberi julukan tersebut, karena kota ini menjadi kota yang menciptakan mode-mode baru dan menjadi kota *trend-setter* di bandingkan kota besar lainnya. Sebagai kota wisata belanja dan juga kuliner sudah barang tentu kota Bandung sendiri banyak bermunculan *factory outlet* dan juga *food court*. *Factory outlet* (tempat penjualan pakaian sisa ekspor) tersebar di setiap penjuru Bandung. Setiap pengusaha terkesan bisa membuka FO di mana saja asalkan dianggap potensial olehnya dan bukan atas dasar kelayakan tata ruang kota. Akibatnya, setiap ada FO maka ada kemacetan arus lalu-lintas kendaraan. Meskipun demikian, inilah salah satu daya tarik Bandung sekarang. Orang Jakarta, misalnya, banyak yang menyerbu Bandung, khususnya akhir pekan untuk mengunjungi FO. Mereka bisa membeli pakaian "bermerk" sisa ekspor dengan harga yang amat murah, setidaknya-tidaknya jika dibandingkan dengan pakaian sejenis yang dijual di Jakarta. Warga Bandung pun demikian. FO sekarang sudah mengalahkan kepopuleran pasar sepatu Cibaduyut. Begitu pula dengan soal makanan. Orang Bandung yang amat gandrung makanan, telah mengakibatkan tumbuhnya kafe di hampir setiap bentang jalan. Anak muda Bandung yang gemar

nongkrong di kafe-kafe (siang maupun malam), menjadi daya tarik bagi wisatawan domestik. Bandung telah menjadi daya tarik sebagai tempat makanan enak tetapi murah, sekaligus bisa mejeng. Akan tetapi, karena banyaknya kemudahan untuk memperoleh kendaraan dengan cara kredit, Bandung menjadi penuh sesak oleh kendaraan sehingga kemacetan lalu-lintas sudah menjadi problem krusial setiap hari. Padahal Kota Bandung dibangun pada zaman Belanda dulu bukan sebagai kota industri dan perdagangan melainkan sebagai kota peristirahatan, sehingga pertumbuhan jumlah kendaraan yang begitu pesat amat sulit diatasi (www.htdocs.gerbang/kotabandung. *Kota Bandung, Kota Kafe dan Kota Outlet dalam Kota Bandung Menuju Kota Jasa 2004*).

Factory outlet yang disingkat *FO*, kerap kali dikaitkan sebagai tempat yang memiliki andil dalam menjadikan Bandung sebagai kota wisata belanja. Kebanyakan *Factory Outlet* dan *Food Court* terdapat di beberapa ruas jalan di pusat kota, diantaranya di sekitar Jl. Ir. H Juanda (Dago), Sukajadi, Jl. Aceh, sebagian ruas Jl. Martadinata (Riau), dan di Jl. Setiabudhi.

Asal muasal *FO* tidak bisa dilepaskan dari nama Perry Tristiano Tedja. Perry sendiri memulai usaha di bidang pakaian dari tahun 90-an. Nama *FO* berawal dari nama toko yang didirikannya di tahun 1999 dengan nama *FOS* atau *factory outlet store*. Akan tetapi, kini sudah berganti nama *Big Cut Price* yang terletak di Jalan Aceh 66. Definisi *FO* sendiri menurut Perry, yaitu toko untuk menjual pakaian yang kelihatan murah dan pada dasarnya *FO* menjual barang sisa ekspor. Di mana orang mencari barang *branded* sesuai dengan yang original tetapi dengan harga miring (<http://bandung.detik.com>, 18 Juni 2008). Sedang *food court*

sering disebut juga sebagai *counter* makanan atau pusat makanan. *Food court* biasanya menyajikan makanan dan juga minuman yang dimasak dihidangkan langsung ditempat. Seperti yang kita ketahui, beberapa tahun terakhir di kota Bandung banyak bermunculan tempat-tempat *food court* baik yang menyajikan makanan khas Sunda, nusantara maupun makanan mancanegara seperti dari Cina, Eropa, Korea dan lainnya.

Faktor-faktor geosfer pada suatu wilayah akan mempengaruhi keberadaan industri, salah satu contohnya adalah faktor lokasi. Lokasi adalah posisi suatu tempat, benda, peristiwa, atau gejala dipermukaan bumi dalam hubungannya dengan tempat, benda, peristiwa. Lokasi kegiatan yang melayani kebutuhan penduduk itu harus pada tempat yang sentral. Sumaatmadja (1988:122) mengemukakan bahwa lokasi sentral adalah

‘tempat yang memungkinkan partisipasi manusia yang jumlahnya maksimal baik bagi mereka yang terlibat dalam aktivitas pelayanan maupun yang menjadi konsumen dari barang-barang dan pelayanan yang dihasilkan’.

Faktor lain yang menjadi daya tarik kota Bandung adalah kondisi iklimnya yang sangat menyejukkan, dan aksesibilitasnya cukup terjangkau. Apalagi setelah adanya jalan tol, banyak pengunjung yang berasal dari luar kota Bandung berdatangan. Selain itu juga harga barang yang lebih murah adalah faktor yang menjadi pendorong para investor untuk menanamkan modalnya dengan mendirikan *factory outlet* dan *food court* di kota Bandung yang notabene memiliki *trademark* kota jasa dan kota belanja di wilayah Jawa Barat dan sekitarnya.

Pola pemanfaatan ruang yang merupakan wujud sistem (*spatial*) di Kota Bandung akan mempengaruhi sistem-sistem lainnya dalam kebijakan transportasi

perkotaan. Pola pemanfaatan ruang di Kota Bandung pada saat ini menunjukkan perkembangan yang tidak terkendali dengan semakin beragamnya penggunaan ruang untuk berbagai jenis kegiatan pada suatu kawasan tertentu. Sebagai contoh kawasan Bandung Utara di ruas jalan Dr. Setiabudhi yang penggunaan ruangnya campur aduk. Penggunaan ruang yang terdapat di jalan Dr. Setiabudhi seperti perdagangan (*factory outlet* dan salon), hotel, *food court*, pendidikan (kampus dan sekolah), perkantoran (pemerintah dan swasta) serta jasa. Dibawah ini adalah peta dan tabel daftar *factory outlet* dan *food court* sepanjang jalan Dr. Setiabudhi di kota Bandung.

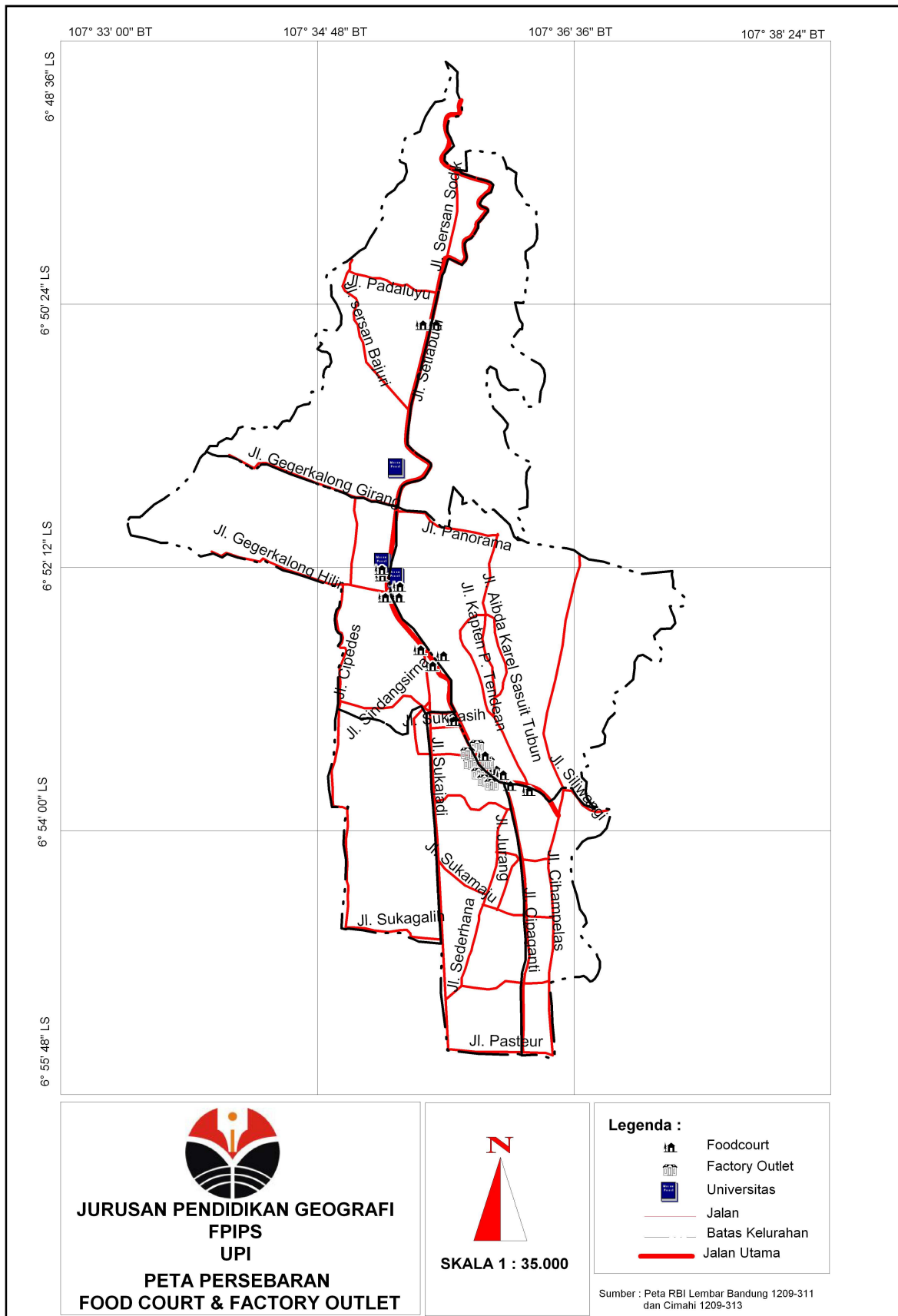
Tabel 1.2 Daftar *Factory Outlet* Sepanjang Jalan Setiabudhi Kota Bandung Tahun 2009

No	Nama <i>Factory Outlet</i>	Alamat
1	Rumah Mode	Jln. Setiabudhi No. 41 F
2	Zenith	Jln. Setiabudhi No. 64
3	Mode Plus	Jln. Setiabudhi No. 41F
4	Natural	Jln. Setiabudhi No.43
5	Happy Kids Outlet	Jln. Setiabudhi No. 172
6	Lavayette	Jln. Setiabudhi No. 61A
7	FOS Clothing Gallery	Jln. Setiabudhi No. 73
8	Distrohouse	Jln. Setiabudhi No. 41G
9	Fiore	Jln. Setiabudhi
10	House of Donatello	Jln. Setiabudhi

Sumber : Hasil Observasi 2009

Saat ini hampir semua *factory outlet* tidak hanya bersaing dalam menampilkan produk pakaian paling mutakhir, tetapi berkompetisi membuat desain interior yang unik dan menarik agar pengunjung tertarik untuk sekedar melihat-lihat. Begitu juga dengan *food court* yang banyak menawarkan menu-menu makanan baru yang membuat para pengunjung penasaran dan ingin mencobanya.

Gambar 1.1 Peta Persebaran *Food Court* dan *Factory Outlet* di Jalan Dr.Setiabudhi



Dibuat Oleh : Lisbet Sibuea (056354)

**Tabel 1.3 Daftar *Food Court* Sepanjang Jalan Setiabudhi
Kota Bandung Tahun 2009**

No	Nama <i>Food Court</i>	Alamat
1	Kentucky Fried Chicken	Jln. Setiabudhi No. 169
2	Ma' Uneh	Jln. Setiabudhi No. 159
4	Suis Butcher	Jln. Setiabudhi No. 174
5	Grenn Tea Resto	Jln. Setiabudhi
6	Daun Pisang	Jln. Setiabudhi No. 154
8	Ikan Pesmол Cianjur	Jln. Setiabudhi No. 67/85
10	Hoka Hoka Bento	Jln. Setiabudhi
11	McDonald's	Jln. Setiabudhi No. 29
12	Pizza Hut	Jln. Setiabudhi No. 23
13	Rumah Sosis	Jln. Setiabudhi No. 293-295
14	My Little Kitchen	Jln. Setiabudhi
15	Kafetaria Surabi ENHAI	Jln. Setiabudhi No. 180
16	Borma food court	Jln. Setiabudhi
17	Torigen	Jln. Setiabudhi
21	RM Sari Sunda	Jln. Setiabudhi
22	Beirut Sisha	Jln. Setiabudhi
23	Sate Tegal Marem	Jln. Setiabudhi No.137
24	Spring Heaven Restaurant	Jln. Setiabudhi No. 130A
25	Waroeng Steak & Shake	Jln. Setiabudhi No. 170 F
26	Kedai M'tri/Gampoeng Aceh	Jln. Setiabudhi No. 61A
27	Rumah Makan Sulawesi	Jln. Setiabudhi No. 35F
28	RM. Risma Seafood	Jln. Setiabudhi No. 158
29	Rotiku	Jln. Setiabudhi No.
30	Dapur Bali	Jln. Setiaibudhi No. 45
31	Bumbu Desa/Kafe Bali	Jln. Setiabudhi No. 41
32	Laviva Kafe	Jln. Setiabudhi No. 173
33	Restoran Sederhana	Jln. Setiabudhi No. 167
34	Surabi Imut	Jln. Setiabudhi No. 194
35	Bakmi	Jln. Setiabudhi No. 192 C
36	Kedai Kita	Jln. Setiabudhi No. 156 D
37	Kampung Bakso	Jln. Setiabudhi
38	Sate Shinta	Jln. Setiabudhi

Sumber : Hasil Observasi 2009

Menurut penelitian Dewi Sukmasari dalam *Evaluasi Penerimaan Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Jalan Alternatif Bandung-*

Lembang, kemacetan di Jalan Setiabudi merupakan salah satu persoalan yang melatarbelakangi adanya usulan rencana pembangunan jalan alternatif Bandung-Lembang. Akan tetapi, rencana tersebut telah menimbulkan reaksi keras dari berbagai pihak khususnya ahli lingkungan karena jalan tersebut akan melewati Taman Hutan Raya Djuanda (*trase5*). Setelah melalui perdebatan panjang, akhirnya rencana pembangunan melalui trase 5 tersebut dibatalkan meskipun telah dianggarkan dalam APBD Propinsi tahun 2004.

Berdasarkan pernyataan yang tersebut di atas mendorong peneliti untuk melakukan penelitian, apakah keberadaan *factory outlet* dan *food court* yang tersebar di sepanjang jalan Setiabudhi mempengaruhi kemacetan lalu lintas, dan seberapa besar pengaruh kemacetan lalu lintas yang diakibatkan oleh keberadaan *factory outlet* dan *food court* tersebut.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Wilayah Kota Besar Bandung salah satu titik rawan kemacetan di kota Bandung adalah jalan Dr. Setiabudhi yang dalam kesehariannya dipadati kendaraan baik yang berasal dari arah selatan maupun utara kota Bandung, karena jalan tersebut merupakan jalan akses terpenting dengan melewati sentral Kota Bandung, seperti : Gedung Sate, kantor-kantor dinas pemerintahan, *Mall-mall* ; tempat wisata, seperti kebun binatang, *distro*, *factory outlet*, *food court*, Tangkuban Parahu-Lembang, Ciater-Subang. Berkaitan dengan permasalahan tersebut, maka dikemukakan persoalan yang menjadi sasaran penelitian ini, yaitu :

“Berapa besar kontribusi yang diberikan dari keberadaan *factory outlet* dan *food court* terhadap kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan setiabudhi.”

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini lebih ditekankan kepada hal-hal yang menyangkut :

1. Bagaimanakah tingkat kemacetan lalu lintas dan pelayanan jalan di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi?
2. Berapa besarnya kontribusi yang disebabkan dari keberadaan *factory outlet* dan *food court* dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi?

C. TUJUAN PENELITIAN

Transportasi dapat timbul karena kepentingan ekonomi yaitu untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa; dan dapat pula kepentingan lain seperti rekreasi, militer dan sosial. Kemacetan lalu lintas erat hubungannya dengan transportasi. Transportasi dipelajari oleh ahli geografi, karena mencerminkan adanya perbedaan ekspresi keruangan, baik dilihat dari alam maupun manusianya. Berdasarkan permasalahan yang akan diteliti tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi tingkat kemacetan lalu lintas dan pelayanan jalan di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi.
2. Mengidentifikasi besarnya kontribusi yang diberikan dari keberadaan *factory outlet* dan *food court* dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dilakukannya penelitian ini, penulis mengharapkan agar bermanfaat bagi semua pihak. Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat, diantaranya:

1. Manfaat teoritis;

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk bidang pendidikan khususnya yang berkaitan dengan lingkungan hidup, sosial dan ekonomi masyarakat.

2. Manfaat Praktis;

a. Mengidentifikasi kontribusi yang diberikan dari keberadaan *factory outlet* dan *food court* dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi.

b. Untuk mengetahui tingkat kemacetan lalu lintas dan pelayanan jalan di sepanjang jalan Dr. Stiabudhi Kota Bandung.

c. Sebagai bahan masukan bagi pengelola *factory outlet* dan juga *food court* yang tersebar di sepanjang jalan Dr. Setiabudhi agar lebih memperhatikan kelancaran lalu lintas demi kenyamanan berlalu lintas.

d. Sebagai salah satu upaya masyarakat untuk memperoleh informasi, solusi dan rekomendasi dari permasalahan kemacetan yang terjadi disepanjang jalan Dr. Setiabudhi.

e. Memberikan masukan bagi pemerintah kota agar dapat menyelesaikan permasalahan tersebut.

f. Bagi peneliti dapat menambah wawasan dan pemahaman dalam penerapan konsep dan teori Geografi dengan kenyataan di lapangan.

E. DEFINISI OPERASIONAL

1. Factory Outlet

Factory Outlet merupakan industri perdagangan eceran yang menjual produk yang tidak beragam, biasanya *non*-makanan misalnya tas, pakaian, sepatu serta menyediakan pelayanan bagi konsumen baik dalam maupun luar kota.

2. Food Court

Food Court merupakan suatu pertokoan yang bergerak dibidang jasa pelayanan makanan bagi konsumen terakhir. Secara sederhana *food court* dapat diartikan sebagai tempat makanan, pusat makanan, *counter* makanan dan minuman, misalnya *cafe*, restoran, rumah makan dan lain-lain.

3. Kemacetan

Kemacetan menurut Wikipedia-Indonesia (18 November 2008) adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta, Bandung, Surabaya dan kota-kota besar lainnya.

Salah satu indikator dari kemacetan lalu-lintas adalah kecepatan perjalanan atau waktu perjalanan pada ruas-ruas jaringan jalan kota. Dengan melihat korelasi terhadap volume lalu lintas, dapat diketahui tingkat pelayanan jalan yang

merupakan informasi mendasar perlunya langkah pengembangan sistem jaringan jalan.

Kemacetan lalu lintas memberikan dampak negatif yang besar yang antara lain disebabkan oleh :

1. Kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah
 2. Pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih rendah,
 3. Kehausan kendaraan lebih tinggi, karena waktu yang lebih lama untuk jarak yang pendek, radiator tidak berfungsi dengan baik dan penggunaan rem yang lebih tinggi,
 4. Meningkatkan polusi udara karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal,
 5. Meningkatkan stress pengguna jalan,
 6. Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.
- (Wikipedia-Indonesia, 18 November 2008).

4. Lalu lintas

Lalu lintas adalah gerak kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, pejalan kaki dan hewan di jalan yang merupakan salah satu cabang dari transportasi yang menyangkut operasi dari jalan (Wikipedia-Indonesia, 26 Juli 2008). Sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Kegiatan lalu lintas atau gerak kendaraan di jalanan, dalam hal ini merupakan pergerakan kendaraan dari satu tujuan ke tujuan lainnya. Kemacetan lalu lintas disebabkan oleh meningkatnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai jalan yang melebihi kapasitas yang ada (Meyer dan Miller, 1984). Masalah yang dihadapi dalam perlintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan

dan orang yang berlalu-lalang di jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh, apalagi terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas (Warpan, 2002).

5. Jalan Dr. Setiabudhi kota Bandung

Menurut Wikipedia-Indonesia (21 September 2008), bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Menurut sumber Bina Marga Kota Bandung dalam Laporan Analisis Tingkat Kebutuhan Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) di Kota Bandung 2007, jalan Dr. Setiabudhi merupakan jalan kolektor primer yang memiliki status sebagai jalan provinsi yang memiliki panjang 6,03 km dan lebar 9,00-11,00 meter. Jalan Setiabudhi terletak diantara $107^{\circ}34'48''$ - $107^{\circ}38'24''$ BT dan $6^{\circ}50'24''$ - $6^{\circ}54'00''$ LS. Apabila dilihat secara letak geografis, Jalan Setiabudhi dilalui oleh beberapa Kecamatan, diantaranya :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan : Kecamatan Parongpong
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan : Kecamatan Cidadap dan Coblong
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan : Kecamatan Bandung Wetan
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan : Kecamatan Sukasari dan Sukajadi

Secara administratif jalan Setiabudi ini termasuk dalam wilayah Kota Bandung . Jalur ini melewati 5 kelurahan, yaitu:

- a. Kelurahan Isola dengan luas 2. 028 m²
- b. Kelurahan Ledeng dengan luas 1. 538 m²
- c. Kelurahan Ledeng dengan luas 1. 538 m²
- d. Kelurahan Hegarmanah dengan luas 2. 617 m²
- e. Kelurahan Gegerkalong dengan luas 1. 697 m²
- f. Kelurahan Cipaganti dengan luas 0. 7603 km
- g. Kelurahan Pasteur dengan luas 1. 275 km

