BAB IV
ANALISIS PENGARUH KEGIATAN KOMERSIAL TERHADAP TINGKAT PELAYANAN JALAN RAYA JATINANGOR

4.1 Analisis Tarikan dan Bangkitan Pergerakan di Jalan Raya Jatinangor

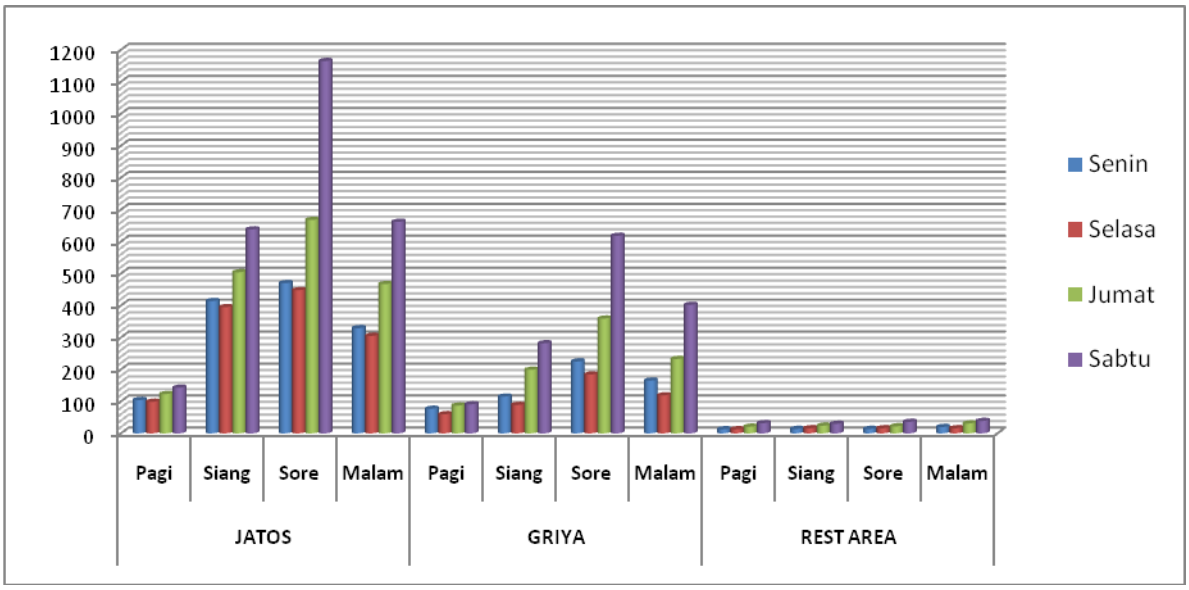
Kegiatan komersial merupakan *multiplier effect* dari kegiatan perguruan tinggi, sejalan dengan kegiatan perguruan tinggi, kegiatan komersial akan mengiringi karena dampak dari kebutuhan para pelaku pendidikan di Jatinangor. Adanya kegiatan komersial di Jatinangor ini akan secara langsung mempengaruhi kinerja pelayanan jalan karena tarikan dan bangkitan pergerakan yang dihasilkan. Oleh karena itu perlu diketahui seberapa besar tarikan dan bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial di Jatinangor.

4.1.1 Tarikan Pergerakan

Tabel IV.1
Tarikan Pergerakan yang Dihasilkan oleh Kegiatan Komersial di Jatinangor Tahun 2010

	JATOS (smp)				GRIYA (smp)				REST AREA (smp)			
Hari	**Pagi**	**Siang**	**Sore**	**Malam**	**Pagi**	**Siang**	**Sore**	**Malam**	**Pagi**	**Siang**	**Sore**	**Malam**
Senin	104	414	470	329	77	115	225	165	13	14	14	20
Rabu	99	395	448	305	60	89	184	119	13	16	16	16
Jumat	123	504	668	467	87	199	359	233	21	24	22	31
Sabtu	143	638	1165	662	91	282	618	402	32	30	36	39

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010
Ket: smp (satuan mobil penumpang)

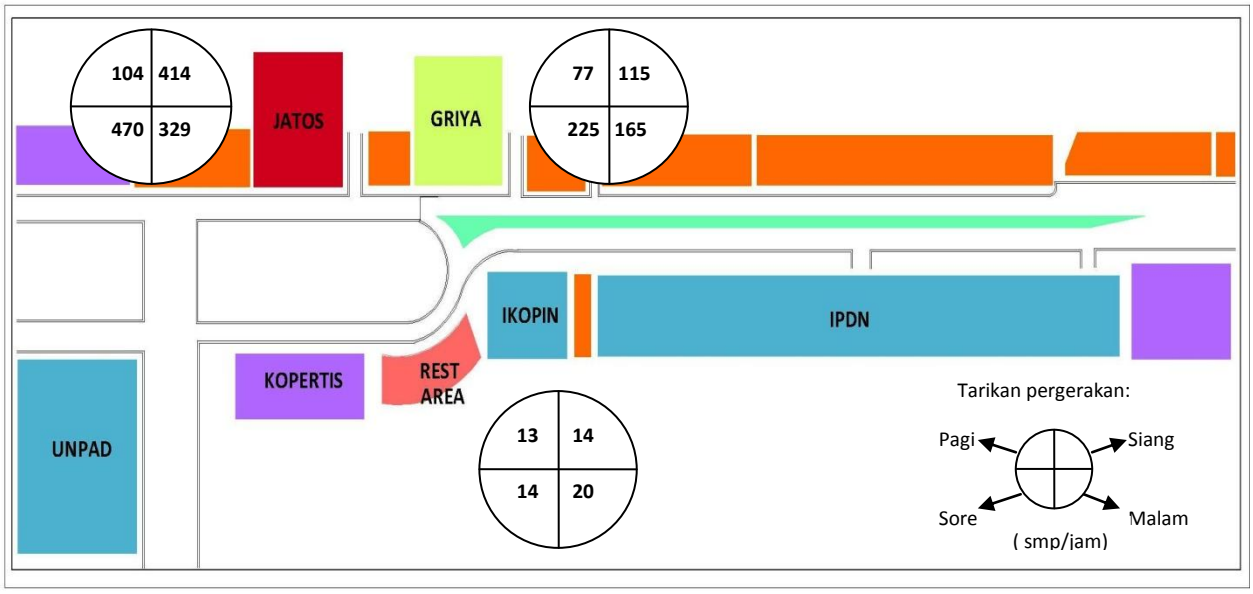


Gambar 4.1
Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor

Tarikan pergerakan yang yang paling mendominasi adalah tarikan pergerakan JATOS karena JATOS merupakan pusat perbelanjaan yang menjual kebutuhan masyarakat Jatinangor dan sekitarnya. Menyediakan produk-produk yang lebih lengkap bila dibandingkan dengan kegiatan komersial lainnya. Tarikan pergerakan ke kawasan komersial cenderung memiliki karakterisitik yang sama yaitu semakin menuju ke akhir pekan maka tarikan pergerakan yang dihasilkan akan cenderung lebih besar. Begitu pula jika dilihat dari periode waktu, semakin sore hari maka tarikan pergerakan yang dihasilkan semakin besar dan cenderung turun kembali pada malam hari kecuali REST AREA.

1. **Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Senin**

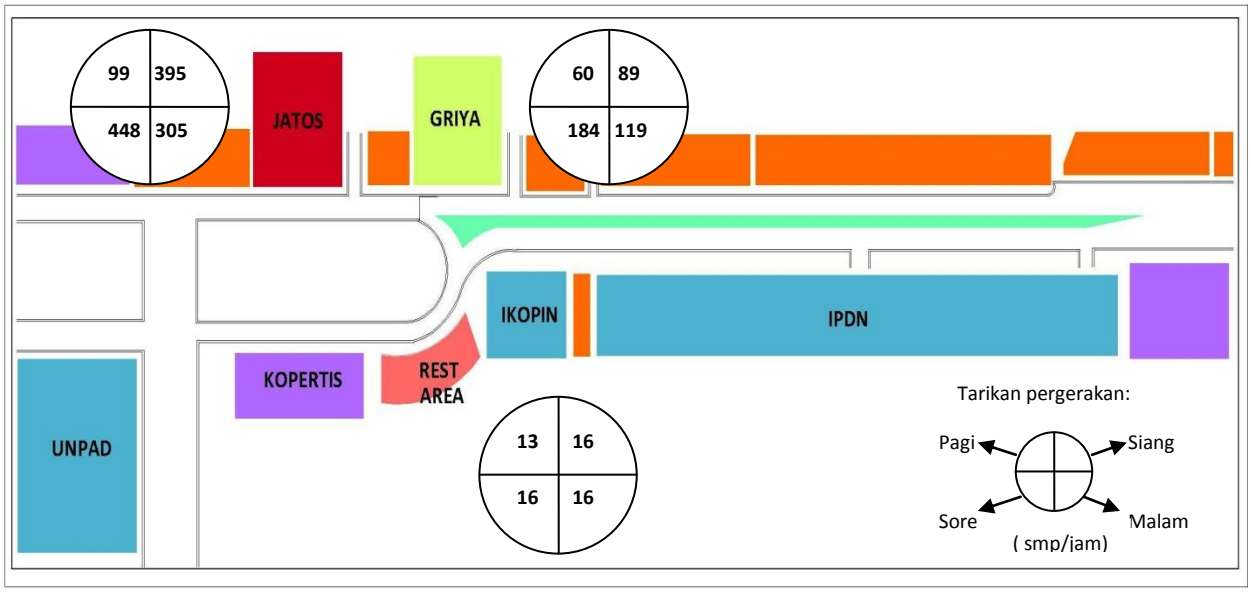
   Pada Hari Senin tarikan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 470 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 13 pergerakan. JATOS menghasilkan tarikan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Tarikan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 225 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 20 pergerakan.



Gambar 4.2
Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Senin

2. Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Rabu

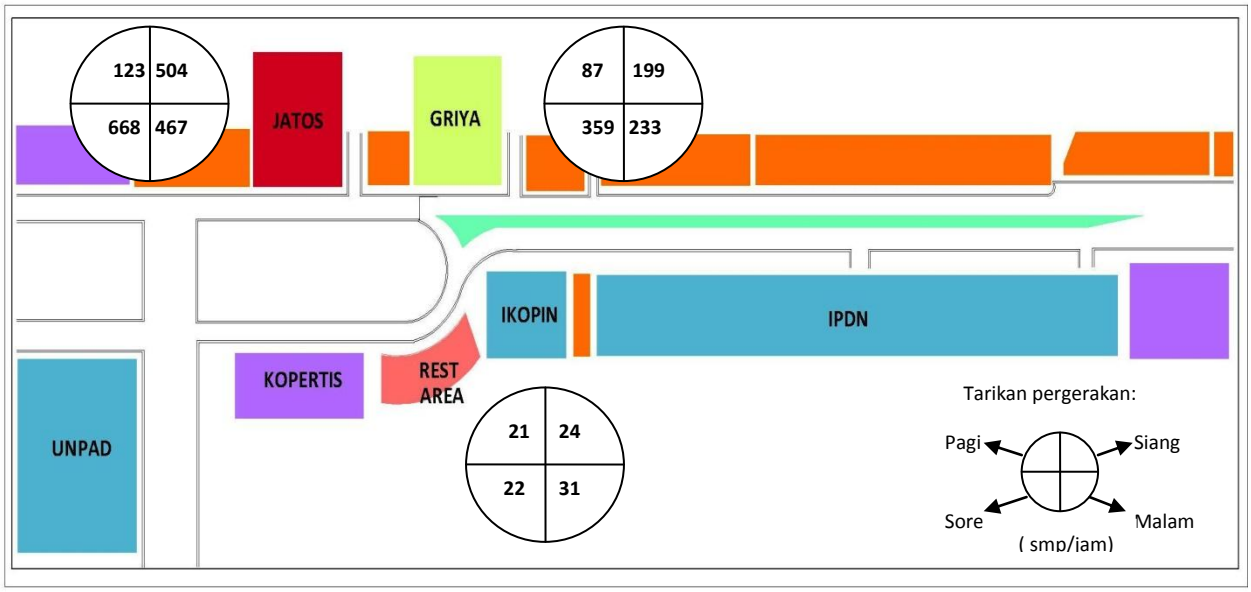
Pada Hari Rabu tarikan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 448 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 13 pergerakan. JATOS menghasilkan tarikan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Tarikan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 184 pergerakan sedangkan REST AREA memiliki pergerakan yang sama pada periode siang, sore dan malam yaitu 16 pergerakan.



Gambar 4.3
Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Rabu

3. Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Jumat

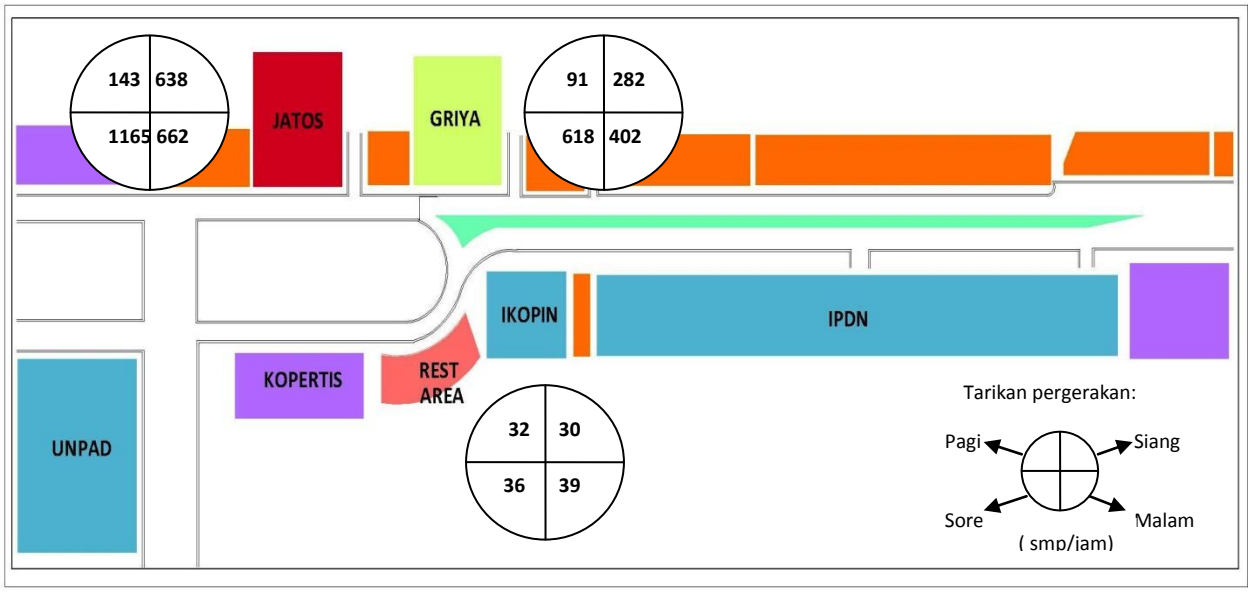
Pada Hari Jumat tarikan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 668 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 21 pergerakan. JATOS menghasilkan tarikan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Tarikan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 359 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 31 pergerakan. Tarikan pada hari Jumat meningkat secara signifikan karena Hari Jumat merupakan hari terakhir kerja.



Gambar 4.4
Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Jumat

4. Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Sabtu

Pada Hari Sabtu tarikan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 1165 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode siang 30 pergerakan. JATOS menghasilkan tarikan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Tarikan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 618 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 39 pergerakan. Tarikan pergerakan JATOS dan GRIYA pada Hari Sabtu terutama periode sore dan malam meningkat secara drastis dibandingkan hari-hari sebelumnya terutama hari kerja (Senin dan Rabu) karena Hari Sabtu merupakan akhir pekan sehingga banyak masyarakat yang menghabiskan waktu untuk berbelanja atau *refreshing* di pusat perbelanjaan.



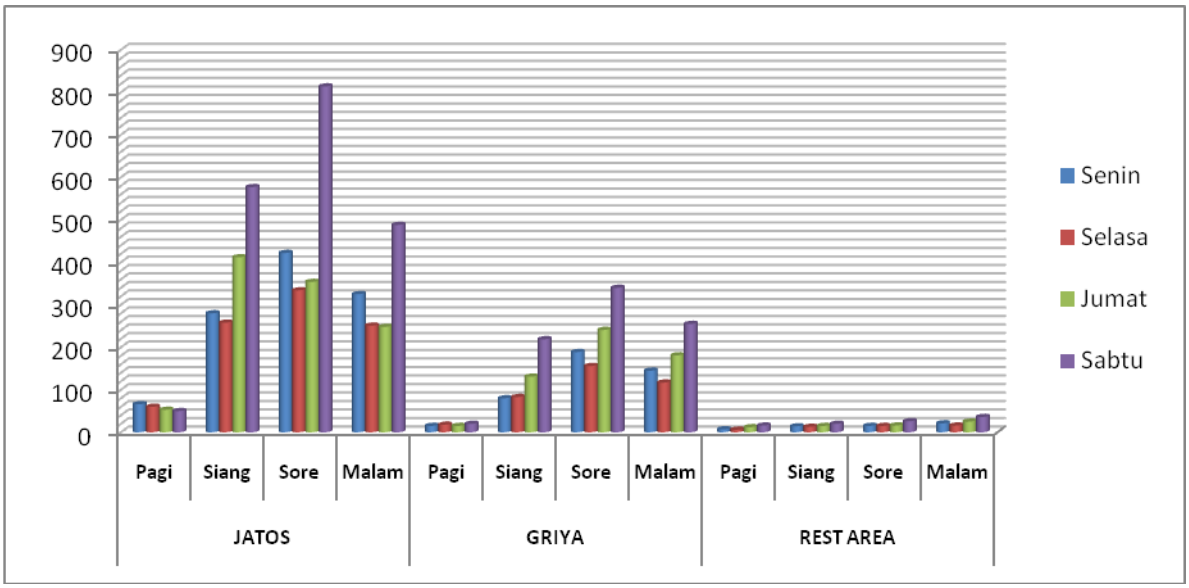
Gambar 4.5
Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Sabtu

4.1.2 Bangkitan Pergerakan

Tabel IV.2
Bangkitan Pergerakan yang Dihasilkan oleh Kegiatan Komersial di Jatinangor Tahun 2010

Hari	JATOS (smp)				GRIYA (smp)				REST AREA (smp)			
	Pagi	Siang	Sore	Malam	Pagi	Siang	Sore	Malam	Pagi	Siang	Sore	Malam
Senin	66	280	422	325	15	80	189	145	7	14	15	21
Rabu	60	258	334	251	18	83	156	117	6	13	15	16
Jumat	53	412	354	248	15	131	241	181	12	15	16	25
Sabtu	50	577	814	488	20	219	340	255	16	20	26	36

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010
Ket: smp (satuan mobil penumpang)

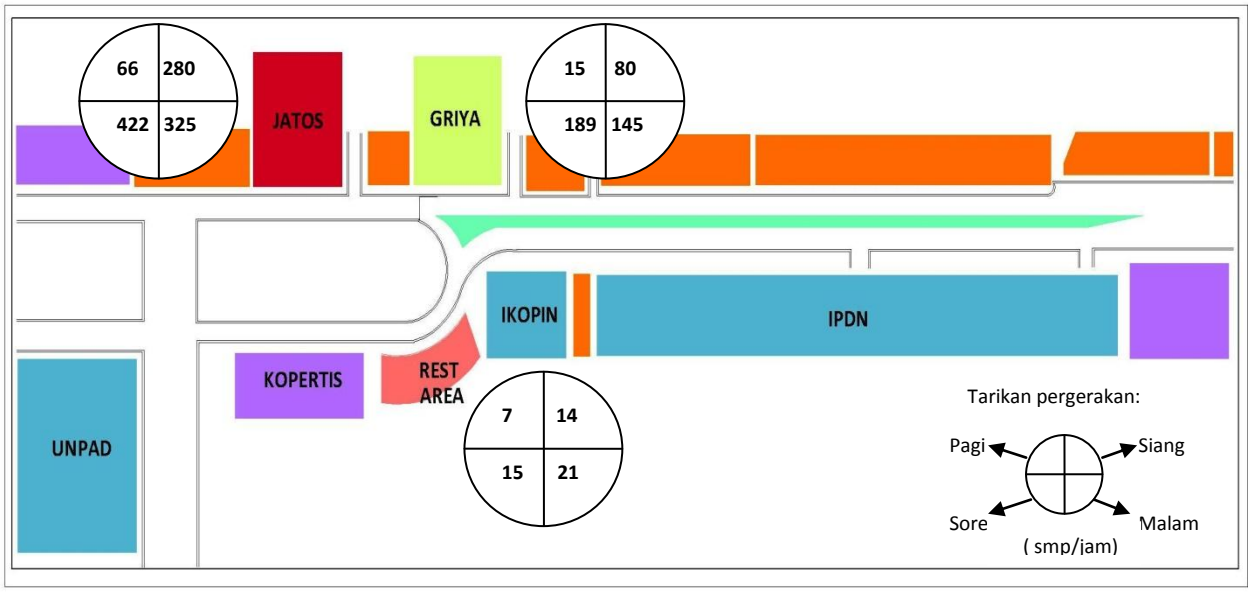


Gambar 4.6
Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor

Sama halnya dengan tarikan pergerakan, bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial yang paling besar dihasilkan oleh JATOS karena JATOS merupakan *mall* yang menawarkan kegiatan komersial yang lebih besar dan lengkap bila dibandingkan dengan 2 lokasi komersial lainnya yaitu GRIYA dan REST AREA karena selain sebagai pusat perbelanjaan pusat makanan, JATOS menawarkan hiburan seperti karaoke, *billiard*, dan *game zone*. Bangkitan pergerakan yang paling sedikit berasal dari REST AREA karena lokasi ini hanya menawarkan makanan seperti restoran, kantin dan lokasi jajanan serta mushola dan toilet.

1. **Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Senin**

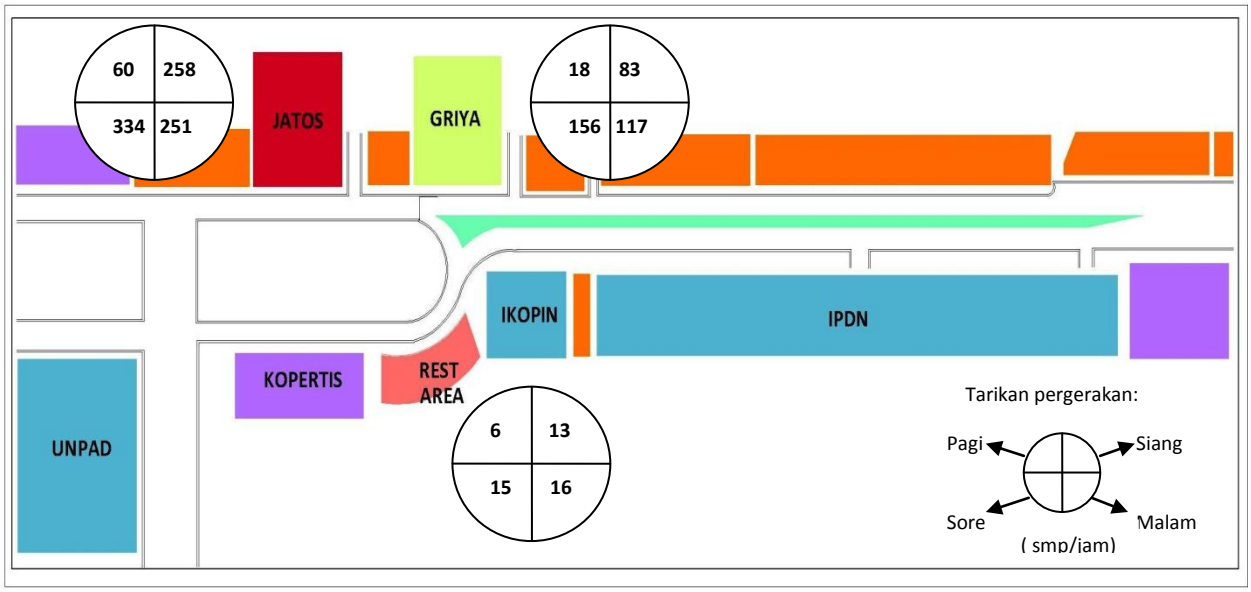
   Pada Hari Senin bangkitan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 422 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 7 pergerakan. JATOS menghasilkan bangkitan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Bangkitan pergerakan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 189 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 21 pergerakan.



Gambar 4.7
Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Senin

2. Bangkitan Bangkitan Kegiatan Komersial Hari Rabu

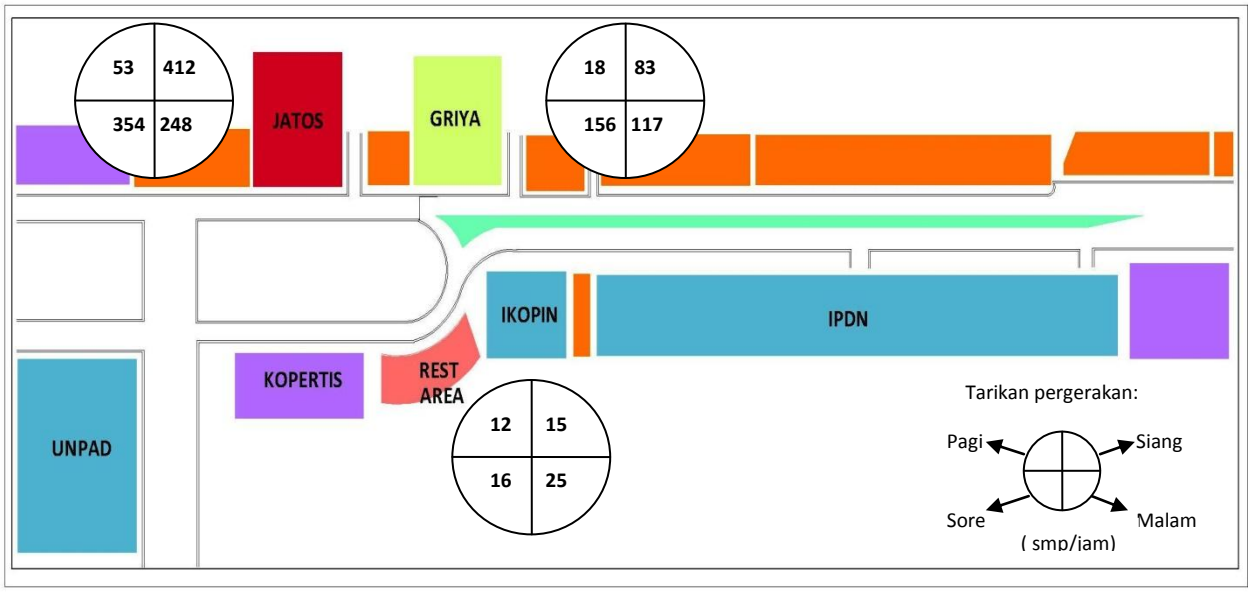
Pada Hari Rabu bangkitan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 334 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 6 pergerakan. JATOS menghasilkan bangkitan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Bangkitan pergerakan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 156 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 16 pergerakan.



Gambar 4.8
Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Rabu

3. Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Jumat

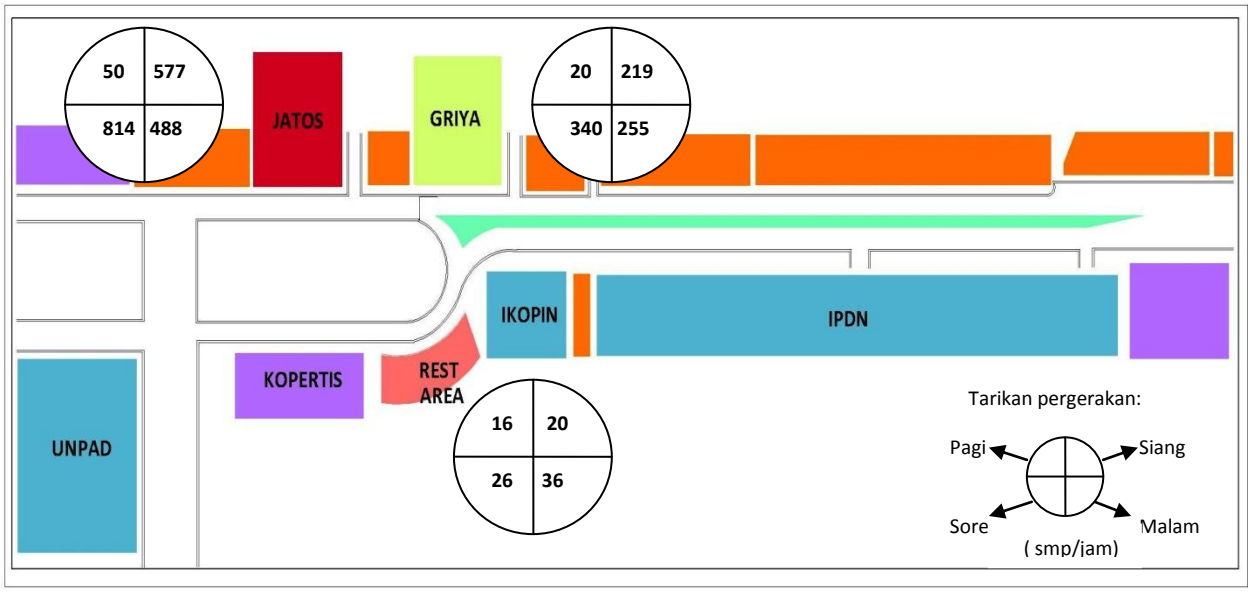
Pada Hari Jumat bangkitan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode siang 412 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 12 pergerakan. JATOS menghasilkan bangkitan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Bangkitan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 241 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 25 pergerakan. Bangkitan pergerakan pada hari Jumat meningkat secara signifikan karena Hari Jumat merupakan hari terakhir kerja.



Gambar 4.9
Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Jumat

4. Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial Hari Sabtu

Pada Hari Sabtu bangkitan pergerakan yang paling banyak dihasilkan oleh JATOS yaitu pada periode sore 814 pergerakan dan tarikan pergerakan yang paling kecil dihasilkan oleh REST AREA yaitu pada periode pagi 16 pergerakan. JATOS menghasilkan bangkitan pergerakan yang paling tinggi pada setiap periode waktu dibandingkan dengan GRIYA dan REST AREA. Bangkitan pergerakan yang paling tinggi yang dihasilkan oleh GRIYA terjadi pada periode sore yaitu 340 pergerakan sedangkan REST AREA pada malam hari yaitu 36 pergerakan. Bangkitan pergerakan JATOS dan GRIYA pada Hari Sabtu terutama periode sore dan malam meningkat secara drastis dibandingkan hari-hari sebelumnya terutama hari kerja (Senin dan Rabu) karena Hari Sabtu merupakan akhir pekan sehingga banyak masyarakat yang menghabiskan waktu untuk berbelanja atau *refreshing* di pusat perbelanjaan.



Gambar 4.10
Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Sabtu

4.2 Analisis Pengaruh Kegiatan Komersial Terhadap Kinerja Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

4.2.1 Tingkat Pelayanan Jalan di Jalan Raya Jatinangor

Dengan diketahuinya kapasitas jalan di Jalan Raya Jatinangor kemudian membandingkan hasilnya dengan volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor, maka diketahui tingkat pelayanan jalan di Jalan Raya Jatinangor tiap ruas jalannya per hari per periode waktu. Tingkat pelayanan jalan memiliki 6 (enam) tipe karakteristik yaitu:

Tabel IV.3
Kriteria Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	Kriteria	Nilai
A	TP Sangat Tinggi	0,00-0,20
B	TP Tinggi	0,21-0,44
C	TP Sedang	0,45-0,74
D	TP Rendah	0,75-0,84
E	TP Sangat Rendah	0,85-1,00
F	TP Sangat Sangat Rendah	>1,00

Sumber : MKJI, 1997

Tingkat pelayanan jalan di Jalan Raya Jatinangor dilakukan dengan membagi tingkat pelayanan jalan berdasarkan titik pengamatannya yang terdapat di Jalan Raya Jatinangor dan melakukan analisa dengan periode waktu yang telah ditetapkan. Pembagian ini dilakukan dengan membagi tingkat pelayanan jalan menjadi tingkat pelayanan jalan di Hari Senin, Hari Rabu, Hari Jumat dan Hari Sabtu dengan periode waktu di pagi hari, siang hari, sore hari, dan malam hari.

A. Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor Hari Senin

Berdasarkan hasil perhitungan, tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor pada Hari Senin memiliki nilai 0,16 - 0,41 dengan tingkat pelayanan A sampai dengan B yang berarti setiap ruas jalan di setiap titik pengamatan memiliki tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai dengan tinggi. Tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai dengan tinggi adalah Jalan Raya Jatinangor (setelah dibangun jalan lingkar) memiliki arus lalu lintas lancar. Berikut ini adalah karakerisitik tingkat pelayanan pada ruas jalan di setiap titik pengamatan:

- **Titik V1**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,25 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Senin adalah beban Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan A – B.

  Sama halnya dengan karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,25 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Senin adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan A – B.

- **Titik V2**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V2 Jalan Raya Jatinangor Baru 1 (jalan lingkar) adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,30 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Senin adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari Baru 1 (jalan lingkar) lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

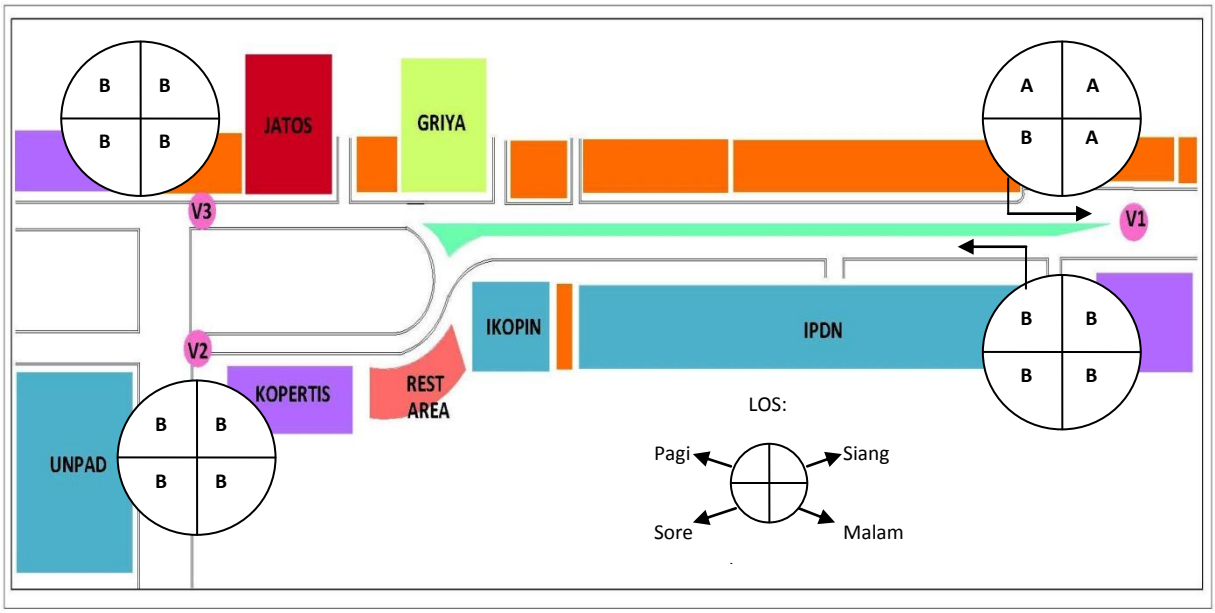
- **Titik V3**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan P6 Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial adalah periode malam merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan sore yaitu sebesar 0,30 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode malam pada Hari Senin adalah beban Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

Tabel IV.4
Nilai LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Hari Senin

Jalan		Senin							
		Pagi		Siang		Sore		Malam	
		VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS
TitikV1	Ke Bandung	0,16	A	0,18	A	0,25	B	0.18	A
	Dari Bandung	0,22	B	0,23	B	0,25	B	0,23	B
TitikV2	Baru 1	0,22	B	0,23	B	0,30	B	0.27	B
TitikV3	KeKawasan Komersial	0,23	B	0,27	B	0,26	B	0.30	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010



Gambar 4.11
LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Senin

B. Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor Hari Rabu

Tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor pada Hari Rabu memiliki nilai 0,15 - 0,34 dengan tingkat pelayanan A sampai dengan B yang berarti setiap ruas jalan di setiap titik pengamatan memiliki tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai dengan tinggi. Tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai dengan tinggi adalah Jalan Raya Jatinangor (setelah dibangun jalan lingkar) memiliki arus lalu lintas lancar (tidak macet). Berikut ini adalah karakerisitik tingkat pelayanan pada ruas jalan di setiap titik pengamatan:

- **Titik V1**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,24 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Rabu adalah beban Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan A – B.

Sama halnya dengan karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,24 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Rabu adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

- **Titik V2**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V2 Jalan Raya Jatinangor Baru 1 (jalan lingkar) adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,29 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Rabu adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari Baru 1 (jalan lingkar) lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

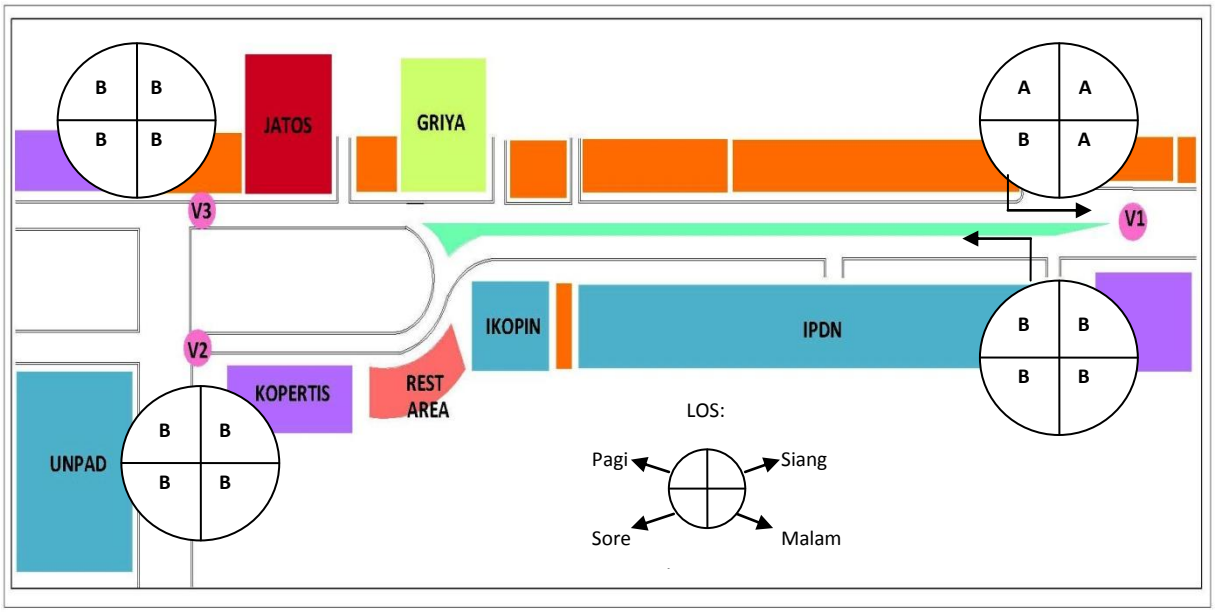
- **Titik V3**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan P6 Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial adalah periode siang merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, sore dan malam yaitu sebesar 0,34 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode siang pada Hari Rabu adalah beban Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

Tabel IV.5
Nilai LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Hari Rabu

Jalan		Rabu							
		Pagi		Siang		Sore		Malam	
		VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS
TitikV1	Ke Bandung	0,15	A	0,16	A	0,24	B	0.17	A
	Dari Bandung	0,21	B	0,20	B	0,24	B	0.22	B
TitikV2	Baru 1	0,22	B	0,24	B	0,29	B	0.26	B
TitikV3	Ke Kawasan Komersial	0,22	B	0,34	B	0,24	B	0.27	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010



Gambar 4.12
LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Rabu

C. Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor Hari Jumat

Tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor pada Hari Jumat memiliki nilai 0,20-0,46 dengan tingkat pelayanan A sampai dengan C yang berarti setiap ruas jalan di setiap titik pengamatan memiliki tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai dengan sedang. Tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai dengan sedang adalah Jalan Raya Jatinangor (setelah dibangun jalan lingkar) memiliki arus lalu

lintas lancar tetapi ada sedikit hambatan. Berikut ini adalah karakerisitik tingkat pelayanan pada ruas jalan di setiap titik pengamatan:

- **Titik V1**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung adalah periode malam merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan sore yaitu sebesar 0,38 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Jumat adalah beban Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

  Sama halnya dengan karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,24 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Jumat adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

- **Titik V2**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V2 Jalan Raya Jatinangor Baru 1 (jalan lingkar) adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,28 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Jumat adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari Baru 1 (jalan lingkar) lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

- **Titik V3**

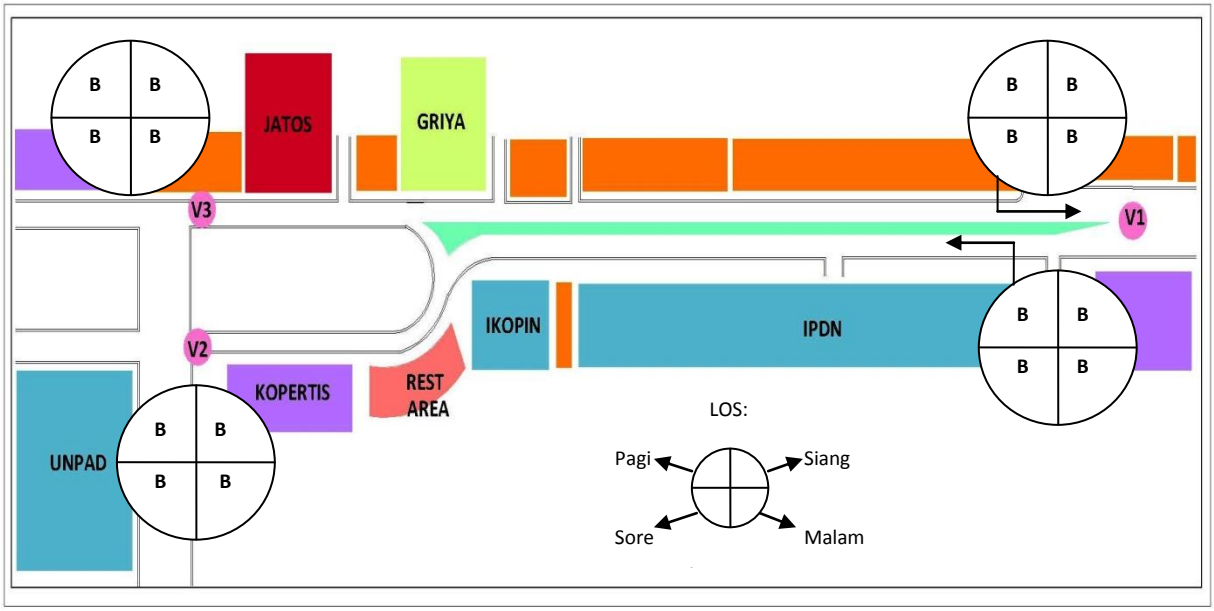
  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan P6 Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial adalah periode malam merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, sore dan malam yaitu sebesar 0,40 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi,

artinya periode malam pada Hari Jumat adalah beban Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan sore. Tingkat pelayanan jalan B.

Tabel IV.6
Nilai LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Hari Jumat

Jalan		Jumat							
		Pagi		Siang		Sore		Malam	
		VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS
TitikV1	Ke Bandung	0,20	B	0,27	B	0,38	B	0.27	B
	Dari Bandung	0,22	B	0,20	B	0,24	B	0.21	B
TitikV2	Baru 1	0,20	B	0,21	B	0,28	B	0.24	B
TitikV3	Ke Kawasan Komersial	0,27	B	0,32	B	0,38	B	0.40	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010



Gambar 4.13
LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Jumat

D. Tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor Hari Sabtu

Tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor pada Hari Sabtu memiliki nilai 0,20-0,53 dengan tingkat pelayanan A sampai dengan C yang berarti setiap ruas jalan di setiap titik pengamatan memiliki tingkat pelayanan jalan yang sangat tinggi sampai

dengan sedang. Tingkat pelayanan jalan yang tinggi sampai dengan sedang adalah Jalan Raya Jatinangor (setelah dibangun jalan lingkar) memiliki arus lalu lintas lancar namun ada sedikit hambatan. Berikut ini adalah karakerisitik tingkat pelayanan pada ruas jalan di setiap titik pengamatan:

- **Titik V1**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,45 dengan tingkat pelayanan jalan sedang, artinya periode sore pada Hari Sabtu adalah beban Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan sore. Tingkat pelayanan jalan C.

  Sama halnya dengan karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V1 Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,26 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Sabtu adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari arah Bandung lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

- **Titik V2**

  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan V2 Jalan Raya Jatinangor Baru 1 (jalan lingkar) adalah periode sore merupakan periode yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, siang dan malam yaitu sebesar 0,33 dengan tingkat pelayanan jalan yang tinggi, artinya periode sore pada Hari Sabtu adalah beban Jalan Raya Jatinangor dari Baru 1 (jalan lingkar) lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan malam. Tingkat pelayanan jalan B.

- **Titik V3**

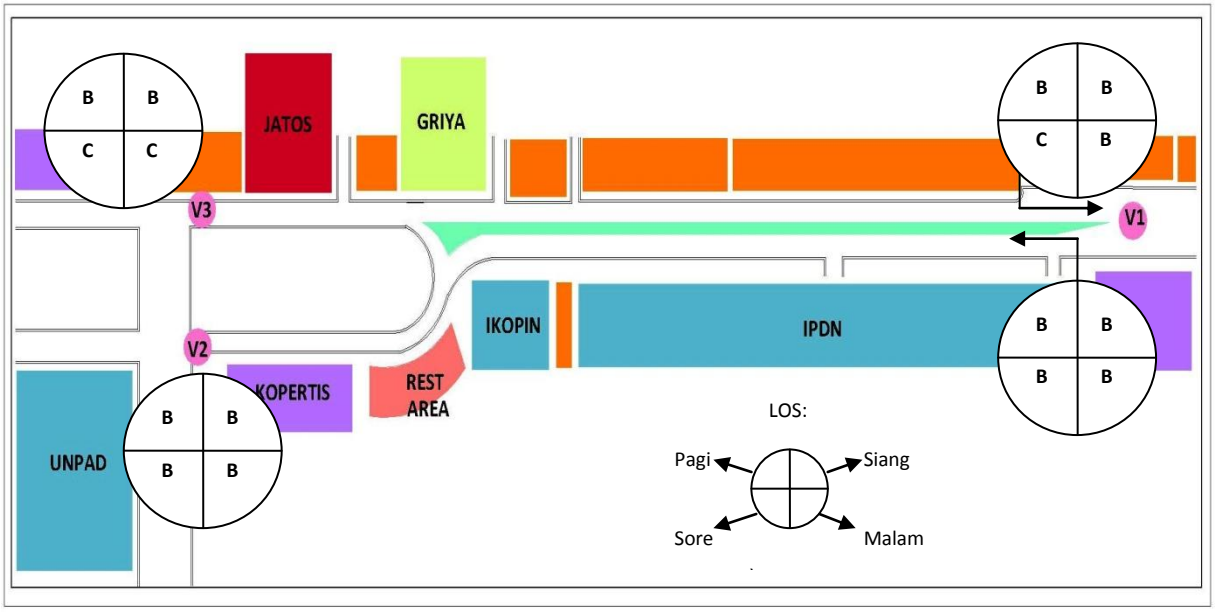
  Karakteristik tingkat pelayanan jalan di tititk pengamatan P6 Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial adalah periode malam merupakan periode

yang memiliki nilai VCR paling tinggi bila dibandingkan dengan periode pagi, sore dan malam yaitu sebesar 0,53 dengan tingkat pelayanan jalan sedang, artinya periode malam pada Hari Sabtu adalah beban Jalan Raya Jatinangor menuju kawasan komersial lebih tinggi bila dibandingkan dengan periode-periode pengamatan pagi, siang dan sore. Tingkat pelayanan jalan B - C.

Tabel IV.7
Nilai LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Hari Sabtu

Jalan		Sabtu							
		Pagi		Siang		Sore		Malam	
		VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS	VCR	LOS
TitikV1	Ke Bandung	0,20	B	0,21	B	0,45	C	0.32	B
	Dari Bandung	0,24	B	0,21	B	0,26	B	0.24	B
TitikV2	Baru 1	0,21	B	0,24	B	0,33	B	0.32	B
TitikV3	Ke Kawasan Komersial	0,29	B	0,29	B	0,50	C	0.53	C

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010



Gambar 4.14
LOS per Ruas Jalan di Jalan Raya Jatinangor Pada Hari Sabtu

4.2.2 Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial di Jalan Raya Jatinangor

Analisis ini merupakan analisis dengan mengidentifikasikan pengaruh kegiatan komersial di Jatinangor terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor. Analisis ini dilakukan beradasarkan pada pengaruh kegiatan komersial di Jatinangor terhadap volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor. Pengaruh tarikan dan bangkitan pergerakan JATOS dan GRIYA adalah proporsi tarikan dan bangkitan pergerakan terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor ke arah Bandung sedangkan pengaruh tarikan dan bangkitan REST AREA adalah proporsi tarikan dan bangkitan pergerakan terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor Baru 1 (jalan lingkar) ke arah Sumedang.

A. Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan JATOS terhadap Volume Lalu Lintas Jalan Raya Jatinangor

Tabel IV.8
Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan JATOS terhadap Volume Lalu Lintas Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V3 ke Kawasan Komersial	Tarikan JATOS	Pengaruh (%)	V1 Ke Bandung	Bangkitan JATOS	Pengaruh (%)
Senin	Pagi	3409	104	3.06	2565	66	2.56
	Siang	3972	414	10.43	2959	280	9.47
	Sore	3823	470	12.30	4152	422	10.15
	Malam	4440	329	7.41	2907	325	7.32
Rabu	Pagi	3227	99	3.08	2472	60	2.41
	Siang	3763	395	10.48	2692	258	9.58
	Sore	3638	448	12.32	3908	334	8.55
	Malam	4077	305	7.48	2736	251	6.16
Jumat	Pagi	3993	123	3.09	3323	53	1.58
	Siang	4770	504	10.57	4438	412	9.28
	Sore	5720	668	11.67	6350	354	5.57
	Malam	6047	467	7.72	4445	248	4.10
Sabtu	Pagi	4403	143	3.24	3352	50	1.48
	Siang	4358	638	14.64	3549	577	**16.25**
	Sore	7480	1165	**15.57**	7463	814	10.90
	Malam	7938	662	8.34	5224	488	6.15

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Tarikan pergerakan JATOS merupakan pergerakan pegawai, *supply* barang dan konsumen ke JATOS yang akan mempengaruhi volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor. Tarikan pergerakan JATOS berpengaruh cukup besar pada Hari Sabtu sore yaitu 15,57% terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor, sedangkan pengaruh tarikan pergerakan JATOS yang paling rendah terhadap volume lalu lintas terjadi pada Hari Senin periode pagi yaitu 3,06%. Tarikan pergerakan JATOS pada periode pagi cenderung rendah karena tarikan pergerakan JATOS pada periode pagi hanya didominasi oleh karyawan dan *supply* barang.

Bangkitan pergerakan JATOS merupakan pergerakan pegawai, *supply* barang dan konsumen dari JATOS yang akan mempengaruhi volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor. Bangkitan pergerakan JATOS pada Hari Sabtu siang merupakan bangkitan pergerakan yang paling mempangaruhi volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor yaitu 16,25%, sedangkan pengaruh bangkitan pergerakan JATOS terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor yang paling rendah adalah pada Hari Sabtu periode pagi yaitu 1,48%.

B. Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan GRIYA terhadap Volume Lalu Lintas Jalan Raya Jatinangor

Tabel IV.9
Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan GRIYA terhadap Volume Lalu Lintas Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V3 ke Kawasan Komersial	Tarikan GRIYA	Pengaruh (%)	V1 Ke Bandung	Bangkitan GRIYA	Pengaruh (%)
Senin	Pagi	3409	77	2.24	2565	15	0.57
	Siang	3972	115	2.89	2959	80	2.70
	Sore	3823	225	5.90	4152	189	4.54
	Malam	4440	165	3.72	2907	145	3.27
Rabu	Pagi	3227	60	1.84	2472	18	0.73
	Siang	3763	89	2.35	2692	83	3.06
	Sore	3638	184	5.04	3908	156	3.99
	Malam	4077	119	2.92	2736	117	2.87
Jumat	Pagi	3993	87	2.17	3323	15	0.44

Hari	Periode	V3 ke Kawasan Komersial	Tarikan GRIYA	Pengaruh (%)	V1 Ke Bandung	Bangkitan GRIYA	Pengaruh (%)
	Siang	4770	199	4.17	4438	131	2.95
	Sore	5720	359	6.28	6350	241	3.80
	Malam	6047	233	3.85	4445	181	2.99
Sabtu	Pagi	4403	91	2.06	3352	20	0.60
	Siang	4358	282	6.47	3549	219	**6.18**
	Sore	7480	618	**8.27**	7463	340	4.56
	Malam	7938	402	5.06	5224	255	3.21

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Tarikan pergerakan GRIYA merupakan pergerakan pegawai, *supply* barang dan konsumen ke GRIYA yang akan mempengaruhi volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor. Tarikan pergerakan GRIYA berpengaruh cukup besar pada Hari Sabtu sore yaitu 8,27% terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor, sedangkan pengaruh tarikan pergerakan GRIYA yang paling rendah terhadap volume lalu lintas terjadi pada Hari Rabu periode pagi yaitu 1,84%. Tarikan pergerakan GRIYA pada periode pagi cenderung rendah karena tarikan pergerakan GRIYA pada periode pagi hanya didominasi oleh karyawan dan *supply* barang.

Bangkitan pergerakan GRIYA merupakan pergerakan pegawai, *supply* barang dan konsumen dari GRIYA yang akan mempengaruhi volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor. Bangkitan pergerakan GRIYA pada Hari Sabtu siang merupakan bangkitan pergerakan yang paling mempangaruhi volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor yaitu 6,18%, sedangkan pengaruh bangkitan pergerakan GRIYA terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor yang paling rendah adalah pada Hari Jumat periode pagi yaitu 0,44%.

C. Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan REST AREA terhadap Volume Lalu Lintas Jalan Raya Jatinangor

Tabel IV.10
Pengaruh Tarikan dan Bangkitan Pergerakan REST AREA terhadap Volume Lalu Lintas Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V1 dari Bandung	Tarikan REST AREA	Pengaruh (%)	V2 Baru 1	Bangkitan REST AREA	Pengaruh (%)
Senin	Pagi	3628	13	0.36	3901	7	0.19
	Siang	3801	14	0.37	3949	14	0.35
	Sore	4181	14	0.34	5162	15	0.29
	Malam	3784	20	0.53	4652	21	0.45
Rabu	Pagi	3451	13	0.36	3857	6	0.16
	Siang	3278	16	0.47	4144	13	0.31
	Sore	3982	16	0.39	5069	15	0.29
	Malam	3668	16	0.44	4589	16	0.35
Jumat	Pagi	3674	21	0.58	3412	12	0.34
	Siang	3294	24	0.72	3696	15	0.40
	Sore	4044	22	0.54	4774	16	0.33
	Malam	3528	31	0.88	4110	25	0.61
Sabtu	Pagi	3898	32	0.81	3576	16	0.45
	Siang	3466	30	0.87	4107	20	0.49
	Sore	4212	36	0.85	5661	26	0.45
	Malam	3987	39	**0.98**	5497	36	**0.65**

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Tarikan pergerakan REST AREA merupakan pergerakan pegawai, *supply* barang dan konsumen ke REST AREA yang akan mempengaruhi volume lalu lintas di Jalan Raya Jatinangor. Tarikan pergerakan REST AREA berpengaruh paling tinggi pada Hari Sabtu malam yaitu 0.98% terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor, sedangkan pengaruh tarikan pergerakan REST AREA yang paling rendah terhadap volume lalu lintas terjadi pada Hari Senin dan Rabu periode pagi yaitu 0,36%. Tarikan pergerakan REST AREA pada periode pagi cenderung rendah karena tarikan pergerakan REST AREA pada periode pagi hanya didominasi oleh karyawan.

Bangkitan pergerakan REST AREA merupakan pergerakan pegawai, *supply* barang dan konsumen dari REST AREA yang akan mempengaruhi volume lalu lintas

di Jalan Raya Jatinangor. Bangkitan pergerakan REST AREA pada Hari Sabtu siang merupakan bangkitan pergerakan yang paling mempangaruhi volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor yaitu 0,65%, sedangkan pengaruh bangkitan pergerakan REST AREA terhadap volume lalu lintas Jalan Raya Jatinangor yang paling rendah adalah pada Hari Rabu periode pagi yaitu 0,16%.

4.2.3 Analisis Pengaruh Kegiatan Komersial terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

A. Pengaruh JATOS terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Tabel IV.11
Pengaruh Tarikan JATOS terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V3 ke Kawasan Komersial	Tarikan JATOS	Pengaruh (%)	VCR	LOS
Senin	Pagi	3409	104	3.06	0.23	B
	Siang	3972	414	10.43	0.27	B
	Sore	3823	470	12.30	0.26	B
	Malam	4440	329	7.41	0.30	B
Rabu	Pagi	3227	99	3.08	0.22	B
	Siang	3763	395	10.48	0.34	B
	Sore	3638	448	12.32	0.24	B
	Malam	4077	305	7.48	0.27	B
Jumat	Pagi	3993	123	3.09	0.27	B
	Siang	4770	504	10.57	0.32	B
	Sore	5720	668	11.67	0.38	B
	Malam	6047	467	7.72	0.40	B
Sabtu	Pagi	4403	143	3.24	0.29	B
	Siang	4358	638	14.64	0.29	B
	Sore	7480	1165	15.57	0.50	C
	Malam	7938	662	8.34	0.53	C

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Pengaruh tarikan JATOS terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor tidak memberikan pengaruh yang besar, karena jika dilihat dari persentase pengaruh tarikan terhadap volume lalu lintas, persentase yang paling tinggi hanya 15,57% yaitu 1165 pergerakan ke JATOS dari 7480 pergerakan di Jalan Raya Jatinangor

dengan nilai LOS adalah C , volume lalu lintas cukup tinggi terjadi karena Jalan Raya Jatinangor merupakan Jalan Arteri Primer yang dilalui oleh kendaraan antar kota dan provinsi sehingga kegiatan JATOS hanya memberikan pengaruh yang kecil terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor.

Tabel IV.12
Pengaruh Bangkitan JATOS terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V1 Ke Bandung	Bangkitan JATOS	Pengaruh (%)	VCR	LOS
Senin	Pagi	2565	66	2.56	0.16	A
	Siang	2959	280	9.47	0.18	A
	Sore	4152	422	10.15	0.25	B
	Malam	2907	325	7.32	0.18	A
Rabu	Pagi	2472	60	2.41	0.15	A
	Siang	2692	258	9.58	0.16	A
	Sore	3908	334	8.55	0.24	B
	Malam	2736	251	6.16	0.17	A
Jumat	Pagi	3323	53	1.58	0.20	B
	Siang	4438	412	9.28	0.27	B
	Sore	6350	354	5.57	0.38	B
	Malam	4445	248	4.10	0.27	B
Sabtu	Pagi	3352	50	1.48	0.20	B
	Siang	3549	577	16.25	0.24	B
	Sore	7463	814	10.90	0.33	B
	Malam	5224	488	6.15	0.32	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Pengaruh bangkitan JATOS terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor tidak memberikan pengaruh yang besar, karena jika dilihat dari persentase pengaruh bangkitan terhadap volume lalu lintas, persentase yang paling tinggi hanya 16,25% yaitu 577 pergerakan dari JATOS dari 3549 pergerakan di Jalan Raya Jatinangor dengan nilai LOS adalah B, volume lalu lintas cukup tinggi terjadi karena Jalan Raya Jatinangor merupakan Jalan Arteri Primer yang dilalui oleh kendaraan antar kota dan provinsi sehingga kegiatan JATOS hanya memberikan pengaruh yang kecil terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor.

B. Pengaruh GRIYA terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Tabel IV.13
Pengaruh Tarikan GRIYA terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V3 ke Kawasan Komersial	Tarikan GRIYA	Pengaruh (%)	VCR	LOS
Senin	Pagi	3409	77	2.24	0.23	B
	Siang	3972	115	2.89	0.27	B
	Sore	3823	225	5.90	0.26	B
	Malam	4440	165	3.72	0.30	B
Rabu	Pagi	3227	60	1.84	0.22	B
	Siang	3763	89	2.35	0.34	B
	Sore	3638	184	5.04	0.24	B
	Malam	4077	119	2.92	0.27	B
Jumat	Pagi	3993	87	2.17	0.27	B
	Siang	4770	199	4.17	0.32	B
	Sore	5720	359	6.28	0.38	B
	Malam	6047	233	3.85	0.40	B
Sabtu	Pagi	4403	91	2.06	0.29	B
	Siang	4358	282	6.47	0.29	B
	Sore	7480	618	8.27	0.50	C
	Malam	7938	402	5.06	0.53	C

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Pengaruh tarikan GRIYA terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor tidak memberikan pengaruh yang besar, karena jika dilihat dari persentase pengaruh tarikan terhadap volume lalu lintas, persentase yang paling tinggi hanya 8,27% yaitu 618 pergerakan ke GRIYA dari 7480 pergerakan di Jalan Raya Jatinangor dengan nilai LOS adalah C, volume lalu lintas cukup tinggi terjadi karena Jalan Raya Jatinangor merupakan Jalan Arteri Primer yang dilalui oleh kendaraan antar kota dan provinsi sehingga kegiatan GRIYA hanya memberikan pengaruh yang kecil terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor.

Tabel IV.14
Pengaruh Bangkitan GRIYA terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V1 Ke Bandung	Bangkitan GRIYA	Pengaruh (%)	VCR	LOS
Senin	Pagi	2565	15	0.57	0.16	A
	Siang	2959	80	2.70	0.18	A
	Sore	4152	189	4.54	0.25	B
	Malam	2907	145	3.27	0.18	A
Rabu	Pagi	2472	18	0.73	0.15	A
	Siang	2692	83	3.06	0.16	A
	Sore	3908	156	3.99	0.24	B
	Malam	2736	117	2.87	0.17	A
Jumat	Pagi	3323	15	0.44	0.20	B
	Siang	4438	131	2.95	0.27	B
	Sore	6350	241	3.80	0.38	B
	Malam	4445	181	2.99	0.27	B
Sabtu	Pagi	3352	20	0.60	0.20	B
	Siang	3549	219	6.18	0.24	B
	Sore	7463	340	4.56	0.33	B
	Malam	5224	255	3.21	0.32	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Pengaruh bangkitan GRIYA terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor tidak memberikan pengaruh yang besar, karena jika dilihat dari persentase pengaruh bangkitan terhadap volume lalu lintas, persentase yang paling tinggi hanya 6,18% yaitu 219 pergerakan dari GRIYA dari 3549 pergerakan di Jalan Raya Jatinangor dengan nilai LOS adalah B, volume lalu lintas cukup tinggi terjadi karena Jalan Raya Jatinangor merupakan Jalan Arteri Primer yang dilalui oleh kendaraan antar kota dan provinsi sehingga kegiatan GRIYA hanya memberikan pengaruh yang kecil terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor.

C. Pengaruh REST AREA terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Tabel IV.15
Pengaruh Tarikan REST AREA terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V1 dari Bandung	Tarikan REST AREA	Pengaruh (%)	VCR	LOS
Senin	Pagi	3628	13	0.36	0.22	B
	Siang	3801	14	0.37	0.23	B
	Sore	4181	14	0.34	0.25	B
	Malam	3784	20	0.53	0.23	B
Rabu	Pagi	3451	13	0.36	0.21	B
	Siang	3278	16	0.47	0.20	B
	Sore	3982	16	0.39	0.24	B
	Malam	3668	16	0.44	0.22	B
Jumat	Pagi	3674	21	0.58	0.22	B
	Siang	3294	24	0.72	0.20	B
	Sore	4044	22	0.54	0.24	B
	Malam	3528	31	0.88	0.21	B
Sabtu	Pagi	3898	32	0.81	0.24	B
	Siang	3466	30	0.87	0.21	B
	Sore	4212	36	0.85	0.26	B
	Malam	3987	39	0.98	0.24	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Pengaruh tarikan REST AREA terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor tidak memberikan pengaruh yang besar, karena jika dilihat dari persentase pengaruh tarikan terhadap volume lalu lintas, persentase yang paling tinggi hanya 0,98% yaitu 39 pergerakan ke REST AREA dari 3549 pergerakan di Jalan Raya Jatinangor dengan nilai LOS adalah B, volume lalu lintas cukup tinggi terjadi karena Jalan Raya Jatinangor merupakan Jalan Arteri Primer yang dilalui oleh kendaraan antar kota dan provinsi sehingga kegiatan REST AREA hanya memberikan pengaruh yang kecil terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor.

Tabel IV.16
Pengaruh Bangkitan REST AREA terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor

Hari	Periode	V2 Baru 1	Bangkitan REST AREA	Pengaruh (%)	VCR	LOS
Senin	Pagi	3901	7	0.19	0.22	B
	Siang	3949	14	0.35	0.23	B
	Sore	5162	15	0.29	0.30	B
	Malam	4652	21	0.45	0.27	B
Rabu	Pagi	3857	6	0.16	0.22	B
	Siang	4144	13	0.31	0.24	B
	Sore	5069	15	0.29	0.29	B
	Malam	4589	16	0.35	0.26	B
Jumat	Pagi	3412	12	0.34	0.20	B
	Siang	3696	15	0.40	0.21	B
	Sore	4774	16	0.33	0.28	B
	Malam	4110	25	0.61	0.24	B
Sabtu	Pagi	3576	16	0.45	0.21	B
	Siang	4107	20	0.49	0.24	B
	Sore	5661	26	0.45	0.33	B
	Malam	5497	36	0.65	0.32	B

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2010

Pengaruh bangkitan REST AREA terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor tidak memberikan pengaruh yang besar, karena jika dilihat dari persentase pengaruh bangkitan terhadap volume lalu lintas, persentase yang paling tinggi hanya 0,65% yaitu 36 pergerakan dari REST AREA dari 5497 pergerakan di Jalan Raya Jatinangor dengan nilai LOS adalah B, volume lalu lintas cukup tinggi terjadi karena Jalan Raya Jatinangor merupakan Jalan Arteri Primer yang dilalui oleh kendaraan antar kota dan provinsi sehingga kegiatan REST AREA hanya memberikan pengaruh yang kecil terhadap tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor.

4.3 Perbandingan Tingkat Pelayanan (LOS) Sebelum dan Setelah Adanya Jalan Lingkar di Jatinangor

Jalan Raya Jatiangor sebelum adanya pembangunan Jalan Lingkar merupakan tipe jalan 2 arah 2 lajur lebar perkerasannya adalah 8 meter, dengan lebar damija 16 meter dan lebar kerb 0,5 meter pada beberapa ruas jalan tidak terdapat kerb. Sebelum adanya Jalan Lingkar pada koridor Jalan Raya Jatinangor belum terdapat kegiatan komersial yaitu Pusat Perbelanjaan Jatinangor Town Square dan Toserba Griya, akan tetapi sudah ada kegiatan turunan dari kegiatan pendidikan tinggi seperti warnet, rumah makan, wartel, dan sebagainya. Perbandingan tingkat pelayanan jalan sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Lingkar dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel IV.17
Tingkat Pelayanan Jalan Raya Jatinangor Sebelum dan Setelah adanya Jalan Lingkar

Waktu	LOS	
	Sebelum	Setelah
Pagi	D	A
Siang	D	A
Sore	B	B
Malam	-	B

Sumber:Hudiotomo, 2005 dan Hasil Analisis, 2010

Berdasarkan tabel diatas tingkat pelayanan Jalan Raya Jatiangor sebelum adanya Jalan Lingkar pada pagi hari tingkat pelayanannya adalah rendah (D), setalah adanya Jalan Lingkar tingkat pelayanannya adalah sangat tinggi (A). Pada siang hari tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinagor sama seperti pagi hari yaitu rendah (D), setelah adanya Jalan Lingkar tingkat pelayanannya menjadi lebih baik yaitu sangat tinggi (A). Pada sore hari tingkat pelayanan pada Jalan Raya Jatiangor ini tinggi (B) dan setelah adanya Jalan Lingkar tingkat pelayanannya tinggi (B) sama seperti sebelum dibangun jalan lingkar. Pada malam hari tingkat pelayanan Jalan Raya Jatinangor setelah dibangun jalan lingkar adalah tinggi (B).

Sebelum adanya Jalan Lingkar kapasitas pelayanan jalan pada ruas Jalan Raya Jatiangor pada umumnya adalah rendah kecuali pada sore hari. Hal ini dikarenakan kapasitas jalan pada Jalan Raya Jatinangor tidak sesuai dengan volume kendaraan

yang melintas pada ruas jalan tersebut. Setelah adanya Jalan Lingkar kapasitas Jalan Raya Jatinangor semakin baik walaupun intensitas guna lahan yang ada semakin tinggi. hal ini dikarenakan kapasitas jalan dapat menampung volume kendaraan yang melintas.

4.4 Analisis Korelasi Tarikan dan Bangkitan Pergerakan (Variabel Y) dengan Karakterisitik Kegiatan Komersial (Variabel X)

Skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala interval dan ordinal. Skala interval mempunyai karakteristik seperti yang dimiliki oleh skala nominal dan ordinal dengan ditambah karakteristik lain, yaitu adanya interval yang tetap. Dengan demikian peneliti dapat melihat besarnya karakteristik antara individu atau obyek dengan yang lainya. Skala pengukuran interval benar-benar merupakan angka. Angka-angka yang digunakan dapat dilakukan operasi aritmatika, misalnya dijumlahkan atau dikalikan. Untuk melakukan analisis, skala pengukuran ini menggunakan statistik parametrik. Skala pengukuran ordinal memberikan informasi tentang jumlah relatif karakterisitik berbeda yang dimiliki oleh obyek atau individu tertentu. Tingkat pengukuran ini mempunyai informasi skala nominal ditambah dengan sarana peringkat relatif tertentu yang memberikan informasi apakah suatu obyek memiliki karakterisitik yang lebih atau kurang tetapi bukan berapa banyak kekurangan dan kelebihannya (Sarwono,2005).

Dalam penelitian ini digunakan jenis korelasi bivariat, yaitu korelasi antara satu variabel bebas dan satu variabel tergantung. Analasis bivariat yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi person dan spearman. Korelasi pearson adalah korelasi yang digunakan untuk mengetahui ada dan tidaknya hubungan dua variabel, yaitu variabel bebas dan variabel tergantung yang berskala interval (parametrik). Dalam korelasi tidak dibedakan antara variabel bebas dan variabel tergantung karena fokus pengukuran adalah besar kecilnya hubungan atara dua variabel yang dikorelasikan. Korelasi dapat menghasilkan angka positif (+) atau negatif (-). Jika korelasi angka positif, hubungan variabel bersifat searah. Searah mempunyai makna jika variabel bebasnya besar maka variabel tergantungnya juga besar. Jika korelasi menghasilkan angka negatif maka hubungan kedua variabel tidak bersifat searah. Tidak searah mempunyai makna jika variabel bebas besar maka variabel tergantungnya menjadi kecil.

Korelasi Spearman digunakan untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel berskala ordinal yaitu variabel bebas dan variabel tergantung. Korelasi ini bersifat non-parametrik. Angka korelasi dapat berupa angka positif (+) atau angka negatif (-). Adapun ketentuan angka korelasi dapat dilihat pada **tabel IV.**

Tabel IV.18
Penentuan Angka Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0 - 0,25	Korelasi sangat lemah
> 0,25 - 0,5	Korelasi cukup
> 0,50 - 0,75	Korelasi kuat
> 0,75 – 1,00	Korelasi sangat kuat

Sumber: SPSS Teori dan Latihan Menggunakan SPSS versi 12, Jonathan Sarwono, 2005.

4.4.1 Hubungan antara Karakteristik Guna Lahan Kegiatan Komersial (X) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Berikut ini adalah tabel korelasi antara variabel x dengan variabel y tarikan pergerakan kegiatan komersial.

Tabel IV.19
Korelasi Variabel X dengan Variabel Y Tarikan Pergerakan Komersial

Variabel X		Korelasi Variabel Y dengan Variabel X			Ket.
		Pearson Correlation	Sig.	Koefisien Determinasi (%)	
1	Luas Bangunan	0,632	0,000	39,94	Hubungan Kuat
2	Kapasitas Parkir Mobil	0,649	0,000	42,12	Hubungan Kuat
3	Kapasitas Parkir Motor	0,631	0,000	39,82	Hubungan Kuat
4	Ketersediaan Supermarket	0,579	0,000	33,52	Hubungan Kuat
5	Ketersediaan Food Court	-0,036	0,807	-	Tidak Signifikan
6	Ketersediaan Fashion Store	0,523	0,000	27,35	Hubungan Kuat
7	Ketersediaan Bioskop	0,590	0,000	34,81	Hubungan Kuat
8	Ketersediaan Game Zone	0,590	0,000	34,81	Hubungan Kuat
9	Ketersediaan ATM	0,523	0,000	27,35	Hubungan Kuat
10	Ketersediaan Toilet	-	-	-	Tidak Signifikan
11	Ketersediaan Mushola	-0,31	0,836	-	Tidak Signifikan

Sumber:Hasil Analisis, 2010

A. Hubungan antara Luas bangunan (X_1) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara Luas bangunan (X_1) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y) adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Luas bangunan (X_1) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Luas bangunan (X1) denganTarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara Luas bangunan (X_1) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 0,632, maka korelasi antara luas bangunan (X_1) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) memiliki hubungan sangat kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar Luas bangunan (X_1) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) semakin besar pula. Hubungan antara Luas bangunan (X_1) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,000 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi Luas bangunan (X_1) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0,632^2 \times 100\%$

$= 39,94\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh Luas bangunan terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 39,94%. Sedangkan untuk 60,06 % merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

B. Hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y) adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) denganTarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 0,649, maka korelasi antara jumlah jurusan (X_2) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) memiliki hubungan sangat kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar Kapasitas Parkir Mobil (X_2) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) semakin besar pula. Hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,000 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0,649^2 \times 100\%$

$= 42,12\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh Kapasitas Parkir Mobil terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 42,12%. Sedangkan untuk 57,88 % merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

C. Hubungan antara Ketersediaan Kapasitas Parkir Motor (X_3) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan kapasitas parkir motor terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Kapasitas Parkir Motor (X_3) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Kapasitas Parkir Motor (X_3) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar 0,631, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$$KD = r_2 \times 100\%$$
$$= 0{,}631^2 \times 100\%$$
$$= 39{,}82\ \%$$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 39,82 %, sedangkan untuk 60,18% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

D. Hubungan antara Ketersediaan Supermarket (X_4) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan supermarket terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Supermarket (X_4) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Supermarket (X_4) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan supermarket (X_4) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar 0,579, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan supermarket (X_4) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi

diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan supermarket (X_4) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan supermarket (X_4) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan supermarket (X_4) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}579^2 \times 100\%$

$= 33{,}52\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan supermarket (X_4) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 33,52%, sedangkan untuk 66,48% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

E. Hubungan antara Ketersediaan *Food court* (X_5) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan *food court* terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan *Food court* (X_5) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan *Food court* (X_5) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan *food court* (X_5) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar -0,036, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan *food court* (X_5) memiliki hubungan yang sangat lemah. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka negatif (-) yang artinya memiliki hubungan tidak searah. Hubungan antara ketersediaan *food court* (X_5) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah tidak signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan

(sig) sebesar 0,00 > 0,05 yang artinya H_0 diterima H_1 ditolak. Tidak terdapat hubungan antara variabel ketersediaan *food court* (X_5) dengan tarikan pergerakan komersial (Y).

F. Hubungan antara Ketersediaan *Fashion Store* (X_6) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan *fashion store* terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan *Fashion store* (X_6) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan *Fashion store* (X_6) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan *fashion store* (X_6) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar 0,523, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan *fashion store* (X_6) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan *fashion store* (X_6) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan *fashion store* (X_4) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan *fashion store* (X_6) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$$KD = r_2 \times 100\%$$
$$= 0,523^2 \times 100\%$$
$$= 27,35\ \%$$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan *fashion store* (X_6) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 27,35%, sedangkan untuk 72,65% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

G. Hubungan antara Ketersediaan Bioskop (X_7) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan bioskop terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Bioskop (X_7) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Bioskop (X_7) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan bioskop (X_7) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar 0,590, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan bioskop (X_7) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan bioskop (X_7) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan bioskop (X_7) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan bioskop (X_7) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$$KD = r_2 \times 100\%$$
$$= 0{,}590^2 \times 100\%$$
$$= 34{,}81\ \%$$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan bioskop (X_7) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 34,81%, sedangkan untuk 65,19% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

H. Hubungan antara Ketersediaan *Game Zone* (X_8) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan *game zone* terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan *Game zone* (X_8) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan *Game zone* (X_8) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan *game zone* (X_8) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar 0,590, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan *game zone* (X_8) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan *game zone* (X_8) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan *game zone* (X_8) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan *game zone* (X_8) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$$KD = r_2 \times 100\%$$
$$= 0{,}590^2 \times 100\%$$
$$= 34{,}81\ \%$$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan *game zone* (X_8) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 34,81%, sedangkan untuk 65,19% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

I. Hubungan antara Ketersediaan ATM (X_9) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan ATM terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan ATM (X_9) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan ATM (X_9) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan ATM (X_9) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar 0,523, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan ATM (X_9) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan ATM (X_9) maka tarikan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan ATM (X_9) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar $0{,}00 < 0{,}05$ yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan ATM (X_9) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$$KD = r_2 \times 100\%$$
$$= 0{,}523^2 \times 100\%$$
$$= 27{,}35\ \%$$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan ATM (X_9) terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 27,35%, sedangkan untuk 72,65% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

J. Hubungan antara Ketersediaan Toilet (X_{10}) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan toilet terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Toilet (X_{10}) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Toilet (X_{10}) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hubungan antara ketersediaan toilet (X_{10}) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah tidak signifikan yang artinya H_0 diterima H_1 ditolak. Tidak terdapat hubungan antara variabel ketersediaan toilet (X_{10}) dengan tarikan pergerakan komersial (Y).

K. Hubungan antara Ketersediaan Mushola (X_{11}) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan mushola terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Mushola (X_{11}) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Mushola (X_{11}) dengan Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Berdasarkan tabel diatas, angka korelasi antara ketersediaan mushola (X_{11}) dengan tarikan pergerakan (Y) sebesar -0,031, maka korelasi antara tarikan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan mushola (X_{11}) memiliki hubungan yang sangat lemah. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka negatif (-) yang artinya memiliki hubungan tidak searah. Hubungan antara ketersediaan mushola (X_{11}) dengan tarikan pergerakan komersial (Y) adalah tidak signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 > 0,05 yang artinya H_0 diterima H_1 ditolak. Tidak terdapat hubungan antara variabel ketersediaan mushola (X_{11}) dengan tarikan pergerakan komersial (Y).

L. Kesimpulan Hubungan antara Karakteristik Guna Lahan Kegiatan Komersial (X) terhadap Tarikan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Uji korelasi karakteristik guna lahan kegiatan komersial dilakukan secara general, terhadap tarikan pergerakan kegiatan komersial. Dari keseluruhan hasil uji korelasi antara variabel x (karakteritik kegiatan komersial) dengan variabel y (tarikan pergerakan kegiatan komersial), variabel luas bangunan (x_1), kapasitas parkir mobil (x_2), kapasitas parkir motor (x_3), ketersediaan supermarket (x_4), ketersediaan *fashion store* (x_6), ketersediaan bioskop (x_7), ketersediaan *game zone* (x_8), dan ketersediaan ATM (x_9) adalah variabel yang memiliki hubungan kuat dengan tarikan pergerakan (variabel y) yang mempengaruhi besaran tarikan pergerakan kegiatan komersial, dalam hal ini variabel-variabel x tersebut merupakan variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja pelayanan jalan karena jika besaran dari variabel x bertambah besar maka tarikan pergerakannya akan bertambah.

Variabel ketersediaan *food court* (x_5), ketersediaan toilet (x_{10}) dan ketersediaan mushola (x_{11}) merupakan variabel yang tidak berpengaruh terhadap besaran tarikan pergerakan komersial berdasarkan uji korelasi yang dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS 14.

4.4.2 Hubungan antara Karakteristik Guna Lahan Kegiatan Komersial (X) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Berikut ini adalah tabel korelasi antara variabel x dengan variabel y bangkitanpergerakan kegiatan komersial.

Tabel IV.20
Korelasi Variabel X dengan Variabel Y Bangkitan Pergerakan Komersial

Variabel X		Korelasi Variabel Y dengan Variabel X			Ket.
		Pearson Correlation	Sig.	Koefisien Determinasi (%)	
1	Luas Bangunan	0,637	0,000	40,58	Hubungan Kuat
2	Kapasitas Parkir Mobil	0,652	0,000	42,51	Hubungan Kuat

Variabel X		Korelasi Variabel Y dengan Variabel X			Ket.
		Pearson Correlation	Sig.	Koefisien Determinasi (%)	
3	Kapasitas Parkir Motor	0,636	0,000	40,45	Hubungan Kuat
4	Ketersediaan Supermarket	0,555	0,000	30,80	Hubungan Kuat
5	Ketersediaan Food Court	0,162	0,270	-	Tidak Signifikan
6	Ketersediaan Fashion Store	0,747	0,000	55,80	Hubungan Kuat
7	Ketersediaan Bioskop	0,789	0,000	62,25	Hubungan Kuat
8	Ketersediaan Game Zone	0,789	0,000	62,25	Hubungan Kuat
9	Ketersediaan ATM	0,747	0,000	55,80	Hubungan Kuat
10	Ketersediaan Toilet	-	-	-	Tidak Signifikan
11	Ketersediaan Mushola	0,300	0,038	9,00	Hubungan Cukup

Sumber:Hasil Analisis, 2010

A. Hubungan antara Luas Bangunan (X_1) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara Luas bangunan (X_1) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y) adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Luas Bangunan (X_1) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Luas Bangunan (X1) denganBangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Berdasarkan tabel diatas, angka korelasi antara Luas bangunan (X_1) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 0,637, maka korelasi antara luas bangunan (X_1) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) memiliki hubungan sangat kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar Luas bangunan (X_1) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) semakin besar pula. Hubungan antara Luas bangunan (X_1) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,000 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi Luas bangunan (X_1) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}637^2 \times 100\%$

$= 40{,}58\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh Luas bangunan terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 40,58%. Sedangkan untuk 59,42 % merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

B. Hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y) adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) denganBangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 0,652, maka korelasi antara jumlah jurusan (X_2) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) memiliki hubungan sangat kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar Kapasitas Parkir Mobil (X_2) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) semakin besar pula. Hubungan antara Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,000 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi Kapasitas Parkir Mobil (X_2) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}652^2 \times 100\%$

$= 42{,}51\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh Kapasitas Parkir Mobil terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 57,49%. Sedangkan untuk 57,88 % merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

C. Hubungan antara Kapasitas Parkir Motor (X_3) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan kapasitas parkir motor terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Kapasitas Parkir Motor (X_3) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Kapasitas Parkir Motor (X_3) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,636, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar $0{,}00 < 0{,}05$ yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

KD = r_2 x 100%

= $0{,}636^2$ x 100%

= 40,45 %

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan kapasitas parkir motor (X_3) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 40,45 %, sedangkan untuk 59,55% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

D. Hubungan antara Ketersediaan Supermarket (X_4) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan supermarket terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Supermarket (X_4) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Supermarket (X_4) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan supermarket (X_4) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,555, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan supermarket (X_4) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan supermarket (X_4) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan supermarket (X_4) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan supermarket (X_4) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

KD = r_2 x 100%

= $0{,}555^2$ x 100%

= 30,80 %

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan supermarket (X_4) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 30,80%, sedangkan untuk 69,20% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

E. Hubungan antara Ketersediaan *Food Court* (X_5) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan *food court* terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan *Food court* (X_5) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan *Food court* (X_5) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan *food court* (X_5) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,162, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan *food court* (X_5) memiliki hubungan yang sangat lemah. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan tidak searah. Hubungan antara ketersediaan *food court* (X_5) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah tidak signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 > 0,05 yang artinya H_0 diterima H_1 ditolak. Tidak terdapat hubungan antara variabel ketersediaan *food court* (X_5) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y).

F. Hubungan antara Ketersediaan *Fashion Store* (X_6) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan *fashion store* terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0,05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan *Fashion store* (X_6) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0,05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan *Fashion store* (X_6) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan *fashion store* (X_6) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,747, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y)

terhadap ketersediaan *fashion store* (X_6) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan *fashion store* (X_6) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan *fashion store* (X_4) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan *fashion store* (X_6) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}747^2 \times 100\%$

$= 55{,}80\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan *fashion store* (X_6) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 55,80%, sedangkan untuk 44,20% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

G. Hubungan antara Ketersediaan Bioskop (X_7) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan bioskop terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Bioskop (X_7) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Bioskop (X_7) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan bioskop (X_7) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,789, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan bioskop (X_7) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan bioskop (X_7) maka bangkitan pergerakan yang

dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan bioskop (X_7) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan bioskop (X_7) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$$KD = r_2 \times 100\%$$
$$= 0{,}789^2 \times 100\%$$
$$= 62{,}25\ \%$$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan bioskop (X_7) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 62,25%, sedangkan untuk 37,75% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

H. Hubungan antara Ketersediaan *Game Zone* (X_8) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan *game zone* terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan *Game zone* (X_8) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan *Game zone* (X_8) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan *game zone* (X_8) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,789, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan *game zone* (X_8) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan *game zone* (X_8) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan *game zone* (X_8) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah

signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan *game zone* (X_8) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}789^2 \times 100\%$

$= 62{,}25\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan *game zone* (X_8) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 62,25%, sedangkan untuk 37,75% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

I. Hubungan antara Ketersediaan ATM (X_9) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan ATM terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan ATM (X_9) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan ATM (X_9) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan ATM (X_9) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,747, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan ATM (X_9) memiliki hubungan yang kuat. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hal ini berarti semakin besar ketersediaan ATM (X_9) maka bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh kegiatan komersial (Y) besar pula. Hubungan antara ketersediaan ATM (X_9) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_1 diterima H_0 ditolak.

Sedangkan untuk kontribusi ketersediaan ATM (X_9) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut:

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}747^2 \times 100\%$

$= 55{,}80\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan ATM (X_9) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 55,80%, sedangkan untuk 44,20% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

J. Hubungan antara Ketersediaan Toilet (X_{10}) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan toilet terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Toilet (X_{10}) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Toilet (X_{10}) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hubungan antara ketersediaan toilet (X_{10}) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah tidak signifikan yang artinya H_0 diterima H_1 ditolak. Tidak terdapat hubungan antara variabel ketersediaan toilet (X_{10}) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y).

K. Hubungan antara Ketersediaan Mushola (X_{11}) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Hipotesis hubungan antara ketersediaan mushola terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial adalah sebagai berikut:

a. H_0: $\rho > 0{,}05$ maka, tidak tedapat hubungan antara Ketersediaan Mushola (X_{11}) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)
b. H_1: $\rho < 0{,}05$ maka, terdapat hubungan antara Ketersediaan Mushola (X_{11}) dengan Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Angka korelasi antara ketersediaan mushola (X_{11}) dengan bangkitan pergerakan (Y) sebesar 0,300, maka korelasi antara bangkitan pergerakan (Y) terhadap ketersediaan mushola (X_{11}) memiliki hubungan yang cukup. Perhitungan korelasi diatas menghasilkan angka positif (+) yang artinya memiliki hubungan searah. Hubungan antara ketersediaan mushola (X_{11}) dengan bangkitan pergerakan komersial (Y) adalah signifikan. Hal ini diketahui dari angka tingkat signifikan (sig) sebesar 0,00 < 0,05 yang artinya H_0 diterima H_1 ditolak.

$KD = r_2 \times 100\%$

$= 0{,}300^2 \times 100\%$

$= 9\ \%$

Hal ini berarti kontibusi atau peranan yang diberikan oleh ketersediaan mushola (X_{11}) terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial (Y) sebesar 9%, sedangkan untuk 91% merupakan kontribusi faktor-faktor lain.

L. Kesimpulan Hubungan antara Karakteristik Guna Lahan Kegiatan Komersial (X) terhadap Bangkitan Pergerakan Kegiatan Komersial (Y)

Uji korelasi karakteristik guna lahan kegiatan komersial dilakukan secara general, terhadap bangkitan pergerakan kegiatan komersial. Dari keseluruhan hasil uji korelasi antara variabel x (karakteritik kegiatan komersial) dengan variabel y (bangkitan pergerakan kegiatan komersial), variabel luas bangunan (x_1), kapasitas parkir mobil (x_2), kapasitas parkir motor (x_3), ketersediaan supermarket (x_4), ketersediaan *fashion store* (x_6), ketersediaan bioskop (x_7), ketersediaan *game zone* (x_8), dan ketersediaan ATM (x_9) ketersediaan mushola (x_{11})adalah variabel yang memiliki hubungan kuat dengan bangkitan pergerakan (variabel y) yang mempengaruhi besaran bangkitan pergerakan kegiatan komersial, dalam hal ini variabel-variabel x tersebut merupakan variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja pelayanan jalan karena jika besaran dari variabel x bertambah besar maka bangkitan pergerakannya akan bertambah, sedangkan ketersediaan mushola (x_{11}) merupakan variabel x yang memiliki hubungan cukup dengan bangkitan pergerakan kegiatan komersial artinya variabel ketersediaan mushola (x_{11}) cukup mempengaruhi.

Variabel ketersediaan *food court* (x_5), ketersediaan toilet (x_{10}) dan merupakan variabel yang tidak berpengaruh terhadap besaran bangkitan pergerakan komersial berdasarkan uji korelasi yang dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS 14.