

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi

4.1.1 Gambaran Umum Kota Batu

Secara umum wilayah Kota Batu merupakan daerah perbukitan dan pegunungan. Diantara gunung-gunung yang ada di Kota Batu, ada tiga gunung yang telah diakui secara nasional, yaitu Gunung Panderman (2.010 meter), Gunung Welirang (3.156 meter), dan Gunung Arjuno (3.339 meter). Sedangkan kemiringan lahan (slope) di Kota Batu berdasarkan data dari peta kontur Bakosurtanal 2001 diketahui bahwa, sebagian besar wilayah perencanaan Kota Batu mempunyai kemiringan lahan sebesar 25 – 40% dan kemiringan > 40.

Luas kawasan Kota Batu secara keseluruhan adalah sekitar 19908,72 ha atau sekitar 0,42 persen dari total luas Jawa Timur. Sebagai daerah yang topografinya sebagian besar wilayah perbukitan, Kota Batu memiliki pemandangan alam yang sangat indah, sehingga banyak dijumpai tempat-tempat wisata yang mengandalkan keindahan alam pegunungan disertai wisata air terjun, kolam renang dan sebagainya. Kondisi topografi pegunungan dan perbukitan tersebut menjadikan Kota Batu terkenal sebagai daerah dingin. Batas administrasi Kota Batu adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan

Sebelah Selatan : Kecamatan Wagir, Kab. Malang

Sebelah Barat : Kecamatan Pujon, Kab. Malang

Sebelah Timur : Kecamatan Karangploso dan Kecamatan Dau, Kab. Malang

Jumlah penduduk Kota Batu pada tahun 2011 sebesar 208.366 jiwa yang tersebar di tiga kecamatan. Persebaran penduduk relatif memusat di Kecamatan Batu yaitu sebesar 98.497 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki sebesar 49.686 jiwa dan perempuan sebesar 48.811 jiwa, sedangkan untuk jumlah persebaran penduduk terkecil berada di Kecamatan Junrejo sebesar 50.737 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki sebesar 25.640 jiwa dan penduduk perempuan sebesar 25.092 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4.1 Penduduk Kota Batu Per Kecamatan Tahun 2011

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk	Jumlah Penduduk (Jiwa)		Kepadatan (Jiwa/ Km ²)
				Laki-laki	Perempuan	
1	Batu	45,46	98.497	49.686	48.811	2.167
2	Junrejo	25,65	50.732	25.604	25.128	1.978
3	Bumiaji	127,98	59.137	29.847	29.290	462

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk	Jumlah Penduduk (Jiwa)		Kepadatan (Jiwa/ Km ²)
				Laki-laki	Perempuan	
	Jumlah	199,087	208.366	105.137	104.68	1047

Sumber: Kota Batu Dalam Angka Tahun 2011

4.1.2 Gambaran Umum Kepariwisata Kecamatan Batu

Pariwisata adalah salah satu kegiatan ekonomi yang sangat kompleks karena kegiatannya yang sangat bermacam-macam sehingga harus bekerja sama untuk menciptakan produknya. Kegiatan ekonomi ini sangat beraneka ragam subsektornya yang masing-masing merupakan bagian dari kegiatan ekonomi yang lain. Berikut adalah gambaran umum masing-masing destinasi wisata.

1. Jatim Park 1

Jawa Timur Park atau yang lebih terkenal dengan istilah JATIMPARK merupakan satu wahana rekreasi yang mencoba menawarkan berbagai jenis atraksi dan perpaduan dari berbagai macam aspek seperti, pendidikan, historis/sejarah, ilmu pengetahuan dan sarana hiburan. Jatim Park I adalah objek wisata buatan yang pertama di Kota Batu. Letaknya yang sangat strategis dibawah gunung panderman dan memiliki hawa udara yang sejuk dan dengan luasan ±11 Ha menjadikannya salah satu obyek wisata yang paling diminati oleh masyarakat. Untuk operasionalnya obyek wisata ini dibuka mulai pukul 08.30 WIB sampai dengan 16.00 WIB, dengan berbagai macam jenis fasilitas yang ada jatimpark mencoba memadukan unsur pendidikan dan pariwisata, sehingga diharapkan dapat memberikan satu konsep wisata yang memiliki nilai edukasi, selain itu pada obyek wisata ini terdapat beberapa sarana pendukung yang memberikan kenyamanan bagi konsumen seperti pasar buah, pasar sayur dan pasar wisata yang kesemuanya memanjakan pengunjung. Salah satu pendukung objek wisata ini adalaah letak yang sangat strategis di tengah pusat kota dengan didukung oleh akses jalan serta fasilitas angkutan umum dan panorama yang begitu indah.



Nikmati Semua Wahana Kami, **Lebih Dari 50 Wahana, + Wahana Terbaru.**

Gambar 4.1 Denah Wisata Jatim Park I

Sumber: jawatimurpark.com

2. Jatim Park 2

Jawa Timur Park 2 atau yang disingkat Jatim Park 2 adalah sebuah wahana wisata yang terletak di Kota Batu, letaknya dekat dengan Jatim Park 1 dan Wahana Malam Batu Night Spectacular (BNS), tepatnya di Jl. Oro-Oro Ombo No.9 Kota Batu, yang bisa ditempuh selama 2 jam perjalanan dari Kota Surabaya. Wahana wisata yang berdiri di tanah seluas 14 hektar ini terdiri dari 3 bagian utama, yaitu Batu Secret Zoo, Museum Satwa, dan Tree Hotel. Batu Secret Zoo adalah bagian utama wahana Jatim Park 2 ini. Yaitu berupa kebun binatang mini namun memiliki koleksi satwa yang beragam, baik satwa asli Indonesia maupun satwa yang didatangkan dari luar negeri. Berlanjut ke Museum Satwa yang berada di sebelah Batu Secret Zoo. Museum satwa ini memiliki bangunan yang sangat mirip dengan White House di Amerika Serikat. Di dalam Museum Satwa ini terdapat banyak sekali satwa (telah diawetkan) yang dipajang dan beberapa fosil berbentuk Dinosaurius. Pertama kali masuk ke dalam museum, pengunjung akan menjumpai sebuah sangkar burung raksasa yang didalamnya dihias seperti taman bunga dan patung burung. Disini pengunjung bisa berfoto dengan latar belakang sangkar tersebut. Bagian terakhir

yaitu Tree Inn Hotel atau Hotel Pohon. Hotel ini memiliki bentuk bangunan yang sangat unik seperti sebuah pohon raksasa. Sehingga tamu yang menginap di hotel ini seakan-akan seperti menginap di dalam pohon raksasa itu. Harga tiket terusan untuk masuk ke Jatim Park 2 ini sebesar Rp 60.000 (Batu Secret Zoo + Museum satwa) pada hari biasa dan Rp 75.000 pada akhir pekan. Bila sobat hanya ingin ke museum satwa saja, sobat cukup membeli tiket seharga Rp 20.000. Pada tahun 2012, Jatim Park2 telah membuka wahana wisata baru, dengan konsep berbeda, yaitu Eco Green Park, dimana objek wisata ini mengusung tema go green.



Gambar 4.2 Denah Wisata Jatim Park II

Sumber: jawatimurpark.com

3. Batu Night Spectacular (BNS)

Batu Night Spectacular atau biasa yang disebut dengan BNS merupakan salah satu obyek wisata yang dikelola oleh satu manajemen dengan Jatim Park, diawali oleh satu ide bahwa belum pernah ada satu obyek wisata malam di Kota Batu sedangkan potensi bagi pengembangan jenis wisata ini tersedia di wilayah Kota Batu maka lahirlah obyek wisata ini. Lokasi yang terletak di jalan oro-oro ombo Kota Batu ini merupakan satu-satunya obyek wisata yang menawarkan nuansa malam dengan memanfaatkan pemandangan malam yang dapat melihat pemandangan malam di wilayah Kota Malang dan sekitarnya. BNS dibuka mulai sejak 30 november 2008 dengan waktu pengoperasian dari BNS ini ialah dimulai pada pukul 15.00 sampai 23.00, dimana minat masyarakat cukup besar

dengan jumlah pengunjung rata-rata untuk tiap hari 2000 orang pengunjung sedangkan untuk hari yang bertepatan dengan moment tertentu seperti pada weekend jumlah pengunjung sampai 5000 orang. Berbagai atraksi wisata indoor maupun outdoor banyak ditawarkan oleh objek wisata ini. Pada jam-jam tertentu BNS menampilkan atraksi wisata indoor berupa atraksi lampu laser dan air mancur. Harga tiket masuk BNS adalah Rp. 15.000, tidak termasuk wahana permainan. Jika ingin menikmati wahana permainan pengunjung diwajibkan membeli tiket dengan kisaran harga Rp.10.000 hingga Rp. 15.000 untuk satu kali permainan. Salah satu permasalahan objek wisata ini adalah letak yang agak jauh dari pusat kota dan kondisi akses jalan yang tidak terlalu lebar sedikit menghambat kenyamanan pengunjung. Beberapa fasilitas yang ditawarkan yaitu,

- | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|
| • Cinema 4D | • Ali Baba | • Magic Square |
| • Carnival Layar Terpanjang | • After Me(Karaoke Keluarga) | • Berburu Hantu |
| • Circuit Go Kart | • Sepeda Udara | • Play Groundi |
| • Trampolin | • Kids Zone | • Disco Bumper Car |
| • Night Market | • Food Court | • Pasar Buah Malam |
| • Slalom Test | • Lampion Garden | • Aero Test |
| • Rumah Kaca | • Battle Area | • Air Mancur Menari |
| • Cafe Hantu Elite | • Galery Hantu | • Scooter Corner |
| • Drag Race | • Games Room | • Flying Swinger |
| | | • Laser Show, Dll |



(1)



(2)

Gambar 4.3 (1) Pintu Masuk Objek Wisata BNS dan (2) Wahana Lampion Garden

4. Kusuma Agrowisata

Agrowisata Kusuma merupakan obyek wisata alam yang terletak di Jl. Abdul Ghani Atas Kelurahan Ngaglik Kec. Batu. Jenis atraksi yang ada pada obyek wisata Agro Kusuma antara lain berkuda mengelilingi obyek wisata sesuai

dengan rute yang disediakan dengan biaya Rp. 10.000,00 , flying fox dengan biaya Rp. 20.000,00 , air soft gun dan shooting area. Atraksi wisata yang paling diminati oleh pengunjung adalah berkuda dan flying fox hal ini dikarenakan kondisi alam yang indah dan sejuk, serta konturnya yang bervariasi memiliki daya tarik tersendiri untuk *flying fox*. Wisata kebun yang dapat dilakukan meliputi: petik strowberi, petik apel, petik jambu dan petik jeruk. Beberapa fasilitas yang ditawarkan antara lain:

- Kolam renang
- Taman buah
- Resort dan penginapan
- Musholla
- Toilet
- Taman bermain anak
- Restaurant, Coffee Shop dan Bar
- Pusat Kebugaran (Gym)
- Lapangan Tenis
- Lapangan Sepak Bola
- Ruangan Rapat
- Lapangan Parkir



(1)



(2)

Gambar 4.4 (1) Pintu masuk Kusuma Agrowisata dan (2) Kebun apel sebagai salah satu tanaman produksi unggulan

5. Paralayang Gunung Banyak

Paralayang merupakan salah satu objek wisata baru dengan konsep olahraga dirgantara yang memacu adrenalin dan memerlukan keberanian tinggi untuk terbang dari ketinggian dengan memakai payung sebagai alat terbang. Obyek wisata Paralayang Gunung banyak ini memiliki luas area ± 2 Ha dan berada di Jalan Pundak Asri Kelurahan Pande Sari, Songgokerto. Transportasi angkutan umum belum ada yang menuju ke objek wisata Paralayang, infrastruktur jalan yang disediakan juga sangat terbatas, sehingga wisatawan harus menggunakan Kendaraann pribadi untuk menuju objek wisata paralayang. Akses menanjak sesuai dengan topografi lokasi setempat sebagai jalur menuju objek wisata dengan perkerasan jalan dari semen, untuk kondisi jalan termasuk dalam katagori bagus dan bisa dilewati sepeda motor atau mobil pribadi. Jumlah pengunjung rata-rata pada hari biasa adalah 15-20 orang, pada hari minggu ± 50 orang dan pada acara/even tertentu jumlah pengunjung dapat mencapai 150

orang. Tiket masuk untuk objek wisata paralayang adalah Rp. 4.000,00 dengan persewaan alat terbang berkisar antara Rp. 200.000,00 hingga Rp. 500.000,00 tergantung dari paket yang dipilih. beberapa fasilitas yang disediakan adalah:

- Tempat parkir
- Toilet
- Tempat makan
- Ruang informasi dan pelatihan singkat bagi pengunjung yang ingin paralayang



Gambar 4.5 Kondisi Jaringan Jalan Menuju Destinasi Wisata Paralayang

6. Taman Wisata Tirta Nirwana Songgiriti

Obyek wisata Tirta Nirwana adalah obyek wisata pemandian yang lebih tua bila dibandingkan dengan obyek wisata Seleka. Fasilitas yang ada yaitu 2 kolam renang, fasilitas perdagangan, parkir dan taman bermain. Obyek wisata Tirta Nirwana ini ramai dikunjungi wisatawan pada hari libur dan hari-hari besar. Pengunjung terbanyak dari Malang, Sidorajo, Surabaya dan sekitarnya. Tirta Nirwana dapat diakses menggunakan Angkutan Umum Batu-Songgoriti. Di jalan masuk menuju kawasan wisata ini, anda akan banyak menemui penduduk sekitar yang berdiri berderet di pinggir jalan sambil menawarkan villa. Harga sewa villa di kawasan ini bervariasi, mulai dari Rp 150.000 per kamar atau bahkan per villa dengan 2 kamar di hari-hari biasa. Saat *peak season* atau musim liburan, biasanya harga sewa kamar atau villa bisa naik 2 kali lipat. Banyak tempat yang bisa dikunjungi di kawasan ini, dari kolam renang, tempat pemandian air panas, pasar wisata yang menjual beraneka ragam souvenir serta jajanan khas kota Batu. Kendala yang selama ini dihadapi yaitu aksesibilitas untuk masuk Bus serta permasalahan yang ada yaitu Tempat parkir dan jalan digunakan untuk jualan oleh PKL. beberapa fasilitas yang disediakan adalah:

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| • Kolam renang | • Vila |
| • Toko souvenir | • Musholla dan Toilet |
| • Pasar bunga dan Pasar Hewan | • Taman bermain anak |



Gambar 4.6 Pasar Bunga yang terdapat di Songgoriti

7. Wisata Payung

Objek wisata payung berasal dari beberapa kumpulan pedagang dengan beratapkan bentuk sebuah payung, sehingga dinamakan payung pandang, yang dimaksud dimean payung pandang yaitu apabila berada dibawah bentuk berupa payung maka akan memandangi daerah Songgoriti, Batu dan sekitarnya. Lokasinya yang strategis yaitu berada pada jaringan jalan kolektor sekunder membuat wisatawan tertarik mengunjungi objek wisata ini sambil menikmati pemandangan dan sajian kuliner yang ditawarkan objek wisata payung. Kini seiring berkembangnya jaman, rentetan pedagang berjajar disepanjang Jalan Trunojoyo mulai dari Payung I, Payung II, Payung III hingga Payung IV. Hari paling padat pengunjung adalah malam minggu dan hari-hari besar. Keunggulan dari Payung memiliki view yang indah sehingga dapat digunakan untuk refreshing atau bersantai atau bahkan digunakan sebagai tempat persinggahan atau peristirahatan.



Gambar 4.7 Warung Makan di Objek Wisata Payung

8. Coban Rais

Pengunjung yang datang ke obyek wisata Coban Rais ini berasal dari berbagai wilayah dalam lingkup Jawa Timur. Jumlah pengunjung terbanyak pada hari tertentu, masih belum dapat dipastikan. Banyaknya pengunjung terjadi pada waktu-waktu tertentu, seperti adanya kegiatan ospek kampus serta diklat. Saat ini, bumi perkemahannya yang menjadi objek utama, sedangkan air terjun coban rais hanya sebagai pendukung. Jarak yang ditempuh menuju obyek wisata Coban Rais dari pusat Kota Batu adalah 5 km dan 22 km dari pusat Kota

Malang. Kendala yang dihadapi oleh wisatawan adalah aksesibilitasnya yang kurang memadai, jalan penghubung masih macadam dan hanya jalan setapak.



Gambar 4.8 Air Terjun Coban Rais

9. Alun-Alun Kota

Alun-alun Batu terletak pada jantung utama pusat berbagai pelayanan yang ada di Kota Batu, letaknya yang berada ditengah kota dan kondisi yang cukup asri dengan dihiasi oleh berbagai jenis tumbuhan serta kedekatannya dengan berbagai fasilitas umum seperti pusat perdagangan dan jasa, mesjed agung, dll, menyebabkan tempat ini menjadi representasi masyarakat sekitar dalam mencari tempat hiburan alternatif melepas lelah. Alun-alun Kota Batu telah mengalami perbaikan dan renovasi, yang telah diresmikan pada sekitar tahun 2010. Perubahan konsep dan arsitektur ruang publik tersebut membuat peningkatan animo masyarakat untuk mengunjungi alun-alun kota. Rata-rata kunjungan alun-alun kota sebesar 20.000 orang perhari. Pengunjung yang datang banyak yang berasal dari luar Kota Batu, yaitu sekitar Kota dan Kabupaten Malang. Beberapa fasilitas yang disediakan antara lain:

- Taman Bunga
- Giant Whells
- Toilet
- Kolam Air Mancur
- Taman Bermain
- Food court
- Car Free Day dan Bazar pada weekend



(1)



(2)

Gambar 4.9 (1) Giant Whells dan (2) Air Mancur Apel sebagai icon Kota Wisata Batu

4.2 Analisis Sebaran Pergerakan Pariwisata Kecamatan Batu

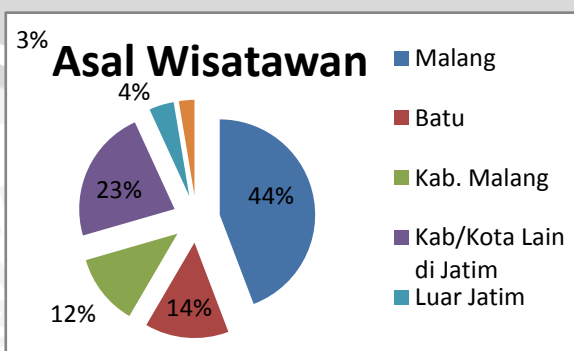
Sebaran pergerakan pariwisata yang terdapat di Kecamatan Batu didasarkan pada hasil wawancara kepada 190 responden yang tersebar diseluruh objek wisata di Kecamatan Batu. Sebaran pergerakan pariwisata dalam penelitian ini memiliki beberapa variable antara lain asal wisatawan, jenis wisatawan, lama berkunjung serta objek wisata unggulan berdasarkan preferensi wisatawan.

4.2.1 Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Asal Wisatawan

Pada analisis sebaran pergerakan dimana variable terkait adalah karakteristik wisatawan berdasarkan asal wisatawan dapat menunjukkan sebaran pergerakan wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu, khususnya pada objek wisata yang terdapat di Kecamatan Batu. Berikut adalah tabel prosentase jumlah wisatawan berdasarkan asal wisatawan. Analisis karakteristik wisatawan berdasarkan daerah asal akan merepresentasikan daerah sebaran pergerakan atau skala pergerakan wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu, khususnya yang mengunjungi objek wisata di Kecamatan Batu.

Tabel 4.3 Prosentase Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Daerah Asal

No.	Asal Wisatawan	Jumlah	Prosentase
1	Malang	84	44%
2	Batu	27	14%
3	Kabupaten Malang	23	12%
	Surabaya	17	
	Kediri	7	
	Kab/Kota Mojokerto	5	
4	Lain di Jombang	8	23%
	Jawa Timur Pasuruan	4	
	Madiun	1	
	Tulungagung	1	
5	Luar Jawa Jakarta	6	
	Timur Jogjakarta	1	4%
	Semarang	1	
6	Luar Jawa Bali	1	
	Sumatra	1	3%
	Kalimantan	3	
Jumlah		190	100%



Gambar 4.10 Prosentase Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Daerah Asal

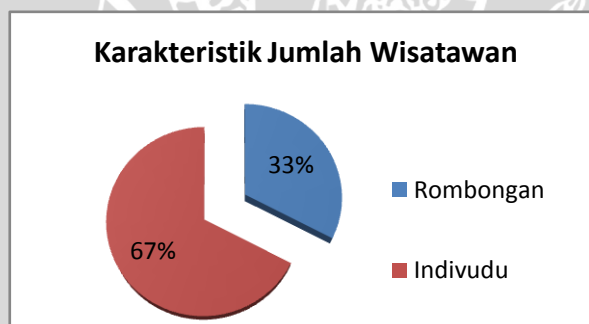
Berdasarkan gambar dapat diketahui bahwa wisatawan yang terdapat di Kecamatan Batu tersebar diseluruh wilayah Indonesia, dari 190 responden didapat 44% wisatawan berasal dari Kota Malang, sebagian besar wisatawan didominasi oleh Kota Malang karena lokasinya yang berdekatan, sedangkan wisatawan lokal yang berasal dari Kota Batu hanya 14% dan 3% dari luar Pulau Jawa yaitu Bali, Sumatra dan Kalimantan

4.2.2 Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Wisatawan

Karakteristik wisatawan berdasarkan jenisnya didasarkan pada jumlah wisatawan yang terdiri dari dua kelompok yaitu wisatawan yang datang dengan cara sendiri atau individu dan wisatawan yang datang dengan cara berkelompok atau rombongan. Wisatawan yang datang secara berkelompok adalah wisatawan yang terikat pada kelompok atau biro perjalanan, sehingga wisatawan tidak dapat memilih sendiri objek wisata yang akan dikunjungi. Berikut adalah tabel yang menunjukkan prosentase jumlah wisatawan yang berkunjung pada objek wisata yang terdapat di Kecamatan Batu berdasarkan jenisnya.

Tabel 4.4 Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Wisatawan

Jenis Wisatawan	Jumlah	Prosentase (%)
Individu	128	67%
Rombongan	62	33%
Jumlah	190	100%



Gambar 4.11 Prosentase Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Wisatawan

Berdasarkan data grafik diatas dapat dilihat bahwa sebanyak 67% dari 190 responden merupakan wisatawan individu. Selain karena lokasi yang strategis dan mudah dijangkau juga disebabkan karena wisatawan yang datang telah mengetahui atau pernah datang sebelumnya. Untuk wisatawan berkelompok atau rombongan sebagian besar adalah wisatawan yang berasal dari luar Kota Batu dan luar Kota Malang, dimana sebagian besar adalah anak sekolah, perkumpulan atau organisasi serta mahasiswa.

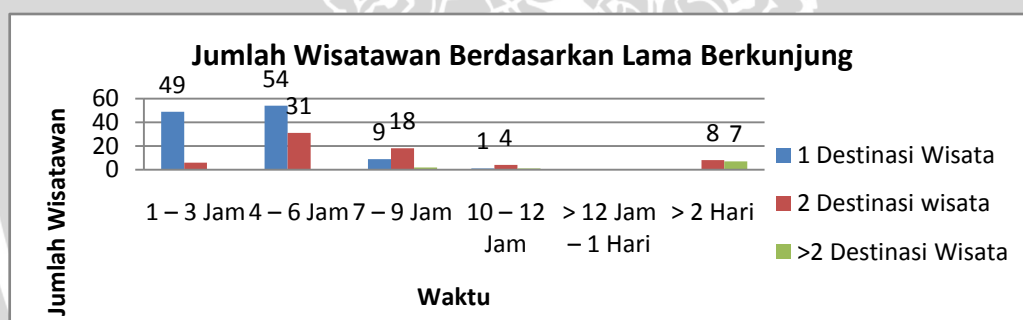
4.2.3 Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Lama Berkunjung

Lama berkunjung wisatawan dapat mempengaruhi pola pergerakan dan variasi jumlah tujuan wisata yang dikunjungi. Sebagian besar wisatawan yang berkunjung ke

Kota Batu menghabiskan waktu liburan hanya sekitar empat hingga enam jam dalam satu hari yaitu sebanyak 45% wisatawan, besarnya prosentase tersebut menunjukkan bahwa wisatawan hanya melakukan perjalanan wisata pendek. Sebagian besar wisatawan melakukan satu perjalanan wisata dengan satu tujuan wisata, hal ini disebabkan karena sebagian besar atraksi wisata yang ditawarkan adalah jenis atraksi wisata pendek (*touring*) selain itu sarana dan prasarana pada setiap destinasi wisata sangat lengkap, sehingga wisatawan dapat menikmati berbagai atraksi wisata dalam satu tujuan wisata. Berikut adalah tabel prosentase jumlah wisatawan berdasarkan lama berkunjung berdasarkan jumlah objek wisata yang dikunjungi.

Tabel 4.5 Prosentase Jumlah Wisatawan Berdasarkan Lama Berkunjung Berdasarkan Jumlah Destinasi Wisata yang Dikunjungi

Lama Kunjungan	Jumlah Destinasi Wisata yang dikunjungi			Total
	1	2	> 2	
1 – 3 Jam	26%	3%	-	29%
4 – 6 Jam	28%	16%	-	44%
7 – 9 Jam	5%	9%	1%	15%
10 – 12 Jam	1%	2%	1%	4%
> 12 Jam – 1 Hari	-	-	-	-
> 2 Hari (menginap)	-	4%	4%	8%
Total	60%	34%	6%	100%



Gambar 4.12 Prosentase Jumlah Wisatawan Berdasarkan Lama Berkunjung

Berdasarkan grafik di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar wisatawan menghabiskan waktu liburan dalam jangka waktu empat hingga enam jam sehari dengan rata-rata objek wisata yang dikunjungi hanya satu jenis objek wisata. Objek wisata yang dipilih adalah objek wisata yang berdekatan dan berada pada satu jalur destinasi wisata sebelumnya. Karakteristik wisatawan berdasarkan lama kunjungan ini dipengaruhi oleh fasilitas yang terdapat di masing-masing objek wisata telah menawarkan beragam jenis atraksi dan fasilitas sehingga wisatawan hanya perlu mengunjungi satu atau dua destinasi wisata untuk menikmati berbagai atraksi wisata.

4.2.4 Objek Wisata Unggulan di Kecamatan Batu Berdasarkan Preferensi

Pola pergerakan wisatawan yang terjadi di Kecamatan Batu menunjukkan adanya pusat-pusat objek wisata yang sering dikunjungi wisatawan sehingga dapat

dijadikan sebagai objek wisata unggulan di Kecamatan Batu. penentuan objek wisata unggulan yang terdapat di Kecamatan Batu Berikut adalah tabel prosentase preferensi jumlah responden terhadap objek wisata unggulan di Kecamatan Batu.

Tabel 4.6 Potensi Wisata Kecamatan Batu Berdasarkan Data Responden

No.	Objek Wisata	Jumlah Preferensi Responden	Prosentase (dari 190 Responden)	Keterangan
1	Jatim Park I	178	94%	Tinggi
2	Jatim Park II	153	81%	Tinggi
3	Batu Night Spectacular (BNS)	169	89%	Tinggi
4	Kusuma Agrowisata	42	22%	Rendah
5	Paralayang Gunung Banyak	56	29%	Rendah
6	Tirta Nirwana Songgoriti	103	54%	Sedang
7	Wisata Payung	61	32%	Rendah
8	Coban Rais	17	9%	Rendah
9	Alun-Alun Kota Batu	143	75%	Tinggi

Interval potensi sebaran pergerakan Kecamatan Batu dibagi menjadi tiga bagian yaitu rendah, sedang dan tinggi, pembagian interval tersebut didasarkan pada proporsi prosentase data survei primer pada 190 responden. Pembagian interval tersebut adalah sebagai berikut:

0% - 32% : potensi sebaran rendah

33% - 66% : potensi sebaran sedang

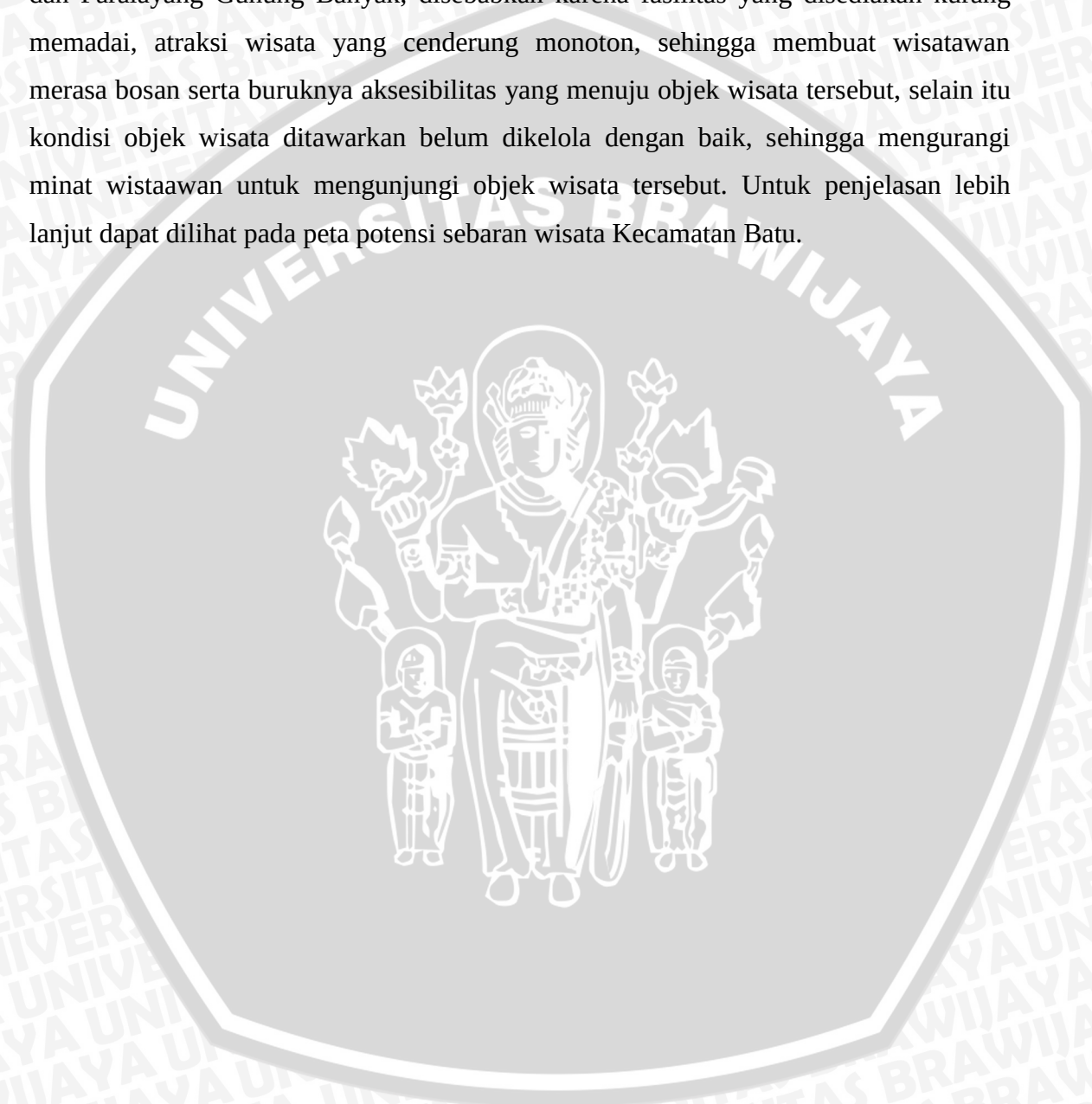
67% - 100% : potensi sebaran tinggi

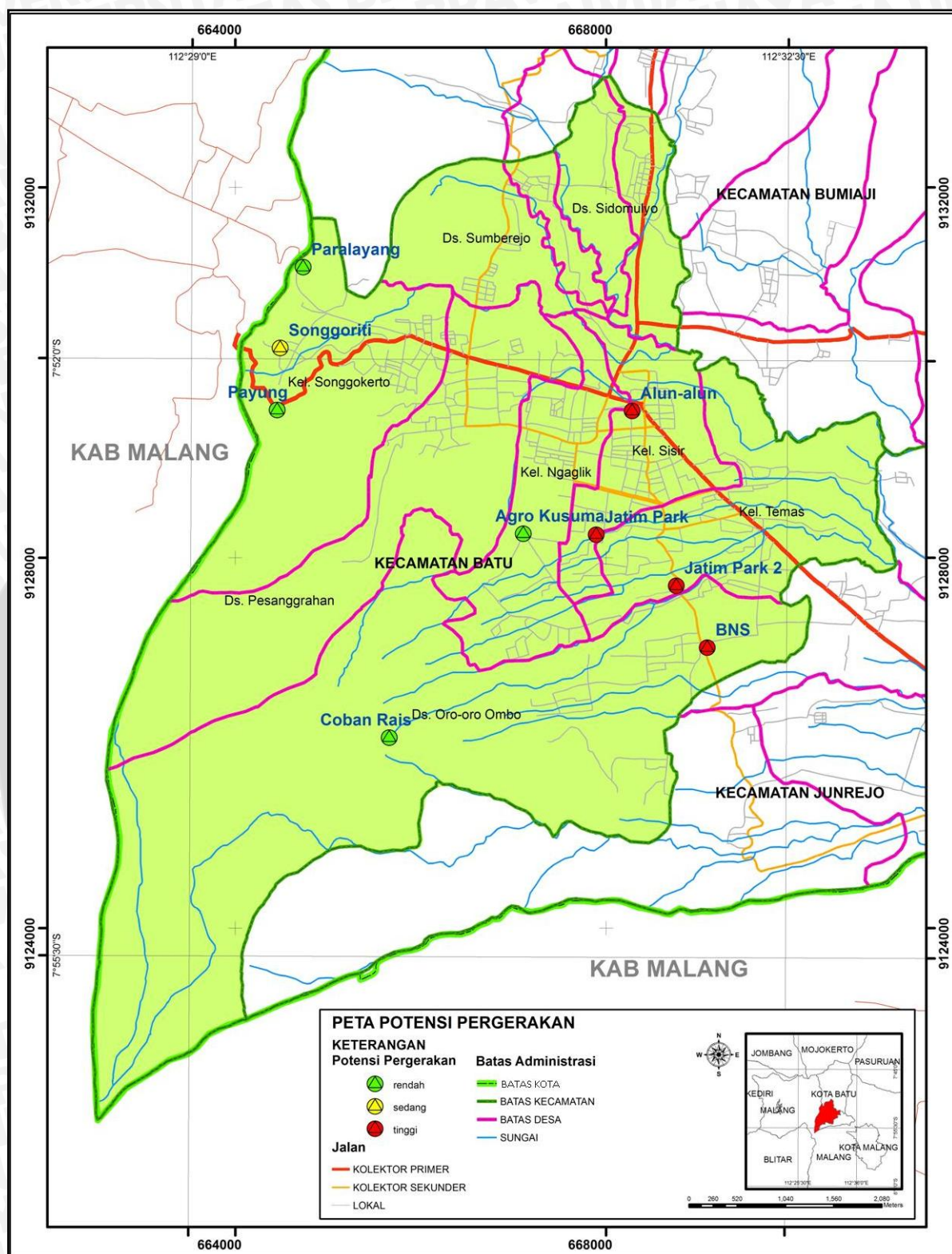
Berdasarkan hasil wawancara, potensi sebaran pergerakan terbesar terdapat pada empat titik lokasi objek wisata, yaitu Jatim Park I, Jatim Park II, Batu Night Spectacular (BNS) dan Alun-alun Kota Batu. Potensi pergerakan sedang terdapat di Tirta Nirwana Songgoriti. Sedangkan untuk pergerakan rendah berada di objek wisata Paralayang Gunung Banyak, Wisata Payung, Kusuma Agrowisata dan Coban Rais.

Potensi sebaran pergerakan ini didasarkan pada banyaknya pergerakan yang dilakukan wisatawan serta hasil wawancara preferensi terhadap 190 responden. Berdasarkan hasil wawancara dan hasil pengamatan di lokasi study, potensi pergerakan tinggi disebabkan karena tingginya minat wisatawan pada perkembangan objek wisata baru yang lebih modern, selain itu atraksi yang ditawarkan lebih menarik dan sangat beragam. Perkembangan objek wisata baru yang lebih modern juga diimbangi oleh aksesibilitas serta informasi dan promosi, sehingga wisatawan akan lebih tertarik karena dapat menikmati liburan dengan hanya berada pada satu objek wisata.

Pada potensi pergerakan sedang, yaitu objek wisata Tirta Nirwana Songgoriti, minat wisatawan mulai beralih pada objek wisata baru, sebagian besar pengunjung yang mengunjungi objek wisata ini didominasi oleh wisatawan berkelompok (rombongan)

dengan memanfaatkan objek wisata sebagai tempat berkumpul selain berwisata. Kondisi objek wisata yang mulai tidak terawat juga mengurangi minat wisatawan untuk berkunjung, selain itu promosi dan informasi terkait objek wisata juga tidak dilakukan oleh pihak pengelola objek wisata Songgoriti. Sedangkan untuk objek wisata dengan potensi pergerakan rendah yaitu, Kususma Agrowisata, Payung, Air Terjun Coban Rais dan Paralayang Gunung Banyak, disebabkan karena fasilitas yang disediakan kurang memadai, atraksi wisata yang cenderung monoton, sehingga membuat wisatawan merasa bosan serta buruknya aksesibilitas yang menuju objek wisata tersebut, selain itu kondisi objek wisata ditawarkan belum dikelola dengan baik, sehingga mengurangi minat wisatawan untuk mengunjungi objek wisata tersebut. Untuk penjelasan lebih lanjut dapat dilihat pada peta potensi sebaran wisata Kecamatan Batu.





Gambar 4.13 Peta Potensi Sebaran Pergerakan Objek Wisata Kecamatan Batu

4.2.5 Sebaran Pergerakan Berdasarkan Urutan Kunjungan Wisatawan

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dari sembilan objek wisata yang terdapat di Kecamatan Batu didapat empat destinasi wisata unggulan berdasarkan preferensi wisatawan yaitu Jatim Park I, Jatim Park II, Batu Night Spectacular (BNS) dan Alun-alun Kota. Pada umumnya wisatawan memiliki kecenderungan untuk berkunjung ke objek wisata lain dengan jarak yang relative dekat dengan objek wisata yang telah dikunjungi dan memiliki kegiatan atau ragam atraksi wisata yang berbeda dan lebih variatif.

Berdasarkan data pola pergerakan dapat diidentifikasi bentuk pola pergerakan wisatawan berdasarkan urutan kunjungan wisatawan terhadap objek wisata unggulan yang dilalui. Pola pergerakan wisatawan dapat diidentifikasi berdasarkan pola kunjungan wisatawan berdasarkan pergerakan asal dan tujuannya.

1. Kunjungan Pertama Wisatawan

Pola kunjungan pertama wisatawan adalah salah satu alternatif untuk melihat pola pergerakan wisatawan paling dominan yang terdapat di Kecamatan Batu, Kota Batu. berdasarkan hasil wawancara kepada 190 responden maka diketahui bahwa objek wisata Batu Night Spectacular (BNS) memiliki jumlah pilihan terbanyak wisatawan menjadi kunjungan destinasi pertama yaitu sebanyak 27%, jumlah pilihan terbanyak kedua adalah Jatim Park I yaitu 23%, Jatim Park II 19% dan Alun-alun Kota sebanyak 15%. Untuk Peta Potensi Kunjungan Wisatawan dapat dilihat pada Gambar 4.15 Peta Matriks Kunjungan Pertama Wisatawan

Tabel 4.7 Prosentase Kunjungan Pertama Wisatawan

Destinasi Wisata	Jatim Park I	Jatim Park II	BNS	Alun-Alun Kota	Songgoriti	Paralayang	Payung	Coban Rais	Kusuma Agrowisata
Prosentase	23%	19%	27%	15%	5%	2%	1%	3%	5%

Prosentase jumlah wisatawan pada tabel diatas diperoleh berdasarkan hasil wawancara terhadap 190 responden. Dari 190 responden, 84% wisatawan memilih objek wisata Jatim Park I, Jatim Park II, BNS, Alun-alun Kota sebagai kunjungan pertama dan sisanya 16% memilih objek wisata lainnya. Dari prosentase di atas dapat disimpulkan bahwa objek wisata BNS memiliki potensi tarikan terbesar pada kunjungan pertama wisatawan. Hal ini disebabkan karena

objek wisata BNS menyajikan atraksi wisata yang sangat unik dan menarik dibandingkan dengan objek wisata lainnya.

2. Kunjungan Kedua Wisatawan

Pola urutan pergerakan wisatawan dengan kunjungan destinasi wisata kedua adalah pola pergerakan wisatawan dari asal pergerakan yaitu objek wisata yang pertama dikunjungi menuju objek wisata selanjutnya. Biasanya pola pergerakan ini dipengaruhi oleh letak objek wisata yang saling berdekatan dan adanya perbedaan jenis atraksi wisata yang ditawarkan oleh masing-masing destinasi wisata tersebut. Untuk Peta Potensi Kunjungan Wisatawan Kedua dapat dilihat pada Gambar 4.16 Peta Matriks Kunjungan Kedua Wisatawan

Tabel 4.8 Prosentase Kunjungan Kedua Wisatawan

Asal Pergerakan	Destinasi Wisata	Tujuan Pergerakan								
		Prosentase Preferensi Pengunjung								
		Jatim Park I	Jatim Park II	BNS	Alun-Alun Kota	Songgoriti	Paralayang	Payung	Coban Rais	Kusuma Agrowista
	Jatim Park I	4%	3%	5%	1%	-	2%	-	-	
Jatim Park II	1%		4%	6%	-	1%	3%	-	-	
BNS	-	-		-	-	2%	3%	-	-	
Alun-Alun Kota	-	-	6%		-	1%	-	-	-	

Prosentase jumlah wisatawan pada tabel di atas diperoleh dari hasil survei primer terhadap 190 responden. Dari 190 responden, hanya 42% wisatawan yang melakukan kunjungan kedua wisata dan sebanyak 29% dari keseluruhan jumlah wisatawan yang melakukan perjalanan dengan melanjutkan kunjungan kedua menuju empat destinasi wisata unggulan tersebut. Dapat dilihat bahwa sebanyak 13% wisatawan memilih BNS sebagai tujuan destinasi kedua. Hal ini disebabkan karena BNS memiliki atraksi wisata yang berbeda dengan objek wisata lainnya. Dengan konsep karnaval terbuka yang nyaman, wisatawan dapat menikmati berbagai wahana yang menarik dan unik, selain itu terdapat area belanja dan kuliner yang mampu melengkapi wisata malam BNS. Sedangkan sebanyak 4% dan 3% wisatawan yang berasal dari objek wisata Jatim Park I memilih melanjutkan destinasi dengan mengunjungi objek wisata Jatim Park II dan BNS, selain karena jarak antar destinasi wisata tersebut dekat yaitu kurang lebih tujuh hingga delapan menit perjalanan, wisatawan juga dapat

menikmati ketiga objek wisata tersebut dengan paket wisata yang disediakan dengan potongan harga hingga 10% (sepuluh persen).

3. Kunjungan Wisata Ketiga

Pola urutan pergerakan wisatawan dengan kunjungan destinasi wisata dengan kunjungan ketiga tidak banyak diminati oleh wisatawan, hal ini disebabkan karena sebagian besar objek wisata yang terdapat di Kecamatan Batu telah menyediakan fasilitas yang sangat lengkap sehingga wisatawan hanya perlu mengunjungi satu atau dua objek wisata untuk menikmati semua atraksi dan fasilitas wisata yang terdapat di Kecamatan Batu. Untuk Peta Potensi Kunjungan Wisatawan dapat dilihat pada Gambar 4.17 Peta Matriks Kunjungan Ketiga Wisatawan

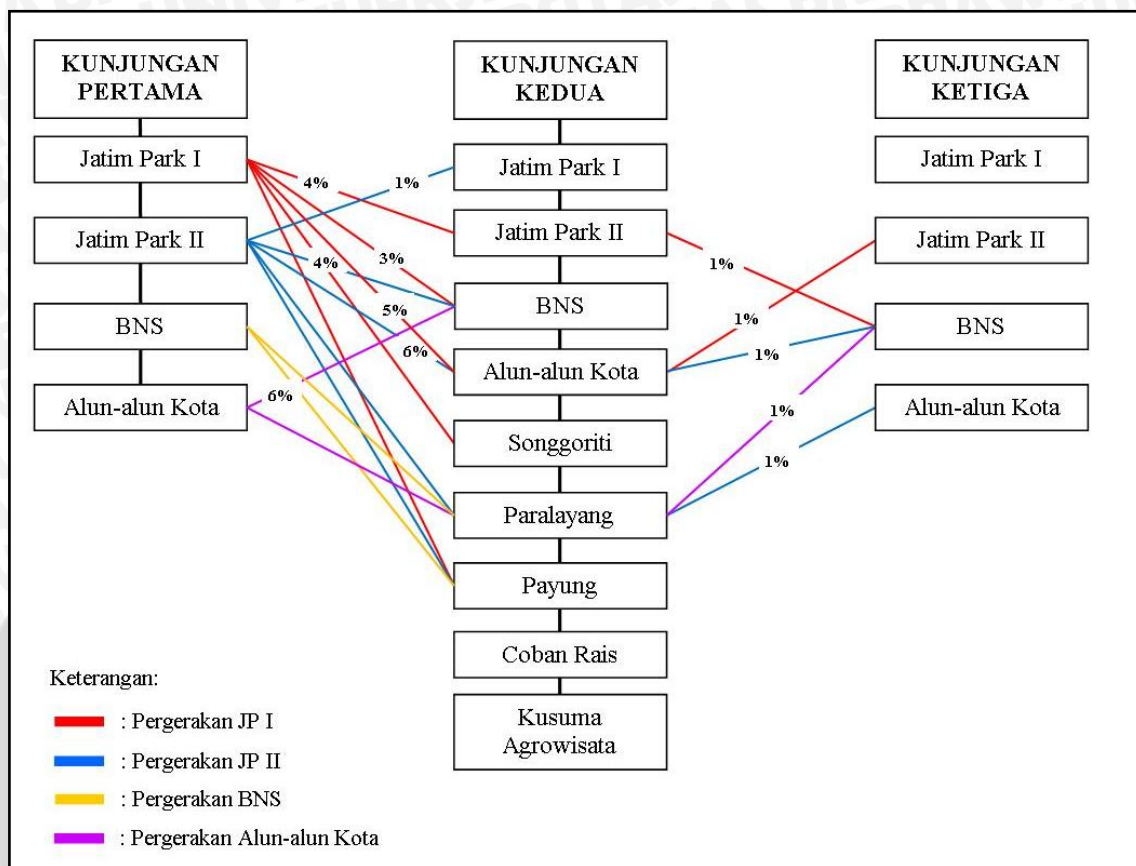
Tabel 4.9 Prosentase Kunjungan Ketiga Wisatawan

Asal Pergerakan (Kunjungan Kedua)	Destinasi Wisata	Tujuan Pergerakan			
		Prosentase Preferensi Pengunjung			
		Jatim Park I	Jatim Park II	BNS	Alun-Alun Kota
	Jatim Park II	-		1%	-
	Alun-Alun Kota	-	1%	1%	-
	Paralayang	-	-	1%	1%

Tabel diatas menunjukkan pola pergerakan wisatawan menuju objek wisata ketiga. Dari 190 responden hanya 5% wisatawan yang melakukan kunjungan ketiga pada objek wisata yang terdapat di Kecamatan Batu. Prosentase diatas menunjukkan bahwa sebagian besar wisatawan hanya cukup pada objek wisata kedua, hal ini disebabkan karena pada objek wisata buatan yang terdapat di Kecamatan Batu telah menyediakan berbagai jenis atraksi wisata dan fasilitas yang sangat lengkap.

Sebagian wisatawan yang melanjutkan hingga kunjungan wisata ketiga adalah wisatawan yang memilih paket wisata Jawa Timur Park yang didalamnya termasuk Jatim Park I, Jatim Park II dan BNS dengan prosentase kunjungan masing-masing 1% atau hanya satu responden saja. Kesimpulan dalam matriks asal tujuan berdasarkan urutan kunjungan wisatawan dapat dilihat pada gambar bagan urutan kunjungan di bawah ini, dimana dapat disimpulkan bahwa pada pola kunjungan kedua, destinasi wisata yang dikunjungi cenderung lebih bervariasi. Hal ini disebabkan karena adanya tujuan kunjungan sebagai destinasi pelengkap atau sebagai tempat persinggahan. Namun, pada kunjungan ketiga,

destinasi wisata yang dikunjungi kembali mengerucut pada empat destinasi wisata unggulan.

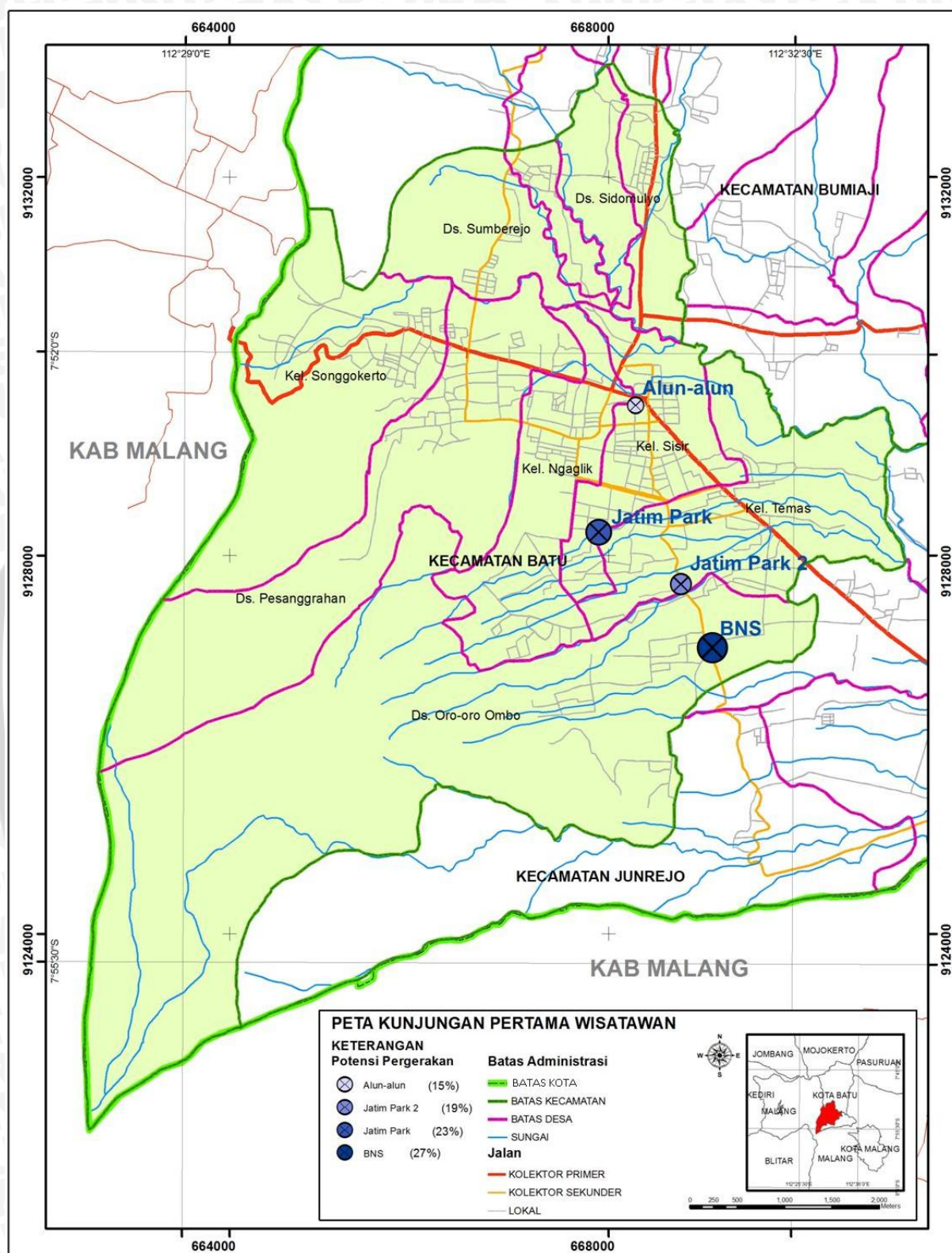


Gambar 4.14 Bagan Matriks Kunjungan Wisatawan

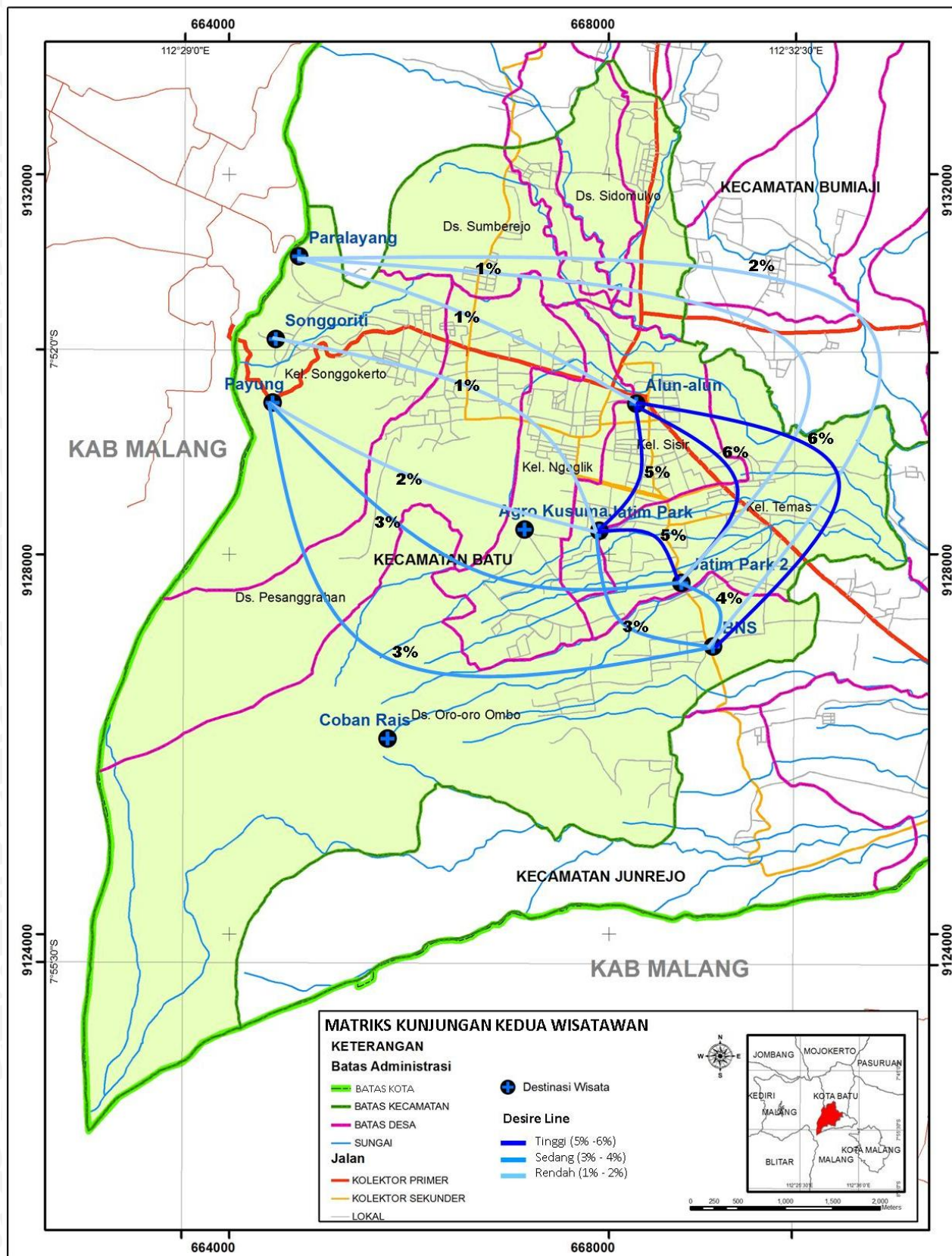
Untuk penjelasan lebih jelas dapat dilihat pada gambar 4.16 dan gambar 4.17 dengan pembagian interval pergerakan kunjungan kedua dan ketiga sebagai berikut:

- 1% hingga 2% adalah pergerakan rendah
- 3% hingga 4% adalah pergerakan sedang
- 5% hingga 6% adalah pergerakan tinggi

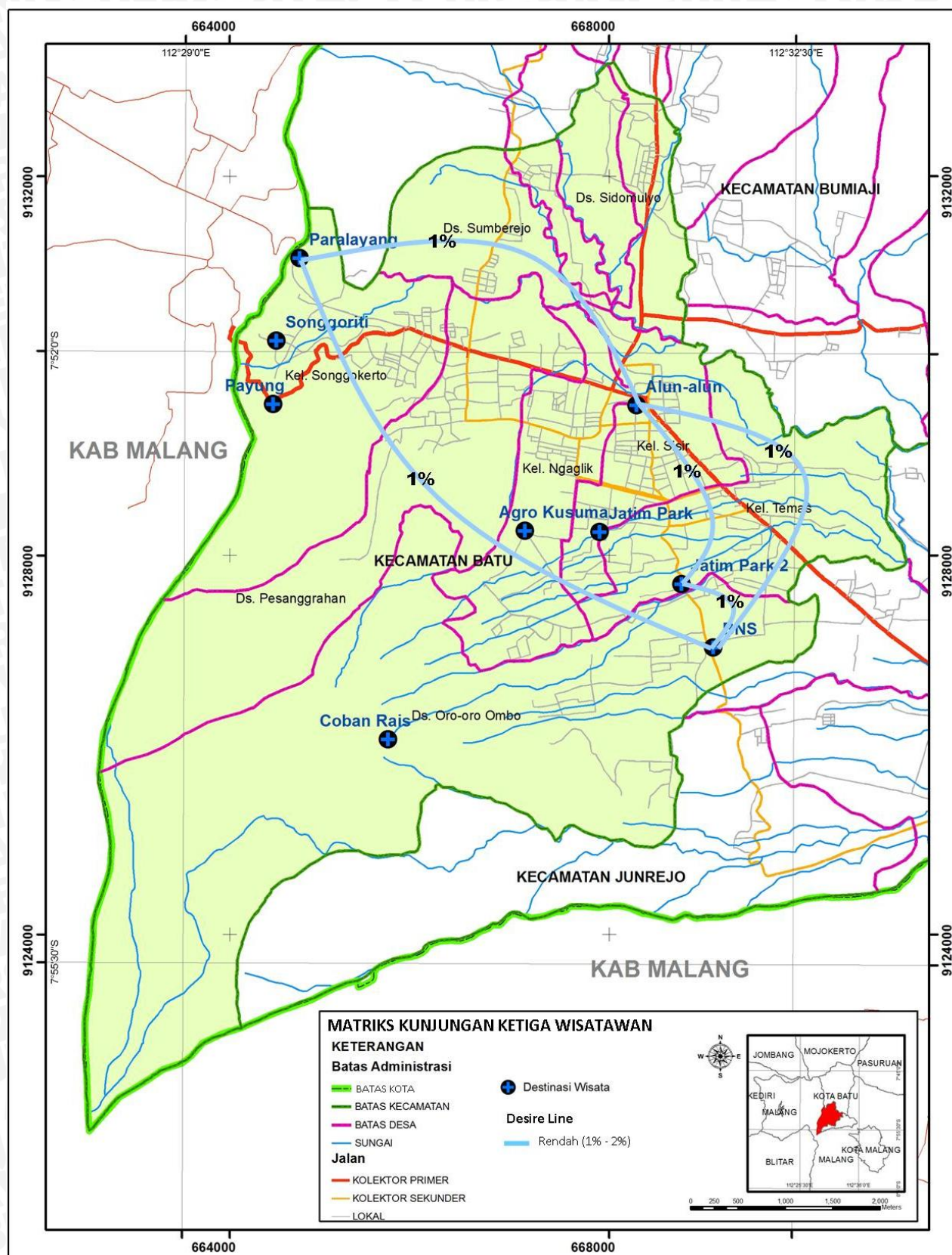
Interval pergerakan pada kunjungan kedua dan ketiga adalah interval pada prosentase pergerakan wisatawan pada objek wisata unggulana berdasarkan hasil wawancara.



Gambar 4.15 Peta Pergerakan Kunjungan Pertama Wisatawan



Gambar 4.16 Peta Desire Line Kunjungan Kedua Wisatawan



Gambar 4.17 Peta Desire Line Kunjungan Ketiga Wisatawan

4.3 Sistem Jaringan Jalan Kecamatan Batu

Pembangunan infrastruktur berupa jalan sangat penting dalam rangka meningkatkan mobilisasi penduduk dan barang serta meningkatkan perekonomian masyarakat di suatu wilayah. Dipihak lain, semakin meluas dan meningkatnya kualitas jalan raya telah mengakibatkan semakin meningkatnya jumlah dan frekuensi orang yang melakukan perjalanan wisata, terlebih lagi dengan semakin meningkatnya taraf hidup dalam masyarakat.

1. **Fungsi Jalan Kolektor Primer**, jaringan jalan Kolektor primer di Kota Batu ditunjukkan oleh jaringan jalan yang menuju ke arah Kediri ataupun Jombang, jalan tersebut antara lain:

- Jalan Pattimura
- Jalan Diponegoro
- Jalan Gajahmada
- Jalan Brantas
- Jalan Panglima Sudirman
- Jalan Trunojoyo

2. **Fungsi Jalan Kolektor Sekunder**, Fungsi kolektor sekunder merupakan jaringan jalan yang menghubungkan kawasan sekunder II dengan kawasan sekunder II atau dengan kawasan sekunder III, di Kota Batu jalan kolektor sekunder ditunjukkan pada jaringan jalan:

- Jalan Dewi Sartika
- Jalan Dewi Sartika Atas
- Jalan Imam Bonjol
- Jalan Sultan Agung
- Jalan Agus Salim
- Jalan Abdul Gani
- Jalan Untung Suropati
- Jalan W.R Supratman
- Jalan Bromo
- Jalan Semeru
- Jalan Hasanudin
- Jalan Indragiri

3. **Fungsi Jalan Lokal**, merupakan jaringan jalan yang menghubungkan kota jenjang I dengan persil atau kota jenjang II dengan persil atau dengan kota jenjang III atau merupakan jaringan jalan yang menghubungkan antar pusat unit lingkungan dengan pusat kawasan permukiman atau antar kawasan permukiman.

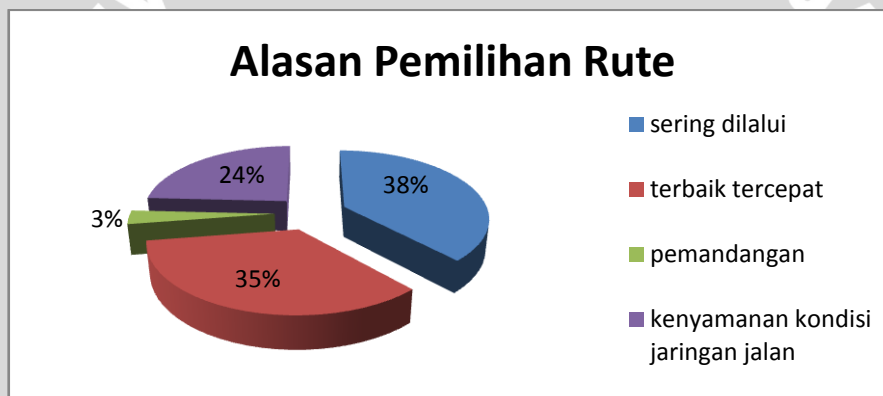
4.4 Pola Pergerakan Wisatawan

Pola pergerakan wisatawan dapat diidentifikasi melalui pola rute perjalanan wisatawan. Terdapat berbagai jenis pola pergerakan wisatawan berdasarkan asal dan tujuan wisatawan melalui jaringan jalan yang menjadi rute wisata berdasarkan preferensi wisatawan.

4.4.1 Faktor Pemilihan Rute Potensial

Metode yang digunakan dalam pemilihan rute adalah dengan Metode Analogi dimana metode ini dilakukan dengan teknik wawancara kepada responden (wisatawan). Berdasarkan hasil survei yang dilakukan, dari sembilan destinasi pariwisata yang terdapat di Kecamatan Batu diperoleh empat objek wisata unggulan yaitu Jatim Park I, Jatim Park II, Batu Night Spectacular (BNS), dan Alun-alun Kota.

Rute yang dilalui oleh wisatawan dipengaruhi oleh faktor asal pergerakan wisatawan. Pertimbangan pemilihan rute didasarkan pada pembebanan berpeluang, dimana pertimbangan ini didasarkan pada pemakai jalan yang menggunakan beberapa faktor rute dalam pemilihan rutenya dengan meminimumkan hambatan transportasi contohnya faktor yang tidak dapat dikuantifikasi seperti rute yang aman dan rute yang panoramanya indah. Berikut adalah prosentase alasan pemilihan rute wisatawan.



Gambar 4.18 Prosentase Alasan Pemilihan Rute

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan pada 190 responden dapat diketahui motivasi atau alasan pemilihan rute yang dilalui yaitu 38% wisatawan menyatakan bahwa rute tersebut sering dilalui, 35% menyatakan bahwa rute yang dilalui adalah rute terbaik dan tercepat, 24% menyatakan bahwa faktor kenyamanan dan kondisi jaringan jalan adalah alasan utama dan 3% adalah faktor pemandangan atau guna lahan disepanjang rute perjalanan. Berdasarkan faktor pemilihan rute tersebut dapat diketahui bahwa wisatawan memilih rute tercepat dalam perjalanannya, hal ini disebabkan karena adanya keinginan wisatawan memperbanyak lokasi wisata dengan mempersingkat waktu perjalanan.

4.4.2 Jenis Pola Pergerakan Wisatawan

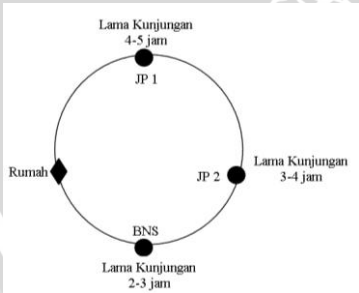
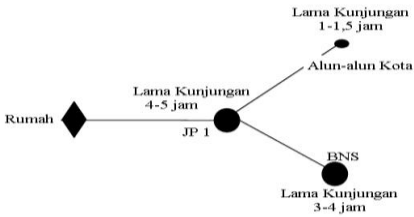
Jenis pola pergerakan wisatawan digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik kunjungan wisatawan. Pola pergerakan wisatawan didasarkan pada variabel aksesibilitas dan jarak antar destinasi wisata. Pola pergerakan didasarkan pada urutan kunjungan wisatawan yaitu pola urutan kunjungan pertama, kedua dan ketiga. Berikut

adalah jenis pola pergerakan wisatawan pada destinasi wisata Jatim Park I, Jatim Park II, BNS dan Alun-alun Kota.

A. Jenis Pola Pergerakan Wisata Unggulan Jatim Park I

Jenis pola pergerakan pada destinasi wisata unggulan Jatim Park I adalah jenis pola pergerakan *Single Point*, *Multiple Chaining Loop*, dan *Pola Basite*. Jenis pola pergerakan yang umum digunakan adalah pola *Single Point*. Sebagian besar wisatawan hanya melakukan satu kali perjalanan wisata. Sedangkan pada pola *Multiple Chaining Loop* dipengaruhi oleh paket wisata yang disediakan, sehingga wisatawan dapat melakukan pergerakan memutar dengan rute tersingkat mengunjungi berbagai jenis destinasi wisata pada satu kawasan destinasi, sedangkan pada pola *Basesite*, wisatawan akan melakukan perjalanan menuju destinasi wisata BNS dengan terlebih dahulu mengunjungi destinasi wisata Alun-alun Kota. Berikut adalah jenis pola pergerakan wisata unggulan yang terdapat pada destinasi wisata Jatim Park I

Tabel 4.10 Jenis Pola Pergerakan Jatim Park I

No.	Jenis Pola Pergerakan Wisatawan	Analisis
1	<i>Single point</i> ◆ ----- Pola: Rumah – Jatim Park I – pulang	Pada jenis pola pergerakan <i>Single Point</i>, wisatawan cenderung hanya mengunjungi satu jenis destinasi wisata saja kemudian pulang ke rumah. Jenis pola pergerakan <i>single point</i> disebabkan karena pada kunjungan pertama wisatawan telah mendapatkan kepuasan terhadap atraksi wisata yang ditawarkan dan tidak membutuhkan kunjungan destinasi wisata lainnya
2	 <i>Multiple Chaining Loop</i> Pola: Jatim Park I – Jatim Park II – BNS	Jenis pola pergerakan <i>Multiple Chaining Loop</i> adalah jenis pergerakan wisata dengan bentuk berputar tanpa adanya pengulangan destinasi tujuan wisata. Pada pola ini wisatawan mengunjungi destinasi wisata secara berkeliling yang berhubungan dengan rute pergerakan dan jarak terdekat. Pada pola pergerakan Jatim Park I dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu, destinasi wisata yang dikunjungi berada pada satu jalur dan adanya paket wisata oleh <i>Jawa Timur Group</i>. Lama kunjungan maksimum pada pola <i>Multiple Chaining Loop</i> adalah 12 jam dan waktu kunjungan minimum adalah 9 jam.
3	 <i>Base Site</i>	Rute yang dilalui dalam pola pergerakan ini adalah: Jatim Park I – Jalan Dewi Sartika Atas – Jalan Oro-oro Ombo – Jatim Park II – BNS Pada jenis pola pergerakan <i>Basesite</i> wisatawan akan melakukan kunjungan sekunder menuju Alun-alun Kota sebelum melakukan kunjungan menuju destinasi wisata BNS. Lama kunjungan maksimum pada pola <i>Base Site</i> adalah 10,5 jam dan waktu kunjungan minimum adalah 8 jam. Rute yang dilalui dalam pola pergerakan ini adalah:

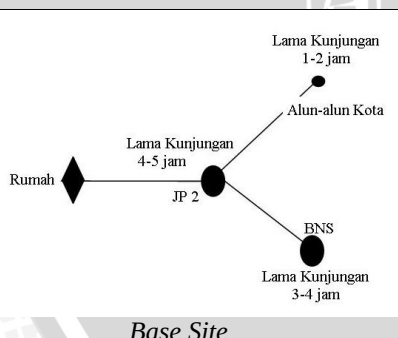
No.	Jenis Pola Pergerakan Wisatawan	Analisis
	Jatim Park I –Jalan Dewi Sartika – Jalan Gajahmada – Alun-alun Kota – Jalan Gajahmada – Jalan Imam Bonjol – Jalan Oro-oro Ombo – BNS	

Untuk penjelasan lebih lanjut dapat dilihat pada Gambar 4.19 Peta Pola Pergerakan Jatim Park I.

B. Jenis Pola Pergerakan Wisata Unggulan Jatim Park II

Jenis pola pergerakan wisata unggulan Jatim Park II yaitu pola *Single Point* dan pola *Basesite*. Pada Pola *Basesite* dipengaruhi oleh pola pergerakan wisatawan yang memilih Alun-alun Kota sebagai tujuan wisata tengah antara destinasi wisata Jatim Park II sebagai tujuan utama yang pertama dan Batu Night Spectacular sebagai tujuan wisata penutup. Sebagian besar wisatawan memilih destinasi wisata Alun-alun Kota sebelum mengunjungi BNS disebabkan karena wisatawan memanfaatkannya sebagai persinggahan atau peristirahatan sebelum mengunjungi BNS. Selain itu wisatawan juga memanfaatkannya sembari menanti destinasi wisata BNS dibuka. Berikut adalah jenis pola pergerakan wisata unggulan Jatim Park II.

Tabel 4.11 Jenis Pola Pergerakan Jatim Park II

No.	Jenis Pola Pergerakan Wisatawan	Analisis
1.	<i>Single point</i> ◆ ----- Pola: Jatim Park II – pulang	Pada jenis pola pergerakan <i>Single Point</i>, wisatawan cenderung hanya mengunjungi satu jenis destinasi wisata saja kemudian pulang ke rumah. Jenis pola pergerakan <i>single point</i> disebabkan karena pada kunjungan pertama wisatawan telah mendapatkan kepuasan terhadap atraksi wisata yang ditawarkan dan tidak membutuhkan kunjungan destinasi wisata lainnya
2.	 <i>Base Site</i> Pola: Jatim Park II – Alun-alun Kota – BNS	Pada jenis pola pergerakan <i>Basesite</i> wisatawan melakukan kunjungan pada destinasi wisata JPII menuju destinasi wisata Alun-alun Kota, kemudian dengan melalui rute yang sama wisatawan menuju destinasi wisata BNS dalam area yang lebih jauh. Lama kunjungan maksimum pada pola <i>Base Site</i> adalah 11 jam dan waktu kunjungan minimum adalah 8 jam. Rute yang dilalui dalam pola pergerakan ini adalah: Jatim Park II – Jalan Oro-oro Ombo – Jalan Dewi Sartika – Jalan Gajahmada – Alun-alun Kota – Jalan Bromo-Kawi – Jalan Gajahmada – Jalan Imam Bonjol – Jalan Oro-oro Ombo – BNS

Untuk penjelasan lebih lanjut dapat dilihat pada Gambar 4.20 Peta Pola Pergerakan Jatim Park II

C. Jenis Pola Pergerakan Wisata Unggulan Batu Night Spectacular

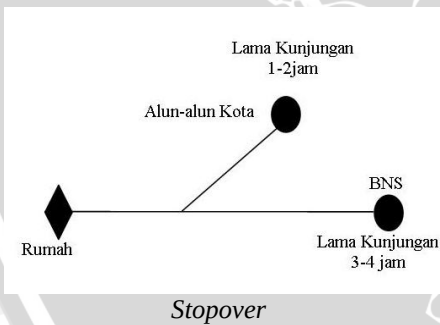
Jenis pola pergerakan pada destinasi wisata unggulan BNS yaitu pola *Single Point*. Pola *single point* yang dibentuk oleh wisatawan pada destinasi wisata ini

disebabkan karena sebagian besar wisatawan hanya mengunjungi destinasi wisata ini sebagai tujuan utama atau menjadikan sebagai destinasi wisata penutup, sehingga tidak terbentuk kunjungan wisata lanjutan.

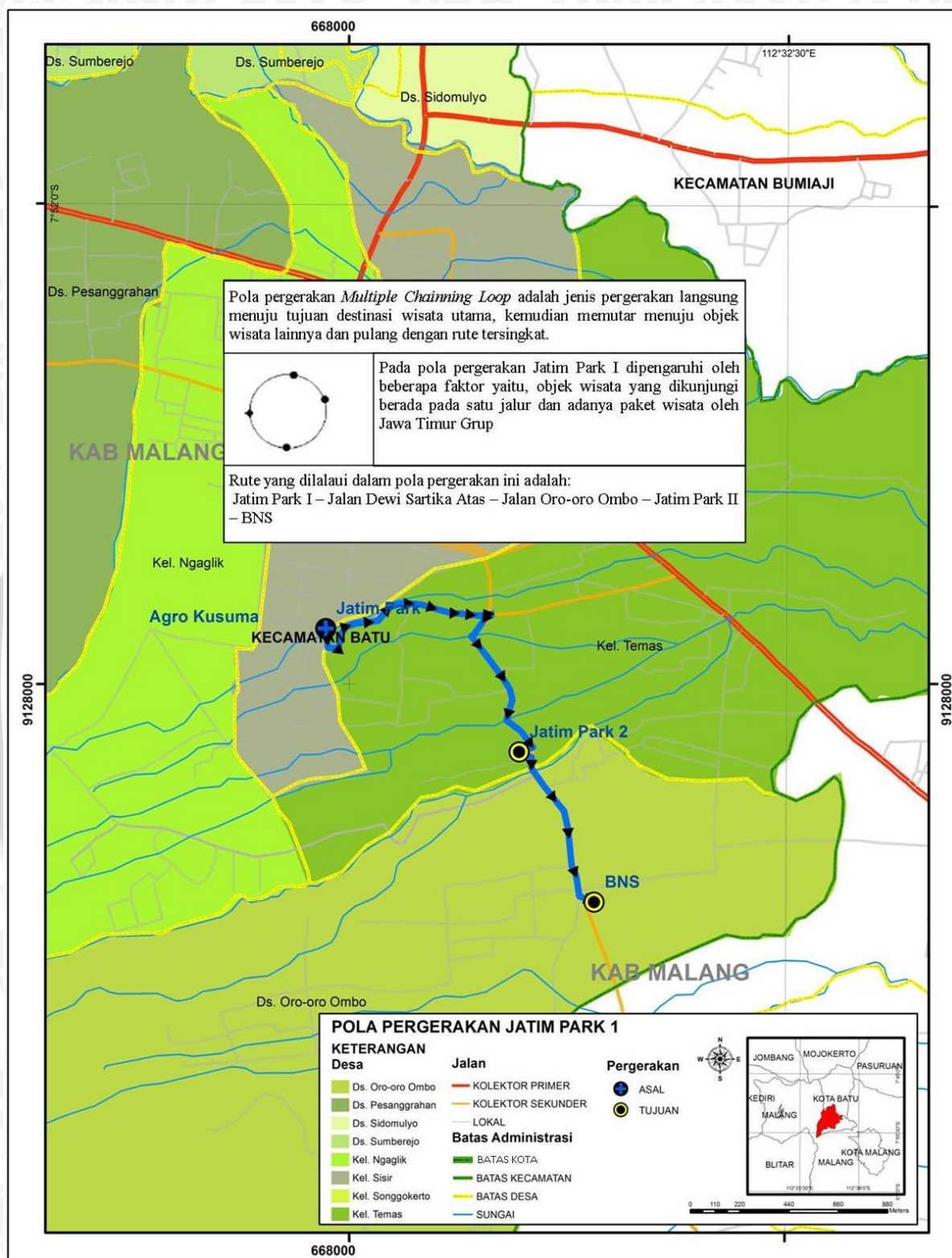
D. Jenis Pola Pergerakan Wisata Unggulan Alun-alun Kota Batu

Pola pergerakan yang membentuk objek wisata Alun-alun Kota adalah pola *Single Point* dan pola *Stopover*. Pola *Stopover* atau pola persinggahan adalah pola dimana wisatawan memulai perjalanan dimulai dari perjalanan di mana terdapat atraksi atau tujuan di sepanjang rute yang dilalui. Wisatawan biasanya berkunjung ke obyek wisata ini baik dalam perjalanan mereka ke tujuan utama atau dalam perjalanan mereka kembali. Jenis pola pergerakan *Stopover* yang digambarkan oleh destinasi wisata Alun-alun Kota adalah pola pergerakan yang menggambarkan pergerakan Alun-alun Kota sebagai tujuan penunjang atau pelengkap dalam rangkaian pergerakan utama pada destinasi wisata BNS. Pola ini menggambarkan pergerakan wisatawan yang berasal dari Alun-alun Kota menuju destinasi wisata utama yaitu BNS.

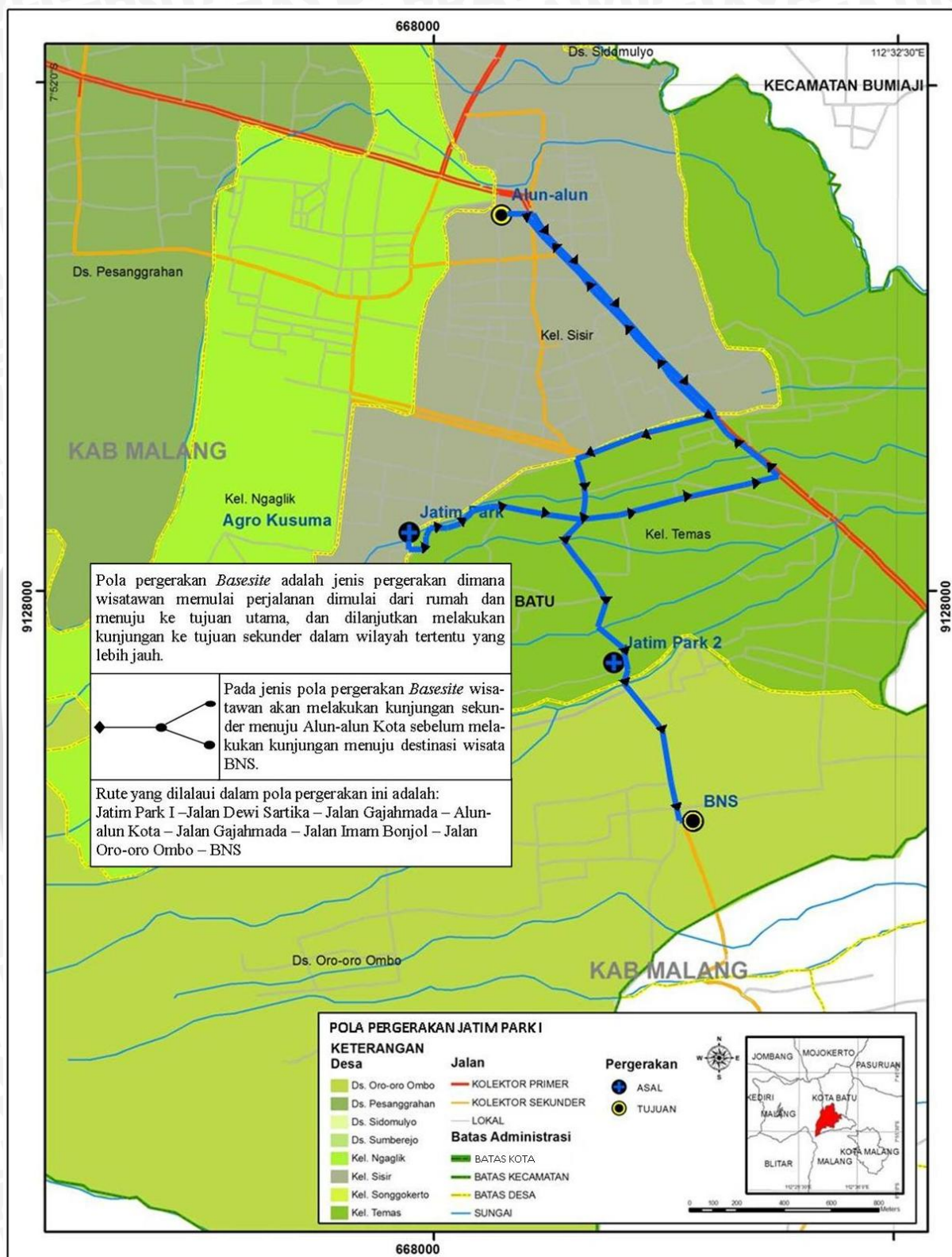
Tabel 4.12 Jenis Pola Pergerakan Alun-alun Kota

No.	Jenis Pola Pergerakan Wisatawan	Analisis
1.	<i>Single point</i> ◆ ----- Pola: Alun-alun Kota – pulang	Pada jenis pola pergerakan <i>Single Point</i>, wisatawan cenderung hanya mengunjungi satu jenis destinasi wisata saja kemudian pulang ke rumah.
2.	 Rute yang dilalui: Rumah - Alun-alun Kota - Jalan Gajahmada - Jalan Imam Bonjol - Jalan Oro-oro Ombo - BNS	Pada pola persinggahan ada tujuan tunggal sebagai fokus utama dari perjalanan di mana terdapat atraksi atau tujuan di sepanjang rute yang dilalui. Wisatawan biasanya berkunjung ke obyek wisata ini baik dalam perjalanan mereka ke tujuan utama atau dalam perjalanan mereka kembali. Sebagian besar memilih destinasi wisata Alun-alun Kota disebabkan karena Alun-alun Kota memiliki atraksi wisata yang lebih ringan dan santai, selain itu Alun-alun Kota menyediakan berbagai fasilitas seperti Tempat Makan, Tempat Pembelian Oleh-oleh, Sarana Peribadatan serta berbagai fasilitas lain yang sangat cocok digunakan sebagai tempat singgah atau peristirahatan bagi wisatawan. Lama kunjungan maksimum pada pola <i>Stopover</i> adalah 6 jam dan waktu kunjungan minimum adalah 4 jam.

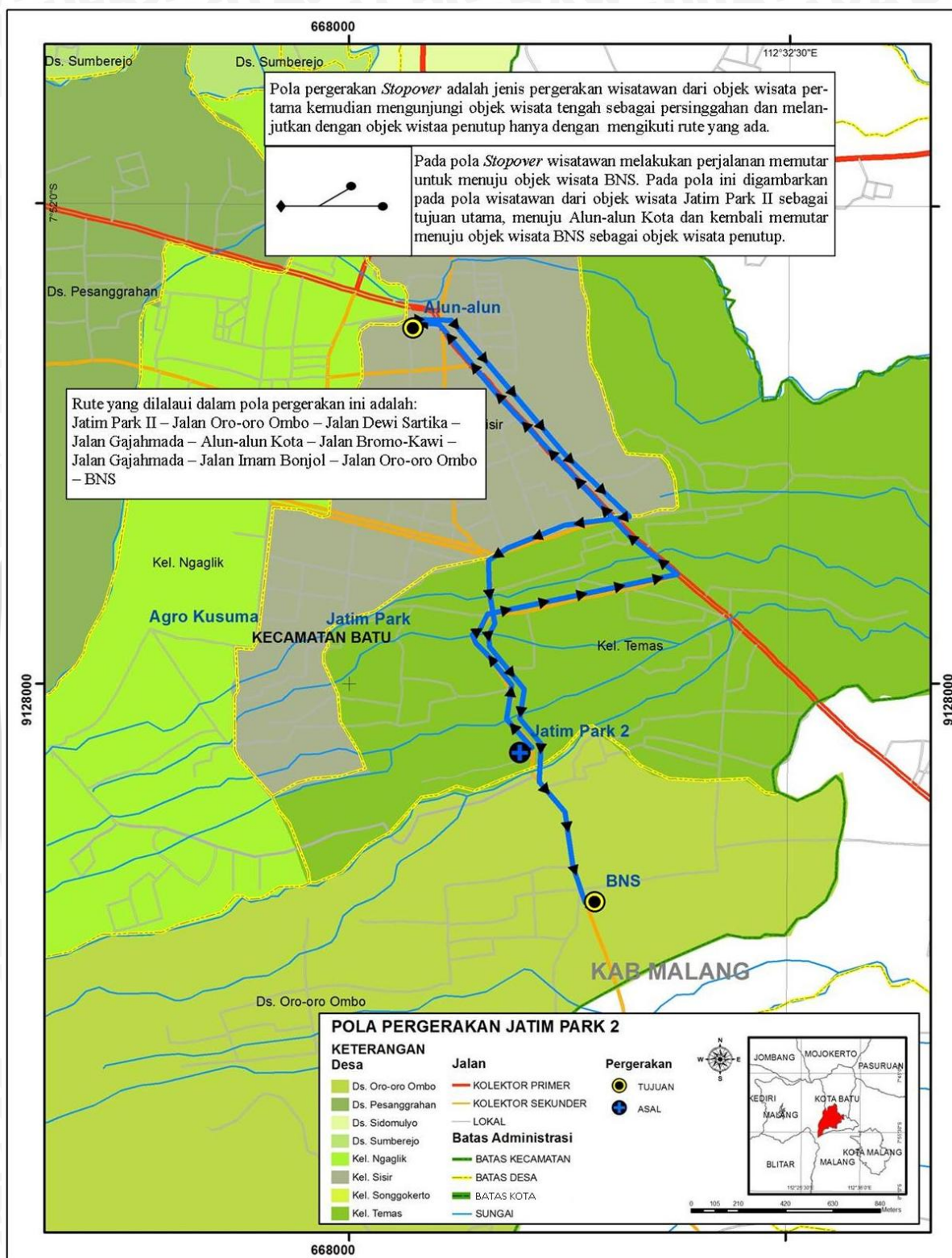
Untuk penjelasan lebih lanjut dapat dilihat pada Gambar 4.21 Peta Pola Pergerakan Alun-alun Kota. Berdasarkan bentuk pola pergerakan wisatawan pada analisis sebelumnya, diperoleh jaringan jalan yang menjadi rute potensial bagi wisatawan yaitu Jalan Gajahmada, Jalan Imam Bonjol, Jalan Sultan Agung sebagai gerbang utama destinasi wisata Jatim Park I, Jalan Oro-oro Ombo sebagai gerbang masuk destinasi wisata Jatim Park II dan BNS, dan Jalan Dewi Sartika (Peta 4.22).



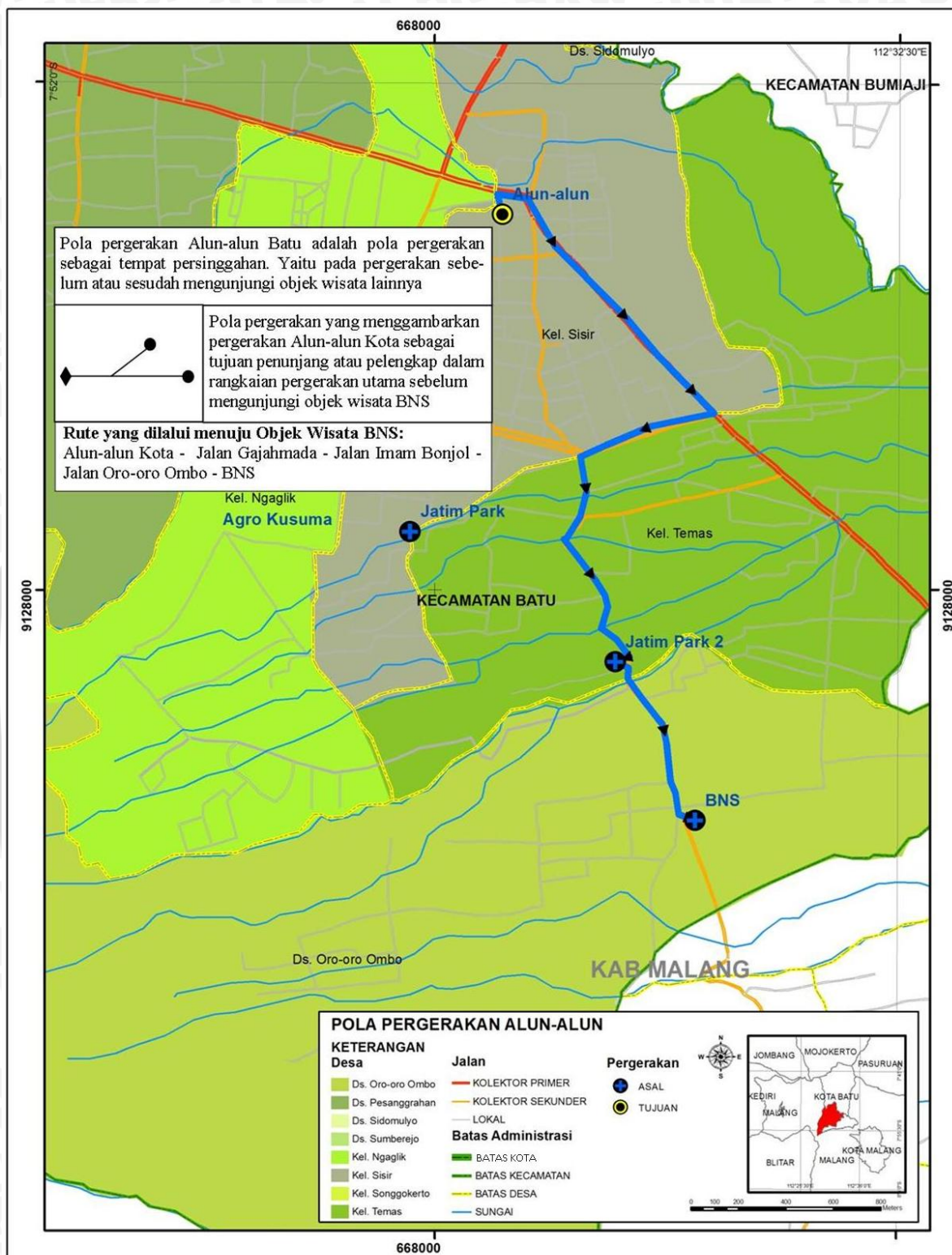
Gambar 4.19 Peta Pola Pergerakan Jatim Park I *Multiple Chaining Loop*



Gambar 4.20 Peta Pola Pergerakan Jatim Park I Base Site



Gambar 4.21 Peta Pola Pergerakan Jatim Park II



Gambar 4.22 Peta Pola Pergerakan Alun-alun Kota



4.5 Analisis Pembebanan Jaringan

Kapasitas jalan dilakukan untuk mengetahui seberapa besar daya tampung. Rumus yang digunakan untuk menghitung kapasitas jalan kota berdasarkan *Indonesian Highway Capacity Manual* (MKJI). Pada setiap jalan yang selalu memiliki kapasitas dasar yaitu arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu dengan melihat dari unsur-unsur yang mempengaruhi seperti geometri jalan, distribusi arah, komposisi lalu lintas, dan faktor-faktor lingkungan. Namun, dengan adanya kapasitas jalan saja tidak cukup untuk merencanakan transportasi. Aktivitas lainnya baik pada sisi jalan maupun dalam jalan sangat mempengaruhi kapasitas jalan. Sehingga diperlukan perhitungan faktor-faktor lainnya sebagai penyesuaian dalam menghitung kapasitas suatu jalan dengan berbagai aktifitas di sekitarnya.

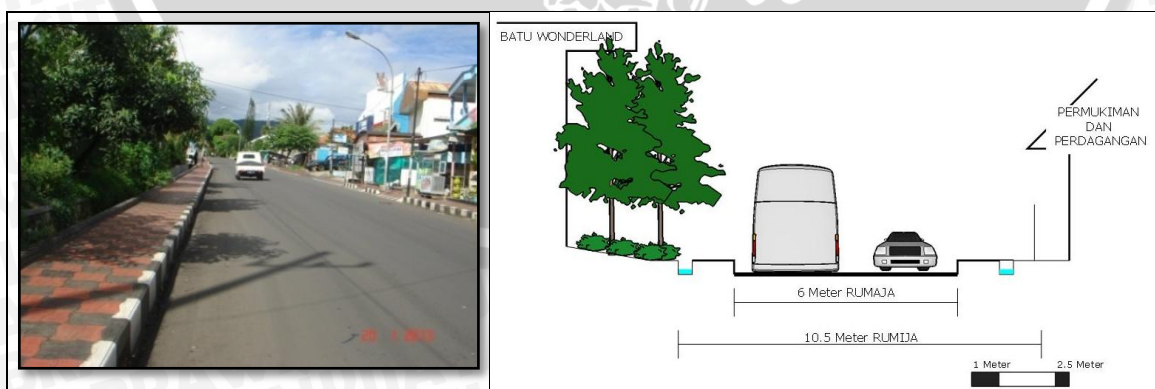
1. Kondisi Jaringan Jalan Imam Bonjol

A. Kondisi Fisik Jalan

Jalan Imam Bonjol merupakan jalan pada tingkat hirarki kolektor sekunder. Jalan Imam Bonjol merupakan jaringan jalan alternatif menuju destinasi wisata Jatim Park I. Jalan tersebut merupakan jalan dengan dua lajur, dua arah, tidak bermediasi, dan jenis perkerasan adalah aspal. Pada sepanjang Jalan Imam Bonjol didominasi dengan guna lahan perdagangan dan jasa. Potensi pergerakan Jalan Imam Bonjol tidak terlalu padat karena bukan merupakan akses utama wisatawan. Berikut adalah kondisi fisik Jalan Imam Bonjol

Tabel 4.13 Kondisi Fisik Jalan Imaam Bonjol

Panjang Jalan	Lebar Jalan	Tipe Jalan	Hirarki Jalan
621.5 Meter	6 Meter	2 Lajur- 2 Lajur tak terbagi	Kolektor Sekunder



Gambar 4.24 Penampang Melintang Jalan Imam Bonjol

B. Arus Kendaraan di Ruas Jalan Imam Bonjol

Tabel 4.20 Nilai Hambatan Samping Weekend

Jumlah Hambatan Samping X Koef						
Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV	Jumlah	Kategori
Pagi	15.5	12	9.1	5.2	41.8	VL
Siang	7.5	11	6.3	3.6	28.4	VL
Sore	5.5	9	1.4	2	17.9	VL

Tabel 4.21 Nilai Hambatan Samping Weekday

Jumlah Hambatan Samping X Koef						
Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV	Jumlah	Kategori
Pagi	5.5	8	2.8	3.6	19.9	VL
Siang	3.5	4	1.4	2.8	11.7	VL
Sore	4.5	3	0	3.2	10.7	VL

Berdasarkan guna lahan di sepanjang ruas Jalan Imam Bonjol dan sesuai dengan tingkat hirarkinya, maka arus pergerakan jalan tersebut adalah rendah. Kelas hambatan samping pada Jalan Imam Bonjol termasuk dalam kategori *Very Low* (VL) akibat rendahnya pergerakan yang melalui jalan tersebut. Berikut volume lalu lintas pada waktu sibuk dan libur di Jalan Imam Bonjol.

Tabel 4.22 Volume Lalu Lintas di Jalan Imam Bonjol Weekend

Jam	LV	MC	HV	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Volume Total (smp/jam)
10.00 – 11.00	1078	653	38	1078	163.25	45.6	1286.85
12.00 – 13.00	1039	401	38	1039	100.25	45.6	1184.85
16.00 – 17.00	746	301	21	746	75.25	25.2	846.45
Jumlah	2863	1355	97	2863	338.75	116.4	3318.2

Tabel 4.23 Volume Jalan di Jalan Imam Bonjol Weekday

Jam	LV	MC	HV	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Volume Total (smp/jam)
10.00 – 11.00	898	247	31	898	62	37	997
12.00 – 13.00	791	225	23	791	56	28	875
16.00 – 17.00	671	116	11	671	29	13	713
Jumlah	2360	588	65	2360	147	78	2585

Tabel 4.24 Kapasitas Jalan Jalan Imam Bonjol

Dimensi Jalan Imam Bonjol	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{sf})	Faktor ukuran kota (FC_{cs})
Terdiri dari 2 lajur dan 2 lajur	2900				

Dimensi Jalan Imam Bonjol	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{sf})	Faktor ukuran kota (FC_{CS})
Lebar efektif jalan 6 m. Terdiri atas 3 m ruas kiri jalan dan 3 m ruas kanan jalan.		0.87			
Faktor penyesuaian kapasitas jalan 2/2 UD dengan perbandingan 60:40			0.94		
Lebar bahu jalan 1,5 m dan Hambatan samping berupa kegiatan komersial perdagangan dan jasa				0,99	
Ukuran Kota Batu < 1 juta jiwa yaitu 208.366 jiwa					0.9

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

$$C = 2900 \times 0.87 \times 0.94 \times 0.99 \times 0.9$$

$$C = 2113.11$$

Jadi kapasitas ruas Jalan Imam Bonjol adalah 2113.11 smp/jam.

C. Level of Service (LOS)

Berikut merupakan perhitungan tingkat pelayanan Jalan Imam Bonjol saat jam sibuk dan waktu libur.

Tabel 4.25 Tingkat Pelayanan Jalan Imam Bonjol

Hari	Q_{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q_{tot}/C)	Tingkat
Weekends	1106.5	2113.11	0.52	C
Weekdays	862	2113.11	0.41	B

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan Imam Bonjol memiliki volume lalu lintas yang stabil dengan kebebasan batas kecepatan baik pada hari libur. Hal ini disebabkan tingginya pergerakan yang melalui jalan Imam Bonjol yang didominasi pergerakan dari arah Jalan Sultan Agung dan akibat guna lahan yang berada disepanjang jalan Imam Bonjol didominasi permukiman dan perdagangan.

2. Kondisi Jaringan Jalan Dewi Sartika

A. Kondisi Fisik Jalan

Jalan Dewi Sartika merupakan jalan pada tingkat hirarki lokal primer Jalan tersebut merupakan jalan dengan dua lajur, dua arah, tidak bermedian, dan jenis perkerasan adalah aspal. Pada sepanjang Jalan Dewi Sartika didominasi dengan guna lahan perdagangan dan jasa, selain itu Jalan Dewi

Sartika terdapat pasar dan terminal angkutan umum sehingga potensi pergerakan pada ruas tersebut sangat tinggi.

Pada sepanjang Jalan Dewi Sartika terdapat hambatan samping berupa sistem parkir satu lapis untuk kendaraan roda empat, yang biasanya didominasi oleh angkutan kota. Adanya parkir satu lapis tersebut cukup mengganggu lalu lintas pada jam-jam sibuk khususnya pada saat hari libur.

Tabel 4.26 Kondisi Fisik Jalan Dewi Sartika

Panjang Jalan	Lebar Jalan	Tipe Jalan	Hirarki Jalan
860 Meter	10 Meter	2 Jalur- 2 Lajur tak terbagi	Lokal Primer



Gambar 4.25 Penampang Melintang Jalan Dewi Sartika

B. Kondisi Guna Lahan Secara Umum di Ruas Jalan Dewi Sartika

Tabel 4.27 Nilai Hambatan Samping Weekend

Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Jumlah Hambatan Samping X Koef		Jumlah	Katagori
			Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV		
Pagi	51.5	122	71.4	4.8	249.7	L
Siang	16.5	93	39.2	3.2	151.9	L
Sore	12	78	22.4	3.2	115.6	L

Tabel 4.28 Nilai Hambatan Samping Weekday

Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Jumlah Hambatan Samping X Koef		Jumlah	Katagori
			Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV		
Pagi	17	115	96.6	5.2	233.8	L
Siang	13.5	86	30.1	6	135.6	L
Sore	5.5	55	18.9	4.4	83.8	VL

Berdasarkan guna lahan di sepanjang ruas Jalan Dewi Sartika dan sesuai dengan tingkat hirarkinya, maka arus pergerakan jalan tersebut cukup tinggi. Kelas hambatan samping pada Jalan Dewi Sartika termasuk dalam kategori Low (L). Khususnya pada jam-jam sibuk yaitu pada pagi dan siang hari akibat adanya aktifitas pasar dan terminal.



Gambar 4.26 Terminal Kota Batu dan Pasar Besar Kota Batu Sebagai Salah Satu Penyebab Tingginya Arus Lalu Lintas Jalan Dewi Sartika

Berikut volume lalu lintas pada waktu sibuk dan libur di Jalan Dewi Sartika.

Tabel 4.29 Volume Lalu Lintas di Jalan Dewi Sartika Weekend

Jam	LV	MC	HV	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Volume Total (smp/jam)
10.00 – 11.00	1214	319	17	1214	79.75	20.4	1314.15
12.00 – 13.00	833	243	13	833	60.75	15.6	909.35
16.00 – 17.00	910	354	25	910	88.5	30	1028.5
Jumlah	2957	916	55	2957	229	66	3252

Tabel 4.30 Volume Jalan di Jalan Dewi Sartika Weekdays

Jam	LV	MC	HV	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Volume Total (smp/jam)
08.00 – 09.00	1043	210	8	1043	53	10	1106
13.00 – 14.00	873	234	6	873	59	7	939
16.00 – 17.00	621	312	4	621	78	5	704
Jumlah	2076	756	18	2076	189	22	2749

Tabel 2.31 Kapasitas Jalan Dewi Sartika

Dimensi Jalan Dewi Sartika	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{st})	Faktor ukuran kota (FC_{cs})
Terdiri dari 2 lajur dan 2 jalur Lebar efektif jalan 6 m. Terdiri atas 3 m ruas kiri jalan dan 3 m ruas kanan jalan. Faktor penyesuaian kapasitas jalan 2/2 UD dengan perbandingan 50:50 Lebar bahu jalan 1,5 m dan Hambatan samping berupa kegiatan komersial perdagangan dan jasa Ukuran Kota Batu < 1 juta jiwa yaitu 208.366 jiwa	2900	0.87	1,0	0,97	0.9

$$C = C_o \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

$$C = 2900 \times 0.87 \times 1 \times 0.97 \times 0.9$$

$$C = 2202.6$$

Jadi kapasitas ruas Jalan Dewi Sartika 2202.6 smp/jam.

C. Level of Service (LOS)

Berikut merupakan perhitungan tingkat pelayanan Jalan Dewi Sartika saat jam sibuk dan waktu libur.

Tabel 4.32 Tingkat Pelayanan Jalan Dewi Sartika

Hari	Q _{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q _{tot} /C)	Tingkat
Weekends	1084	2202.6	0.492	C
Weekdays	916.3	2202.6	0.42	B

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan Dewi Sartika memiliki volume lalu lintas yang cukup stabil dengan kebebasan batas kecepatan baik pada hari libur maupun pada hari kerja dengan tingkat pelayanan jalan adalah B.

3. Kondisi Jaringan Jalan Oro-oro Ombo

Jalan Oro-oro Ombo merupakan jalan pada tingkat hirarki lokal primer. Berdasarkan hirarkinya, Jalan Oro-oro Ombo merupakan jaringan jalan yang menghubungkan wisatawan dengan destinasi wisata Jatim Park 2 dan BNS. Dalam analisis pembebanan jaringan jalan Oro-oro Ombo dibagi menjadi dua segmen jalan, yakni jalan Oro-oro Ombo yang berada di depan kawasan Jatim Park 2 dan jalan Oro-oro Ombo yang berada di depan BNS.

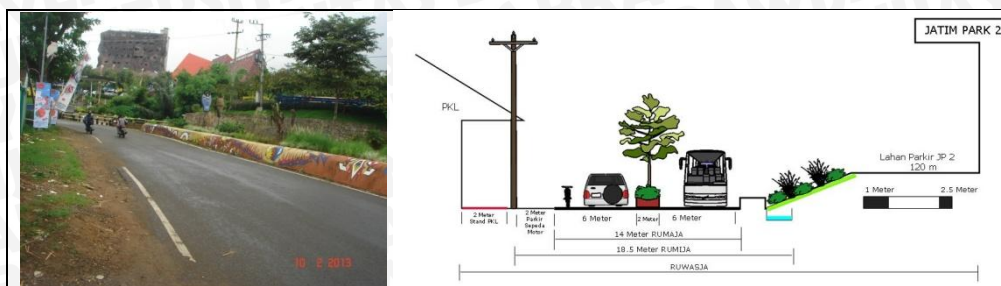
Jalan Oro-oro Ombo yang berada di depan kawasan Jatim Park 2 tersebut merupakan jalan dengan empat lajur, dua arah terbagi dengan jenis perkerasan adalah aspal. Median jalan yang terdapat pada depan destinasi wisata Jatim Park II, ini berfungsi untuk memudahkan wisatawan menuju destinasi wisata.

Sedangkan pada jalan Oro-oro Ombo yang berada di depan destinasi wisata BNS merupakan jalan dengan dua lajur, dua arah tidak terbagi dengan jenis perkerasan adalah aspal. Pada sepanjang Jalan Oro-oro Ombo didominasi dengan guna lahan perdagangan, sehingga potensi pergerakan pada ruas tersebut cukup tinggi namun stabil.

a) Jalan Oro-oro Ombo Segmen 1 (depan Jatim Park 2)

Tabel 4.33 Kondisi Fisik Jalan Oro-oro Ombo Segmen 1

Lebar Jalan	Tipe Jalan	Hirarki Jalan
6 Meter	2 Lajur- 4 Lajur terbagi	Lokal Primer



Gambar 4.27 Penampang Melintang Segmen 1

Tabel 4.34 Nilai Hambatan Samping Weekend

Jumlah Hambatan Samping X Koef						
Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV	Jumlah	Kategori
Pagi	8	157	27.3	18	210.3	L
Siang	7	148	29.4	25.2	209.6	L
Sore	5.5	70	18.2	10.4	104.1	L

Tabel 4.35 Nilai Hambatan Samping Weekday

Jumlah Hambatan Samping X Koef						
Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV	Jumlah	Kategori
Pagi	1.5	15	15.4	2.4	34.3	VL
Siang	2.5	5	14	0.8	22.3	VL
Sore	2	6	12.6	1.2	21.8	VL

Berdasarkan guna lahan di sepanjang ruas Jalan Oro-oro Ombo dan sesuai dengan tingkat hirarkinya, maka arus pergerakan jalan tersebut tergolong sedang. Kelas hambatan samping pada Jalan Oro-oro Ombo termasuk dalam kategori sedang. Berikut kapasitas Jalan Oro-oro Ombo pada segmen 1.

Tabel 4.36 Kapasitas Jalan Oro-oro Ombo Segmen 1

Dimensi Jalan Oro-oro Ombo	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{st})	Faktor ukuran kota (FC_{cs})
Terdiri dari 2 lajur dan 2 jalur terbagi	1650				
Lebar efektif jalan 6 m. Terdapat 3 m pada masing-masing lajur		0.92			
Faktor penyesuaian kapasitas jalan 2/2 D			1.0		
Lebar bahu jalan 1 m dan Hambatan samping berupa kegiatan komersial perdagangan dan jasa				0.95	
Ukuran Kota Batu < 1 juta jiwa yaitu 208.366 jiwa					0.9

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

$$C = 1650 \times 0.92 \times 1 \times 0.95 \times 0.9$$

$$C = 1297.89$$

Jadi kapasitas ruas Jalan Oro-oro Ombo 1297.89 smp/jam.

Tabel 4.37 Volume Lalu Lintas di Jalan Oro-oro Ombo Arah Utara-Selatan

Waktu			Jenis Kendaraan (smp/jam)			
			MC	HV	MC	Jumlah (smp/jam)
Hari Libur	Lokal	Pagi	140	18	107.5	265.5
		Siang	89	24	84.45	197.45
		Sore	125	11	196.25	332.35
	Menerus	Pagi	165	10	113	288.5
		Siang	95	7	85	188
		Sore	99	24	57.75	180.15
	Lokal	Pagi	52	6	36.75	94.75
		Siang	30	4	38.5	72.1
		Sore	43	7	66.75	116.75
Hari Kerja	Menerus	Pagi	130	2	82	214.4
		Siang	81	0	64	144.8
		Sore	99	0	56.25	155.25

Sumber: Wahyudi, Astri (2012)

Tabel 4.38 Tingkat Pelayanan Jalan Oro-oro Ombo Arah Utara-Selatan

Hari	Q _{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q _{tot} /C)	Tingkat
Weekends	484	1297.89	0.37	B
Weekdays	266	1297.89	0.21	B

Sumber: Wahyudi, Astri (2012)

Tabel 4.39 Volume Lalu Lintas di Jalan Oro-oro Ombo Arah Selatan-Utara

Waktu			Jenis Kendaraan (smp/jam)			
			MC	HV	MC	Jumlah (smp/jam)
Hari Libur	Lokal	Pagi	133	13.2	101.25	247.85
		Siang	125	8.4	83.25	216.65
		Sore	88	9.6	110.5	207.5
	Menerus	Pagi	107	10.8	121.25	239.05
		Siang	117	4.8	100.25	222.05
		Sore	113	18.0	99.5	230.5
	Lokal	Pagi	30	0.0	13.5	43.6
		Siang	32	1.2	16.25	49.45
		Sore	46	2.4	22.25	71.65
Hari Kerja	Menerus	Pagi	61	6.0	58.25	126.25
		Siang	81	7.2	49.5	137.7
		Sore	75	7.2	61.25	143.45

Sumber: Wahyudi, Astri (2012)

Tabel 4.40 Tingkat Pelayanan Jalan Oro-oro Ombo Arah Selatan-Utara

Hari	Q _{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q _{tot} /C)	Tingkat
Weekends	454.53	1297.89	0.35	B
Weekdays	190.7	1297.89	0.15	A

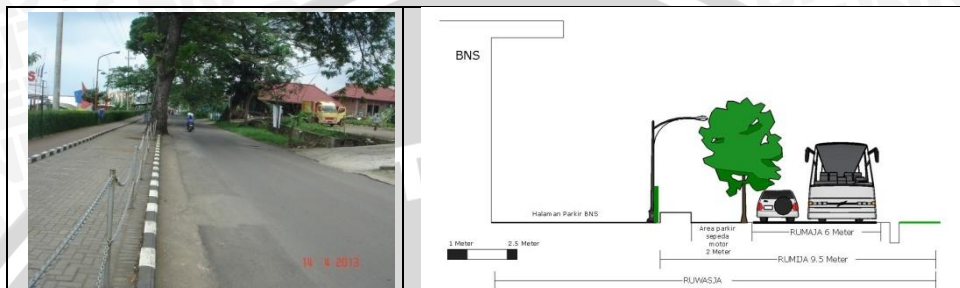
Sumber: Wahyudi, Astri (2012)

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan Oro-oro Ombo pada segmen 1 memiliki arus lalu lintas yang cukup stabil baik pada hari kerja maupun hari libur dengan tingkat pelayanan jalan rata-rata adalah B.

b) Jalan Oro-oro Ombo Segmen 2 (depan BNS)

Tabel 4.41 Kondisi Fisik Jalan Oro-oro Ombo Segmen 2

Lebar Jalan	Tipe Jalan	Hirarki Jalan
6 Meter	2 Jalur- 2 Jalur tak terbagi	Lokal Primer



Gambar 4.28 Penampang Melintang Segmen 2

Tabel 4.42 Nilai Hambatan Samping Weekend

Jumlah Hambatan Samping X Koef						
Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV	Jumlah	Kategori
Sore	25	0	0.7	6.8	32.5	VL
Malam	105	68	14	8.4	195.4	L

Tabel 4.43 Nilai Hambatan Samping Weekday

Jumlah Hambatan Samping X Koef						
Waktu	Pejalan Kaki	Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV	Jumlah	Kategori
Sore	3	0	0	3.6	6.6	VL
Malam	32	0	3.5	10	45.5	VL

Berdasarkan guna lahan di sepanjang ruas Jalan Oro-oro Ombo yang berada depan destinasi wisata BNS dan sesuai dengan tingkat hirarkinya, maka arus pergerakan jalan tersebut tergolong rendah. Berikut kapasitas Jalan Oro-oro Ombo segmen 2.

Tabel 4.44 Kapasitas Jalan Oro-oro Ombo Segmen 2

Dimensi Jalan Oro-oro Ombo	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{st})	Faktor ukuran kota (FC_{cs})
Terdiri dari 2 lajur dan 2 lajur tak terbagi Lebar efektif jalan 6 m. Terdiri atas 3 m ruas kiri jalan dan 3 m ruas kanan jalan.	2900	0.87			

Dimensi Jalan Oro-oro Ombo	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{sf})	Faktor ukuran kota (FC_{cs})
Faktor penyesuaian kapasitas jalan 2/2 UD dengan perbandingan 50:50			1.00		
Lebar bahu jalan 1,5 m dan Hambatan samping (tinggi) berupa kegiatan komersial perdagangan dan jasa serta parkir <i>on street</i>				0.92	
Ukuran Kota Batu < 1 juta jiwa yaitu 208.366 jiwa					0.9

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

$$C = 2900 \times 0.87 \times 1 \times 0.92 \times 0.9$$

$$C = 2089.04$$

Jadi kapasitas ruas Jalan Oro-oro Ombo 2089.04 smp/jam.

Tabel 4.45 Volume Lalu Lintas di Jalan Oro-oro Ombo Segmen 2

Waktu			Jenis Kendaraan (smp/jam)			
			MC	HV	MC	Jumlah (smp/jam)
Hari	Lokal	Sore	92	21.2	53.5	166.7
		Malam	353	28.8	57.25	439.05
Libur	Menerus	Sore	233	21.6	255	509.6
		Malam	155	2.4	150.5	307.9
Hari	Lokal	Sore	83	8.4	60	151.4
		Malam	139	8.4	78	225.4
Kerja	Menerus	Sore	197	9.6	90	296.6
		Malam	159	0	97.5	256.5

Sumber: Wahyudi, Astri (2012)

Tabel 4.46 Tingkat Pelayanan Jalan Oro-oro Ombo Segmen 2

Hari	Q_{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q_{tot}/C)	Tingkat
Weekends	711.625	2089.04	0.34	B
Weekdays	464.95	2089.04	0.22	B

Sumber: Wahyudi, Astri (2012)

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan Oro-oro Ombo pada segmen 2 memiliki arus lalu lintas yang cukup stabil baik pada hari kerja maupun hari libur dengan tingkat pelayanan jalan rata-rata adalah B.

4. Kondisi Jaringan Jalan Gajahmada

A. Kondisi Fisik Jalan

Jalan Gajahmada merupakan jalan pada tingkat hirarki Kolektor Primer. Berdasarkan hirarkinya, Jalan Gajahmada merupakan jaringan jalan yang

menghubungkan antara Kota Malang dengan Kabupaten Jombang/Kediri. Jalan tersebut merupakan jalan dengan tipe tiga lajur satu arah, dan jenis perkerasan adalah aspal. Pada sepanjang Jalan Gajahmada didominasi dengan guna lahan perdagangan dan jasa, sehingga potensi pergerakan Jalan Gajahmada pada ruas tersebut cukup tinggi. Pada sepanjang Jalan Gajahmada terdapat hambatan samping berupa sistem parkir satu lapis untuk kendaraan roda empat dan Bus. Adanya parkir satu lapis tersebut tidak terlalu mengganggu arus lalu lintas pada Jalan Gajahmada.

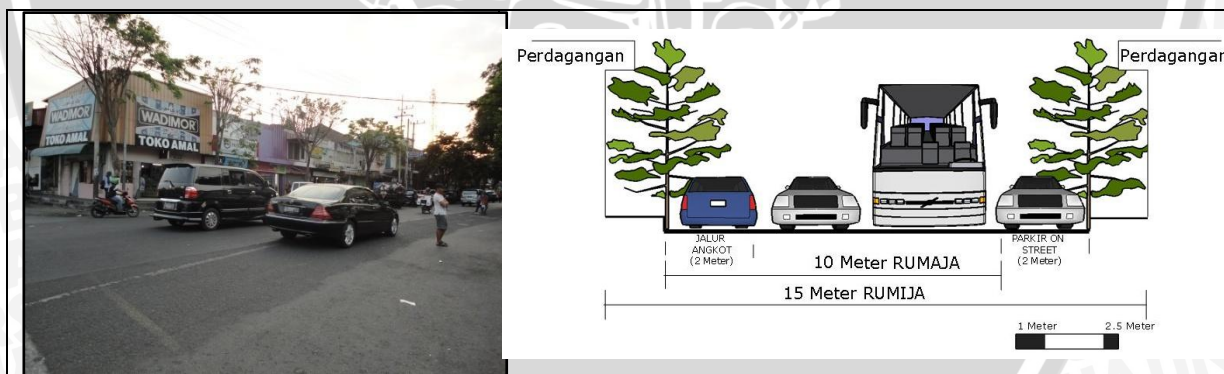


Gambar 4.29 Hambatan Samping Berupa Parkir On Street Jalan Gajahmada

Tabel 4.47 Kondisi Fisik Jalan Gajahmada

Panjang Jalan	Lebar Jalan	Tipe Jalan	Hirarki Jalan
341 Meter	10 Meter	3 Lajur dua arah tak terbagi	Kolektor Primer

Berikut adalah penampang melintang Jalan Gajahmada



Gambar 4.30 Penampang Melintang Jalan Gajahmada

B. Kondisi Guna Lahan Secara Umum di Ruas Jalan

Tabel 4.48 Nilai Hambatan Samping Weekend

Waktu	Pejalan Kaki	Jumlah Hambatan Samping X Koef		NMV	Nilai	Katagori
		Kendaraan Umum/Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan			
Pagi	56.5	167	217.7	4.8	446	L
Siang	38.5	153	165.9	3.6	361	L
Sore	41.5	43	149.8	2	236.3	L

Tabel 4.49 Nilai Hambatan Samping Weekday

Waktu	Pejalan Kaki	Jumlah Hambatan Samping X Koef			Nilai	Katagori
		Kendaraan Umum/Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV		
Pagi	49	53	149.1	7.2	258.3	L
Siang	23	49	128.8	6.4	207.2	L
Sore	16.5	37	92.4	4.8	150.7	L

Berdasarkan guna lahan di sepanjang ruas Jalan Gajahmada dan sesuai dengan tingkat hirarkinya, maka arus pergerakan jalan tersebut adalah tinggi, selain karena terdapat Alun-alun Kota sebagai tujuan utama wisatawan, guna lahan disepanjang ruas Jalan Gajahmada juga didominasi oleh perdagangan dan jasa. Pada weekend, khususnya pada hari Minggu sebagian ruas Jalan Gajahmada beralih fungsi. Hal ini disebabkan karena pada sepanjang ruas Jalan Gajahmada pada hari libur pukul 05.00 hingga pukul 09.00 difungsikan sebagai waktu Car Free Day. Berikut volume lalu lintas pada waktu sibuk dan libur di Jalan Gajahmada.

Tabel 4.50 Volume Lalu Lintas di Jalan Gajahmada Weekend

Jam	LV		MC		HV	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	771	1497	43	312	0	3
12.00 – 13.00	174	1044	48	355	3	19
16.00 – 17.00	108	807	16	291	1	21
Jumlah	1053	3348	107	958	4	43

Jam	LV (smp/jam)		MC (smp/jam)		HV (smp/jam)		Jumlah (smp/jam)	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	771	1497	10.75	78	0	3.6	781.75	1578.6
12.00 – 13.00	174	1044	12	88.75	3.6	22.8	189.6	1155.55
16.00 – 17.00	108	807	4	72.75	1.2	25.2	113.2	904.95
Jumlah							4723.65	

Tabel 4.51 Volume Jalan di Jalan Gajahmada Weekdays

Jam	LV		MC		HV	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	38	1256	23	203	0	86
12.00 – 13.00	12	885	15	163	1	65
16.00 – 17.00	9	526	6	194	0	56
Jumlah	59	2667	44	560	1	206

Jam	LV (smp/jam)		MC (smp/jam)		HV (smp/jam)		Jumlah (smp/jam)	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	38	1256	6	51	0	103	44	1410
12.00 – 13.00	12	885	4	41	1	78	17	1004
16.00 – 17.00	9	526	2	49	0	67	11	641
Jumlah							3126	

Pada jalan Gajahmada terdapat arus lokal dan arus menerus dimana arus lokal adalah arus lalu lintas yang bergerak menuju destinasi wisata Alun-alun Kota Batu.

Proporsi pada masing-masing arus pergerakan pada *weekend* yaitu 23% arus kendaraan lokal dan 77% pada arus kendaraan menerus. Sedangkan pada *weekday* yaitu 2% arus kendaraan lokal dan 98% pada arus menerus.

Tabel 4.52 Kapasitas Jalan Gajahmada

Dimensi Jalan Gajahmada	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan sampling (FC_{st})	Faktor ukuran kota (FC_{CS})
Terdiri dari 3 lajur 2 jalur tak terbagi Lebar efektif jalan 6 m. Terdiri atas 3 m pada setiap lajurnya Faktor penyesuaian kapasitas jalan 2/2 UD dengan perbandingan 70:30 Lebar bahu jalan 1,5 m dan Hambatan sampling (rendah) berupa kegiatan komersial perdagangan dan jasa Ukuran Kota Batu < 1 juta jiwa yaitu 208.366 jiwa	4500	0.92	0.88	0,97	0.9

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

$$C = 4500 \times 0.92 \times 0.88 \times 0.97 \times 0.9$$

$$C = 3180.5136$$

Jadi kapasitas ruas Jalan Gajahmada 3180.5136 smp/jam.

C. Level of Service (LOS)

Berikut merupakan perhitungan tingkat pelayanan Jalan Gajahmada saat jam sibuk dan waktu libur.

Tabel 4.53 Tingkat Pelayanan Arus Lokal Jalan Gajahmada

Hari	Q_{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q_{tot}/C)	Tingkat
Weekends	1574.6	3180.5136	0.50	C
Weekdays	1042	3180.5136	0.32	B

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan Gajahmada memiliki volume lalu lintas yang cukup stabil pada hari kerja dan hari libur dengan batas adanya pembatasan pada kecepatan tertentu. Hal ini disebabkan jumlah pergerakan yang melalui jalan Gajahmada cukup tinggi, selain karena termasuk dalam kategori jalan kolektor primer dan adanya destinasi wisata Alun-alun Kota, disepanjang jalan Gajahmada juga terdapat sarana perdangan jasa serta sarana peribadatan.

5. Kondisi Jaringan Jalan Sultan Agung

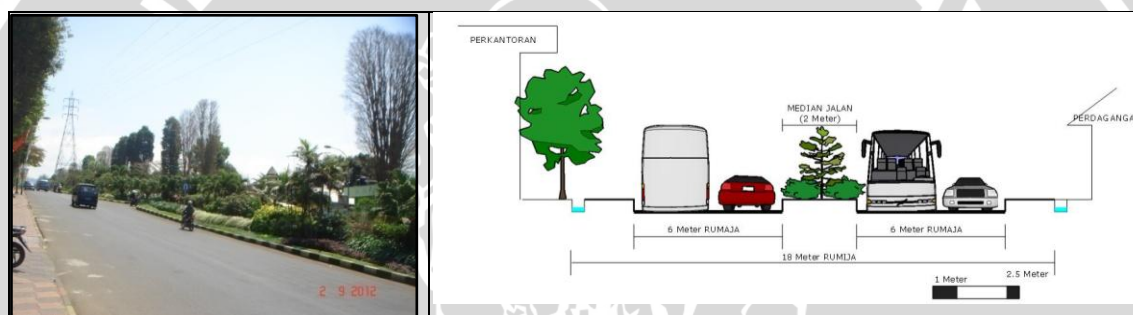
A. Kondisi Fisik Jalan

Jalan Sultan Agung merupakan jalan pada tingkat hirarki Kolektor Sekunder. Berdasarkan hirarkinya, Jalan Sultan Agung merupakan jaringan jalan yang menjadi akses utama wisatawan menuju destinasi wisata Jatim Park I dan Kusuma Agrowisata. Jalan tersebut merupakan jalan dengan tipe empat lajur dua jalur terbagi, dan jenis perkerasan adalah aspal. Pada sepanjang Jalan Sultan Agung didominasi dengan guna lahan perkantoran, sehingga potensi pergerakan Jalan Sultan Agung pada ruas tersebut cukup tinggi.

Tabel 4.54 Kondisi Fisik Jalan Sultan Agung

Panjang Jalan	Lebar Jalan	Tipe Jalan	Hirarki Jalan
938.5 Meter	14 Meter	4 Jalur- 2 Lajur terbagi	Kolektor Primer

Berikut adalah gambar penampang melintang Jalan Sultan Agung



Gambar 4.31 Penampang Melintang Jalan Sultan Agung

B. Kondisi Guna Lahan Secara Umum di Ruas Jalan

Tabel 4.55 Nilai Hambatan Samping Weekend

Waktu	Pejalan Kaki	Jumlah Hambatan Samping X Koef				Nilai	Katagori
		Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV			
Pagi	51	43	9.1	3.6	106.7	L	
Siang	31.5	27	2.8	1.6	62.9	VL	
Sore	16.5	19	0	2.8	38.3	VL	

Tabel 4.56 Nilai Hambatan Samping Weekday

Waktu	Pejalan Kaki	Jumlah Hambatan Samping X Koef				Nilai	Katagori
		Kendaraan Umum/ Kendaraan Parkir	Kendaraan Masuk/Keluar Sisi Jalan	NMV			
Pagi	47	22	15.4	3.2	87.6	VL	
Siang	13	17	13.3	4.4	47.7	VL	
Sore	14.5	16	7.7	2.4	40.6	VL	

Berdasarkan guna lahan di sepanjang ruas Jalan Sultan Agung dan sesuai dengan tingkat hirarkinya, maka arus pergerakan jalan tersebut cukup tinggi pada hari libur. Kelas hambatan samping pada Jalan Oro-oro Ombo

termasuk dalam kategori *Very Low*. Berikut volume lalu lintas pada waktu sibuk dan libur di Jalan Sultan Agung

Tabel 4.57 Kapasitas Jalan Sultan Agung

Dimensi Jalan Sultan Agung	Kapasitas Dasar (C_0)	Faktor penyesuaian lebar jalan (FC_w)	Faktor penyesuaian arah lalu lintas (FC_{sp})	Faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{sf})	Faktor ukuran kota (FC_{CS})
Terdiri dari 2 lajur terbagi dua arah Lebar badan jalan 6 m. Terdiri atas 3 m pada setiap lajurnya Faktor penyesuaian kapasitas jalan 4/2 D	3300	0.92	1.00		
Lebar bahu jalan 1,5 m dan Hambatan samping (sangat rendah) berupa kegiatan perkantoran Ukuran Kota Batu < 1 juta jiwa yaitu 208.366 jiwa				1.01	0.9

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

$$C = 3300 \times 0.92 \times 1 \times 1.01 \times 0.9$$

$$C = 2759.724$$

Jadi kapasitas ruas Jalan Sultan Agung 2759.724 smp/jam.

**Tabel 4.58 Volume Lalu Lintas di Jalan Sultan Agung
Arah Barat-Timur Weekend**

Jam	LV		MC		HV	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	411	1419	284	623	24	87
12.00 – 13.00	154	1223	212	509	19	65
16.00 – 17.00	320	1148	105	392	0	39
Jumlah	885	3790	601	1524	43	191

Jam	LV (smp/jam)		MC (smp/jam)		HV (smp/jam)		Jumlah (smp/jam)	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	411	1419	71	155.75	28.8	104.4	510.8	1679.15
12.00 – 13.00	154	1223	53	127.25	22.8	78	229.8	1428.25
16.00 – 17.00	320	1148	26.25	98	0	46.8	346.25	1292.8
Jumlah							5487.05	

**Tabel 4.59 Volume Lalu Lintas di Jalan Sultan Agung
Arah Barat-Timur Weekdays**

Jam	LV		MC		HV	
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	147	1053	58	524	6	53
12.00 – 13.00	128	948	26	318	5	29
16.00 – 17.00	112	843	13	255	0	22
Jumlah	387	2844	97	1097	11	104

Jam	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Jumlah (smp/jam)
-----	--------------	--------------	--------------	------------------

Jam	LV		MC		HV			
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus		
	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus	Lokal	Menerus
10.00 – 11.00	147	1053	14.5	131	7.2	63.6	168.7	1247.6
12.00 – 13.00	128	948	6.5	79.5	6	34.8	140.5	1062.3
16.00 – 17.00	112	843	3.25	63.75	0	26.4	115.25	933.15
Jumlah							3667.5	

Pada jalan Sultan Agung Arah Barat-Timur terdapat arus lokal dan arus menerus dimana arus lokal adalah arus lalu lintas yang bergerak menuju destinasi wisata baik arus menuju destinasi wisata BNS maupun destinasi wisata Jatim Park II. Proporsi pada masing-masing arus pergerakan pada *weekend* yaitu 20% arus kendaraan lokal dan 80% pada arus kendaraan menerus. Sedangkan pada *weekday* yaitu 11% arus kendaraan lokal dan 89% pada arus menerus.

Tabel 4.60 Volume Jalan di Jalan Sultan Agung Arah Timur-Barat Weekend

Jam	LV	MC	HV	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Volume Total (smp/jam)
10.00 – 11.00	529	144	11	529	36	13.2	578.2
12.00 – 13.00	527	187	21	527	46.75	25.2	598.95
16.00 – 17.00	539	321	48	539	80.25	57.6	676.85
Jumlah	1595	652	80	1595	163	96	1854

Tabel 4.61 Volume Jalan di Jalan Sultan Agung Arah Timur-Barat Weekdays

Jam	LV	MC	HV	LV (smp/jam)	MC (smp/jam)	HV (smp/jam)	Volume Total (smp/jam)
10.00 – 11.00	551	120	28	551	30	34	615
12.00 – 13.00	468	131	13	468	33	16	516
16.00 – 17.00	965	214	26	965	54	31	1050
Jumlah	1984	465	67	1984	116	80	2181

C. Level of Service (LOS)

Berikut merupakan perhitungan tingkat pelayanan Jalan Sultan Agung dua arah yaitu pada arah Barat-Timur arus lokal dan arus menerus serta arah Barat Timur pada saat jam sibuk dan waktu libur

Tabel 4.62 Tingkat Pelayanan Jalan Sultan Agung Arah Barat-Timur

Hari	Q _{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q _{tot} /C)	Tingkat
Weekends	1829	2759.724	0.66	C
Weekdays	1222.5	2759.724	0.44	B

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan Sultan Agung arah barat-timur memiliki volume lalu lintas yang cukup stabil pada hari kerja dan hari libur dengan batas kecepatan tertentu. Pergerakan arus lalu lintas arah barat-timur disebabkan jumlah pergerakan yang melalui jalan Sultan Agung arah barat-timur merupakan pintu gerbang menuju destinasi wisata Jatim Park I, pada

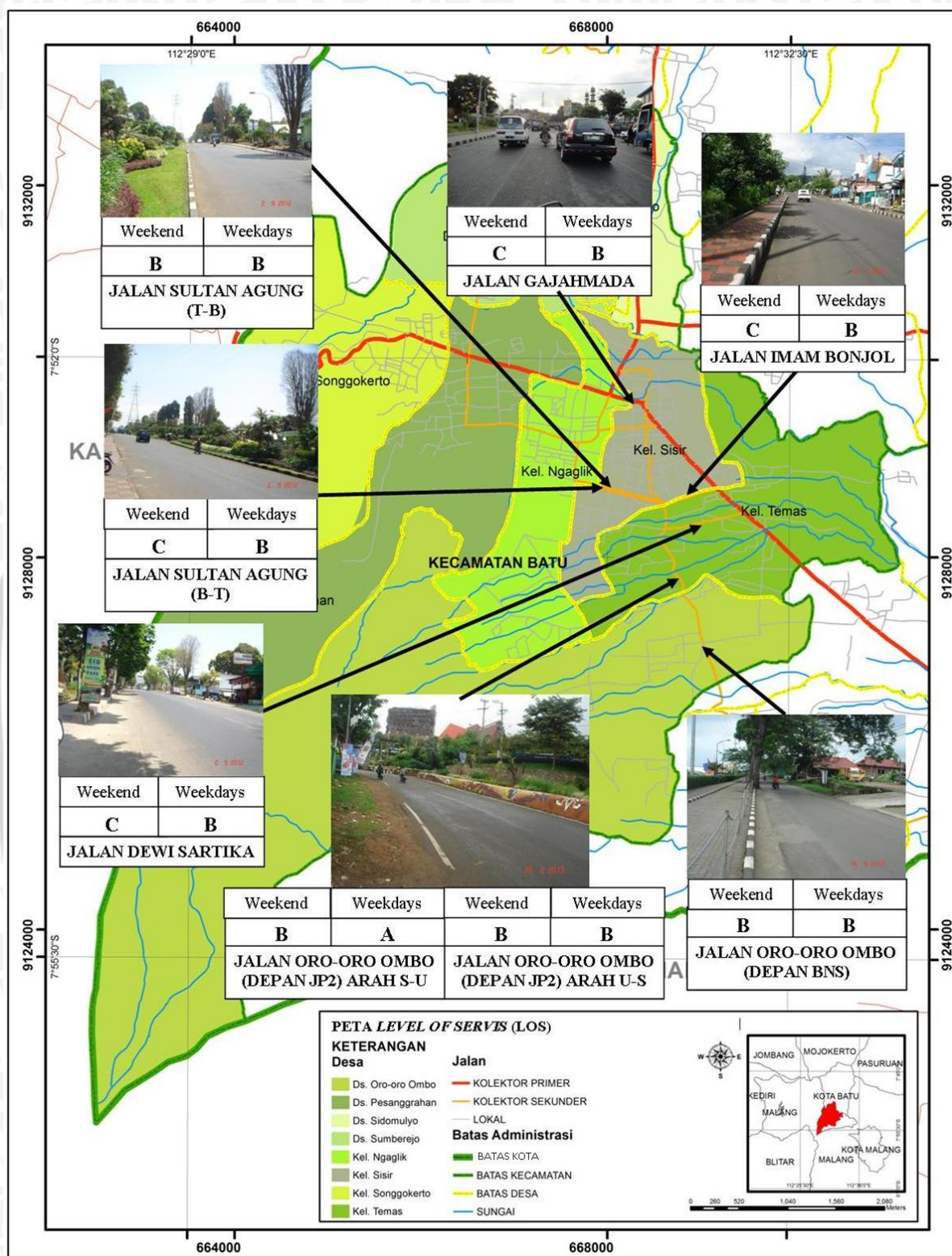
ruas jalan ini juga merupakan kompleks perkantoran. Sedangkan pada hari libur, arus pergerakan yang melalui jalan Sultan Agung cukup tinggi, dengan arus lalu lintas stabil namun pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatannya dikarenakan kapasitas jalan yang ada tidak sebanding dengan volume lalu lintas yang melewati jalan tersebut dan adanya parkir *on street*, khususnya untuk wisatawan yang menuju destinasi wisata Jatim Park I.

Tabel 4.63 Tingkat Pelayanan Jalan Sultan Agung Arah Timur-Barat

Hari	Q_{tot} smp/jam	Kapasitas (C) smp/jam	LOS	
			(Q_{tot}/C)	Tingkat
Weekends	618	2759.724	0.22	B
Weekdays	727	2759.724	0.26	B

Sedangkan pada ruas jalan Sultan Agung arah timur-barat dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan ini memiliki volume lalu lintas yang stabil dengan kebebasan batas kecepatan baik pada hari libur maupun pada hari kerja. Hal ini disebabkan rendahnya pergerakan yang melalui jalan Sultan Agung arah timur-barat.





Gambar 4.32 Peta Level of Servis (LOS)