

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Gambaran Umum Kecamatan Kepanjen

A. Wilayah administrasi Kecamatan Kepanjen

Kepanjen merupakan kecamatan di Kabupaten Malang yang berada di sebelah selatan Kota Malang dan dilintasi jalur Malang - Blitar. Secara geografis Kecamatan Kepanjen terletak di pusat wilayah Kabupaten Malang. Adapun batas administrasi Kecamatan Kepanjen adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Pakisaji, Kecamatan Ngajum
 Sebelah Timur : Kecamatan Bululawang dan Kecamatan Gondanglegi
 Sebelah Barat : Kecamatan Ngajum, Kecamatan Kromengan dan Kecamatan Sumberpucung
 Sebelah Selatan : Kecamatan Pagak, Kecamatan Pagelaran

Kecamatan Kepanjen mempunyai luas keseluruhan 4.624 Ha. Secara administratif Kecamatan Kepanjen terbagi menjadi 18 kelurahan/desa yaitu 4 kelurahan dan 14 desa. Untuk luasan masing-masing desa/kelurahan yang ada di Kecamatan Kepanjen dapat dilihat pada tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4. 1 Distribusi Luas Wilayah Desa/Kelurahan di Kecamatan Kepanjen

No	Nama Desa/ Kelurahan	Luas (ha)	Persentase
1	Kepanjen	153	3,31
2	Cepokomulyo	124	2,68
3	Penarukan	168	3,63
4	Ardirejo	183	3,96
5	Dilem	196	4,24
6	Talangagung	277	5,99
7	Ngadilangkung	380	8,22
8	Mojosari	226	4,88
9	Jatirejoyoso	328	7,08
10	Curungrejo	326	7,05
11	Sukoraharjo	391	8,46
12	Kedungpedaringan	220	4,76
13	Tegalsari	148	5,36
14	Panggungrejo	291	6,29
15	Mangunrejo	471	10,19
16	Kemiri	204	4,41
17	Jenggolo	313	6,77
18	Sengguruh	126	2,72
Jumlah (Ha)		4.624	100,00

Sumber : Kecamatan Kepanjen Dalam Angka Tahun 2010

Serta untuk batas administrasi Kecamatan Kepanjen dapat dilihat pada gambar 1.1 pada bab I.

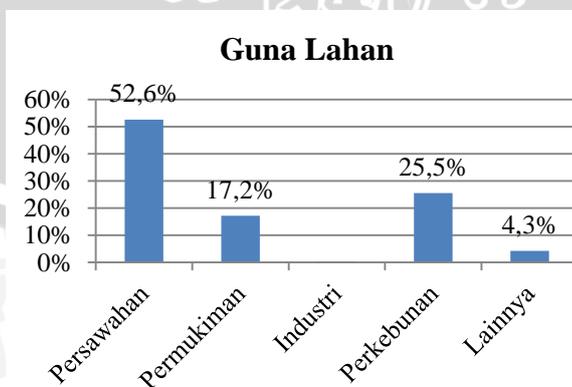
B. Penggunaan Lahan

Secara umum pola penggunaan lahan di Kecamatan Kepanjen dibagi menjadi dua kelompok, yaitu kawasan terbangun dan kawasan tak terbangun. Kawasan terbangun meliputi penggunaan lahan yang sudah ada bangunannya, misalnya perumahan, fasilitas ekonomi dan fasilitas sosial. Kawasan tak terbangun, menggambarkan penggunaan lahan yang belum ada bangunannya, misalnya pertanian, RTH. Jenis penggunaan lahan yang dominan di Kecamatan Kepanjen adalah sawah dengan luas 2.431 Ha. Untuk lebih jelasnya penggunaan lahan di setiap kelurahan/desa di Kecamatan Kepanjen terdapat pada tabel 4.2 di bawah ini.

Tabel 4. 2 Penggunaan Lahan di Kecamatan Kepanjen

No	Nama Desa/ Kelurahan	Lahan Sawah (Ha)	Lahan Bukan Sawah (Ha)			
			Permukiman/ Pekarangan	Industri	Tegal/ Kebun	Lainnya
1	Kepanjen	63	14,7	0	56	19,3
2	Cepokomulyo	28	46,4	0	42	7,6
3	Penarukan	110	16,8	10	23	8,2
4	Ardirejo	80	22,9	0	69	11,1
5	Dilem	75	71	0	41	9
6	Talangagung	73	64,9	0	128	11,1
7	Ngadilangkung	120	52,1	5	175	27,9
8	Mojosari	129	46,7	0	40	9,8
9	Jatirejoyoso	243	74,3	0	0	10,2
10	Curungrejo	170	53,5	0	86	16,5
11	Sukoraharjo	184	32,6	0	161	13,4
12	Kedungpedaringan	105	59,5	0	47	8,5
13	Tegalsari	168	18	1	58	3
14	Panggungrejo	184	74,5	0	20	12,5
15	Mangunrejo	302	77,8	0	80	11,2
16	Kemiri	121	2,5	0	74	6,5
17	Jenggolo	211	48,5	0	48	5,5
18	Sengguruh	65	19	0	31	11
Jumlah (Ha)		2.431	795,7	16	1.179	202,3
Persentase (%)		52,6	17,2	0,4	25,5	4,3

Sumber: Kecamatan Kepanjen Dalam Angka, Tahun 2010



Gambar 4. 1 Persentase Guna Lahan Kecamatan Kepanjen

Sumber: Kecamatan Kepanjen Dalam Angka Tahun 2010

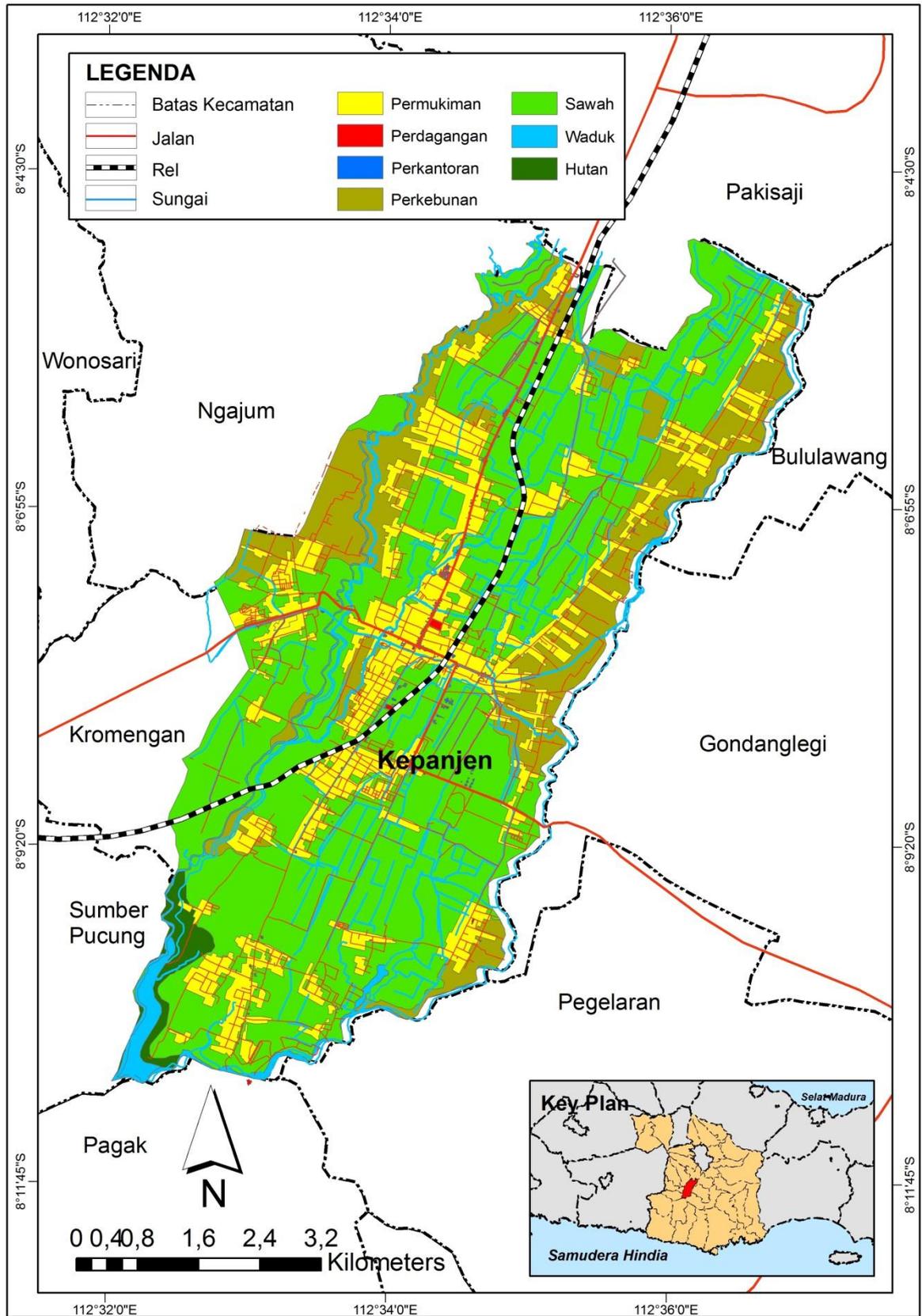
Karakteristik pola penggunaan lahan di Kecamatan Kepanjen dapat digambarkan sebagai berikut:

- Secara keseluruhan penggunaan lahan non pertanian cenderung mengumpul di daerah pusat kota yaitu Kelurahan Kepanjen dan sekitarnya.
- Jenis kegiatan di sepanjang jalan utama cenderung untuk kegiatan yang bersifat komersial seperti: perdagangan, jasa dan pelayanan umum (pendidikan, perkantoran pemerintah, dan sebagainya).
- Pola penggunaan lahan pada kawasan *hinterland* (di luar kawasan utama) cenderung berpola linier jalan dan *grid*. Pola *grid* cenderung terdapat pada kawasan permukiman sekitar jalan raya utama.

Dan secara spatial pola penggunaan lahan di Kecamatan Kepanjen yaitu sebagai berikut:

1. Sebagai pusat kegiatan dan orientasi utama Kecamatan Kepanjen dalam hal ini merupakan pusat kota, yaitu di Kelurahan Kepanjen sekitar Pasar Kepanjen, sepanjang Jl. A. Yani, Jl. Panglima Sudirman, Jl. Kawi, Jl. Sultan Agung, Jl. Agus Salim, Jl. Raya Talangagung dan Jl. Sumedang. Kegiatan yang terdapat di pusat kota ini berupa kegiatan perdagangan dan jasa serta pelayanan umum (perkantoran dan fasilitas sosial).
2. Sub-pusat pelayanan yang ada di Kecamatan Kepanjen dapat mengurangi terjadinya pemusatan kegiatan komersial pada wilayah pusat kota.

Untuk lebih jelasnya mengenai penggunaan lahan di Kecamatan Kepanjen dapat dilihat pada gambar 4.2 di bawah ini.



Gambar 4. 2 Peta Tata Guna Lahan Kecamatan Kapanjen
 Sumber : BPN Jawa Timur dan Bakosurtanal



C. Sistem Transportasi di Kecamatan Kepanjen

Sistem transportasi di Kecamatan Kepanjen jaringan jalannya terletak pada jaringan jalan regional. Jaringan jalan di Kecamatan Kepanjen terbagi menjadi jaringan jalan utama internal dan eksternal, yaitu :

a. Jaringan Jalan Utama Eksternal

Jaringan jalan yang merupakan akses eksternal mempunyai pola jaringan linier dan yang termasuk dalam jaringan jalan utama eksternal yaitu :

Utara-Selatan

- Jalan Mojosari – Jalan Panglima Sudirman – Jalan A.Yani – Jalan Sumedang – Jalan Raya Jenggolo
- Jalan Raya Curungrejo – Jalan Raya Sukoraharjo – Jalan Penarukan – Jalan Sultan Agung

Utara-Barat

- Jalan Semeru – Jalan Bromo – Jalan Kawi – Jalan Talangagung

Barat-Timur

- Jalan Pudak – Jalan Krapyak – Jalan Trunojoyo – Jalan Raya Kedungpedaringan

b. Jalan Utama Internal

Jaringan jalan utama internal di Kecamatan Kepanjen cenderung membentuk pola *semi grid*. Jaringan jalan ini terdiri dari Jalan Mojosari, Jalan Sidoluhur, Jalan Panji, Jalan Panggungrejo, Jalan Yos Sudarso, Jalan Pertanian, Jalan Ternak, Jalan Terusan Curungrejo, Jalan Nusa, Jalan Jatirejoyoso, Jalan Cut Mutia, Jalan hasyim Asari, Jalan Sidoutomo, Jalan Sidoluhur, Jalan Mojosari, Jalan Masjid, Jalan Raya Panji, Jalan Melaten, Jalan Kertorejo, Jalan Kedungpedaringan, Jalan Raya Tegalsari dan Jalan Kemiri.

D. Pola Pergerakan

Pola pergerakan yang terjadi di Kecamatan Kepanjen membentuk pola radial, yaitu terjadi pergerakan di pusat yang lokasinya berada di sekitar Pasar Kepanjen dan sepanjang koridor Jalan A. Yani. Hal tersebut terjadi karena di pusat lokasi tersebut hampir seluruh kegiatan dilakukan, dengan adanya kegiatan komersial (perdagangan dan jasa) maupun perkantoran berada di wilayah tersebut. Sehingga masyarakat di Kecamatan Kepanjen akan datang untuk memenuhi pelayanan dari jasa maupun untuk melakukan aktivitas kehidupan sehari-hari.

4.1.2 Gambaran Umum Koridor Jl. A. Yani

Koridor Jl. A. Yani merupakan koridor jalan utama yang terdapat di Kecamatan Kepanjen, tepatnya pada Kelurahan Kepanjen yang menghubungkan antara Kota Malang dengan Kota Blitar. Koridor Jl. A. Yani mempunyai jenis perkerasan jalan hotmix dengan panjang sekitar 800 m. Sedangkan untuk dimensi jalan tersebut terdapat pada tabel 4.3 berikut ini.

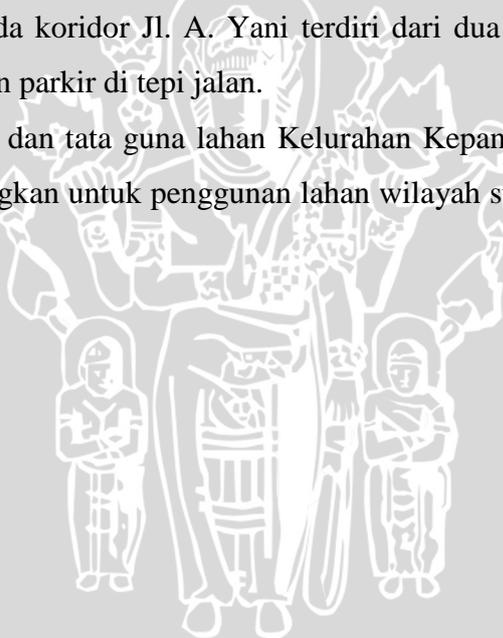
Tabel 4. 3 Dimensi Jl. A. Yani Kecamatan Kepanjen

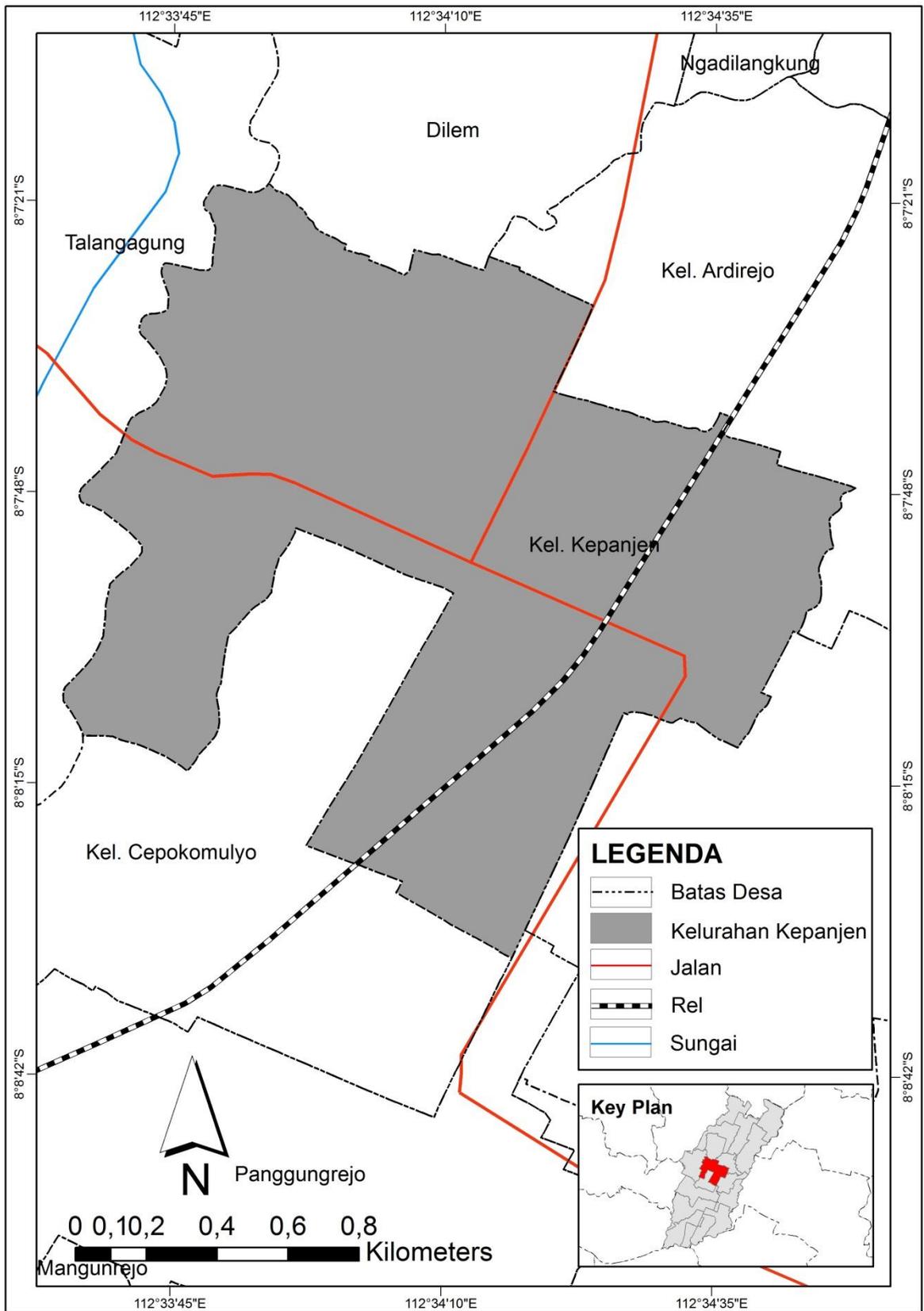
Fungsi Jalan	Rumaja	Rumija	Ruwasja
Arteri sekunder	8,6 m	14,6 m	16,6 m

Sumber : Hasil Survei Primer 2012

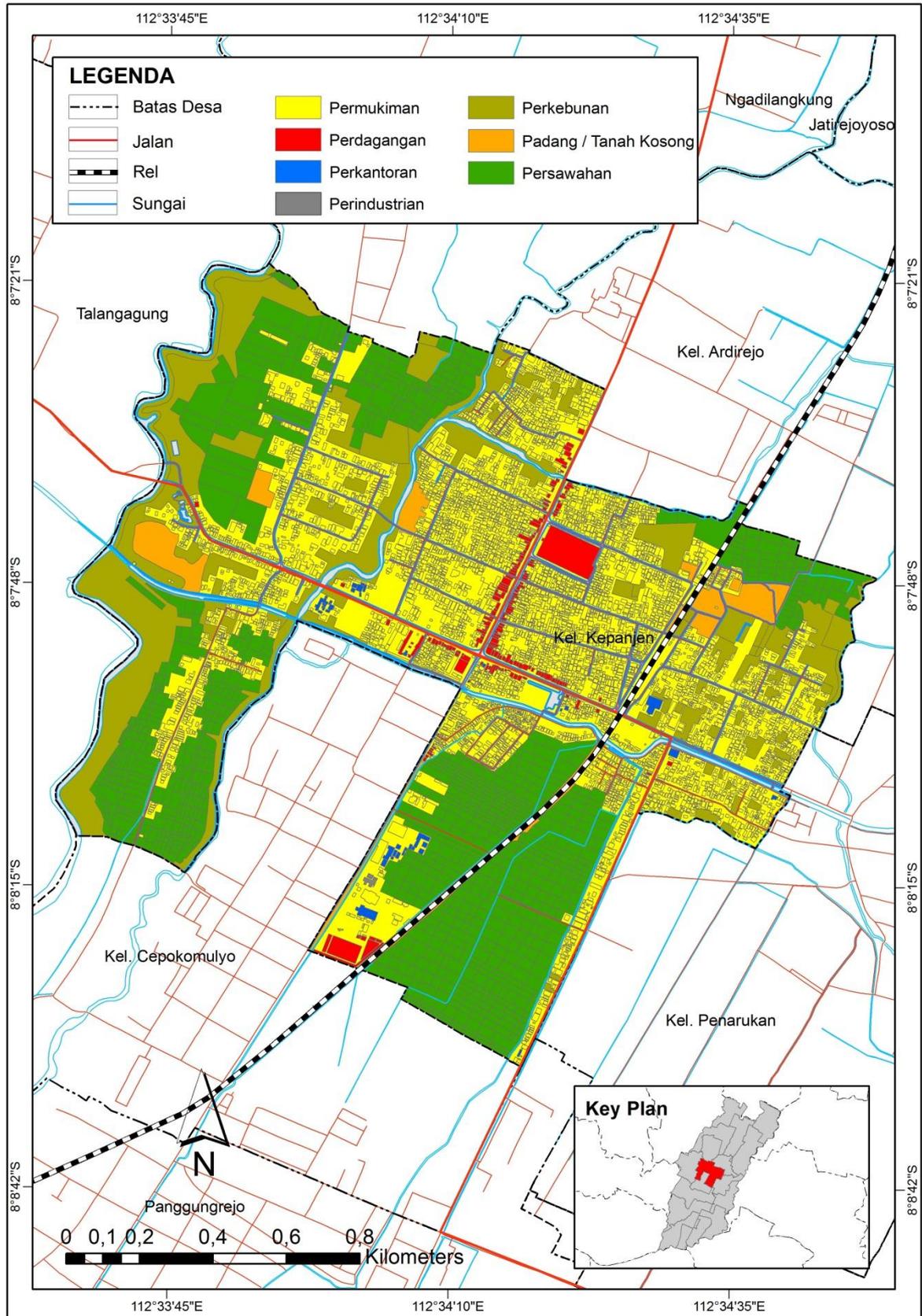
Selain itu pada koridor jalan tersebut terdapat beberapa kegiatan antara lain yaitu kegiatan perdagangan, jasa, dan perkantoran. Di samping itu juga terdapat perdagangan berupa pasar di Jl. A. Yani tersebut. Dengan adanya kegiatan tersebut tentunya akan menimbulkan tarikan pergerakan terhadap pengunjung sehingga dibutuhkan tempat parkir bagi kendaraan. Pada koridor Jl. A. Yani terdiri dari dua jenis parkir kendaraan yaitu parkir badan jalan dan parkir di tepi jalan.

Untuk administrasi dan tata guna lahan Kelurahan Kepanjen dapat dilihat pada gambar 4.3 dan 4.4. Sedangkan untuk penggunaan lahan wilayah studi dapat dilihat pada gambar 4.5 di bawah ini.

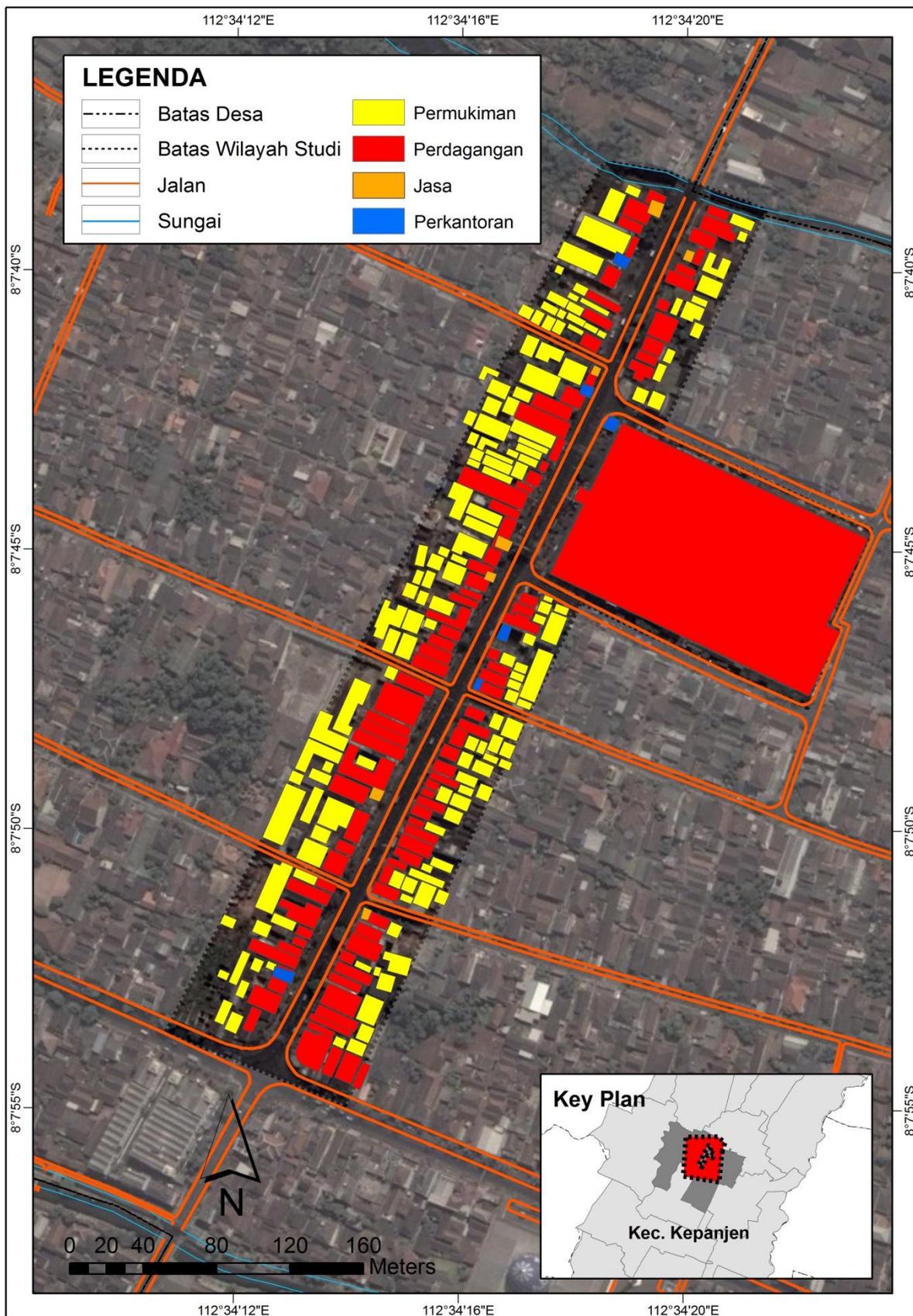




Gambar 4. 3 Peta Administrasi Kelurahan Kapanjen
 Sumber : BPN Jawa Timur dan Bakosurtanal



Gambar 4. 4 Peta Tata Guna Lahan Kelurahan Kapanjen
 Sumber : BPN Jawa Timur dan Bakosurtanal



Gambar 4. 5 Tata Guna Lahan Koridor Jl. A. Yani
 Sumber : *Google Earth* 2012 dan Survei Primer Tahun 2012

4.2 Analisis Karakteristik Sistem Transportasi

4.2.1 Analisis Karakteristik Sistem Transportasi Pada Wilayah Studi

A. Sistem Kegiatan

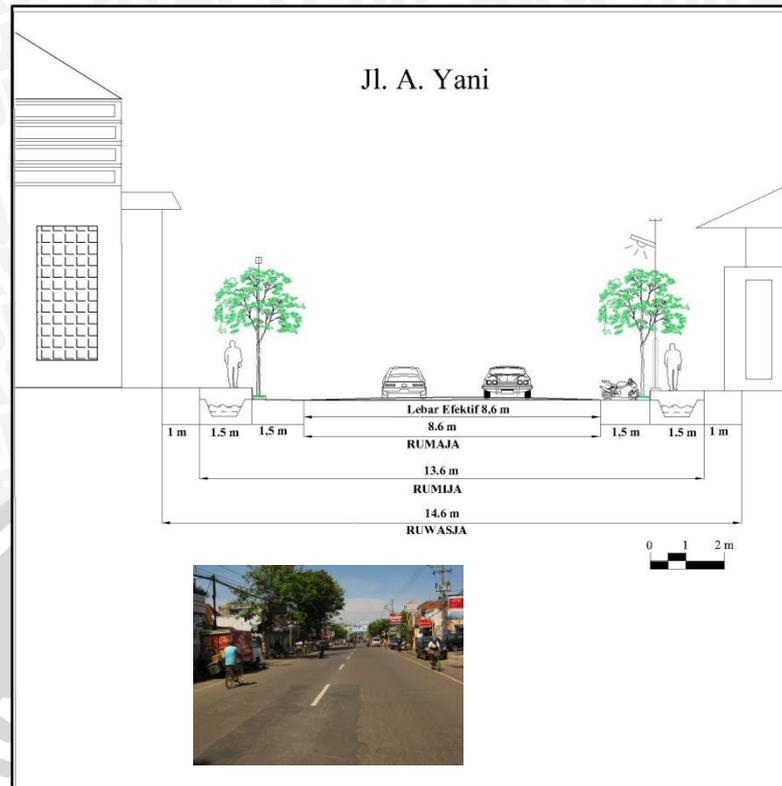
Sistem kegiatan berhubungan dengan tata guna lahan yang ada di wilayah studi penelitian yaitu di koridor Jl. A. Yani Kecamatan Kepanjen. Dengan adanya sistem kegiatan tersebut dapat menimbulkan adanya tarikan pergerakan khususnya dalam hal parkir. Tata guna lahan yang ada di koridor Jl. A. Yani terdiri dari beberapa kegiatan yaitu perdagangan, jasa, perkantoran. Dari kegiatan tersebut yang paling dominan yaitu kegiatan perdagangan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.6 di bawah ini.



Gambar 4.6 Penggunaan Lahan di Koridor Jl. A. Yani

B. Sistem Jaringan

Sistem jaringan jalan pada wilayah studi yaitu Jl. A. Yani merupakan jaringan jalan arteri sekunder yang menghubungkan Kota Malang dengan Kota Blitar. Kondisi jalan tersebut pada saat ini baik dengan perkerasan jalannya yaitu hotmix. Jalan tersebut memiliki ruang manfaat jalan sebesar 8,6 meter, ruang milik jalan sebesar 14,6 meter (ruang manfaat jalan 8,6 meter, badan jalan 1,5 meter masing-masing terdapat pada kanan dan kiri jalan, dan trotoar 1,5 meter masing-masing juga terdapat pada kanan dan kiri jalan), sedangkan ruang pengawas jalan sebesar 16,6 meter yang terdiri dari rumija dan halaman terdepan bangunan sebesar 1 meter pada sisi kanan dan kiri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.7 penampang melintang koridor Jl. A. Yani di bawah ini.



Gambar 4. 7 Penampang Melintang Koridor Jl. A. Yani

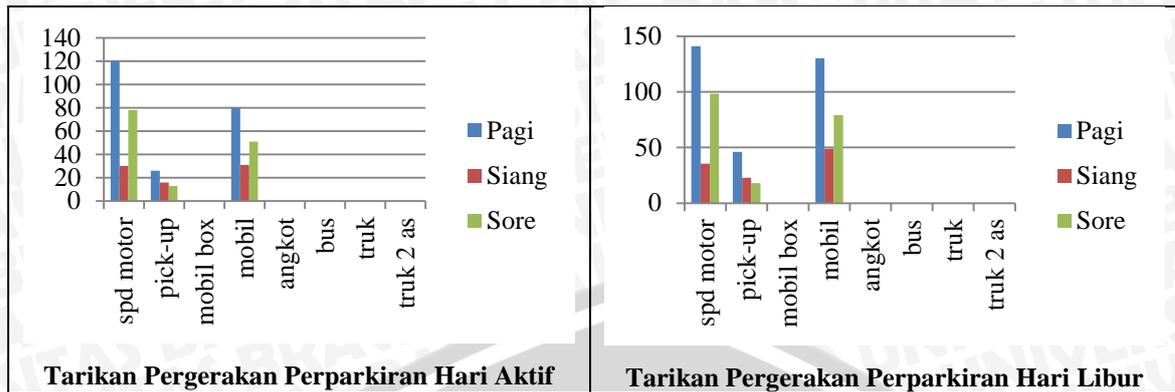
C. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan yang terjadi pada wilayah studi yaitu Jl. A. Yani dapat timbul dengan adanya beberapa kegiatan yang ada di lokasi tersebut. Sistem pergerakan di wilayah studi cukup padat karena jalan tersebut penghubung antar kota sehingga banyak kendaraan yang melewati jalan tersebut. Sistem pergerakan yang terjadi di jalan tersebut yaitu menuju tempat perdagangan, hal tersebut terjadi karena jalan tersebut di dominasi oleh aktivitas perdagangan. Pergerakan yang terjadi tidak terlepas dari kendaraan yang digunakan bagi pengunjung. Sehingga dengan adanya kegiatan tersebut menimbulkan tarikan pergerakan, tentunya pada tarikan kendaraan untuk berhenti atau mencari tempat parkir kendaraan di Jl. A. Yani. Dalam sistem pergerakan terjadi perbedaan antara hari aktif dan hari libur, lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.6 di bawah ini.

Tabel 4. 4 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	120	26	0	80	0	0	0	0	226
	Siang	30,25	16	0	31	0	0	0	0	77,25
	Sore	78	13	0	51	0	0	0	0	142
Libur	Pagi	141	46	0	130	0	0	0	0	317
	Siang	35,5	23	0	49	0	0	0	0	107,5
	Sore	98,25	18	0	79	0	0	0	0	195,25

Sumber : Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 8 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur

Pada gambar 4.8 menunjukkan bahwa sistem pergerakan berupa tarikan pergerakan perparkiran yang terdapat di koridor Jl. A. Yani di dominasi oleh sepeda motor. Sehingga kendaraan sepeda motor menjadi moda transportasi utama bagi masyarakat untuk menuju ke jalan tersebut. Di samping itu asal pergerakan yang terjadi di wilayah studi tersebut pada umumnya berasal dari dalam lingkup Kecamatan Kepanjen, namun juga dapat berasal dari daerah lain yang melewati jalan tersebut dan berhenti untuk melakukan kegiatan di jalan tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.9 di bawah ini.



Gambar 4. 9 Kondisi Tarikan Pergerakan Perparkiran di Koridor Jl. A.Yani

Tabel 4. 5 Lalulintas Harian Rata-rata pada Wilayah Studi Koridor Jl. A. Yani

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	761,25	113	60	439	142	34,8	24	38,4	1612,45
	Siang	462	76	28	300	164	12	8	57,6	1107,6
	Sore	539	58	24	256	200	14,4	8	19,2	1118,6
Libur	Pagi	1002,75	98	75	615	114	60	32	48	2044,75
	Siang	587,3	51	21	226	155	25,2	15	15,6	1096,1
	Sore	497,7	63	49	349	97	44,4	18	38,4	1156,5

Sumber : Hasil Survei Primer Tahun 2012

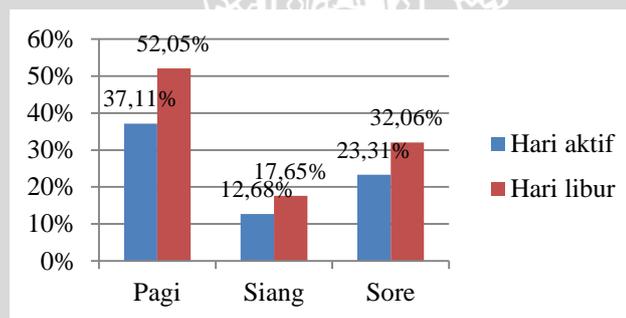
Dari tabel 4.7 menunjukkan bahwa lalulintas harian rata-rata (LHR) dilakukan pada jam sibuk yaitu pagi, siang, dan sore. Waktu LHR juga dilakukan pada hari aktif dan hari libur. Serta terjadi perbedaan jumlah pergerakan kendaraan antara hari aktif dan hari libur. Pada hari libur jumlah pergerakan kendaraan lebih banyak dibandingkan

hari aktif. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kegiatan yang terjadi di koridor jalan tersebut pada hari libur, sehingga menimbulkan tarikan pergerakan bagi pengunjung. Di samping itu juga jalan tersebut merupakan jalan arteri sekunder yang menimbulkan adanya pergerakan dari luar wilayah yang melewati jalan tersebut.

Tabel 4. 6 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. A. Yani

Hari	Waktu	Jumlah Tarikan Parkir (smp/jam)	Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir (smp)	Persentase (%)
Aktif	Pagi	226	609	37,11
	Siang	77,25	609	12,68
	Sore	142	609	23,31
Libur	Pagi	317	609	52,05
	Siang	107,5	609	17,65
	Sore	195,25	609	32,06

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 10 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. A. Yani

Pada gambar 4.10 menunjukkan bahwa persentase tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di Jl. A. Yani cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Tarikan pergerakan perparkiran pada hari aktif paling tinggi terjadi pada pagi hari yaitu sebesar 37,11 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir. Serta pada hari libur terjadi pada pagi hari yaitu sebesar 52,05 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir.

4.2.2 Analisis Karakteristik Sistem Transportasi pada Lokasi Sampel Penelitian

A. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan berhubungan dengan tata guna lahan, karena adanya sistem kegiatan tersebut dapat menimbulkan adanya tarikan pergerakan khususnya dalam hal perparkiran. Maka dari itu akan dikaji tata guna lahan pada masing-masing lokasi

sampel penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada masing-masing lokasi sampel penelitian di bawah ini.

1. Lokasi sampel 1 (Koridor Jl. Thamrin)

Sistem kegiatan di koridor Jl. Thamrin yaitu penggunaan lahan berupa perdagangan, jasa dan perkantoran. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu perdagangan. Dengan adanya penggunaan lahan tersebut sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang tata guna lahan di Jl. Thamrin dapat dilihat pada gambar 4.11 di bawah ini.

2. Lokasi sampel 2 (Koridor Jl. Raya Singosari)

Sistem kegiatan di koridor Jl. Raya Singosari yaitu penggunaan lahan berupa perdagangan, jasa, perkantoran, pendidikan, dan sosial budaya. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu perdagangan. Dengan adanya penggunaan lahan tersebut sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang tata guna lahan di Jl. Raya Singosari dapat dilihat pada gambar 4.12 di bawah ini.

3. Lokasi sampel 3 (Koridor Jl. Borobudur)

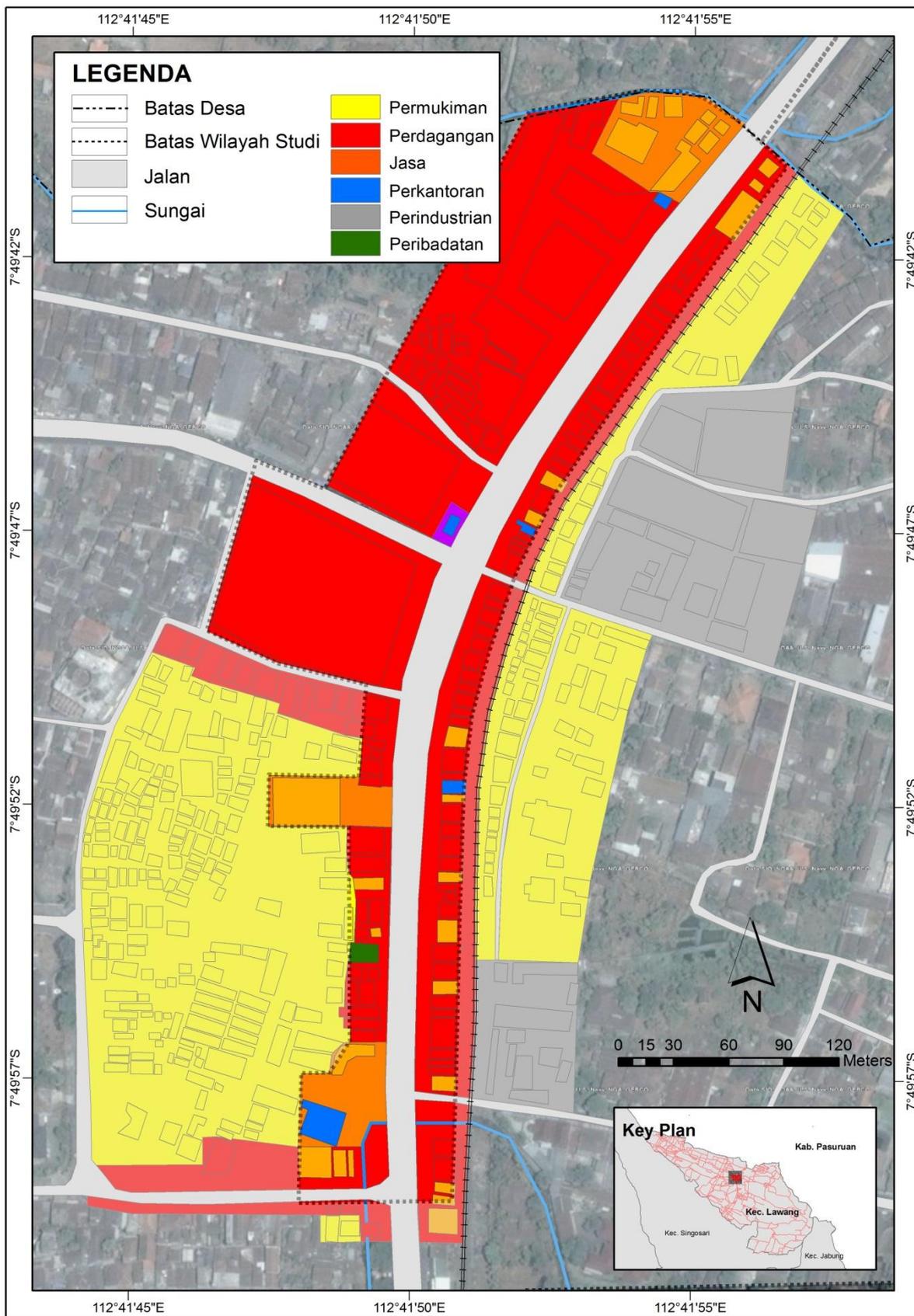
Sistem kegiatan di koridor Jl. Borobudur yaitu penggunaan lahan berupa perdagangan, jasa, perkantoran, pendidikan, dan peribadatan. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu perdagangan. Dengan adanya penggunaan lahan tersebut sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang tata guna lahan di Jl. Borobudur dapat dilihat pada gambar 4.13 di bawah ini.

4. Lokasi sampel 4 (Koridor Jl. Pasar Besar)

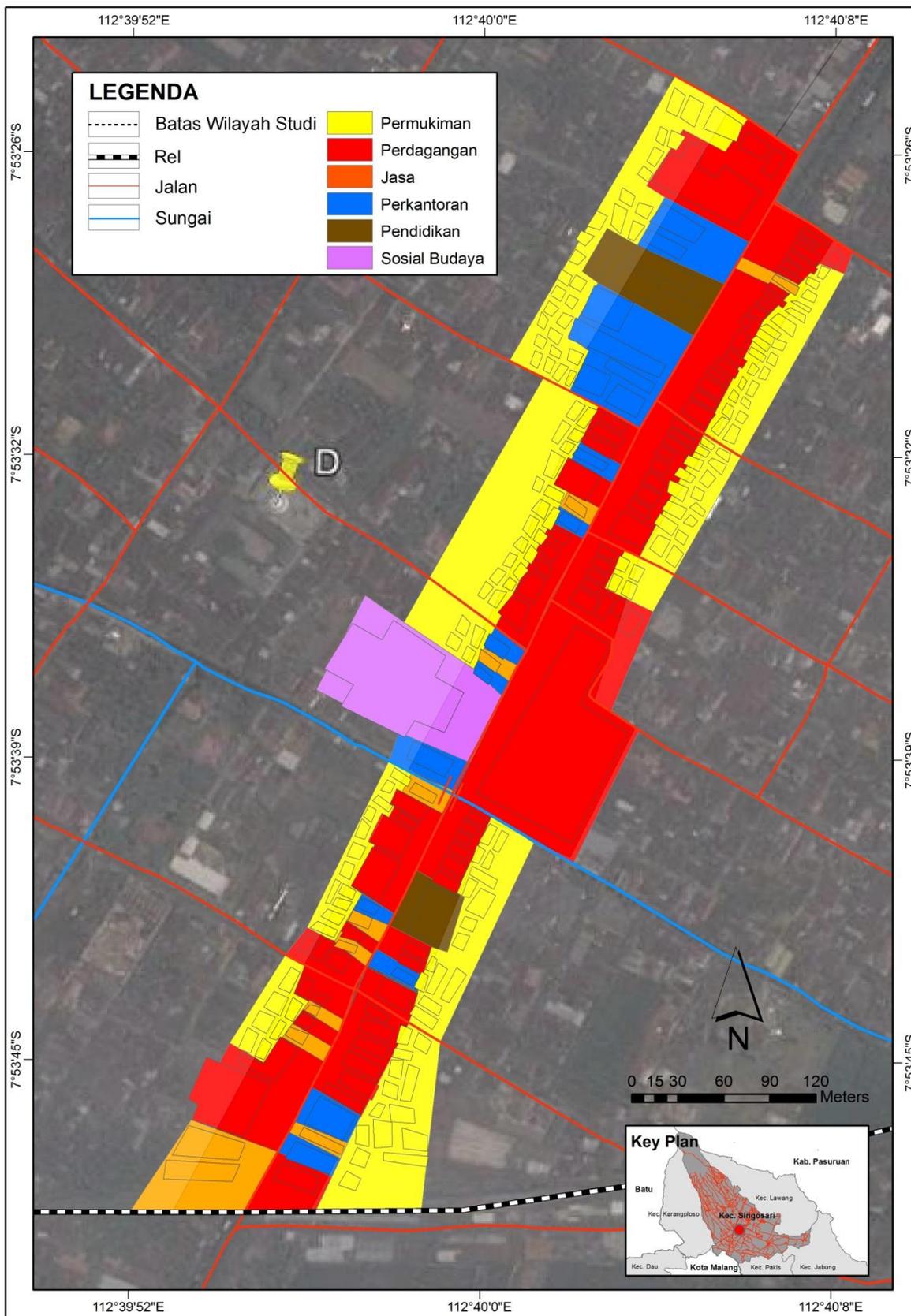
Sistem kegiatan di koridor Jl. Pasar Besar yaitu penggunaan lahan berupa perdagangan, jasa, dan perkantoran. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu perdagangan. Dengan adanya penggunaan lahan tersebut sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang tata guna lahan di Jl. Pasar Besar dapat dilihat pada gambar 4.14 di bawah ini.

5. Lokasi sampel 5 (Koridor Jl. Gadang Bumiayu)

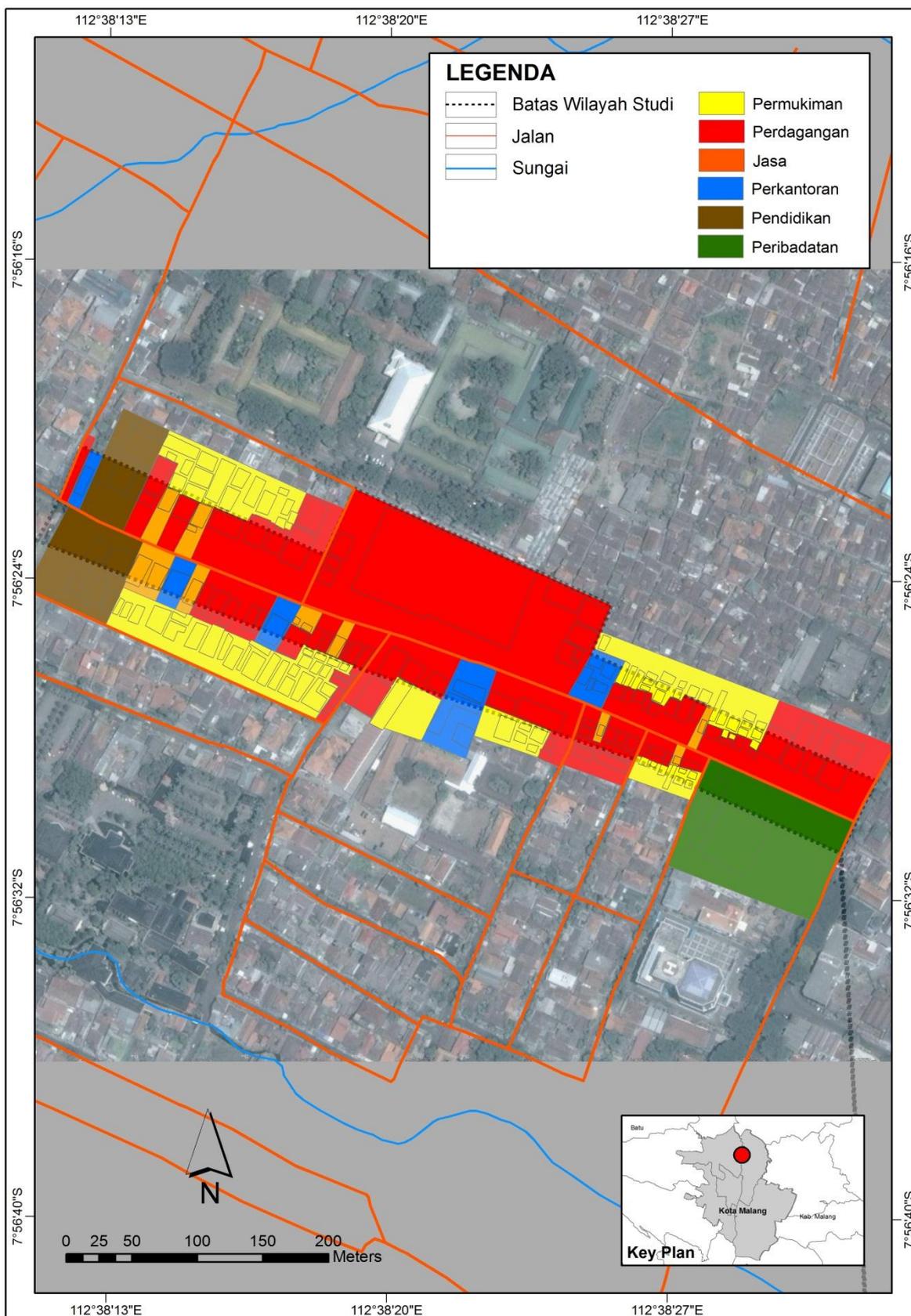
Sistem kegiatan di koridor Jl. Gadang Bumiayu yaitu penggunaan lahan berupa perdagangan, jasa, perkantoran, dan perindustrian. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu perdagangan. Dengan adanya penggunaan lahan tersebut sangat berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang tata guna lahan di Jl. Gadang Bumiayu dapat dilihat pada gambar 4.15 di bawah ini.



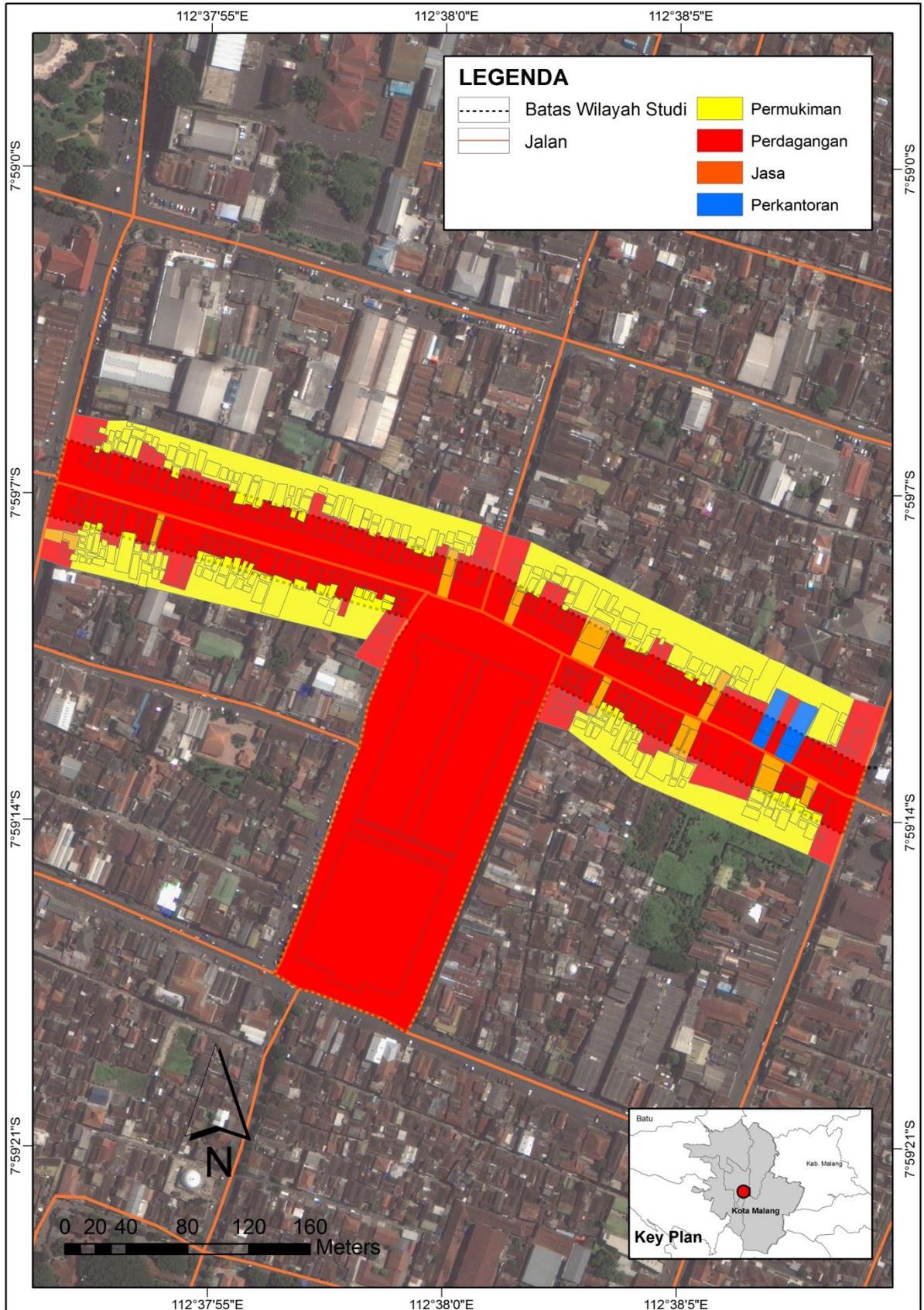
Gambar 4. 11 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 1 Koridor Jl. Thamrin
 Sumber : *Google Earth* 2012 dan Survei Primer Tahun 2012



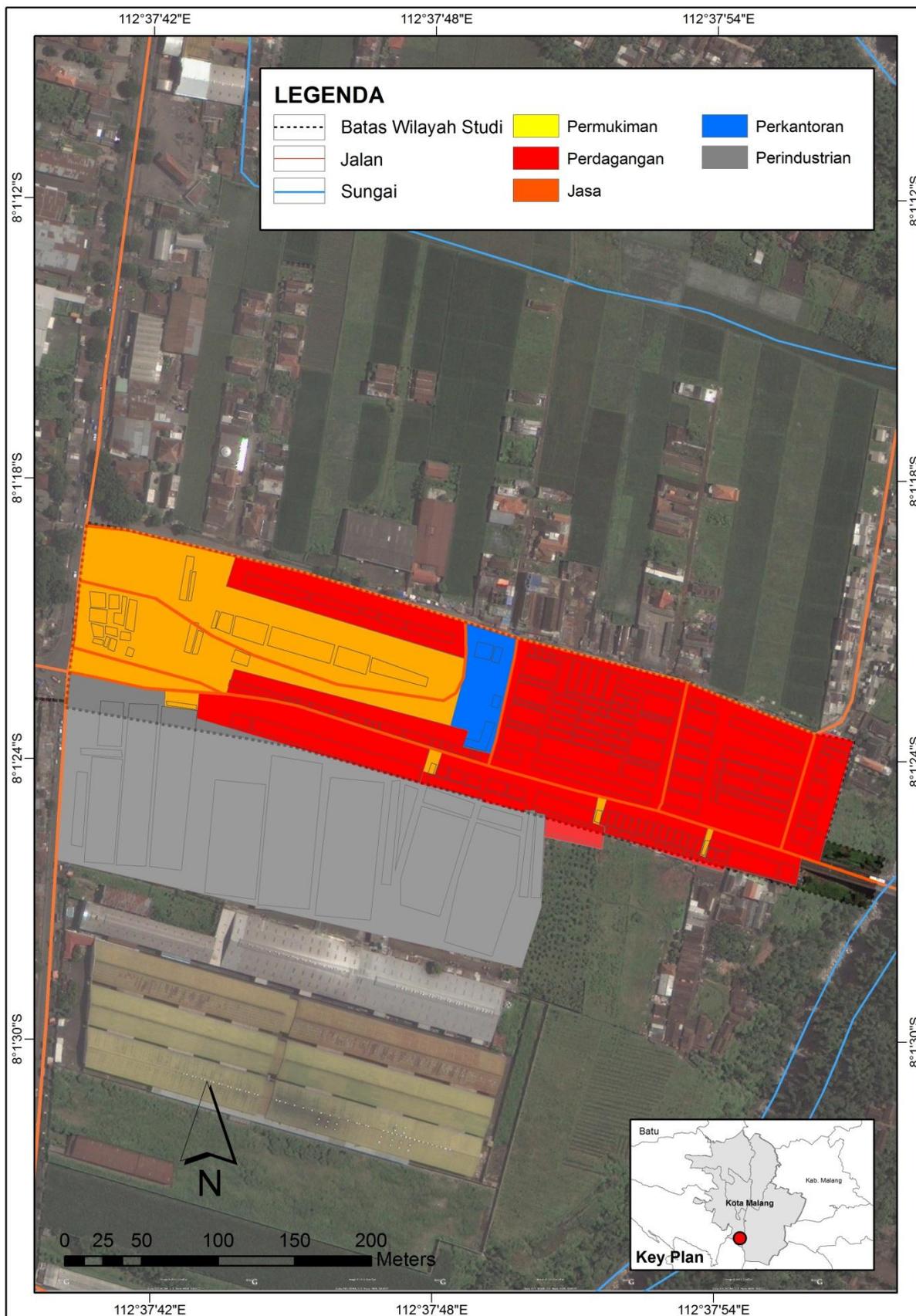
Gambar 4. 12 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 2 Koridor Jl. Raya Singosari
 Sumber : *Google Earth 2009* dan *Survei Primer Tahun 2012*



Gambar 4. 13 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 3 Koridor Jl. Borobudur
 Sumber : *Google Earth* 2012 dan Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 14 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 4 Koridor Jl. Pasar Besar
 Sumber : *Google Earth 2012* dan *Survei Primer Tahun 2012*



Gambar 4. 15 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 5 Koridor Jl. Gadang Bumiayu
 Sumber : *Google Earth* 2012 dan Survei Primer Tahun 2012

B. Sistem Jaringan

Sistem jaringan dimaksudkan untuk mengetahui beberapa karakteristik jaringan di masing-masing lokasi sampel penelitian yaitu tentang kondisi jalan, volume jalan, serta penampang melintangnya. Sistem jaringan yang ada di setiap lokasi sampel penelitian tentunya berbeda-beda. Untuk lebih jelasnya akan dikaji setiap lokasi sampel penelitian di bawah ini.

1. Lokasi sampel 1 (Koridor Jl. Thamrin)

Sistem jaringan jalan pada Jl. Thamrin merupakan jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Malang dengan Kota Surabaya. Kondisi jalan tersebut pada saat ini sangat baik dengan perkerasan jalan yaitu hotmix. Jalan tersebut memiliki ruang manfaat jalan sebesar 14 meter, ruang milik jalan sebesar 21,5 meter (ruang manfaat jalan 14 meter, badan jalan 1,5 meter pada sisi barat jalan dan 3 meter pada sisi timur jalan, serta trotoar 1,5 meter masing-masing terdapat pada kanan dan kiri jalan), sedangkan ruang pengawas jalan sebesar 23,5 meter yang terdiri dari rumija dan halaman terdepan bangunan sebesar 2 meter pada sisi kanan dan kiri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.16 penampang melintang Jl. Thamrin di bawah ini.

2. Lokasi sampel 2 (Koridor Jl. Raya Singosari)

Sistem jaringan jalan pada Jl. Raya Singosari juga merupakan jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Malang dengan Kota Surabaya. Jaringan jalan tersebut satu rute dengan Jl. Thamrin. Sehingga karakteristiknya hampir sama. Untuk kondisi jalan tersebut pada saat ini juga sangat baik dengan perkerasan jalan yaitu hotmix. Jalan tersebut memiliki ruang manfaat jalan sebesar 14 meter, ruang milik jalan sebesar 19 meter (ruang manfaat jalan 14 meter, badan jalan 1 meter pada sisi masing-masing jalan, dan trotoar 1,5 meter masing-masing juga terdapat pada kanan dan kiri jalan), sedangkan ruang pengawas jalan sebesar 23 meter yang terdiri dari rumija dan halaman terdepan bangunan sebesar 2 meter pada sisi kanan dan kiri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.17 penampang melintang Jl. Raya Singosari di bawah ini.

3. Lokasi sampel 3 (Koridor Jl. Borobudur)

Sistem jaringan jalan pada Jl. Borobudur merupakan jaringan jalan kolektor primer. Untuk kondisi jalan tersebut pada saat ini cukup baik dengan perkerasan jalan yaitu hotmix. Jalan tersebut memiliki ruang manfaat jalan sebesar 13 meter, ruang milik jalan sebesar 17 meter (ruang manfaat jalan 13 meter, badan jalan 0,5 meter pada sisi

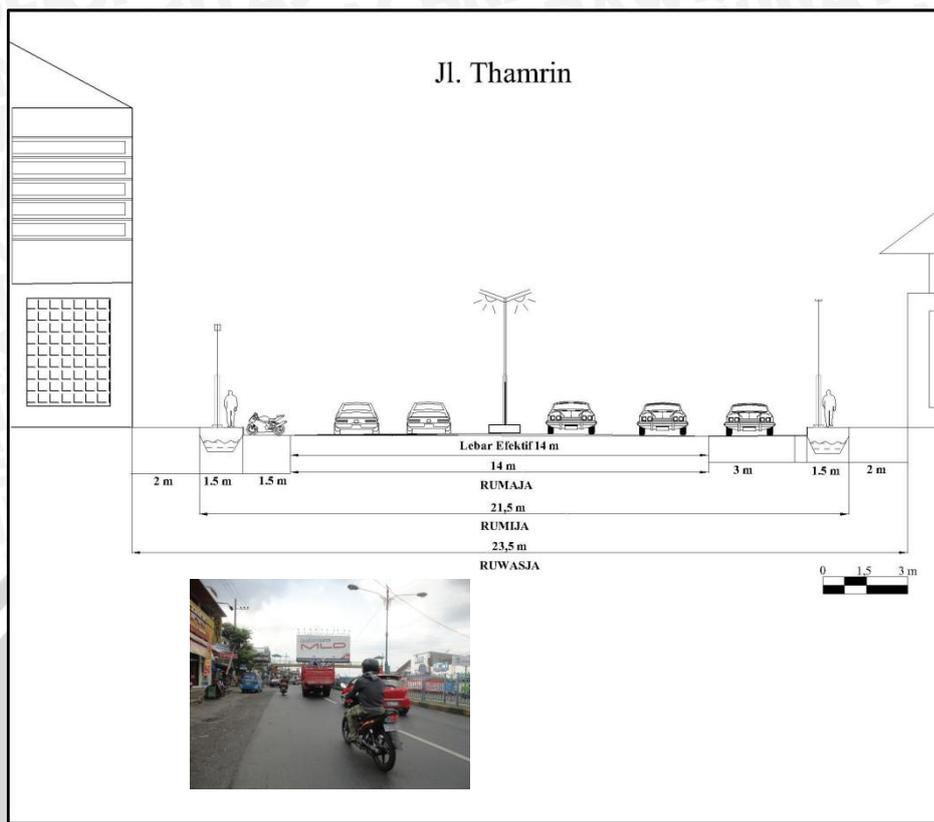
masing-masing jalan, dan trotoar 1,5 meter masing-masing juga terdapat pada kanan dan kiri jalan), sedangkan ruang pengawas jalan sebesar 22 meter yang terdiri dari rumija dan halaman terdepan bangunan sebesar 3 meter pada sisi selatan dan 2 meter pada sisi utara jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.18 penampang melintang Jl. Borobudur di bawah ini.

4. Lokasi sampel 4 (Koridor Jl. Pasar Besar)

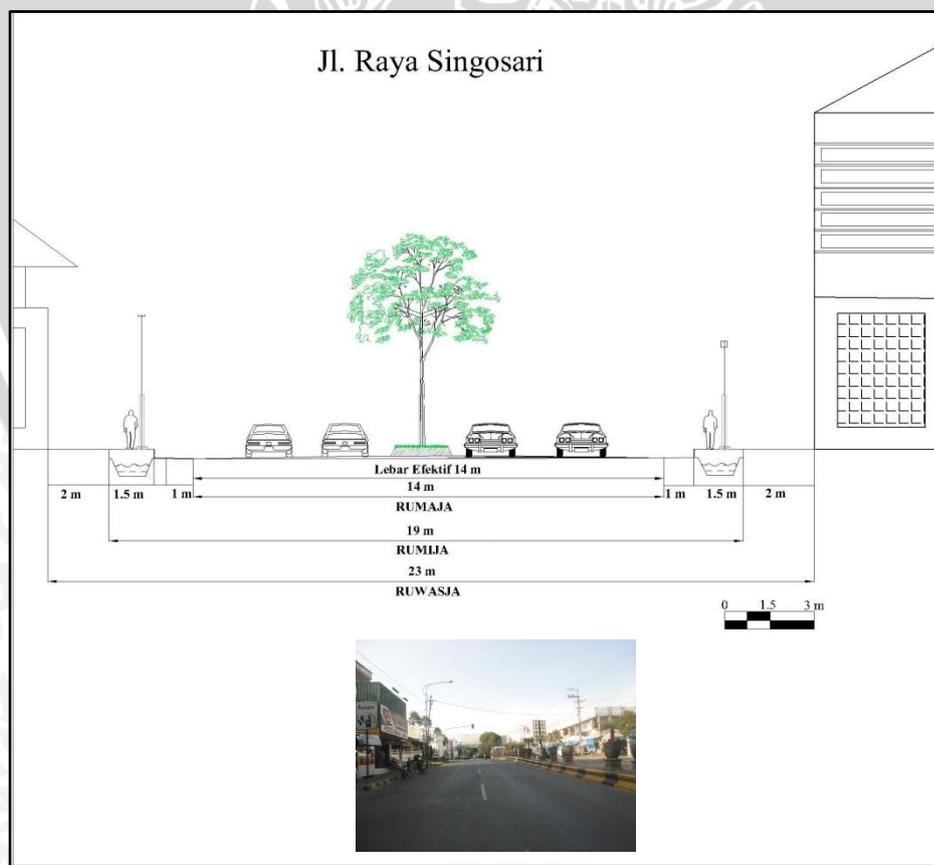
Sistem jaringan jalan pada Jl. Pasar Besar merupakan jaringan jalan lokal primer. Untuk kondisi jalan tersebut pada saat ini baik dengan perkerasan jalan yaitu hotmix. Jalan tersebut memiliki ruang manfaat jalan sebesar 7 meter, ruang milik jalan sebesar 13,5 meter (ruang manfaat jalan 7 meter, badan jalan 3 meter pada sisi utara jalan dan 0,5 meter pada sisi selatan jalan. Serta trotoar 1,5 meter masing-masing juga terdapat pada kanan dan kiri jalan), sedangkan ruang pengawas jalan sebesar 14,5 meter yang terdiri dari rumija dan halaman terdepan bangunan sebesar 0,5 meter pada sisi kanan dan kiri jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.19 penampang melintang Jl. Pasar Besar di bawah ini.

5. Lokasi sampel 5 (Koridor Jl. Gadang Bumiayu)

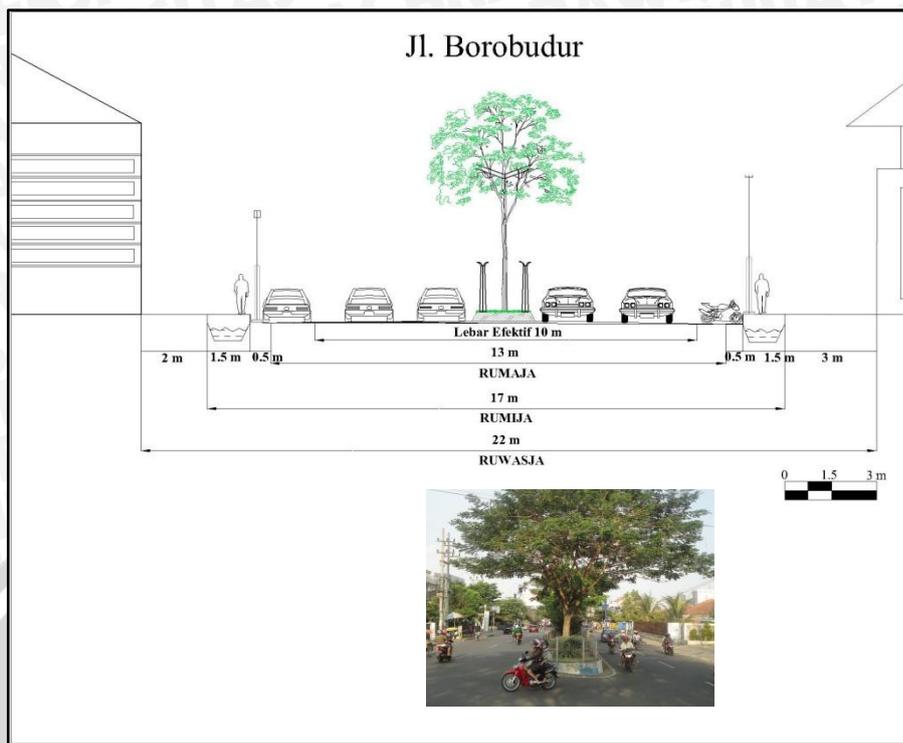
Sistem jaringan jalan pada Jl. Gadang Bumiayu merupakan jaringan jalan kolektor primer. Untuk kondisi jalan tersebut pada saat ini baik dengan perkerasan jalan yaitu hotmix. Jalan tersebut memiliki ruang manfaat jalan sebesar 8 meter, ruang milik jalan sebesar 12 meter (ruang manfaat jalan 8 meter, badan jalan 1 meter pada sisi masing-masing jalan, dan trotoar 1 meter masing-masing juga terdapat pada kanan dan kiri jalan), sedangkan ruang pengawas jalan sebesar 13 meter yang terdiri dari rumija dan halaman terdepan bangunan sebesar 0,5 meter pada sisi kanan dan kiri jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.20 penampang melintang Jl. Gadang Bumiayu di bawah ini.



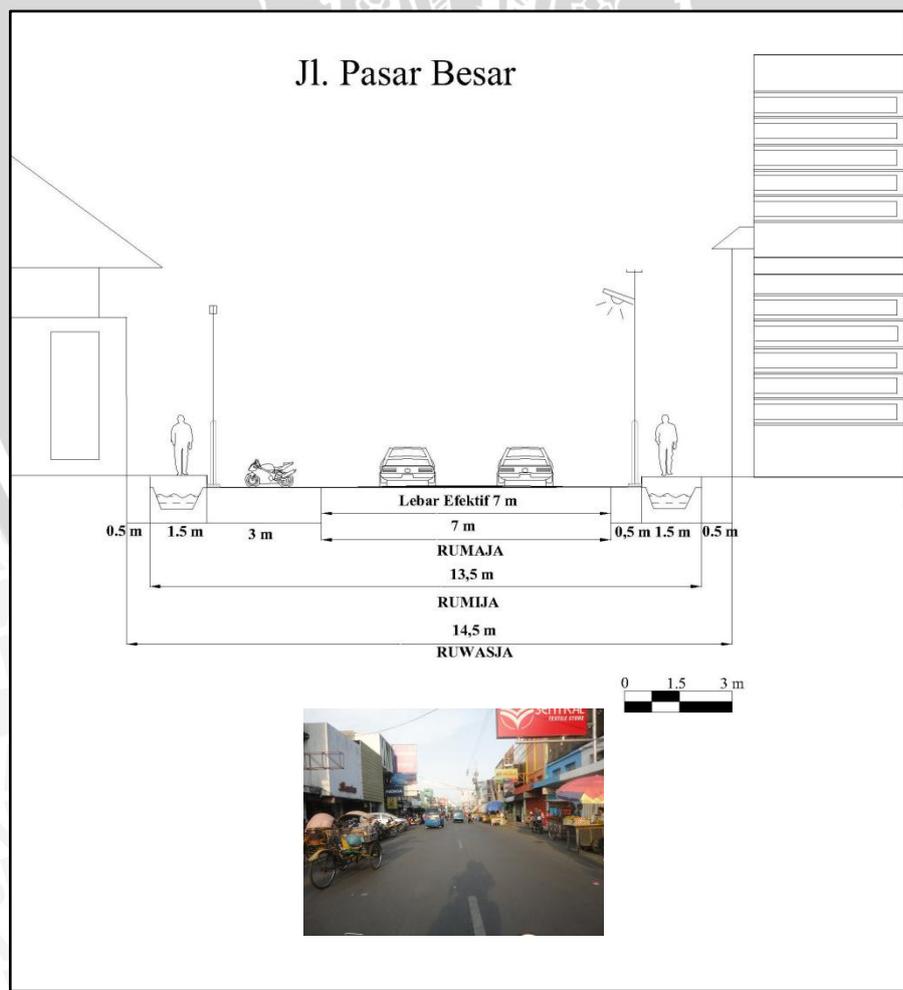
Gambar 4. 16 Penampang Melintang Lokasi Sampel 1 Koridor Jl. Thamrin



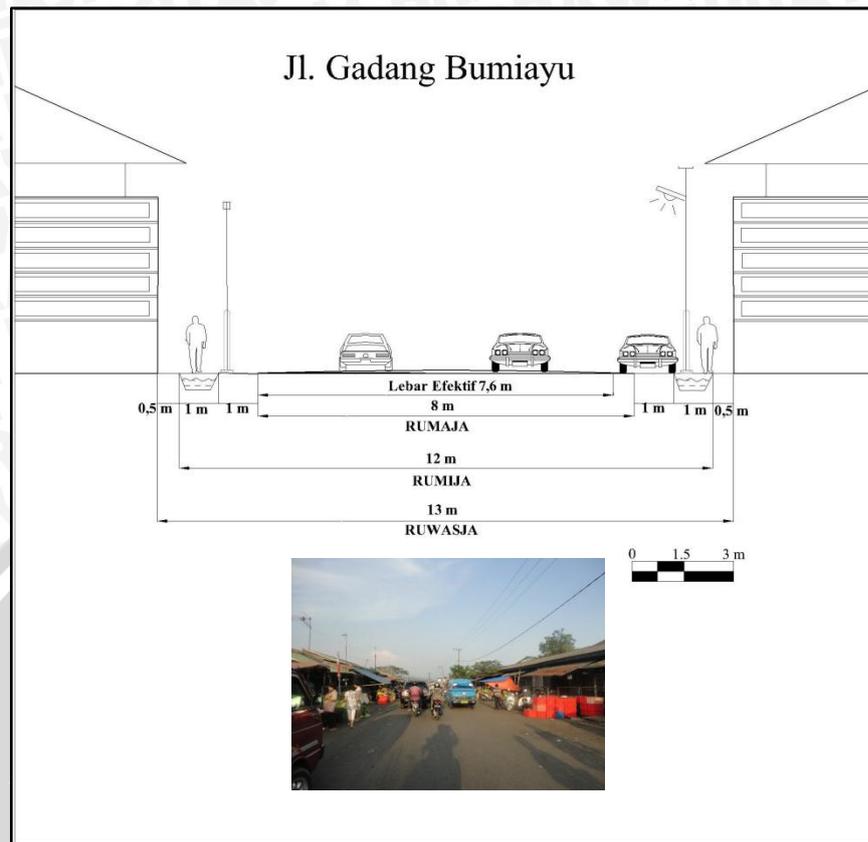
Gambar 4. 17 Penampang Melintang Lokasi Sampel 2 Koridor Jl. Raya Singosari



Gambar 4. 18 Penampang Melintang Lokasi Sampel 3 Koridor Jl. Borobudur



Gambar 4. 19 Penampang Melintang Lokasi Sampel 4 Koridor Jl. Pasar Besar



Gambar 4. 20 Penampang Melintang Lokasi Sampel 5 Koridor Jl. Gadang Bumiayu

C. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan yang terjadi dapat timbul dengan adanya beberapa kegiatan yang ada pada suatu lokasi. Sistem pergerakan tersebut nantinya akan berpengaruh terhadap sistem jaringan yang ada. Baik itu dalam hal jaringan jalannya maupun mobilitas yang terjadi di jalan tersebut. Sehingga perlu dikaji tentang tarikan yang dihasilkan pada masing-masing lokasi sampel penelitian pada jam puncak yaitu pagi, siang, dan sore serta dilakukan pada hari aktif dan hari libur. Pengkajian tarikan dalam hal ini adalah tarikan pergerakan perparkiran. Serta mengkaji volume lalu lintas jalan yang dilakukan pada kondisi yang sama. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan dari masing-masing lokasi sampel penelitian sebagai berikut.

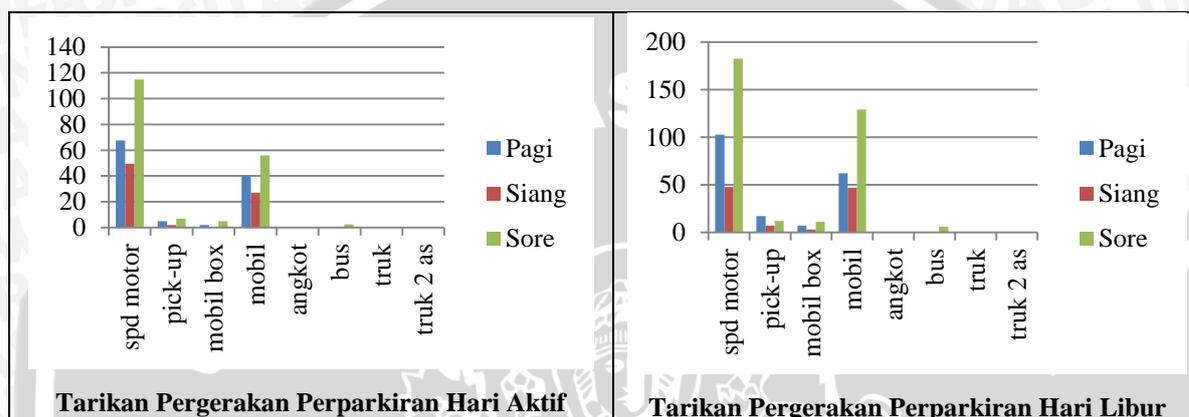
1. Lokasi sampel 1 (Koridor Jl. Thamrin)

Sistem pergerakan yang terjadi pada Jl. Thamrin dapat timbul dengan adanya beberapa kegiatan yang ada di lokasi tersebut. Sistem pergerakan yang terjadi di jalan tersebut berdasarkan hasil survei, rata-rata menuju tempat perdagangan karena jalan tersebut di dominasi oleh aktivitas perdagangan. Tarikan pergerakan perparkiran dilakukan pada jam sibuk di hari aktif dan hari libur, maka lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.7 di bawah ini.

Tabel 4. 7 Tarikan Pergerakan Perpindahan Hari Aktif dan Hari Libur pada Jl. Thamrin

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	67,5	5	2	40	0	0	0	0	114,5
	Siang	49,5	2	0	27	0	0	0	0	78,5
	Sore	115	7	5	56	0	2,4	0	0	185,4
Libur	Pagi	102,5	17	7	62	0	0	0	0	188,5
	Siang	47,75	7	3	47	0	0	0	0	104,75
	Sore	182,5	12	11	129	0	6	0	0	340,5

Sumber : Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 21 Tarikan Pergerakan Perpindahan Hari Aktif dan Libur

Pada gambar 4.21 menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang dominan digunakan adalah sepeda motor. Waktu yang paling banyak terjadi tarikan pergerakan perpindahan terjadi pada sore hari. Serta lebih banyak pada hari libur dari pada hari aktif. Berikut ini merupakan lalulintas harian rata-rata di koridor Jl. Thamrin.

Tabel 4. 8 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Thamrin

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Jl. Thamrin dari arah Selatan menuju ke Utara										
Aktif	Pagi	542,5	52	21	315	201	42	31	110,4	1314,9
	Siang	452,5	90	34	360	174	22,8	26	188,4	1347,7
	Sore	717,5	54	26	496	147	62,4	39	158,4	1700,3
Libur	Pagi	510	54	23	355	164	46,8	27	110,4	1290,2
	Siang	487,5	108	42	485	148	34,8	35	213,6	1553,9
	Sore	753,75	74	50	548	154	69,6	40	150	1839,35
Jl. Thamrin dari arah Utara menuju ke Selatan										
Aktif	Pagi	532,5	54	14	296	227	51,6	29	135,6	1339,7
	Siang	476	100	26	360	165	18	30	202,8	1377,8
	Sore	687,5	81	38	475	155	64,8	34	168	1703,3
Libur	Pagi	496,5	57	24	325	151	49,2	26	124,8	1253,5
	Siang	478,5	81	35	332	134	38,4	33	160,8	1292,7
	Sore	691,5	62	40	490	140	68,4	38	129,6	1659,5

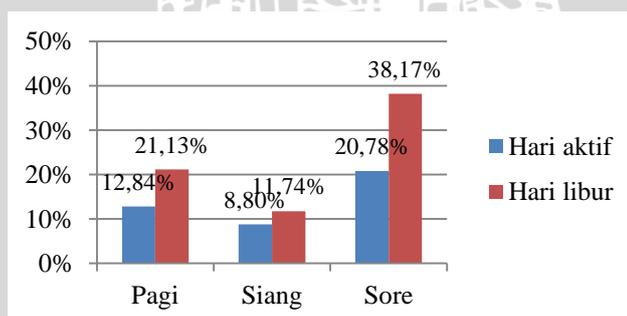
Sumber : Hasil Survei Primer Tahun 2012

Pada tabel 4.8 menunjukkan bahwa jumlah pergerakan kendaraan di dominasi oleh kendaraan sepeda motor. Pergerakan tersebut terjadi perbedaan antara pagi, siang, dan sore. Jumlah pergerakan kendaraan pada sore hari cenderung lebih banyak. Hal tersebut terjadi dikarenakan oleh padatnya kegiatan pada waktu tersebut, misalnya waktu pulang kerja, menuju tempat belanja/perdagangan, dan sebagainya. Serta dapat diketahui bahwa terjadi perbedaan jumlah pergerakan kendaraan antara hari aktif dan hari libur. Pada hari libur jumlah pergerakan kendaraan lebih banyak dibandingkan hari aktif. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kegiatan/aktivitas yang terjadi di koridor jalan tersebut pada hari libur, sehingga dapat menimbulkan tarikan pergerakan perparkiran. Di samping itu juga jalan tersebut merupakan jalan arteri primer yang menimbulkan adanya pergerakan dari luar wilayah yang melewati jalan tersebut.

Tabel 4. 9 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Thamrin

Hari	Waktu	Jumlah Tarikan Parkir (smp/jam)	Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir (smp)	Persentase (%)
Aktif	Pagi	114,5	892	12,84
	Siang	78,5	892	8,80
	Sore	185,4	892	20,78
Libur	Pagi	188,5	892	21,13
	Siang	104,75	892	11,74
	Sore	340,5	892	38,17

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 22 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Thamrin

Pada gambar 4.22 menunjukkan bahwa persentase tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di Jl. Thamrin cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Tarikan pergerakan perparkiran pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 20,78 %

dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir. Serta pada hari libur terjadi pada sore hari yaitu sebesar 38,17 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir.

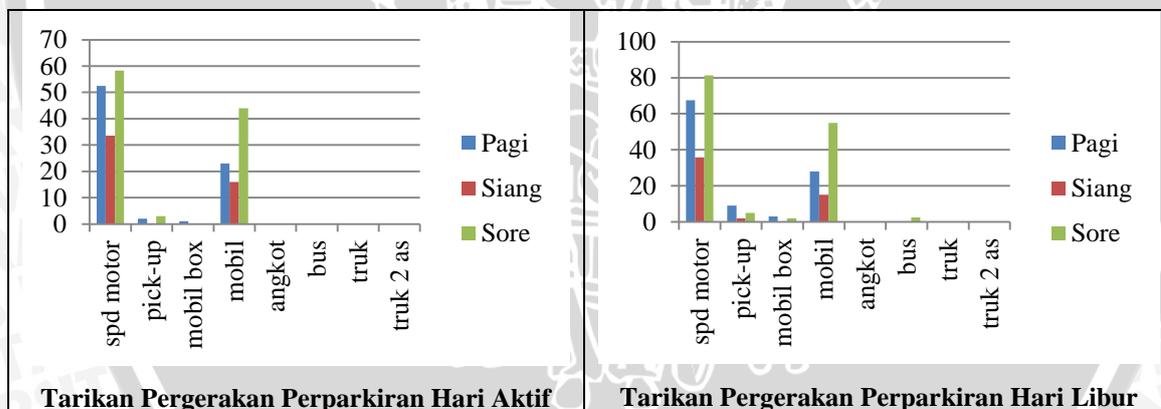
2. Lokasi sampel 2 (Koridor Jl. Raya Singosari)

Sistem pergerakan yang ada pada Jl. Raya Singosari dapat timbul dengan adanya beberapa kegiatan komersial yang ada di lokasi tersebut. Sistem pergerakan yang terjadi di jalan tersebut banyak yang menuju tempat perdagangan, hal tersebut terjadi karena jalan tersebut juga di dominasi oleh aktivitas perdagangan. Tarikan pergerakan perpustakaan dilakukan pada jam sibuk di hari aktif dan hari libur, maka lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.10 di bawah ini.

Tabel 4. 10 Tarikan Pergerakan Perpustakaan Hari Aktif dan Hari Libur pada Jl. Raya Singosari

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	52,5	2	1	23	0	0	0	0	78,5
	Siang	33,5	0	0	16	0	0	0	0	49,5
	Sore	58,25	3	0	44	0	0	0	0	105,25
Libur	Pagi	67,5	9	3	28	0	0	0	0	107,5
	Siang	35,75	2	0	15	0	0	0	0	52,75
	Sore	81,25	5	2	55	0	2,4	0	0	145,65

Sumber : Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 23 Tarikan Pergerakan Perpustakaan Hari Aktif dan Libur

Pada gambar 4.23 menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang dominan digunakan untuk menuju jalan tersebut adalah sepeda motor. Waktu yang paling banyak terjadi tarikan pergerakan perpustakaan terjadi pada sore hari serta lebih banyak pada hari libur dari pada hari aktif. Sedangkan berikut ini merupakan lalulintas harian rata-rata di koridor Jl. Raya Singosari.

Tabel 4. 11 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Raya Singosari

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Jl. Singosari dari arah Selatan menuju ke Utara										
Aktif	Pagi	522,5	57	19	300	245	43,2	25	141,6	1353,3

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
	Siang	480,25	91	23	367	180	25,2	36	182,4	1384,85
	Sore	662,5	74	31	485	159	69,6	41	174	1696,1
	Pagi	495	50	26	214	216	54	21	116,4	1192,4
Libur	Siang	485	88	31	355	155	40,8	32	175,2	1362
	Sore	721,25	68	38	498	140	68,4	38	162	1733,65
Jl. Singosari dari arah Utara menuju ke Selatan										
Aktif	Pagi	532,5	68	32	320	255	39,6	29	145,2	1421,3
	Siang	501,25	102	42	255	177	33,6	40	177,6	1328,45
	Sore	677,5	66	46	510	165	75,6	44	164,4	1748,5
Libur	Pagi	525	57	23	325	238	74,4	24	132	1398,4
	Siang	496,5	87	33	232	174	60	30	182,4	1294,9
	Sore	787,5	69	59	532	158	90	42	162	1899,5

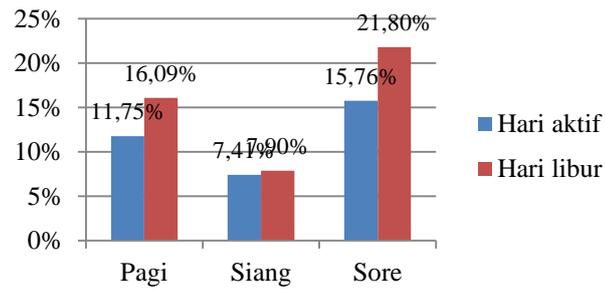
Sumber : Hasil Survei Primer Tahun 2012

Pada tabel 4.11 menunjukkan bahwa jumlah pergerakan kendaraan di dominasi oleh kendaraan sepeda motor. Pergerakan tersebut terjadi perbedaan antara pagi, siang, dan sore. Jumlah pergerakan kendaraan pada sore hari cenderung lebih banyak. Hal tersebut dikarenakan oleh padatnya kegiatan pada waktu tersebut, misalnya waktu pulang kerja, menuju tempat belanja/perdagangan, dan sebagainya. Serta dapat diketahui bahwa terjadi perbedaan jumlah pergerakan kendaraan antara hari aktif dan hari libur. Pada hari libur jumlah pergerakan kendaraan lebih banyak dibandingkan hari aktif. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kegiatan/aktivitas yang terjadi di koridor jalan tersebut pada hari libur, sehingga dapat menimbulkan tarikan pergerakan perpindahan. Di samping itu juga jalan tersebut merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Malang dengan Kota Surabaya sehingga dapat menimbulkan adanya pergerakan dari luar wilayah yang melewati jalan tersebut.

Tabel 4. 12 Persentase Tarikan Pergerakan Perpindahan terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Raya Singosari

Hari	Waktu	Jumlah Tarikan Parkir (smp/jam)	Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir (smp)	Persentase (%)
Aktif	Pagi	78,5	668	11,75
	Siang	49,5	668	7,41
	Sore	105,25	668	15,76
Libur	Pagi	107,5	668	16,09
	Siang	52,75	668	7,90
	Sore	145,65	668	21,80

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 24 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Raya Singosari

Pada gambar 4.24 menunjukkan bahwa persentase tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di Jl. Raya Singosari cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Tarikan pergerakan perparkiran pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 15,76 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir. Serta pada hari libur terjadi pada sore hari yaitu sebesar 21,80 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir.

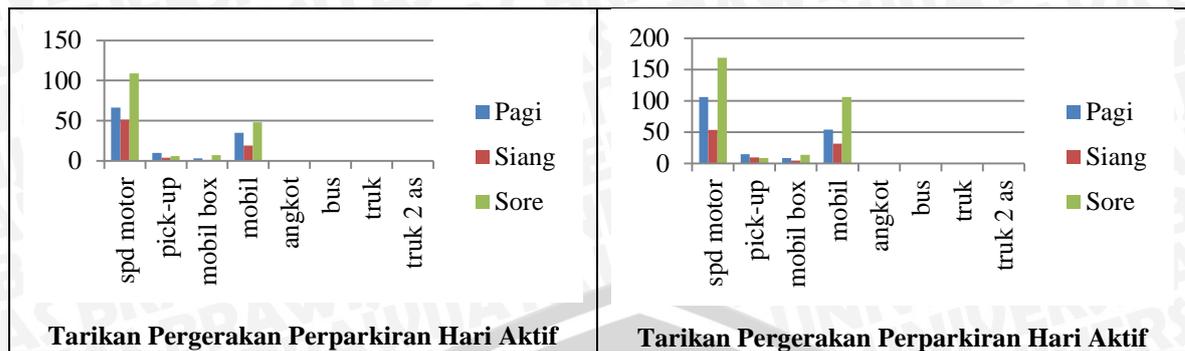
3. Lokasi sampel 3 (Koridor Jl. Borobudur)

Sistem pergerakan pada Jl. Borobudur dilakukan pada jam sibuk di hari aktif dan hari libur. Tarikan pergerakan perparkiran yang berada di pasar dilakukan pada pintu masuk tempat parkir sedangkan perparkiran di sepanjang koridor jalan tersebut dilakukan pada area perparkiran tersebut. Untuk lebih jelasnya besarnya tarikan pergerakan perparkiran di Jl. Borobudur dapat dilihat pada tabel 4.13 di bawah ini.

Tabel 4. 13 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur pada Jl. Borobudur

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	66,25	10	3	35	0	0	0	0	114,25
	Siang	51,25	4	1	19	0	0	0	0	75,25
	Sore	108,75	6	7	48	0	0	0	0	169,75
Libur	Pagi	106,25	15	9	54	0	0	0	0	184,25
	Siang	53,75	10	5	32	0	0	0	0	100,75
	Sore	168,75	9	14	106	0	0	0	0	297,75

Sumber : Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 25 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur

Pada gambar 4.25 menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang dominan yang parkir di koridor jalan tersebut adalah sepeda motor. Waktu yang paling banyak terjadi tarikan pergerakan perparkiran terjadi pada sore hari. Berikut ini merupakan lalulintas harian rata-rata di koridor Jl. Borobudur.

Tabel 4. 14 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Borobudur

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Jl. Borobudur dari arah Barat menuju ke Timur										
Aktif	Pagi	825	110	102	480	299	3,6	37	20,4	1877
	Siang	735	232	156	532	371	0	70	50,4	2146,4
	Sore	1335	152	96	648	324	7,2	52	48	2662,2
Libur	Pagi	742,5	94	96	447	277	6	25	18	1705,5
	Siang	955,5	216	150	564	358	1,2	55	44,4	2344,1
	Sore	1735,5	176	106	702	301	12	38	36	3106,5
Jl. Borobudur dari arah Timur menuju ke Barat										
Aktif	Pagi	776,25	118	88	472	256	1,2	35	30	1776,45
	Siang	656,25	284	128	501	343	0	90	54	2056,25
	Sore	1113,75	174	104	622	296	10,8	77	42	2439,55
Libur	Pagi	698,5	102	96	429	246	3,6	21	20,4	1616,5
	Siang	853	230	142	537	327	0	62	42	2193
	Sore	1447,75	182	138	735	274	7,2	42	32,4	2858,35

Sumber : Hasil Survei Primer Tahun 2012

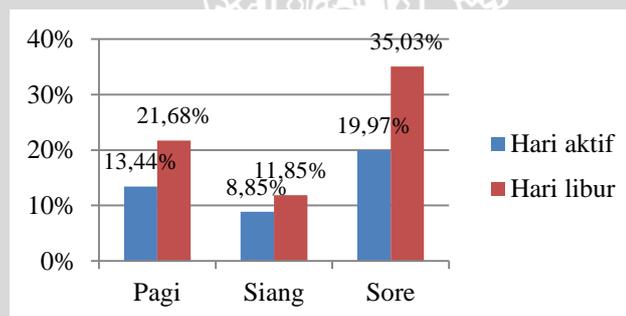
Pada tabel 4.14 menunjukkan bahwa jumlah pergerakan kendaraan didominasi oleh kendaraan berupa sepeda motor. Pergerakan tersebut terjadi perbedaan antara pagi, siang, dan sore. Jumlah pergerakan kendaraan di Jl. Borobudur yang paling banyak terjadi yaitu pada sore hari. Hal tersebut terjadi dikarenakan oleh padatnya kegiatan pada waktu tersebut, misalnya waktu pulang kerja, menuju tempat belanja/perdagangan, dan sebagainya. Serta dapat diketahui bahwa terjadi perbedaan jumlah pergerakan kendaraan antara hari aktif dan hari libur. Pada hari libur jumlah pergerakan kendaraan cenderung lebih banyak dibandingkan hari aktif. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kegiatan/aktivitas yang terjadi di koridor jalan tersebut pada hari libur, baik itu tarikan

pergerakan bagi kendaraan maupun pergerakan orang yang melewati koridor jalan tersebut karena jalan tersebut merupakan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan dari Kota Malang bagian utara menuju Kota Batu sehingga menimbulkan adanya pergerakan dari luar wilayah yang melewati jalan tersebut.

Tabel 4. 15 Persentase Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Borobudur

Hari	Waktu	Jumlah Tarikan Parkir (smp/jam)	Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir (smp)	Persentase (%)
Aktif	Pagi	114,25	850	13,44
	Siang	75,25	850	8,85
	Sore	169,75	850	19,97
Libur	Pagi	184,25	850	21,68
	Siang	100,75	850	11,85
	Sore	297,75	850	35,03

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 26 Persentase Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Borobudur

Pada gambar 4.26 menunjukkan bahwa persentase tarikan pergerakan perpustakaan terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di Jl. Borobudur cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Tarikan pergerakan perpustakaan pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 19,97 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir. Serta pada hari libur terjadi pada sore hari yaitu sebesar 35,03 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir.

4. Lokasi sampel 4 (Koridor Jl. Pasar Besar)

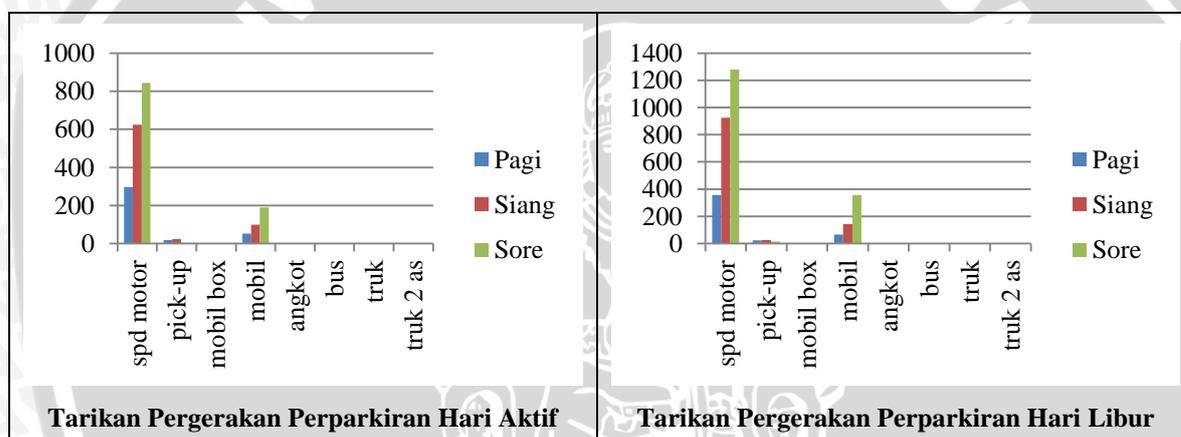
Sistem pergerakan pada Jl. Pasar Besar banyak terjadi pada perdagangan. Hal tersebut terjadi karena pada koridor jalan tersebut terdapat pasar sebagai pusat perdagangan dalam kota. Sehingga banyak pengunjung yang datang ke daerah jalan tersebut. Oleh karena itu, dalam menghitung besarnya tarikan pergerakan perpustakaan dilakukan pada jam sibuk di hari aktif dan hari libur. Tarikan pergerakan

perparkiran yang berada di pasar dilakukan pada pintu masuk tempat parkir sedangkan perparkeran di sepanjang koridor jalan tersebut dilakukan pada area perparkeran tersebut. Untuk lebih jelasnya tentang besarnya tarikan pergerakan perparkeran di Jl. Pasar Besar dapat dilihat pada tabel 4.16 di bawah ini.

Tabel 4. 16 Tarikan Pergerakan Perparkeran Hari Aktif dan Hari Libur pada Jl. Pasar Besar

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	297	18	0	52	0	0	0	0	367
	Siang	623,75	24	0	99	0	0	0	0	746,75
	Sore	844	4	0	190	0	0	0	0	1038
Libur	Pagi	357,25	23	0	67	0	0	0	0	447,25
	Siang	924,5	25	0	143	0	0	0	0	1092,5
	Sore	1279,75	15	0	358	0	0	0	0	1652,75

Sumber : Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 27 Tarikan Pergerakan Perparkeran Hari Aktif dan Libur

Pada gambar 4.27 menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang dominan yang parkir di koridor jalan tersebut adalah sepeda motor. Waktu yang paling banyak terjadi tarikan pergerakan perparkeran terjadi pada sore hari. Dari hasil tersebut juga menunjukkan bahwa jumlah tarikan pergerakan perparkeran jika dibandingkan dengan koridor jalan yang lainnya maka yang tertinggi terdapat pada koridor Jl. Pasar Besar. Berikut merupakan lalu-lintas harian rata-rata di koridor Jl. Pasar Besar.

Tabel 4. 17 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Pasar Besar

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Jl. Pasar Besar dari arah Barat menuju ke Timur										
Aktif	Pagi	1170	36	48	783	324	0	3	0	2364
	Siang	1225	112	123	1863	714	0	18	0	4055
	Sore	1305	84	72	1755	630	0	12	0	3858
Libur	Pagi	1512,5	54	72	1165	178	0	4	0	2985,5
	Siang	1587,5	168	175	2194	450	0	25	0	4599,5

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
	Sore	1745	126	108	1500	955	0	16	0	4450
Jl. Pasar Besar dari arah Timur menuju ke Barat										
	Pagi	1125	45	39	972	297	0	0	0	2478
Aktif	Siang	1187,5	105	90	465	644	0	0	0	2491,5
	Sore	1162,5	69	63	1005	587	0	0	0	2886,5
	Pagi	1472,5	55	60	970	125	0	0	0	2682,5
Libur	Siang	1512,5	180	120	1890	390	0	0	0	4092,5
	Sore	1600	115	75	1430	860	0	0	0	4080

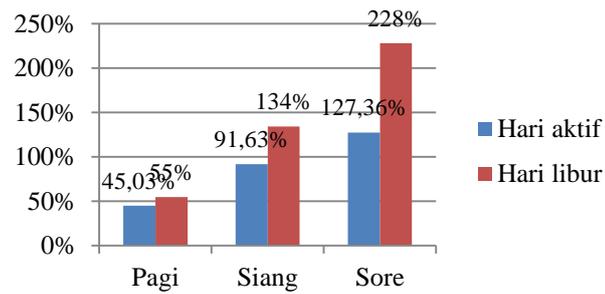
Sumber : Hasil Survei Primer Tahun 2012

Pada tabel 4.17 menunjukkan bahwa jumlah pergerakan kendaraan di dominasi oleh kendaraan sepeda motor serta pada semua jenis moda terjadi perbedaan antara pagi, siang, dan sore. Jumlah pergerakan kendaraan pada sore hari cenderung lebih banyak. Hal tersebut dikarenakan oleh padatnya kegiatan pada waktu tersebut, misalnya waktu pulang kerja, waktu istirahat kerja/pulang kerja yang dimanfaatkan menuju tempat belanja/perdagangan, dan sebagainya. Serta dapat diketahui bahwa terjadi perbedaan jumlah pergerakan kendaraan antara hari aktif dan hari libur. Pada hari libur jumlah pergerakan kendaraan lebih banyak dibandingkan hari aktif. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kegiatan/aktivitas yang terjadi di koridor jalan tersebut pada hari libur. Meskipun koridor Jl. Pasar Besar hanya memiliki kelas jalan lokal primer tetapi koridor jalan tersebut merupakan pusat kegiatan komersial dalam lingkup kota sehingga dapat menimbulkan tarikan pergerakan bagi pengunjung yang lebih tinggi daripada lokasi lainnya.

Tabel 4. 18 Persentase Tarikan Pergerakan Perpindahan terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Pasar Besar

Hari	Waktu	Jumlah Tarikan Parkir (smp/jam)	Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir (smp)	Persentase (%)
Aktif	Pagi	367	815	45,03
	Siang	746,75	815	91,63
	Sore	1038	815	127,36
Libur	Pagi	447,25	815	54,88
	Siang	1092,5	815	134,05
	Sore	1652,75	815	227,91

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 28 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Pasar Besar

Pada gambar 4.28 menunjukkan bahwa persentase tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di Jl. Pasar Besar cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Tarikan pergerakan perparkiran pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 127,36 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir, serta pada hari libur terjadi pada sore hari yaitu sebesar 227,91 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir. Hal tersebut berarti bahwa tarikan pergerakan perparkiran yang terjadi di koridor jalan tersebut pada waktu sore hari sudah melebihi jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir.

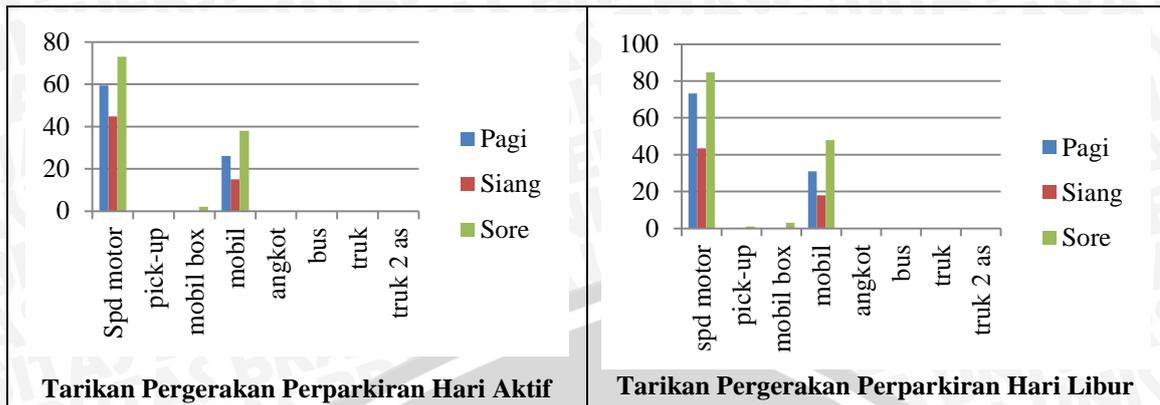
5. Lokasi sampel 5 (Koridor Jl. Gadang Bumiayu)

Pada Jl. Gadang Bumiayu tarikan pergerakannya menuju ke pasar dan tempat komersial yang ada di sekitarnya. Pada jalan tersebut terdapat terminal penumpang tetapi pada tahun ini sudah tidak beroperasi lagi. Tarikan pergerakan perparkiran yang berada di pasar dilakukan pada pintu masuk tempat parkir sedangkan perparkiran di sepanjang koridor jalan tersebut dilakukan pada area perparkiran tersebut. Untuk lebih jelasnya besarnya tarikan pergerakan perparkiran di Jl. Gadang Bumiayu dapat dilihat pada tabel 4.19 di bawah ini.

Tabel 4. 19 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur pada Jl. Gadang Bumiayu

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	59,5	0	0	26	0	0	0	0	85,5
	Siang	44,75	0	0	15	0	0	0	0	59,75
	Sore	73	0	2	38	0	0	0	0	113
Libur	Pagi	73,25	0	0	31	0	0	0	0	104,25
	Siang	43,5	0	0	18	0	0	0	0	61,5
	Sore	84,75	1	3	48	0	0	0	0	136,75

Sumber : Survei Primer Tahun 2012



Gambar 4. 29 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur

Pada gambar 4.29 menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang dominan yang parkir di koridor jalan tersebut adalah sepeda motor. Waktu yang paling banyak terjadi tarikan pergerakan perparkiran terjadi pada sore hari. Berikut ini merupakan lalulintas harian rata-rata di koridor Jl. Gadang Bumiayu.

Tabel 4. 20 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Gadang Bumiayu

Hari	Waktu	Spd motor	Pick-up	Mobil box	Mobil	Angkot	Bus	Truk	Truk 2 as	Jumlah (smp/jam)
Aktif	Pagi	315	28	16	84	492	43,2	12	4,8	995
	Siang	313,6	52	20	84	900	43,2	36	8,4	1457,2
	Sore	196	68	48	92	821	52,8	32	14,4	1324,2
Libur	Pagi	343,35	42	25	110	550	46,8	13	6	1136,15
	Siang	372,75	55	35	109	805	44,4	31	10,8	1462,95
	Sore	236,6	77	72	136	777	60	34	18	1410,6

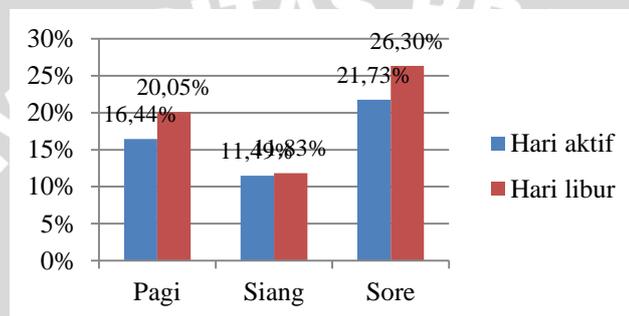
Sumber : Hasil Survei Primer Tahun 2012

Pada tabel 4.20 menunjukkan bahwa jumlah pergerakan kendaraan di dominasi oleh kendaraan sepeda motor dan angkutan kota serta pada semua jenis moda terjadi perbedaan antara pagi, siang, dan sore. Jumlah pergerakan kendaraan pada siang hari cenderung lebih banyak. Berbeda dengan lokasi yang lainnya, di koridor Jl. Gadang Bumiayu terdapat terminal penumpang tetapi pada tahun ini terminal tersebut sudah tidak dioperasikan lagi. Namun pada kondisi di lapangan, masih saja terdapat angkutan kota yang berada di jalan tersebut untuk menunggu penumpang. Serta dapat diketahui bahwa terjadi perbedaan jumlah pergerakan kendaraan antara hari aktif dan hari libur. Pada hari libur jumlah pergerakan kendaraan lebih banyak dibandingkan hari aktif.

Tabel 4. 21 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Gadang Bumiayu

Hari	Waktu	Jumlah Tarikan Parkir (smp/jam)	Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir (smp)	Persentase (%)
Aktif	Pagi	85,5	520	16,44
	Siang	59,75	520	11,49
	Sore	113	520	21,73
Libur	Pagi	104,25	520	20,05
	Siang	61,5	520	11,83
	Sore	136,75	520	26,30

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 30 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir di Jl. Gadang Bumiayu

Pada gambar 4.30 menunjukkan bahwa persentase tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di Jl. Gadang Bumiayu cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Tarikan pergerakan perparkiran pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 21,73 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir. Serta pada hari libur terjadi pada sore hari yaitu sebesar 26,30 % dari jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir.

4.3 Analisis Kinerja Jaringan Jalan

Kinerja jaringan jalan ditentukan oleh rasio volume per kapasitas dan kecepatan kendaraan. Nilai dari rasio volume per kapasitas akan menentukan tingkat pelayanan jalan. Rasio volume per kapasitas tergantung pada kapasitas jalan dan volume lalu lintas. Kapasitas jalan adalah arus lalu-lintas maksimum yang dapat dipertahankan (tetap) pada suatu bagian jalan dalam kondisi tertentu (misalnya rencana geometrik, lingkungan, komposisi lalu lintas dan sebagainya) serta biasanya di nyatakan dalam kend/jam atau smp/jam (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997). Selain itu juga dalam penelitian ini, kapasitas jalan dikaji sebagai salah satu data variabel bebas dalam

pembentuk persamaan model regresi linear berganda. Adapun rumus kapasitas jalan adalah sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

dimana:

C = Kapasitas Aktual (smp/jam)

C_0 = Kapasitas Dasar (smp/jam)

FCw = Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas

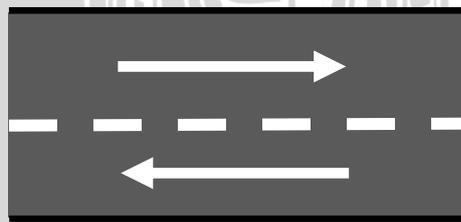
FCsp = Faktor penyesuaian Median atau Pemisah Arah

FCsf = Faktor penyesuaian Hambatan Samping

FCcs = Faktor penyesuaian Ukuran Kota

4.3.1 Analisis Kinerja Jaringan Jalan pada Wilayah Studi

Pada wilayah studi koridor Jl. A. Yani merupakan jalan arteri sekunder sebagai penghubung antara Kota Malang dengan Kota Blitar. Jalan tersebut memiliki jumlah lajur 2 tanpa median, maka tipe jalannya adalah 2/2 UD dengan nilai C_0 adalah 2900 serta faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,00. Lebar pekerasan jalannya sebesar 8,6 meter, maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 1,25. Dan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) sebesar 0,95 karena jalan tersebut memiliki lebar bahu efektif 3 meter serta penggunaan lahannya berupa kegiatan komersial yang mengakibatkan kelas hambatannya tinggi. Dan untuk nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 1,00 karena Kabupaten Malang memiliki jumlah penduduk 2,3 juta jiwa sehingga kabupaten tersebut masuk dalam kategori besar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.24 berikut ini.



Gambar 4. 31 Skema Tipe Jalan A. Yani

Tabel 4. 22 Nilai Kapasitas Jl. A. Yani

C_0	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
2900	1,25	1	0,95	1	3443,75

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Tabel 4. 23 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. A. Yani

Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS
Hari Aktif	Pagi	1612,45	0,468225
	Siang	1107,6	0,321626
	Sore	1118,6	0,32482

	Pagi	2044,75	3443,75	0,593757
Hari Libur	Siang	1096,1	3443,75	0,318287
	Sore	1156,5	3443,75	0,335826

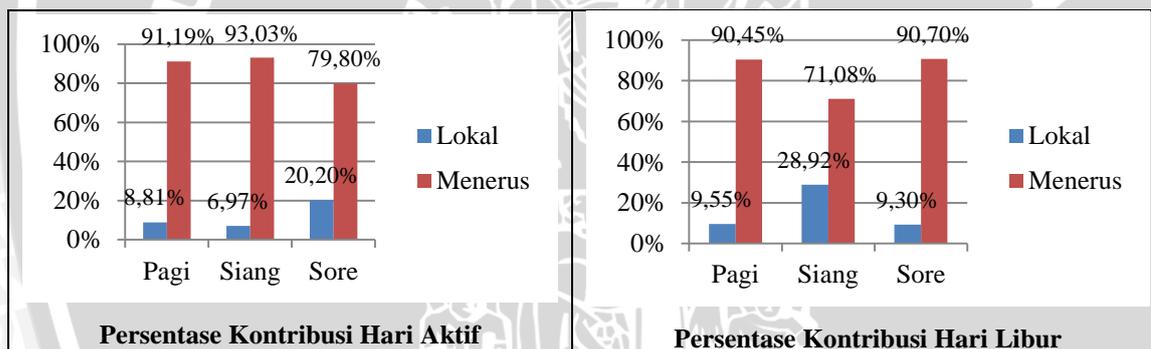
Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.23 menunjukkan bahwa kinerja jaringan jalan pada wilayah studi Jl. A. Yani pada pagi hari lebih tinggi daripada waktu siang dan sore (hari aktif dan hari libur). Untuk kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan terhadap kinerja jalan pada Jl. A. Yani dapat dilihat pada tabel 4.24 di bawah ini.

Tabel 4. 24 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Kinerja Jalan A. Yani

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus		
		Smp/jam	%	Smp/jam	%	
Hari aktif	Pagi	1612,45	142	8,81	1470,45	91,19
	Siang	1107,6	77,25	6,97	1030,35	93,03
	Sore	1118,6	226	20,20	892,6	79,80
Hari libur	Pagi	2044,75	195,25	9,55	1849,5	90,45
	Siang	1096,1	317	28,92	779,1	71,08
	sore	1156,5	107,5	9,30	1049	90,70

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Gambar 4. 32 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Kinerja Jalan A. Yani

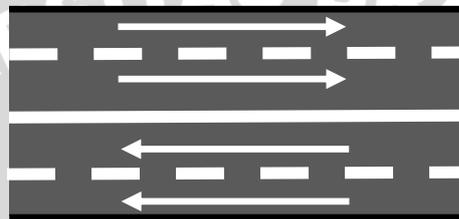
Pada gambar 4.32 menunjukkan bahwa kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan terhadap kinerja jalan di Jl. A. Yani pada waktu pagi dan siang cenderung mengalami peningkatan dari hari aktif ke hari libur. Sedangkan pada waktu sore mengalami penurunan. Tarikan pergerakan pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 20,20 %. Sedangkan pada hari libur terjadi pada siang hari yaitu sebesar 28,92 %.

4.3.2 Analisis Kinerja Jaringan Jalan pada Lokasi Sampel Penelitian

A. Lokasi Sampel 1 (Koridor Jl. Thamrin)

Pada wilayah studi koridor Jl. Thamrin merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan antara Kota Malang dengan Kota Surabaya. Jalan tersebut memiliki jumlah lajur 4 dengan median, maka tipe jalannya adalah 4/2 D dengan nilai Co adalah

1650 per lajur ($C_o = 3300$ per jalur) serta faktor penyesuaian median (FC_{sp}) adalah 1,05 karena mediannya < 3 m. Lebar pekerasan jalannya sebesar 14 meter dengan lebar per lajur 7 meter (lajur sebesar 3,5), maka nilai faktor penyesuaian lebar pekerasan (FC_w) adalah 1,00 (2,00 per lajur). Dan faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{sf}) sebesar 0,96 dengan lebar bahu efektif 1,5 meter pada sisi barat jalan dan FC_{sf} sebesar 0,99 dengan lebar bahu efektif 3 meter pada sisi timur jalan, jalan tersebut penggunaan lahannya berupa kegiatan komersial yang mengakibatkan kelas hambatannya tinggi. Serta Kabupaten Malang memiliki jumlah penduduk 2,3 juta jiwa sehingga kabupaten tersebut masuk dalam kategori besar, maka nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FC_c) sebesar 1,00. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.25 berikut ini.



Gambar 4. 33 Skema Tipe Jl. Thamrin

Tabel 4. 25 Nilai Kapasitas Jl. Thamrin

C_o	FC_w	FC_{sp}	FC_{sf}	FC_c	C
3300	2	1,05	0,96	1	6652,8
3300	2	1,05	0,99	1	6860,7

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Tabel 4. 26 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Thamrin

Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS
Jl. Thamrin dari arah Selatan menuju ke Utara			
Hari Aktif	Pagi	1314,9	0,197646
	Siang	1347,7	0,202576
	Sore	1700,3	0,255577
Hari Libur	Pagi	1290,2	0,193933
	Siang	1553,9	0,233571
	Sore	1839,35	0,276478
Jl. Thamrin dari arah Utara menuju ke Selatan			
Hari Aktif	Pagi	1339,7	0,195272
	Siang	1377,8	0,200825
	Sore	1703,3	0,248269
Hari Libur	Pagi	1253,5	0,182707
	Siang	1292,7	0,188421
	Sore	1659,5	0,241885

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

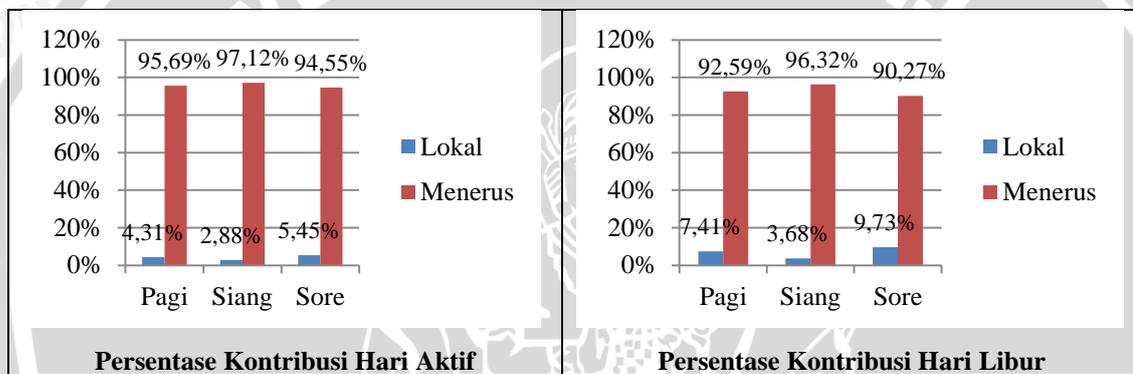
Berdasarkan tabel 4.26 menunjukkan bahwa kinerja jaringan jalan di Jl. Thamrin dilakukan pada setiap jalur karena jalan tersebut dipisahkan oleh median jalan serta kondisi fisik yang berbeda sehingga dapat terjadi perbedaan kinerja jaringan jalan pada

setiap jalurnya. Kinerja jaringan jalan pada sore hari cenderung lebih tinggi daripada waktu pagi dan siang (hari aktif dan hari libur). Untuk kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan terhadap kinerja jalan pada Jl. Thamrin dapat dilihat pada tabel 4.27 di bawah ini.

Tabel 4. 27 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Kinerja Jalan Thamrin

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus		
		Smp/jam	%	Smp/jam	%	
Hari aktif	Pagi	2654,6	114,5	4,31	2540,1	95,69
	Siang	2725,5	78,5	2,88	2647	97,12
	Sore	3403,6	185,4	5,45	3218,2	94,55
Hari libur	Pagi	2543,7	188,5	7,41	2355,2	92,59
	Siang	2846,6	104,75	3,68	2741,85	96,32
	sore	3498,85	340,5	9,73	3158,35	90,27

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



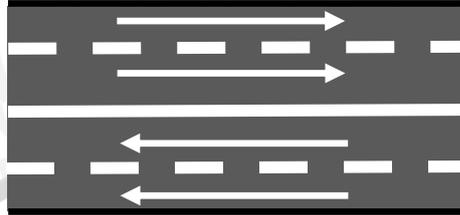
Gambar 4. 34 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Kinerja Jalan Thamrin

Pada gambar 4.34 menunjukkan bahwa kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan terhadap kinerja jalan di Jl. Thamrin cenderung meningkat pada hari libur jika dibandingkan dengan hari aktif. Kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 5,45 %. Serta pada hari libur juga terjadi pada sore hari yaitu sebesar 9,73 %.

B. Lokasi sampel 2 (Koridor Jl. Raya Singosari)

Pada Jl. Raya Singosari merupakan jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Malang dengan Kota Surabaya. Jalan tersebut memiliki jumlah lajur 4 dengan median, maka tipe jalannya adalah 4/2 D dengan nilai C_o adalah 3300 serta faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,05 karena mediannya < 3 m. Lebar pekerasan jalannya sebesar 14 meter dengan lebar per jalur 7 meter (lajur sebesar 3,5), maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 2,00. Dan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) sebesar 0,93 dengan lebar bahu bahun efektif 1 meter dan karena jalan tersebut penggunaan lahannya berupa kegiatan komersial yang

mengakibatkan kelas hambatannya tinggi. Serta Kabupaten Malang memiliki jumlah penduduk 2,3 juta jiwa sehingga kabupaten tersebut masuk dalam kategori besar, maka nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 1,00. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.28 berikut ini.



Gambar 4. 35 Skema Tipe Jl. Raya Singosari

Tabel 4. 28 Nilai Kapasitas Jl. Raya Singosari

Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
3300	2	1,05	0,93	1	6444,9

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Tabel 4. 29 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Raya Singosari

Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS	
Jl. Raya Singosari dari arah Utara menuju ke Selatan				
Hari Aktif	Pagi	1353,3	6444,9	0,20998
	Siang	1384,85	6444,9	0,214875
	Sore	1696,1	6444,9	0,263169
Hari Libur	Pagi	1192,4	6444,9	0,185015
	Siang	1362	6444,9	0,21133
	Sore	1733,65	6444,9	0,268996
Jl. Raya Singosari dari arah Selatan menuju ke Utara				
Hari Aktif	Pagi	1421,3	6444,9	0,220531
	Siang	1328,45	6444,9	0,206124
	Sore	1748,5	6444,9	0,2713
Hari Libur	Pagi	1398,4	6444,9	0,216978
	Siang	1294,9	6444,9	0,200919
	Sore	1899,5	6444,9	0,294729

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

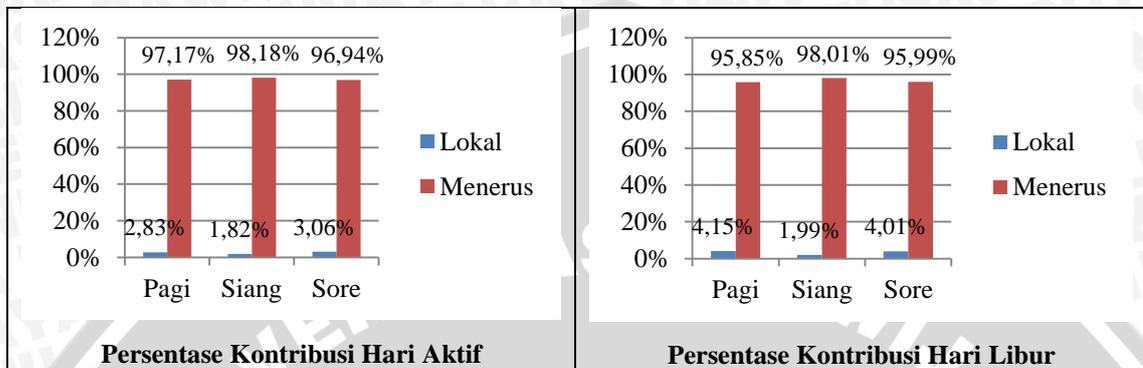
Berdasarkan tabel 4.29 menunjukkan bahwa kinerja jaringan jalan di Jl. Raya Singosari dilakukan pada setiap jalur karena jalan tersebut dipisahkan oleh median sehingga dapat terjadi perbedaan terhadap kinerja jaringan jalan pada setiap jalurnya. Pada waktu sore (hari aktif dan libur) kedua jalur cenderung mempunyai kinerja jaringan jalan lebih tinggi daripada waktu pagi dan siang. Untuk kontribusi tarikan pergerakan perparkiran terhadap kinerja jalan pada Jl. Raya Singosari dapat dilihat pada tabel 4.30 di bawah ini.

Tabel 4. 30 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Kinerja Jalan Raya Singosari

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus		
		Smp/jam	%	Smp/jam	%	
Hari aktif	Pagi	2774,6	78,5	2,83	2696,1	97,17
	Siang	2713,3	49,5	1,82	2663,8	98,18

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus		
		Smp/jam	%	Smp/jam	%	
	Sore	3444,6	105,25	3,06	3339,35	96,94
	Pagi	2590,8	107,5	4,15	2483,3	95,85
Hari libur	Siang	2656,9	52,75	1,99	2604,15	98,01
	sore	3633,15	145,65	4,01	3487,5	95,99

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2012

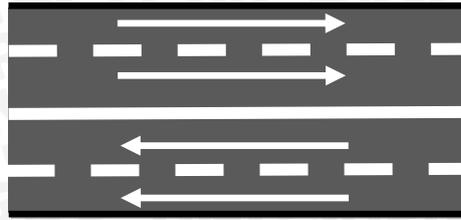


Gambar 4. 36 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Kinerja Jalan Raya Singosari

Pada gambar 4.36 menunjukkan bahwa kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan terhadap kinerja jalan di Jl. Raya Singosari cenderung meningkat pada hari libur jika dibandingkan dengan hari aktif. Kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 3,06 %. Sedangkan pada hari libur terjadi pada pagi hari yaitu sebesar 4,15 %.

C. Lokasi sampel 3 (Koridor Jl. Borobudur)

Pada Jl. Borobudur merupakan jaringan jalan kolektor primer. Jalan tersebut memiliki jumlah lajur 4 dengan median, maka tipe jalannya adalah 4/2 D dengan nilai C_o adalah 3300 serta faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,05 karena mediannya < 3 m. Lebar pekerasan jalannya sebesar 13 meter dengan lebar per jalur 6,5 meter (lebar jalur efektif 4,5 meter dari arah barat ke timur dan 5,5 meter dari arah timur ke barat), maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 0,8 dari arah barat ke timur dan 0,88 dari arah timur ke barat. Dan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) untuk jalur dari arah barat ke timur sebesar 0,96 karena lebar bahu efektifnya 2,5 meter, sedangkan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) untuk jalur dari arah timur ke barat sebesar 0,92 karena lebar bahu efektifnya 1,5 meter, serta jalan tersebut penggunaan lahannya berupa kegiatan komersial yang mengakibatkan kelas hambatannya tinggi. Kota Malang memiliki jumlah penduduk 807 ribu jiwa sehingga kota tersebut masuk dalam kategori sedang, maka nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 0,94. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.31 berikut ini.



Gambar 4. 37 Skema Tipe Jl. Borobudur

Tabel 4. 31 Nilai Kapasitas Jl. Borobudur

Co	FCw	FCsp	FCsf	FCes	C
3300	1,60	1,05	0,96	0,94	5002,9056
3300	1,76	1,05	0,92	0,94	5273,8963

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Tabel 4. 32 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Borobudur

Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS
Jl. Borobudur dari arah Barat menuju ke Timur			
Hari Aktif	Pagi	1877	0,375182
	Siang	2146,4	0,429031
	Sore	2662,2	0,532131
Hari Libur	Pagi	1705,5	0,340902
	Siang	2344,1	0,468548
	Sore	3106,5	0,620939
Jl. Borobudur dari arah Timur menuju ke Barat			
Hari Aktif	Pagi	1776,45	0,336838
	Siang	2056,25	0,389892
	Sore	2439,55	0,462571
Hari Libur	Pagi	1616,5	0,30651
	Siang	2193	0,415822
	Sore	2858,35	0,541981

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

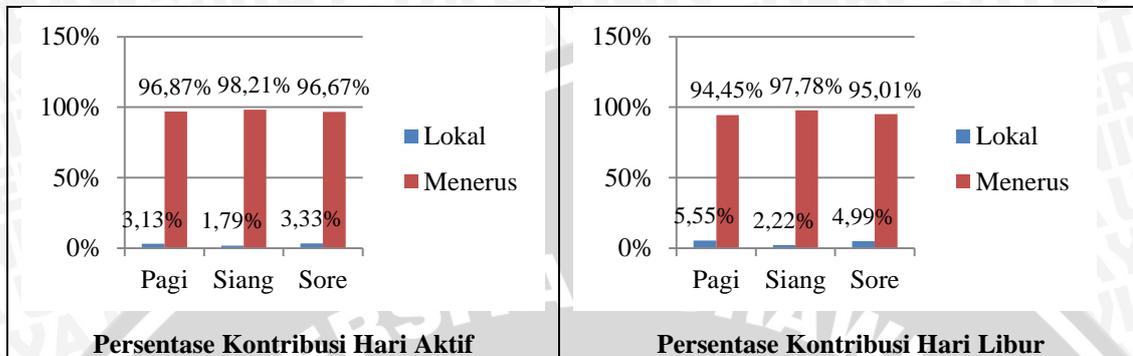
Berdasarkan tabel 4.32 menunjukkan bahwa kinerja jaringan jalan di Jl. Borobudur dilakukan pada setiap jalur karena jalan tersebut dipisahkan oleh median sehingga dapat terjadi perbedaan terhadap kinerja jaringan jalan pada setiap jalurnya. Pada waktu sore (hari aktif dan libur) kedua jalur mempunyai kinerja jaringan jalan cenderung lebih tinggi daripada waktu pagi dan siang. Hal tersebut terjadi karena semakin meningkatnya pergerakan kendaraan pada waktu tersebut. Untuk kontribusi tarikan pergerakan perparkiran terhadap kinerja jalan pada Jl. Borobudur dapat dilihat pada tabel 4.33 di bawah ini.

Tabel 4. 33 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Kinerja Jalan Borobudur

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus	
		Smp/jam	%	Smp/jam	%
Hari aktif	Pagi	3653,45	114,25	3,13	96,87
	Siang	4202,65	75,25	1,79	98,21
	Sore	5101,75	169,75	3,33	96,67

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus		
		Smp/jam	%	Smp/jam	%	
Hari libur	Pagi	3322	184,25	5,55	3137,75	94,45
	Siang	4537,1	100,75	2,22	4436,35	97,78
	sore	5964,85	297,75	4,99	5667,1	95,01

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

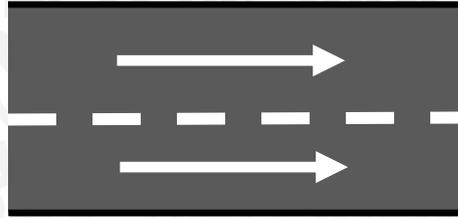


Gambar 4.38 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Kinerja Jalan Borobudur

Pada gambar 4.38 menunjukkan bahwa kontribusi tarikan pergerakan perparkiran terhadap kinerja jalan di Jl. Borobudur cenderung meningkat pada hari libur jika dibandingkan dengan hari aktif. Kontribusi tarikan pergerakan perparkiran pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 5,16 %. Sedangkan pada hari libur terjadi pada pagi hari yaitu sebesar 8,56 %.

D. Lokasi sampel 4 (Koridor Jl. Pasar Besar)

Pada Jl. Pasar Besar merupakan jaringan jalan lokal primer. Jalan tersebut memiliki jumlah lajur 2 satu arah, maka tipe jalannya adalah 2/1 dengan nilai C_o adalah 3300 serta faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,00 karena tidak ada mediannya. Lebar pekerasan jalannya sebesar 7 meter dengan lebar per lajur 3,5 meter, maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 2,00. Dan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) sebesar 0,91 dengan lebar bahu efektif 3,5 meter dan karena jalan tersebut penggunaan lahannya berupa kegiatan komersial yang mengakibatkan kelas hambatannya sangat tinggi. Serta Kota Malang memiliki jumlah penduduk 807 ribu jiwa sehingga kota tersebut masuk dalam kategori sedang, maka nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 0,94. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.34 berikut ini.



Gambar 4. 39 Skema Tipe Jl. Pasar Besar

Tabel 4. 34 Nilai Kapasitas Jl. Pasar Besar

Co	FCw	FCsp	FCsf	FCes	C
3300	2	1	0,91	0,94	5645,64

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Tabel 4. 35 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Pasar Besar

Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS
Jl. Pasar Besar dari arah Barat menuju ke Timur			
Hari Aktif	Pagi	2364	5645,64
	Siang	4055	5645,64
	Sore	3858	5645,64
Hari Libur	Pagi	2985,5	5645,64
	Siang	4599,5	5645,64
	Sore	4450	5645,64
Jl. Pasar Besar dari arah Timur menuju ke Barat			
Hari Aktif	Pagi	2478	5645,64
	Siang	2491,5	5645,64
	Sore	2886,5	5645,64
Hari Libur	Pagi	2682,5	5645,64
	Siang	4092,5	5645,64
	Sore	4080	5645,64

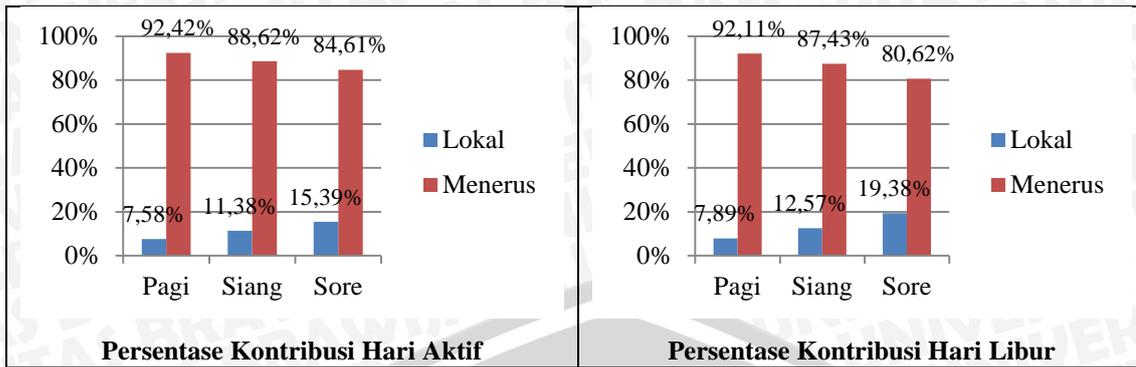
Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.35 menunjukkan bahwa kinerja jaringan jalan di Jl. Pasar Besar cenderung lebih tinggi jika dibandingkan dengan lokasi yang lainnya. Hal tersebut dikarenakan pada koridor jalan tersebut merupakan pusat dari aktivitas komersial di Kota Malang yang dapat menimbulkan tingginya pergerakan. Serta kinerja jaringan jalan pada waktu siang cenderung lebih tinggi daripada waktu pagi dan sore. Untuk kontribusi tarikan pergerakan perparkiran terhadap kinerja jalan pada Jl. Pasar Besar dapat dilihat pada tabel 4.36 di bawah ini.

Tabel 4. 36 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Kinerja Jalan Pasar Besar

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus	
		Smp/jam	%	Smp/jam	%
Hari aktif	Pagi	4842	7,58	4475	92,42
	Siang	6564,5	11,38	5817,75	88,62
	Sore	6744,5	15,39	5706,5	84,61
Hari libur	Pagi	5668	7,89	5220,75	92,11
	Siang	8692	12,57	7599,5	87,43
	sore	8530	19,38	6877,25	80,62

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

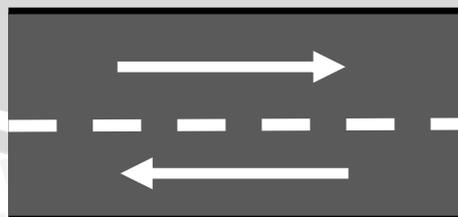


Gambar 4. 40 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpustakaan terhadap Kinerja Jalan Pasar Besar

Pada gambar 4.40 menunjukkan bahwa kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan terhadap kinerja jalan di Jl. Pasar Besar cenderung meningkat pada hari libur jika dibandingkan dengan hari aktif. Kontribusi tarikan pergerakan perpustakaan pada hari aktif paling tinggi terjadi pada sore hari yaitu sebesar 15,39 %. Serta pada hari libur juga terjadi pada sore hari yaitu sebesar 19,38 %.

E. Lokasi sampel 5 (Koridor Jl. Gadang Bumiayu)

Pada Jl. Gadang Bumiayu merupakan jaringan jalan kolektor primer. Jalan tersebut memiliki jumlah lajur 2 tanpa median, maka tipe jalannya adalah 2/2 UD dengan nilai C_o adalah 2900 serta faktor penyesuaian median (FC_{sp}) adalah 1,00. Lebar perkerasan jalannya sebesar 8 meter, tetapi dengan lebar jalan efektif 7,6 meter maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FC_w) adalah 1,14. Dan faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{sf}) sebesar 0,95 karena lebar bahu efektif 2,4 meter serta jalan tersebut penggunaan lahannya berupa kegiatan komersial yang mengakibatkan kelas hambatannya tinggi. Serta Kota Malang memiliki jumlah penduduk 807 ribu jiwa sehingga kota tersebut masuk dalam kategori sedang, maka nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FC_{cs}) sebesar 0,94. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.37 berikut ini.



Gambar 4. 41 Skema Tipe Jl. Gadang Bumiayu

Tabel 4. 37 Nilai Kapasitas Jl. Gadang Bumiayu

C_o	FC_w	FC_{sp}	FC_{sf}	FC_{cs}	C
2900	1,14	1	0,95	0,94	2952,258

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012



Tabel 4. 38 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Gadang Bumiayu

Waktu		Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS
Hari Aktif	Pagi	995	2952,258	0,33703
	Siang	1457,2	2952,258	0,493588
	Sore	1324,2	2952,258	0,448538
Hari Libur	Pagi	1136,15	2952,258	0,384841
	Siang	1462,95	2952,258	0,495536
	Sore	1410,6	2952,258	0,477804

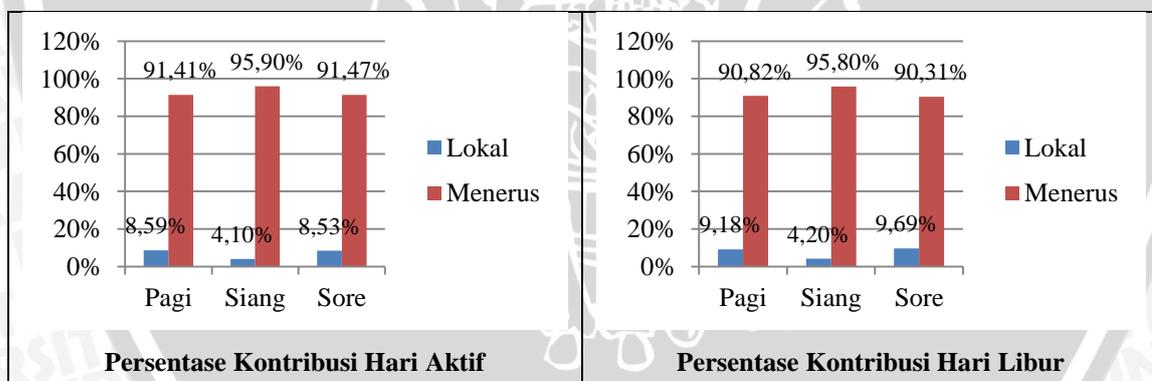
Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.38 menunjukkan bahwa kinerja jaringan jalan di Jl. Gadang Bumiayu pada waktu siang cenderung lebih tinggi daripada kinerja jaringan jalan pada waktu pagi dan sore. Untuk kontribusi tarikan pergerakan perpindahan di Jl. Gadang Bumiayu terdapat pada tabel 4.39 di bawah ini.

Tabel 4. 39 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpindahan terhadap Kinerja Jalan Gadang Bumiayu

Waktu	Volume eksisting (smp/jam)	Volume lokal (tarikan)		Volume Menerus		
		Smp/jam	%	Smp/jam	%	
Hari aktif	Pagi	995	85,5	8,59	909,5	91,41
	Siang	1457,2	59,75	4,10	1397,45	95,90
	Sore	1324,2	113	8,53	1211,2	91,47
Hari libur	Pagi	1136,15	104,25	9,18	1031,9	90,82
	Siang	1462,95	61,5	4,20	1401,45	95,80
	sore	1410,6	136,75	9,69	1273,85	90,31

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

**Gambar 4. 42 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perpindahan terhadap Kinerja Jalan Gadang Bumiayu**

Pada gambar 4.42 menunjukkan bahwa kontribusi tarikan pergerakan perpindahan terhadap kinerja jalan di Jl. Gadang Bumiayu cenderung meningkat pada hari libur jika dibandingkan dengan hari aktif. Tarikan pergerakan pada hari aktif paling tinggi terjadi pada pagi hari yaitu sebesar 8,59 %. Sedangkan pada hari libur terjadi pada sore hari yaitu sebesar 9,69 %.

4.4 Variabel Bebas Tarikan Pergerakan Perparkiran

4.4.1 Variabel Bebas di Lokasi Studi

Variabel bebas tarikan pergerakan parkir yang terdapat di koridor Jl. A. Yani dapat dilihat pada tabel 4.40 di bawah ini.

Tabel 4. 40 Variabel bebas di Lokasi Wilayah Studi

No.	Variabel bebas	Keterangan
1	Luas lahan parkir	1828 m ²
2	Jumlah juru parkir	62 orang
3	Jumlah fasilitas parkir	4 unit
4	Jumlah kendaraan	609 smp
5	Jumlah perdagangan	2655 unit
6	Jumlah jasa	20 unit
7	Jumlah perkantoran	6 unit
8	Kapasitas jalan	3444 smp/jam
9	Kapasitas mobil	32 SRP
10	Kapasitas motor	719 SRP

Sumber : Survei Primer dan Sekunder Tahun 2012

4.4.2 Variabel Bebas di Lokasi Sampel Penelitian

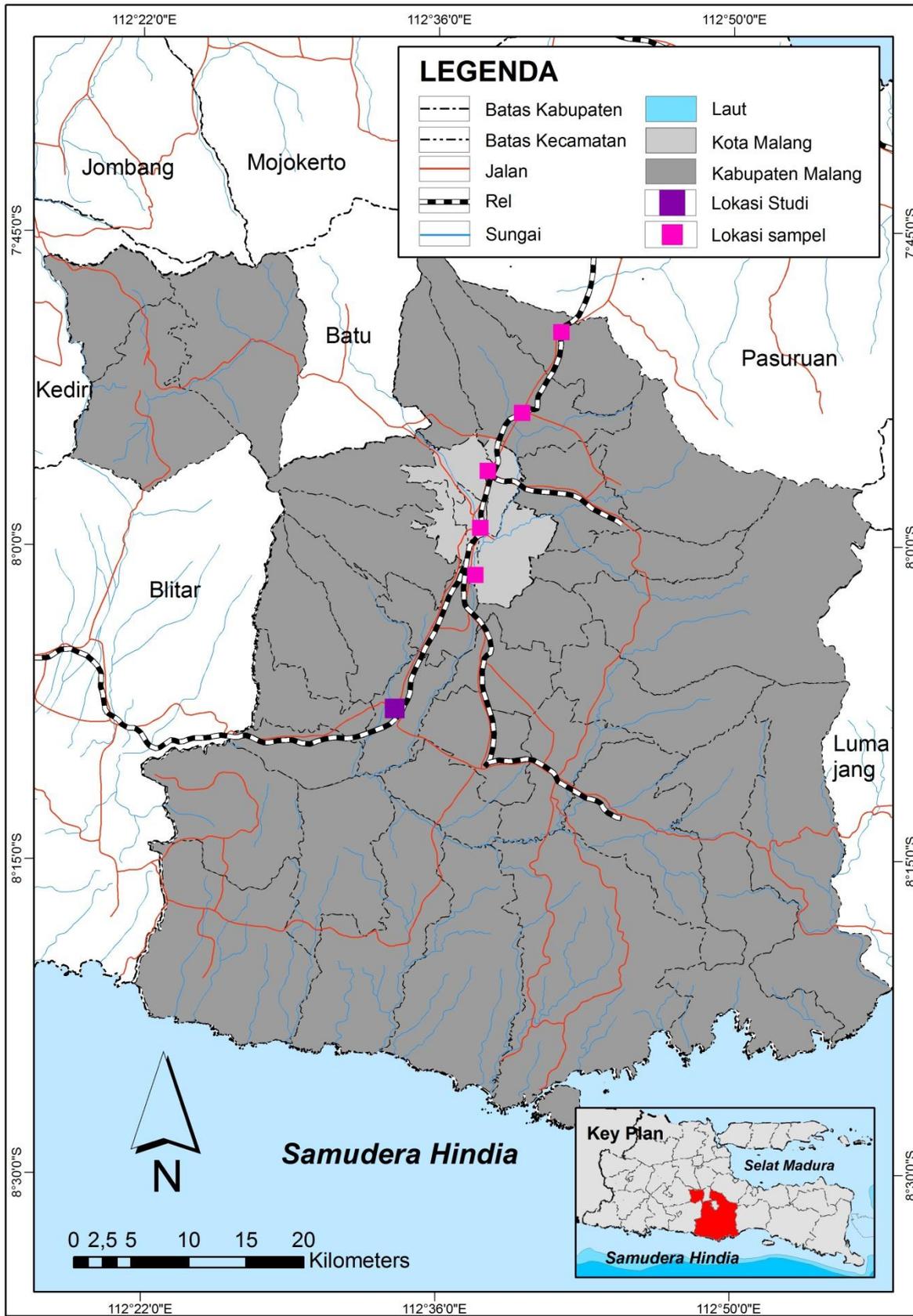
Penelitian ini menggunakan 5 lokasi sampel penelitian yang mempunyai kesamaan karakteristik dengan lokasi studi. Lokasi tersebut antara lain terdiri dari koridor Jl. Thamrin (lokasi sampel 1) dan Jl. Raya Singosari (lokasi sampel 2) yang terdapat di Kabupaten Malang serta Jl. Borobudur (lokasi sampel 3), Jl. Pasar Besar (lokasi sampel 4), dan Jl. Gadang Bumiayu (lokasi sampel 5) yang terdapat di Kota Malang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta persebaran lokasi studi dan sampel penelitian pada gambar 4.6. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.41 di bawah ini.

Tabel 4. 41 Variabel Bebas di Lokasi Sampel Penelitian

Lokasi sampel penelitian	No.	Variabel bebas	Keterangan	Gambar lokasi
Lokasi sampel 1 (Jalan Thamrin)	1	Luas lahan parkir	2675 m ²	
	2	Jumlah juru parkir	43 orang	
	3	Jumlah fasilitas parkir	5 unit	
	4	Jumlah kendaraan	892 smp	
	5	Jumlah perdagangan	1890 unit	
	6	Jumlah jasa	55 unit	
	7	Jumlah perkantoran	11 unit	
	8	Kapasitas jalan	13514 smp/jam	
	9	Kapasitas mobil	140 SRP	
	10	Kapasitas motor	975 SRP	
Lokasi sampel 2 (Jalan Raya Singosari)	1	Luas lahan parkir	1956 m ²	
	2	Jumlah juru parkir	75 orang	
	3	Jumlah fasilitas parkir	4 unit	
	4	Jumlah kendaraan	668 smp	
	5	Jumlah perdagangan	1366 unit	
	6	Jumlah jasa	43 unit	
	7	Jumlah perkantoran	20 unit	

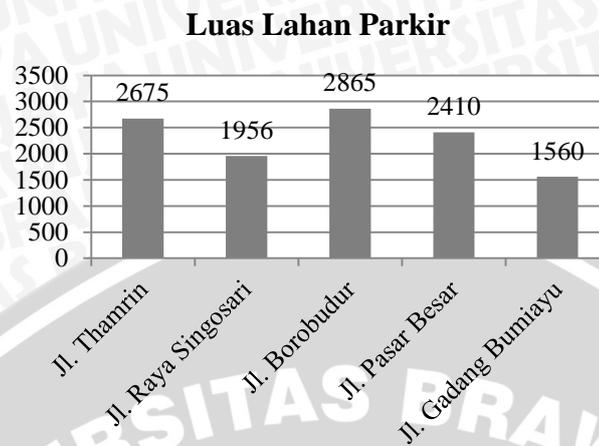
Lokasi sampel penelitian	No.	Variabel bebas	Keterangan	Gambar lokasi
Lokasi sampel 3 (Jalan Borobudur)	8	Kapasitas jalan	12890 smp/jam	
	9	Kapasitas mobil	68 SRP	
	10	Kapasitas motor	728 SRP	
	1	Luas lahan parkir	2865 m ²	
	2	Jumlah juru parkir	80 orang	
	3	Jumlah fasilitas parkir	6 unit	
	4	Jumlah kendaraan	850 smp	
	5	Jumlah perdagangan	2068 unit	
	6	Jumlah jasa	64 unit	
	7	Jumlah perkantoran	16 unit	
Lokasi sampel 4 (Jalan Pasar Besar)	8	Kapasitas jalan	10277 smp/jam	
	9	Kapasitas mobil	174 SRP	
	10	Kapasitas motor	1446 SRP	
	1	Luas lahan parkir	2410 m ²	
	2	Jumlah juru parkir	90 orang	
	3	Jumlah fasilitas parkir	7 unit	
	4	Jumlah kendaraan	815 smp	
	5	Jumlah perdagangan	5160 unit	
	6	Jumlah jasa	196 unit	
	7	Jumlah perkantoran	13 unit	
Lokasi sampel 5 (Jalan Gadang Bumiayu)	8	Kapasitas jalan	5646 smp/jam	
	9	Kapasitas mobil	41 SRP	
	10	Kapasitas motor	783 SRP	
	1	Luas lahan parkir	1560 m ²	
	2	Jumlah juru parkir	53 orang	
	3	Jumlah fasilitas parkir	4 unit	
	4	Jumlah kendaraan	520 smp	
	5	Jumlah perdagangan	1275 unit	
	6	Jumlah jasa	32 unit	
	7	Jumlah perkantoran	6 unit	
8	Kapasitas jalan	2952 smp/jam		
9	Kapasitas mobil	21 SRP		
10	Kapasitas motor	573 SRP		

Sumber : Survei Primer dan Sekunder Tahun 2012



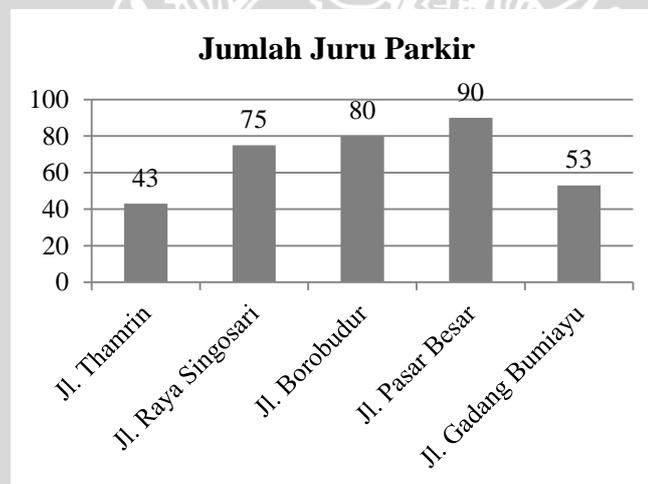
Gambar 4. 43 Peta Persebaran Lokasi Studi dan Sampel Penelitian
 Sumber : BPN Jawa Timur dan Bakosurtanal

Dan penjelasan dari masing-masing variabel bebas yang ada di lokasi sampel penelitian adalah sebagai berikut.



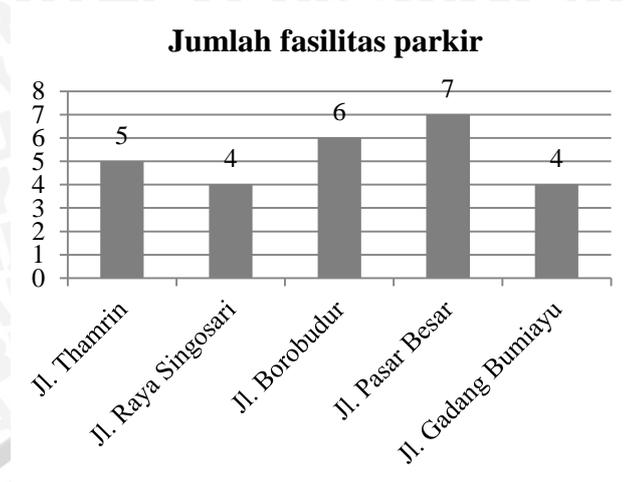
Gambar 4. 44 Variabel Luas Lahan Parkir

Pada gambar 4.44 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas luas lahan parkir, Jl. Borobudur memiliki luas lahan parkir yang paling besar yaitu dengan luas sebesar 2865 m². Sedangkan luas lahan parkir yang paling kecil yaitu terdapat pada Jl. Raya Singosari.



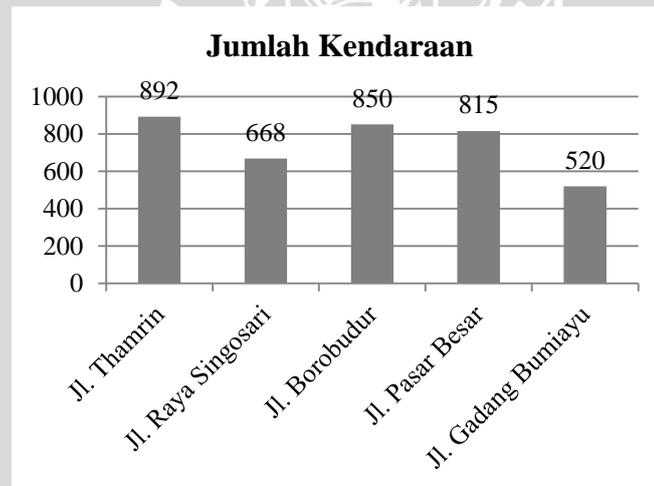
Gambar 4. 45 Variabel Jumlah Juru Parkir

Pada gambar 4.45 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas jumlah juru parkir, Jl. Pasar Besar memiliki jumlah juru parkir yang paling banyak yaitu 90 orang. Sedangkan jumlah juru parkir yang paling sedikit yaitu terdapat pada Jl. Thamrin yaitu 43 orang.



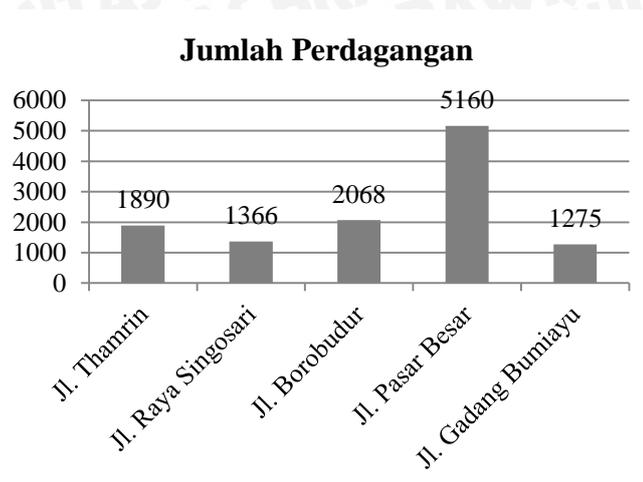
Gambar 4. 46 Variabel Jumlah Fasilitas Parkir

Pada gambar 4.46 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas jumlah fasilitas parkir, Jl. Pasar Besar memiliki jumlah fasilitas parkir yang paling banyak yaitu 7 fasilitas. Sedangkan jumlah fasilitas parkir yang paling sedikit yaitu terdapat pada Jl. Raya Singosari dan Jl Gadang Bumiayu yaitu 4 fasilitas parkir.



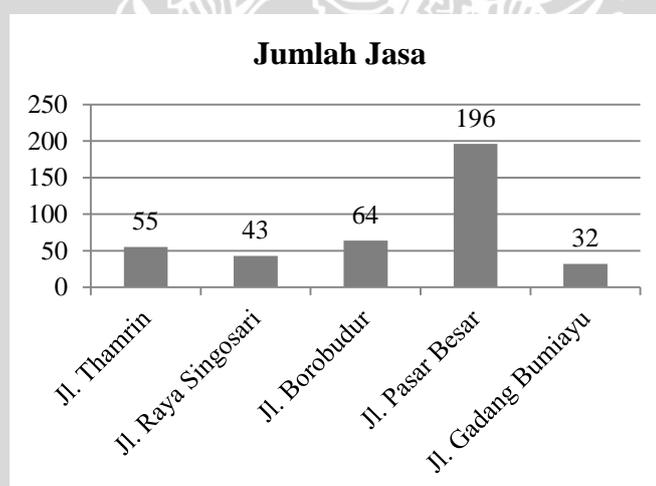
Gambar 4. 47 Variabel Jumlah Kendaraan

Pada gambar 4.47 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas jumlah kendaraan, Jl. Thamrin memiliki jumlah kendaraan yang dapat parkir paling banyak yaitu 892 kendaraan. Sedangkan jumlah kendaraan yang paling sedikit yaitu terdapat pada Jl. Gadang Bumiayu yaitu 520 kendaraan.



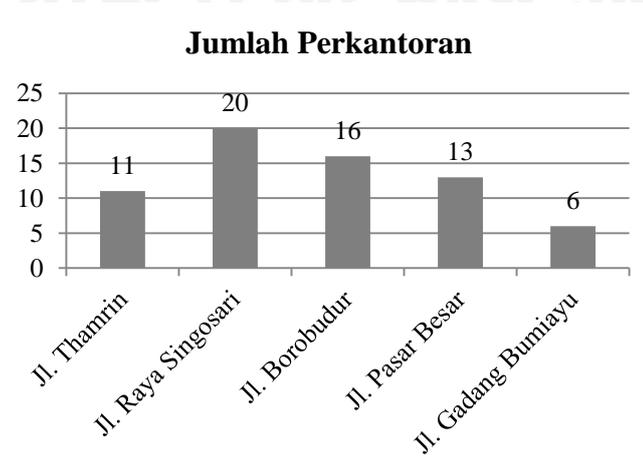
Gambar 4. 48 Variabel Jumlah Perdagangan

Pada gambar 4.48 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas jumlah perdagangan, Jl. Pasar Besar memiliki jumlah perdagangan yang paling banyak yaitu 5160 perdagangan. Hal tersebut dikarenakan pada lokasi sampel Jl. Pasar Besar merupakan pusat dari kawasan perdagangan yang ada di Kota Malang. Sedangkan jumlah perdagangan yang paling sedikit yaitu terdapat pada Jl. Gadang Bumiayu yaitu 1275 perdagangan.



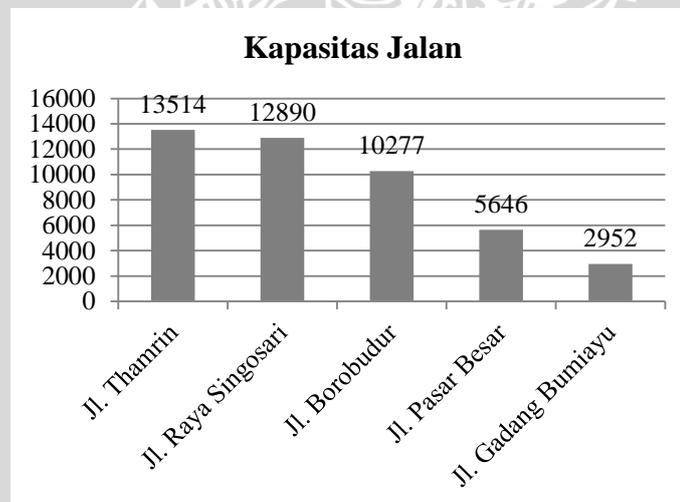
Gambar 4. 49 Variabel Jumlah Jasa

Pada gambar 4.49 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas jumlah jasa, Jl. Pasar Besar memiliki jumlah jasa yang paling banyak yaitu 196 jasa. Sedangkan jumlah jasa yang paling sedikit yaitu terdapat pada Jl. Gadang Bumiayu yaitu 32 jasa.



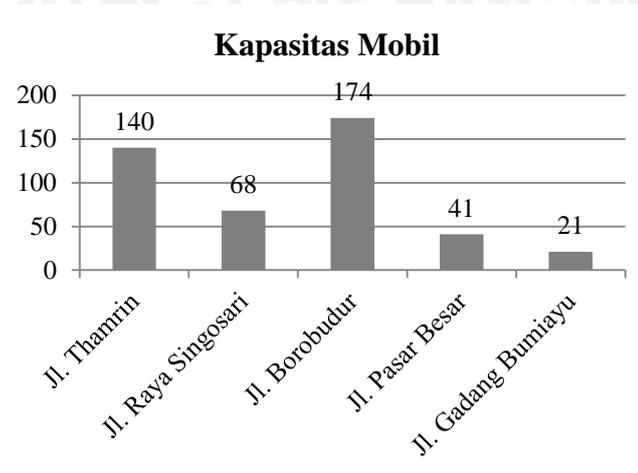
Gambar 4. 50 Variabel Jumlah Perkantoran

Pada gambar 4.50 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas jumlah perkantoran, Jl. Raya Singosari memiliki jumlah perkantoran yang paling banyak yaitu 20 kantor. Hal tersebut terjadi karena pada koridor jalan tersebut terdapat perkantoran di sepanjang koridor dan juga terdapat kompleks perkantoran berupa Unit Pengelola Teknis Dinas (UPTD) Kecamatan Singosari. Sedangkan jumlah perkantoran yang paling sedikit yaitu terdapat pada Jl. Gadang Bumiayu yaitu 6 kantor.



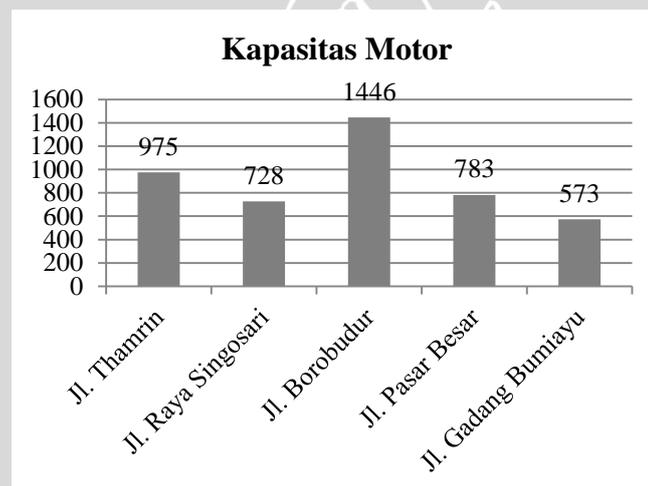
Gambar 4. 51 Variabel Kapasitas Jalan

Pada gambar 4.51 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas kapasitas jalan, Jl. Thamrin memiliki kapasitas jalan yang paling besar yaitu 13514 smp/jam. Sedangkan kapasitas jalan yang paling kecil yaitu terdapat pada Jl. Gadang Bumiayu yaitu 2952 smp/jam.



Gambar 4.52 Variabel Kapasitas Mobil

Pada gambar 4.52 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas kapasitas mobil, Jl. Borobudur memiliki kapasitas mobil paling besar yaitu 174 SRP. Sedangkan kapasitas mobil paling kecil terdapat di Jl. Gadang Bumiayu yaitu 21 SRP.



Gambar 4.53 Variabel Kapasitas Motor

Pada gambar 4.53 menunjukkan bahwa untuk variabel bebas kapasitas motor, Jl. Borobudur memiliki kapasitas motor paling besar yaitu 1446 SRP. Sedangkan kapasitas motor paling kecil terdapat di Jl. Gadang Bumiayu yaitu 573 SRP.

Sehingga dari beberapa variabel bebas tersebut, variabel bebas jumlah maksimum kendaraan yang dapat diparkir dipengaruhi oleh besarnya luas lahan parkir yang ada di lokasi sampel penelitian. Akan tetapi untuk variabel jumlah juru parkir tidak dipengaruhi oleh variabel bebas luas lahan parkir karena terlihat bahwa misalnya pada lokasi sampel di Jl. Thamrin memiliki nilai yang cukup besar yaitu 2675 m², tetapi hal tersebut berbanding terbalik dengan jumlah juru parkirnya yang jumlahnya paling sedikit daripada lokasi sampel lainnya yaitu hanya 43 juru parkir.

4.5 Analisis Validasi Pemodelan Tarikan

4.5.1 Analisis Korelasi

Analisis korelasi dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh dalam tarikan pergerakan perparkiran di koridor Jl. A. Yani. Analisis tersebut dilakukan dengan menguji hubungan dari beberapa variabel bebas terhadap variabel terikat. Hubungan tersebut dapat terjadi dengan sempurna, sangat kuat, kuat, sedang, lemah, sangat lemah serta tidak ada hubungan antara kedua variabel tersebut. Untuk variabel terikat dan variabel bebas yang akan digunakan adalah sebagai berikut.

A. Variabel Terikat

Variabel terikat sebagai model yang akan dihasilkan yaitu tarikan pergerakan perparkiran dalam satuan smp/jam. Waktu yang digunakan dalam tarikan tersebut adalah pagi, siang, dan sore (hari aktif dan hari libur). Namun dalam menentukan besarnya variabel terikatnya akan digunakan nilai yang paling tinggi dalam tarikan pergerakan perparkiran, baik itu hari aktif maupun hari libur. Hal tersebut dilakukan karena model yang ingin dihasilkan adalah model yang memiliki titik paling tinggi.

B. Variabel Bebas

Variabel bebas yang akan digunakan dalam penelitian ini sebagai data masukan dalam menentukan bentuk persamaan atau model dari tarikan pergerakan perparkiran. Serta variabel-variabel bebas yang digunakan tentunya variabel bebas yang mempunyai hubungan dengan variabel terikatnya. Variabel-variabel tersebut yaitu luas lahan parkir, jumlah juru parkir, jumlah fasilitas parkir, jumlah kendaraan, jumlah perdagangan, jumlah jasa, jumlah perkantoran, kapasitas jalan, kapasitas mobil, kapasitas motor. Beberapa variabel tersebut kemudian dilakukan analisis korelasi untuk mengetahui tingkat hubungan antara variabel-variabel bebas tersebut dengan variabel terikatnya. Tingkat hubungan tersebut dapat diukur dengan nilai korelasi yang dihasilkan dari variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y). Untuk nilai korelasi terdapat pada tabel 4.42 sebagai berikut.

Tabel 4. 42 Interval Nilai Koefisien Korelasi dan Kekuatan Hubungan

No	Interval Nilai	Kekuatan Hubungan
1.	$KK = 0,00$	Tidak ada
2.	$0,00 < KK \leq 0,199$	Sangat rendah atau lemah sekali
3.	$0,20 < KK \leq 0,399$	Rendah atau lemah, tapi pasti
4.	$0,40 < KK \leq 0,599$	Cukup berarti atau sedang
5.	$0,60 < KK \leq 0,799$	Tinggi atau kuat
6.	$0,80 < KK < 1,00$	Sangat tinggi atai kuat sekali, dapat diandalkan
7.	$KK = 1,00$	Sempurna

Sumber : Sugiyono, 2010:250

Pada tabel 4.42 menunjukkan interval nilai koefisien korelasi dan kekuatan hubungan antara variabel yang akan dilihat. Pada nilai tersebut terdapat interval mulai dari tidak ada korelasi, sangat lemah, lemah, sedang, kuat, sangat kuat, serta sempurna. Serta terdapat nilai signifikansi hubungan yang digunakan dalam menguji hipotesis. Misalnya H_0 menunjukkan tidak berhubungan secara signifikan, sedangkan H_1 menunjukkan berhubungan secara signifikan. Sehingga syaratnya agar H_0 ditolak atau H_1 diterima maka nilai $Sig < \alpha$. Nilai α yang digunakan yaitu sebesar 5%.

Hasil dari uji statistik korelasi antara variabel terikat (Y) dan variabel bebas (X) dapat dilihat pada tabel 4.43 di bawah ini.

Tabel 4. 43 Matriks Korelasi Tarikan Pergerakan Perparkiran

		Tarikan parkir	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10
Tarikan parkir	Pearson Correlation	1										
	Sig. (2-tailed)											
	N	6										
X1	Pearson Correlation	.282	1									
	Sig. (2-tailed)	.588										
	N	6	6									
X2	Pearson Correlation	.603	.241	1								
	Sig. (2-tailed)	.205	.645									
	N	6	6	6								
X3	Pearson Correlation	.818*	.721	.627	1							
	Sig. (2-tailed)	.046	.106	.183								
	N	6	6	6	6							
X4	Pearson Correlation	.389	.969*	.204	.727	1						
	Sig. (2-tailed)	.445	.001	.698	.102							
	N	6	6	6	6	6						
X5	Pearson Correlation	.970*	.269	.610	.778	.357	1					
	Sig. (2-tailed)	.001	.607	.199	.068	.488						
	N	6	6	6	6	6	6					
X6	Pearson Correlation	.968**	.393	.658	.885*	.485	.894*	1				
	Sig. (2-tailed)	.001	.411	.155	.019	.330	.016					
	N	6	6	6	6	6	6	6				
X7	Pearson Correlation	.059	.457	.565	.285	.459	-	.240	1			
	Sig. (2-tailed)	.912	.362	.242	.584	.360	.028	.647				
	N	6	6	6	6	6	6	6	6			
X8	Pearson Correlation	-.227	.608	-	.077	.650	-	-	.749	1		
	Sig. (2-tailed)	.666	.200	.059	.885	.162	.312	.069	.087			
	N	6	6	6	6	6	6	6	6	6		
X9	Pearson Correlation	-.214	.874*	-	.338	.782	-	-	.470	.736	1	
	Sig. (2-tailed)	.684	.023	.026	.512	.066	.226	.070	.347	.095		
	N	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
X10	Pearson Correlation	-.053	.873*	.246	.505	.730	-	.067	.425	.490	.923**	1
	Sig. (2-tailed)	.921	.023	.638	.306	.100	.019	.900	.400	.323	.009	
	N	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Keterangan :

X1	: Luas lahan parkir	X6	: Jumlah jasa
X2	: Jumlah juru parkir	X7	: Jumlah perkantoran
X3	: Jumlah fasilitas parkir	X8	: Kapasitas jalan
X4	: Jumlah kendaraan	X9	: Kapasitas mobil
X5	: Jumlah perdagangan	X10	: Kapasitas motor

Berdasarkan tabel 4.43 menunjukkan bahwa terdapat variabel-variabel yang memiliki hubungan dan ada juga yang tidak memiliki hubungan antara variabel. Tetapi dalam tahap ini yang ingin dikaji yaitu hubungan antara 10 variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel bebas yang memiliki hubungan dengan variabel terikat (Y) yaitu jumlah fasilitas parkir (X3), jumlah perdagangan (X5), dan jumlah jasa (X6). Variabel bebas tersebut memiliki nilai $\text{Sig} < \alpha$, maka H_0 ditolak atau H_1 diterima yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara variabel. Serta nilai koefisien korelasi dari ketiga variabel bebas tersebut berada pada nilai antara 0,80-1,00 maka memiliki korelasi yang sangat kuat. Sehingga dari ketiga variabel tersebut akan dilakukan analisis selanjutnya yaitu analisis regresi.

4.5.2 Analisis Regresi Model Tarikan Pergerakan Perparkiran

A. Metode Forward

Analisis regresi dengan metode forward merupakan metode yang dilakukan dengan cara memasukkan satu persatu variabel bebas (X) yang berkorelasi dengan variabel terikat (Y). Untuk lebih jelasnya tentang signifikansi model regresi dengan metode forward dapat dilihat pada tabel 4.44 di bawah ini.

Tabel 4. 44 Signifikansi Regresi dengan Metode Forward

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Variabel jumlah perdagangan (X5)					
1 (Constant)	-456.582	133.369		-3.423	.027
X5	.391	.049	.970	8.024	.001
Variabel jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6)					
2 (Constant)	-331.262	62.563		-5.295	.013
X5	.210	.045	.521	4.619	.019
X6	4.521	1.016	.502	4.450	.021
Variabel jumlah perdagangan (X5), jumlah jasa (X6), dan jumlah fasilitas parkir (X3)					
3 (Constant)	-331.262	62.563		-5.295	.013
X5	.210	.045	.521	4.619	.019
X6	4.521	1.016	.502	4.450	.021

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.44 dapat diketahui bahwa setelah dimasukkan ketiga variabel yang berkorelasi dengan variabel terikat, maka untuk variabel jumlah

perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6) memiliki nilai Sig < 0,05 sehingga variabel tersebut dapat dimasukkan ke dalam model. Sedangkan untuk variabel jumlah fasilitas parkir nilai Sig > 0,05 sehingga tidak keluar atau dikeluarkan dari model. Untuk nilai koefisien determinansi (R Square) dengan metode forward dari variabel jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6) dan dapat dilihat pada tabel 4.45 sebagai berikut.

Tabel 4. 45 Koefisien Determinasi dengan Metode Forward

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.	R	R Square	Adjusted R Square
	B	Std. Error	Beta				
2 (Constant)	-331.262	62.563		.013			
Jumlah perdagangan	.210	.045	.521	.019	.996	.992	.987
Jumlah jasa	4.521	1.016	.502	.021			

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

B. Metode Backward

Analisis regresi dengan metode backward merupakan metode yang dilakukan dengan cara memasukkan semua variabel bebas (X) ke dalam model, variabel bebas tersebut yaitu yang berkorelasi dengan variabel terikat (Y). Kemudian mengeluarkan satu persatu untuk memperoleh model yang terbaik. Untuk lebih jelasnya hasil signifikansi regresi dengan metode backward dapat dilihat pada tabel 4.46 di bawah ini.

Tabel 4. 46 Signifikansi Regresi dengan Metode Backward

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Variabel jumlah perdagangan (X5), jumlah jasa (X6), dan jumlah fasilitas parkir (X3)					
1 (Constant)	-69.041	155.666		-.444	.701
X5	.206	.035	.512	5.919	.027
X6	5.773	1.051	.641	5.495	.032
X3	-67.711	38.252	-.148	-1.770	.219
Variabel jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6)					
2 (Constant)	-331.262	62.563		-5.295	.013
X5	.210	.045	.521	4.619	.019
X6	4.521	1.016	.502	4.450	.021
Variabel jumlah perdagangan (X5)					
3 (Constant)	-456.582	133.369		-3.423	.027
X5	.391	.049	.970	8.024	.001

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.46 dapat diketahui bahwa pada model kedua variabel jumlah perdagangan (X5) dan variabel jumlah jasa (x6) memiliki nilai Sig < 0,05 sehingga variabel tersebut akan masuk ke dalam model. Sedangkan variabel jumlah fasilitas parkir akan dikeluarkan dari model karena nilai Sig > 0,05. Untuk nilai koefisien determinasi (R Square) dengan metode backward dari variabel X5 dan X6 dapat dilihat pada tabel 4.47 di bawah ini.

Tabel 4. 47 Koefisien Determinasi dengan Metode Backward

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.	R	R Square	Adjusted R Square
	B	Std. Error	Beta				
2 (Constant)	-331.262	62.563		.013			
Jumlah perdagangan	.210	.045	.521	.019	.996	.992	.987
Jumlah jasa	4.521	1.016	.502	.021			

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

C. Metode Stepwise

Analisis regresi dengan metode stepwise merupakan metode untuk mendapatkan model terbaik dan merupakan gabungan dari metode forward dan backward. Dalam metode ini, variabel yang dimasukkan pertama yaitu variabel yang memiliki korelasi paling tinggi dan signifikan dengan variabel terikat. Serta variabel yang masuk selanjutnya yaitu variabel yang korelasinya dibawah variabel yang dimasukkan pertama kali dan masih signifikan terhadap variabel terikat. Setelah variabel ada yang masuk dalam model, maka variabel lain yang ada di dalam model dilakukan evaluasi karena jika terdapat variabel yang tidak signifikan maka variabel tersebut akan dikeluarkan. Berikut ini merupakan langkah-langkah dalam analisis regresi dengan metode stepwise untuk menghasilkan model tarikan pergerakan perpustakaan adalah sebagai berikut.

1. Pertama, langkah awal analisis regresi dengan metode stepwise yaitu mengkorelasikan antara variabel terikat dengan variabel bebas. Berdasarkan pada tabel 4.30 telah diperoleh bahwa variabel bebas yang memiliki hubungan dengan variabel terikat yaitu jumlah fasilitas parkir (X3), jumlah perdagangan (X5), dan jumlah jasa (X6). Dari ketiga variabel bebas tersebut yang memiliki hubungan paling kuat dengan variabel terikat (Y) adalah variabel jumlah perdagangan (X5) maka variabel tersebut yang pertama kali masuk dalam model regresi.
2. Langkah kedua yaitu meregresikan antara variabel bebas jumlah perdagangan (X5) dengan variabel terikat (Y). Hasilnya dapat dilihat pada tabel 4.48 sebagai berikut.

Tabel 4. 48 Signifikansi Regresi Variabel Jumlah Perdagangan (X5)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-456.582	133.369		-3.423	.027
X5	.391	.049	.970	8.024	.001

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.48 menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel bebas jumlah perdagangan (X5) yaitu 0,001 sehingga nilai tersebut $< 0,05$ maka variabel tersebut dapat dimasukkan dalam model regresi.

- Langkah ketiga yaitu melakukan korelasi parsial antara variabel bebas yang tersisa (X3 dan X6) dengan variabel terikat (Y) serta yang menjadi variabel kontrolnya yaitu variabel jumlah perdagangan (X5). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.49 di bawah ini.

Tabel 4.49 Korelasi Parsial dengan Variabel Kontrol (X5)

Variabel kontrol		Tarikan	X3	X6
X5	Correlation	1.000	.418	.932
	Significance (2-tailed)	.	.484	.021
	df	0	3	3

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.49 dapat diketahui bahwa variabel jumlah jasa (X6) lebih tinggi daripada variabel jumlah fasilitas parkir (X3) berkorelasi dengan variabel terikat tarikan parkir (Y) serta dengan variabel kontrol jumlah perdagangan (X5) sehingga selanjutnya variabel jumlah jasa (X6) akan masuk ke dalam model.

- Langkah keempat yaitu meregresikan kembali variabel jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6) dengan variabel terikat tarikan parkir (Y). Hasilnya dapat dilihat pada tabel 4.50 di bawah ini.

Tabel 4.50 Signifikansi Regresi Variabel X5 dan X6

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-331.262	62.563		-5.295	.013
X5	.210	.045	.521	4.619	.019
X6	4.521	1.016	.502	4.450	.021

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Pada tabel 4.50 menunjukkan bahwa variabel jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6) memiliki nilai Sig $< 0,05$ sehingga variabel tersebut akan masuk ke dalam model.

- Langkah kelima yaitu meregresikan variabel jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6) dengan variabel yang tersisa yaitu jumlah fasilitas parkir (X3) serta dengan variabel terikat tarikan parkir (Y). Hasilnya dapat dilihat pada tabel 4.51 di bawah ini.

Tabel 4. 51 Signifikansi Regresi Variabel Bebas X3, X5 dan X6

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Variabel jumlah perdagangan (X5), jumlah jasa (X6), dan jumlah fasilitas parkir (X3)					
1 (Constant)	-69.041	155.666		-.444	.701
X5	.206	.035	.512	5.919	.027
X6	5.773	1.051	.641	5.495	.032
X3	-67.711	38.252	-.148	-1.770	.219

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.51 dapat diketahui bahwa variabel jumlah fasilitas parkir (X3) memiliki nilai Sig > 0,05 yang berarti bahwa variabel tersebut akan dikeluarkan dari model. Maka sudah tidak ada lagi variabel yang dapat dimasukkan ke dalam model. Serta didapatkan bahwa variabel bebas (X) yang signifikan berpengaruh dengan variabel terikat (Y) yaitu jumlah perdagangan (X5) dan jumlah jasa (X6). Sehingga langkah terakhirnya yaitu menentukan model dari kedua variabel tersebut yang dapat dilihat pada tabel 4.52 di bawah ini.

Tabel 4. 52 Koefisien Model Analisis Regresi dengan Metode Stepwise

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.	R	R Square	Adjusted R Square
	B	Std. Error	Beta				
1 (Constant)	-456.582	133.369		.027	.970	.942	.927
X5	.391	.049	.970	.001	.970	.942	.927
1 (Constant)	-331.262	62.563		.013	.996	.992	.987
X5	.210	.045	.521	.019	.996	.992	.987
X6	4.521	1.016	.502	.021	.996	.992	.987

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Sedangkan untuk perbandingan hasil dari model regresi antara metode forward, backward, dan stepwise dapat dilihat pada tabel 4.53 di bawah ini.

Tabel 4. 53 Perbandingan Model Regresi Metode Forward, Backward, dan Stepwise

Metode	Model	Unstandardized coefficient		Standardized Coefficients	Sig.	R	R Square	Adjusted R Squared
		B	Beta	Beta				
Forward	(constant)	-331.262	62.563		.013	.996	.992	.987
	X5	.210	.045	.521	.019	.996	.992	.987
	X6	4.521	1.016	.502	.021	.996	.992	.987
Backward	(constant)	-331.262	62.563		.013	.996	.992	.987
	X5	.210	.045	.521	.019	.996	.992	.987
	X6	4.521	1.016	.502	.021	.996	.992	.987
Stepwise	(constant)	-331.262	62.563		.013	.996	.992	.987
	X5	.210	.045	.521	.019	.996	.992	.987
	X6	4.521	1.016	.502	.021	.996	.992	.987

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.53 dapat diketahui bahwa nilai koefisien determinasi dari model regresi dengan metode forward, backward, dan stepwise adalah sama yaitu 0,992. Maka dalam model regresi tarikan pergerakan perparkiran dapat menggunakan salah satu dari metode tersebut. Sehingga berdasarkan uji t yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 16 menghasilkan model yang signifikan yaitu :

$$Y = 0,21 X_5 + 4,521 X_6 - 331,262 \quad \text{dengan } R^2 = 0,992$$

Dimana :

Y = Variabel terikat yaitu tarikan pergerakan perparkiran (smp/jam)

Nilai a = -331,262 (konstanta)

Nilai b_1 = 0,21 (jumlah perdagangan)

Nilai b_2 = 4,521 (jumlah jasa)

Koefisien determinasi (R^2) dari persamaan tersebut yaitu 0,992 yang berarti bahwa 99,2 % variabel terikat tarikan pergerakan perparkiran dapat dijelaskan oleh variabel bebas yang terdiri dari jumlah perdagangan dan jumlah jasa, serta sisanya yaitu 0,8 % dijelaskan oleh variabel lain diluar dari variabel yang digunakan dalam model. Jadi sebagian besar variabel terikat tarikan pergerakan perparkiran dijelaskan oleh variabel bebas jumlah perdagangan dan jumlah jasa. Berdasarkan model regresi tersebut menunjukkan bahwa nilai konstanta (a) sebesar -331,262. Nilai tersebut berfungsi sebagai penyeimbang terhadap nilai yang dihasilkan dari persamaan regresi oleh variabel bebas X_5 dan X_6 . Sedangkan untuk nilai koefisien X_5 sebesar 0,21 dan nilai koefisien X_6 sebesar 4,521 menyatakan bahwa jika terjadi penambahan setiap jumlah perdagangan dan atau jumlah jasa maka akan terjadi peningkatan terhadap jumlah tarikan pergerakan perparkiran, serta sebaliknya.

4.6 Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas dilakukan untuk menguji terhadap model yang dihasilkan, serta besarnya pengaruh perubahan jumlah perdagangan dan jumlah jasa terhadap jumlah tarikan pergerakan perparkiran. Serta akan digunakan sebagai dasar dalam penerapan model di lokasi studi. Besarnya perubahan-perubahan tersebut akan menggunakan beberapa skenario yang terdapat di koridor Jl. A. Yani yaitu :

1. Tidak ada kenaikan jumlah perdagangan dan jumlah jasa (tetap) karena luas lahan yang terbatas.
2. Terjadi kenaikan jumlah perdagangan dan kenaikan jumlah jasa karena adanya pembangunan perdagangan dan jasa secara vertikal berupa pasar modern yaitu mall.

3. Terjadi kenaikan jumlah perdagangan tetapi jumlah jasa tetap karena dilakukan pembangunan perdagangan secara vertikal yaitu rumah dan toko (ruko) serta semakin bertambahnya jumlah pedagang kaki lima (PKL).
4. Jumlah perdagangan tetap tetapi terjadi kenaikan jumlah jasa karena dilakukan pembangunan jasa secara vertikal yaitu rumah dan toko (ruko).
5. Kenaikan volume arus menerus akibat adanya komuter pegawai yang berasal dari luar Kecamatan Kepanjen dan ditutupnya jalur alternatif sehingga Jl. A. Yani menjadi jalur tunggal, tetapi dengan luas lahan yang terbatas maka jumlah perdagangan dan jumlah jasa tetap.
6. Kenaikan volume arus menerus akibat adanya komuter pegawai yang berasal dari luar Kecamatan Kepanjen dan ditutupnya jalur alternatif sehingga Jl. A. Yani menjadi jalur tunggal serta kenaikan jumlah perdagangan dan jumlah jasa karena adanya pembangunan perdagangan dan jasa secara vertikal berupa pasar modern yaitu mall.

Dalam analisis sensitivitas ini dilakukan perubahan terhadap variabel bebas yang berpengaruh signifikan (jumlah perdagangan dan jumlah jasa) serta untuk mengetahui kemungkinan yang terjadi jika terdapat perubahan jumlah volume lalu lintas apabila dimasukkan faktor diluar model yaitu perubahan terhadap volume arus menerus yang ada di koridor Jl. A. Yani (skenario 5 dan 6). Berdasarkan kondisi eksisting jumlah tarikan pergerakan perparkiran di koridor Jl. A. Yani yaitu 317 smp/jam. Sedangkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran yang dihasilkan dari persamaan model diperoleh 316,708 smp/jam, sehingga nilai deviasinya sebesar 0,09 % maka model dapat diterapkan. Sehingga dari beberapa skenario tersebut diasumsikan kenaikannya sebesar 10 %, 20 %, 30 %, 40 %, 50 %. Besarnya nilai yang menjadi nilai awal atau nilai dasarnya adalah 10 % yang diambil berdasarkan penambahan jumlah perdagangan dan jasa dari tahun 2008 sampai 2012 mengalami kenaikan sebesar 9,94 % \approx 10 % yaitu dari 1707 unit hingga 2675 unit perdagangan dan jasa (UPTD Kecamatan Kepanjen), nilai persentase tersebut diasumsikan nilai kenaikan rata-rata per tahun. Serta diasumsikan bahwa kenaikan volume arus menerus pada koridor Jl. A. Yani juga mengalami kenaikan sebesar 10 % akibat adanya komuter pegawai yang berasal dari luar Kecamatan Kepanjen dan ditutupnya jalur alternatif sehingga Jl. A. Yani menjadi jalur tunggal. Sehingga berdasarkan beberapa skenario tersebut maka dilakukan analisis sensitivitas yang hasilnya dapat dilihat pada tabel 4.54 di bawah ini.

Tabel 4. 54 Analisis Sensitivitas Model

No. Skenario	Sensitivitas Model				
	Skenario kenaikan 10 %	Skenario kenaikan 20 %	Skenario kenaikan 30 %	Skenario kenaikan 40 %	Skenario kenaikan 50 %
1 Tidak ada kenaikan jumlah perdagangan dan jumlah jasa	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran tetap sesuai dengan kondisi eksisting yaitu 316,708 smp/jam. Serta persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir (609 smp)	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran tetap sesuai dengan kondisi eksisting yaitu 316,708 smp/jam. Serta persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir (609 smp)	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran tetap sesuai dengan kondisi eksisting yaitu 316,708 smp/jam. Serta persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir (609 smp)	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran tetap sesuai dengan kondisi eksisting yaitu 316,708 smp/jam. Serta persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir (609 smp)	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran tetap sesuai dengan kondisi eksisting yaitu 316,708 smp/jam. Serta persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir (609 smp)
2 Terjadi kenaikan jumlah perdagangan dan kenaikan jumlah jasa	Jumlah tarikan perparkiran akan mengalami penambahan sebesar 381,505 smp/jam sehingga bertambah 64,797 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 63 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Kenaikan jumlah perdagangan dan jasa 20 % akan mengakibatkan bertambahnya jumlah tarikan pergerakan perparkiran sebesar 446,302 smp/jam sehingga bertambah 129,594 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 73 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Kenaikan jumlah perdagangan dan jasa 30 % akan mengakibatkan bertambahnya jumlah tarikan pergerakan perparkiran sebesar 511,099 smp/jam sehingga bertambah 194,391 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 84 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Kenaikan jumlah perdagangan dan jasa 40 % akan mengakibatkan bertambahnya jumlah tarikan pergerakan perparkiran sebesar 575,896 smp/jam sehingga bertambah 259,188 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 95 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Kenaikan jumlah perdagangan dan jasa 50 % akan mengakibatkan bertambahnya jumlah tarikan pergerakan perparkiran sebesar 640,693 smp/jam sehingga bertambah 323,985 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 105 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir
3 Terjadi kenaikan jumlah perdagangan tetapi jumlah jasa tetap	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran pada skenario tersebut mengalami kenaikan menjadi 372,463 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 55,755 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 61 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 428,218 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 111,51 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 70 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 483,973 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 167,265 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 79 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 539,728 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 223,02 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 89 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 595,483 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 278,775 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 98 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang

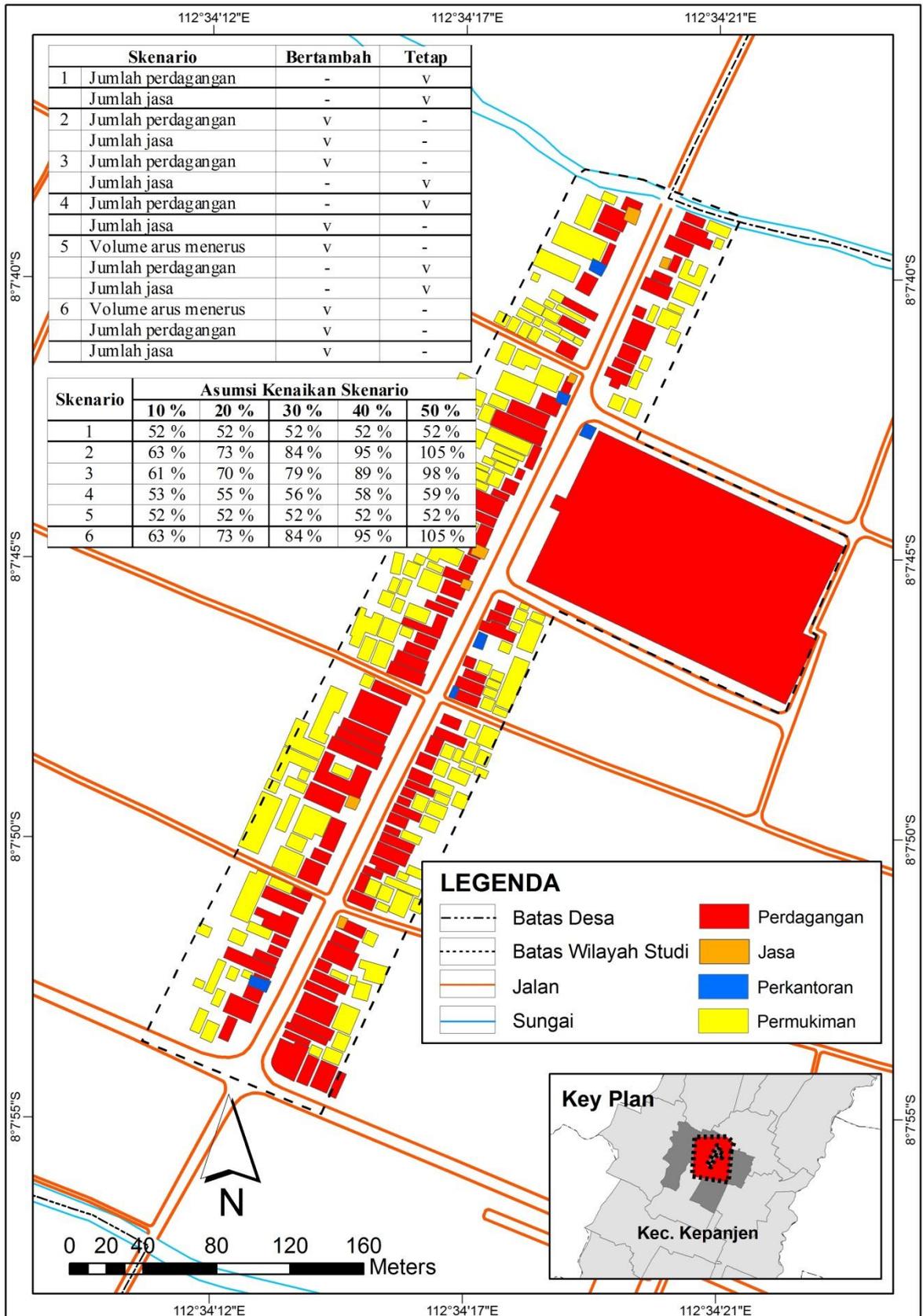
No. Skenario	Sensitivitas Model					
	Skenario kenaikan 10 %	Skenario kenaikan 20 %	Skenario kenaikan 30 %	Skenario kenaikan 40 %	Skenario kenaikan 50 %	
4	Jumlah perdagangan tetap tetapi terjadi kenaikan jumlah jasa	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran pada skenario tersebut mengalami kenaikan menjadi 325,75 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 9,042 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 53 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 334,792 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 18,084 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 55 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 343,834 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 27,126 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 56 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 352 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 36,168 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 58 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan menjadi 361,918 smp/jam. Sehingga tarikannya meningkat 45,21 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 59 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir
		Pada skenario tersebut mengakibatkan semakin bertambahnya volume arus menerus menjadi 1900,525 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 172,775 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 55 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran yang dihasilkan tetap yaitu 316,708 smp/jam. Sehingga persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Pada skenario tersebut mengakibatkan semakin bertambahnya volume arus menerus menjadi 2073,3 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 345,55 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 60 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran yang dihasilkan tetap yaitu 316,708 smp/jam. Sehingga persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Pada skenario tersebut mengakibatkan semakin bertambahnya volume arus menerus menjadi 2246,075 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 518,325 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 65 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran yang dihasilkan tetap yaitu 316,708 smp/jam. Sehingga persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Pada skenario tersebut mengakibatkan semakin bertambahnya volume arus menerus menjadi 2418,85 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 691,1 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 70 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran yang dihasilkan tetap yaitu 316,708 smp/jam. Sehingga persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir	Pada skenario tersebut mengakibatkan semakin bertambahnya volume arus menerus menjadi 2591,625 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 863,875 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 75 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran yang dihasilkan tetap yaitu 316,708 smp/jam. Sehingga persentasenya 52 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir
5	Kenaikan volume arus menerus tetapi jumlah perdagangan dan jumlah jasa tetap					

No. Skenario	Sensitivitas Model				
	Skenario kenaikan 10 %	Skenario kenaikan 20 %	Skenario kenaikan 30 %	Skenario kenaikan 40 %	Skenario kenaikan 50 %
6	<p>Pada skenario tersebut, volume arus menerus semakin bertambah yaitu menjadi 1900,525 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 172,775 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 55 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan dengan jumlah perdagangan dan jumlah jasa yang bertambah maka jumlah tarikan pergerakan perparkiran bertambah menjadi 381,505 smp/jam sehingga bertambah 64,797 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 63 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir</p>	<p>Volume arus menerus semakin bertambah yaitu menjadi 2073,3 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 345,55 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 60 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan dengan jumlah perdagangan dan jumlah jasa yang bertambah maka jumlah tarikan pergerakan perparkiran bertambah menjadi 446,302 smp/jam sehingga bertambah 129,594 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 73 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir</p>	<p>Volume arus menerus semakin bertambah yaitu menjadi 2246,075 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 518,325 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 65 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan dengan jumlah perdagangan dan jumlah jasa yang bertambah maka jumlah tarikan pergerakan perparkiran bertambah menjadi 511,099 smp/jam sehingga bertambah 194,391 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 84 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir</p>	<p>Volume arus menerus semakin bertambah yaitu menjadi 2418,85 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 691,1 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 70 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan dengan jumlah perdagangan dan jumlah jasa yang bertambah maka jumlah tarikan pergerakan perparkiran bertambah menjadi 575,896 smp/jam sehingga bertambah 259,188 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 95 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir</p>	<p>Volume arus menerus semakin bertambah yaitu menjadi 2591,625 smp/jam. Sehingga mengalami peningkatan 863,875 smp/jam dari kondisi eksisting (1727,75 smp/jam). Sehingga persentasenya meningkat dari 50 % menjadi 75 % terhadap kapasitas jalannya. Sedangkan dengan jumlah perdagangan dan jumlah jasa yang bertambah maka jumlah tarikan pergerakan perparkiran bertambah menjadi 640,693 smp/jam sehingga bertambah 323,985 smp/jam dari jumlah tarikan eksisting. Sehingga persentasenya 105 % terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir</p>

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.54 sensitifitas model perubahan tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir, menunjukkan bahwa perubahan yang paling tinggi terjadi ketika terjadi penambahan pada jumlah perdagangan dan jumlah jasa yaitu pada skenario 2 dan 6. Serta model tersebut lebih sensitif ketika terjadi penambahan jumlah perdagangan daripada penambahan jumlah jasa (skenario 3 dan 4). Hal tersebut berarti bahwa penambahan jumlah perdagangan akan terjadi perubahan tarikan yang lebih besar daripada penambahan jumlah jasa. Di samping itu, pada saat terjadi penambahan jumlah perdagangan dan jumlah jasa sebesar 50 % akan mengakibatkan jumlah tarikan pergerakan perparkiran mengalami kenaikan sampai melebihi jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di koridor Jl. A. Yani, sehingga model paling sensitif pada kondisi tersebut. Untuk lebih jelasnya tentang sensitivitas model perubahan jumlah tarikan pergerakan perparkiran terhadap jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir, dapat dilihat pada gambar 4.54 di bawah ini.





Gambar 4. 54 Sensitivitas Model Perubahan Tarikan Pergerakan Perparkiran terhadap Jumlah Maksimum Kendaraan yang dapat Parkir

Sehingga dalam penerapan model yang akan diterapkan di koridor Jl. A. Yani yaitu pada saat terjadi penambahan jumlah perdagangan dan jumlah jasa sebesar 50 % akan mengalami perubahan tarikan pergerakan perparkiran secara signifikan dan bertambahnya volume arus menerus sebesar 10 % dari volume eksistingnya akan diiringi dengan persentase kenaikan sebesar 5 % terhadap kapasitas jalannya (3443,75 smp). Maka pada kondisi yang mengakibatkan tarikan pergerakan perparkiran berubah secara signifikan tersebut perlu dilakukan perbaikan terhadap sistem transportasi untuk mengurangi dampak atau masalah yang terjadi. Perbaikan dimulai pada kondisi tersebut karena jumlah tarikan pergerakan perparkiran melebihi jumlah maksimum kendaraan yang dapat parkir di koridor Jl. A. Yani. Perbaikan terhadap sistem transportasi tersebut dapat dilakukan dengan beberapa cara yang diantaranya yaitu:

1. Sistem kegiatan

- a. Melakukan pengendalian terhadap penggunaan lahan di koridor Jl. A. Yani. Pengendalian tersebut berupa penggunaan lahan (perdagangan dan jasa) yang diperbolehkan atau yang tidak diperbolehkan.
- b. Melakukan pengaturan terhadap penggunaan lahan di koridor Jl. A. Yani. Pengaturan tersebut berupa pengaturan terhadap intensitas penggunaan lahan (perdagangan dan jasa) di sepanjang koridor jalan tersebut.

2. Sistem jaringan

- a. Meningkatkan kapasitas jalan yaitu dengan cara melakukan pelebaran jalan, pelebaran bahu jalan, memaksimalkan fungsi trotoar dengan penambahan fasilitas trotoar (tempat duduk dan pohon peneduh), serta pengadaan median jalan.
- b. Membangun jembatan penyeberangan untuk akses untuk menyeberang jalan sehingga tidak mengganggu arus lalulintas.

3. Sistem kegiatan

- a. Pengaturan terhadap rambu-rambu lalulintas di koridor Jl. A. Yani.
- b. Penataan terhadap sistem perparkiran.
- c. Pengaturan pedagang yang berada di bahu jalan (PKL) agar tidak menimbulkan hambatan samping yang besar terhadap lalulintas.
- d. Pembangunan halte untuk angkutan umum dan penumpang.

4.1	Gambaran Umum.....	59
4.1.1	Gambaran Umum Kecamatan Kepanjen.....	59
4.1.2	Gambaran Umum Koridor Jl. A. Yani.....	64
4.2	Analisis Karakteristik Sistem Transportasi	68
4.2.1	Analisis Karakteristik Sistem Transportasi Pada Wilayah Studi	68
4.2.2	Analisis Karakteristik Sistem Transportasi pada Lokasi Sampel Penelitian.....	71
4.3	Analisis Kinerja Jaringan Jalan.....	94
4.3.1	Analisis Kinerja Jaringan Jalan pada Wilayah Studi.....	95
4.3.2	Analisis Kinerja Jaringan Jalan pada Lokasi Sampel Penelitian	96
4.4	Variabel Bebas Tarikan Pergerakan Perpustakaan.....	106
4.4.1	Variabel Bebas di Lokasi Studi.....	106
4.4.2	Variabel Bebas di Lokasi Sampel Penelitian.....	106
4.5	Analisis Validasi Pemodelan Tarikan	114
4.5.1	Analisis Korelasi.....	114
4.5.2	Analisis Regresi Model Tarikan Pergerakan Perpustakaan	116
4.6	Analisis Sensitivitas	121



Gambar 4. 1 Persentase Guna Lahan Kecamatan Kepanjen.....	60
Gambar 4. 2 Peta Tata Guna Lahan Kecamatan Kepanjen	62
Gambar 4. 3 Peta Administrasi Kelurahan Kepanjen	65
Gambar 4. 4 Peta Tata Guna Lahan Kelurahan Kepanjen	66
Gambar 4. 5 Tata Guna Lahan Koridor Jl. A. Yani.....	67
Gambar 4. 6 Penggunaan Lahan di Koridor Jl. A. Yani	68
Gambar 4. 7 Penampang Melintang Koridor Jl. A. Yani	69
Gambar 4. 9 Kondisi Tarikan Pergerakan Perparkiran di Koridor Jl. A.Yani	70
Gambar 4. 10 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	71
Gambar 4. 11 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 1 Koridor Jl. Thamrin	73
Gambar 4. 12 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 2 Koridor Jl. Raya Singosari.....	74
Gambar 4. 13 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 3 Koridor Jl. Borobudur	75
Gambar 4. 14 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 4 Koridor Jl. Pasar Besar	76
Gambar 4. 15 Tata Guna Lahan Lokasi Sampel 5 Koridor Jl. Gadang Bumiayu.....	77
Gambar 4. 16 Penampang Melintang Lokasi Sampel 1 Koridor Jl. Thamrin	80
Gambar 4. 17 Penampang Melintang Lokasi Sampel 2 Koridor Jl. Raya Singosari	80
Gambar 4. 18 Penampang Melintang Lokasi Sampel 3 Koridor Jl. Borobudur	81
Gambar 4. 19 Penampang Melintang Lokasi Sampel 4 Koridor Jl. Pasar Besar.....	81
Gambar 4. 20 Penampang Melintang Lokasi Sampel 5 Koridor Jl. Gadang Bumiayu	82
Gambar 4. 21 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur.....	83
Gambar 4. 22 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	84
Gambar 4. 23 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur.....	85
Gambar 4. 24 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	87
Gambar 4. 25 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur.....	88
Gambar 4. 26 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	89
Gambar 4. 27 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur.....	90
Gambar 4. 28 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	92
Gambar 4. 29 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Libur.....	93
Gambar 4. 30 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	94
Gambar 4. 31 Skema Tipe Jalan A. Yani	95
Gambar 4. 32 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran	96
Gambar 4. 33 Skema Tipe Jl. Thamrin.....	97
Gambar 4. 34 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran	98
Gambar 4. 35 Skema Tipe Jl. Raya Singosari	99
Gambar 4. 36 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran	100
Gambar 4. 37 Skema Tipe Jl. Borobudur	101
Gambar 4. 38 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran	102

Gambar 4. 39 Skema Tipe Jl. Pasar Besar.....	103
Gambar 4. 40 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran	104
Gambar 4. 41 Skema Tipe Jl. Gadang Bumiayu.....	104
Gambar 4. 42 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran	105
Gambar 4. 43 Peta Persebaran Lokasi Studi dan Sampel Penelitian	108
Gambar 4. 44 Variabel Luas Lahan Parkir	109
Gambar 4. 45 Variabel Jumlah Juru Parkir.....	109
Gambar 4. 46 Variabel Jumlah Fasilitas Parkir.....	110
Gambar 4. 47 Variabel Jumlah Kendaraan.....	110
Gambar 4. 48 Variabel Jumlah Perdagangan.....	111
Gambar 4. 49 Variabel Jumlah Jasa	111
Gambar 4. 50 Variabel Jumlah Perkantoran.....	112
Gambar 4. 51 Variabel Kapasitas Jalan	112
Gambar 4. 52 Variabel Kapasitas Mobil.....	113
Gambar 4. 53 Variabel Kapasitas Motor.....	113
Gambar 4. 54 Sensitivitas Model Perubahan.....	127



Tabel 4. 1 Distribusi Luas Wilayah Desa/Kelurahan di Kecamatan Kepanjen	59
Tabel 4. 2 Penggunaan Lahan di Kecamatan Kepanjen	60
Tabel 4. 3 Dimensi Jl. A. Yani Kecamatan Kepanjen.....	64
Tabel 4. 5 Lalulintas Harian Rata-rata pada Wilayah Studi Koridor Jl. A. Yani.....	70
Tabel 4. 6 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	71
Tabel 4. 7 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur	83
pada Jl. Thamrin	83
Tabel 4. 8 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Thamrin.....	83
Tabel 4. 9 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	84
Tabel 4. 10 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur	85
Tabel 4. 11 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Raya Singosari.....	85
Tabel 4. 12 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	86
Tabel 4. 13 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur	87
Tabel 4. 14 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Borobudur.....	88
Tabel 4. 15 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	89
Tabel 4. 16 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur	90
Tabel 4. 17 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Pasar Besar	90
Tabel 4. 18 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	91
Tabel 4. 19 Tarikan Pergerakan Perparkiran Hari Aktif dan Hari Libur	92
Tabel 4. 20 Lalulintas Harian Rata-rata pada Koridor Jl. Gadang Bumiayu.....	93
Tabel 4. 21 Persentase Tarikan Pergerakan Perparkiran	94
Tabel 4. 22 Nilai Kapasitas Jl. A. Yani	95
Tabel 4. 23 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. A. Yani	95
Tabel 4. 24 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	96
Tabel 4. 25 Nilai Kapasitas Jl. Thamrin	97
Tabel 4. 26 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Thamrin	97
Tabel 4. 27 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	98
Tabel 4. 28 Nilai Kapasitas Jl. Raya Singosari	99
Tabel 4. 29 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Raya Singosari	99
Tabel 4. 30 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	99
Tabel 4. 31 Nilai Kapasitas Jl. Borobudur	101
Tabel 4. 32 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Borobudur	101
Tabel 4. 33 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	101
Tabel 4. 34 Nilai Kapasitas Jl. Pasar Besar	103
Tabel 4. 35 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Pasar Besar.....	103
Tabel 4. 36 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	103

Tabel 4. 37 Nilai Kapasitas Jl. Gadang Bumiayu	104
Tabel 4. 38 Kinerja Jaringan Jalan di Jl. Gadang Bumiayu	105
Tabel 4. 39 Persentase Kontribusi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	105
Tabel 4. 40 Variabel bebas di Lokasi Wilayah Studi	106
Tabel 4. 41 Variabel Bebas di Lokasi Sampel Penelitian	106
Tabel 4. 42 Interval Nilai Koefisien Korelasi dan Kekuatan Hubungan	114
Tabel 4. 43 Matriks Korelasi Tarikan Pergerakan Perparkiran.....	115
Tabel 4. 44 Signifikansi Regresi dengan Metode Forward	116
Tabel 4. 45 Koefisien Determinasi dengan Metode Forward	117
Tabel 4. 46 Signifikansi Regresi dengan Metode Backward.....	117
Tabel 4. 47 Koefisien Determinasi dengan Metode Backward	118
Tabel 4. 48 Signifikansi Regresi Variabel Jumlah Perdagangan (X5).....	118
Tabel 4. 49 Korelasi Parsial dengan Variabel Kontrol (X5)	119
Tabel 4. 50 Signifikansi Regresi Variabel X5 dan X6.....	119
Tabel 4. 51 Signifikansi Regresi Variabel Bebas X3, X5 dan X6	120
Tabel 4. 52 Koefisien Model Analisis Regresi dengan Metode Stepwise.....	120
Tabel 4. 53 Perbandingan Model Regresi Metode Forward, Backward, dan Stepwise.....	120
Tabel 4. 54 Analisis Sensitivitas Model	123

