

TESIS

**Pemodelan Bangkitan Perjalanan Akibat Aktivitas Pasar
Mardika Dan Kinerja Ruas Jalan Pantai Mardika Kota
Ambon**



Tiara Vallen Ambar

No Mahasiswa : 165.102.558/PS/MTS

PROGRAM STUDI MAGISTER TEKNIK SIPIL

PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS ATMAJAYA YOGYAKARTA

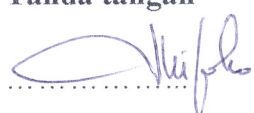
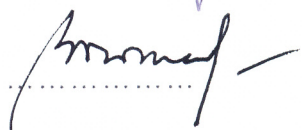
2017



UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI MAGISTER TEKNIK SIPIL

PENGESAHAN TESIS

Nama : Tiara Vallen Ambar
Nomor Mahasiswa : 16.51.02558/PS/MTS
Konsentrasi : Transportasi
Judul tesis :Pemodelan Bangkitan Perjalanan Akibat Aktivitas Pasar
Mardika Dan Kinerja Ruas Jalan Pantai Mardika Kota
Ambon

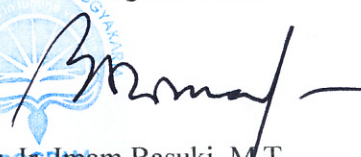
Nama Pembimbing	Tanggal	Tanda tangan
Dr. Ir. Dwijoko Anusanto, M.T.	24-10-2017	
Dr.Ir. Imam Basuki, M.T.	25/10/2017	



PENGESAHAN TESIS

Nama : Tiara Vallen Ambar
Nomor Mahasiswa : 16.51.02558/PS/MTS
Konsentrasi : Transportasi
Judul tesis : Pemodelan Bangkitan Perjalanan Akibat Aktivitas Pasar
Mardika Dan Kinerja Ruas Jalan Pantai Mardika Kota
Ambon

Nama Penguji	Tanggal	Tanda tangan
Dr. Ir. Dwijoko Anusanto, M.T. (Ketua/Penguji/Pembimbing I)	24-10-2017	
Dr. Ir. Imam Basuki, M.T. (Anggota/Pembimbing II)	25-10-2017	
Ir. Y. Hendra Suryadharma, MT (Anggota/Penguji)	25-10-2017	

Ketua Program Studi

Dr. Ir. Imam Basuki, M.T.
PASCASARJANA



PERSEMBAHAN

Jangan engkau lupa memperkatakan kitab taurat ini, tetapi renungkanlah itu siang dan malam, supaya engkau bertindak hati-hati sesuai dengan segala yang tertulis di dalamnya, sebab dengan demikian perjalananmu akan berhasil dan engkau akan beruntung. (Yosua 1:8)

Diberkatilah orang yang mengandalkan TUHAN yang menaruh harapannya pada Tuhan ! Ia akan seperti pohon yang ditanam di tepi air, yang merambatkan akar-akarnya ke tepi batang air, dan yang tidak mengalami datangnya panas terik, yang daunnya tetap hijau, yang tidak kuatir dalam tahun kering, dan yang tidak berhenti menghasilkan buah. (Yeremia 17 :7-8)

Lakukanlah kewajibanmu dengan setia terhadap TUHAN, Allahmu, dengan hidup menurut jalan yang ditunjukkan-Nya, dan dengan tetap mengikuti segala ketetapan, perintah, peraturan dan ketentuan-Nya, seperti yang tertulis dalam hukum Musa, supaya kaulakukan dan dalam segala yang kautuju (1 Raja-Raja 2:3)

Sekarang aku tahu, bahwa TUHAN memberi kemenangan kepada orang yang diurapi-Nya dan menjawabnya dari sorga-Nya yang kudus dengan kemenangan yang gilang-gemilang oleh tangan kanan-Nya (Mazmur 20 :7)

Dan bergembiralah karena TUHAN, maka Ia akan membekikan kepadamu apa yang diinginkan hatimu (Mazmur 37 :4)

Segala perkara dapat kutanggung di dalam Dia yang memberi kekuatan kepadaku (Filipi 4 :13)

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan bersungguh-sungguh menyatakan bahwa tesis dengan judul :

PEMODELAN BANGKITAN PERJALANAN AKIBAT AKTIVITAS PASAR
MARDIKA DAN KINERJA RUAS JALAN PANTAI MARDIKA KOTA
AMBON

Benar-benar karya saya sendiri, semua yang termuat baik berupa tulisan, data, gambar, analisis, kesimpulan dan saran, kecuali yang secara tertulis menyebutkan sumber acuan. Apabila dalam pembuatan tesis ini terbukti bahwa ada ditemui plagiasi dari seluruhnya tesis ini, maka gelar ijazah yang saya peroleh dinyatakan batal dan akan saya kembalikan kepada Universitas Atmajaya Yogyakarta.

Yogyakarta, Oktober 2017



Tiara Vallen Ambar

INTISARI

Pemodelan Bangkitan Perjalanan Akibat Aktivitas Pasar Mardika Dan Kinerja Ruas Jalan Pantai Mardika Kota Ambon, Tiara Vallen Ambar, NPM

16 51 02558, tahun 2017, Bidang Keahlian Transportasi, Program Studi Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Adanya bangkitan pergerakan dan penjual maupun pengunjung di Pasar Mardika Kota Ambon, sangat mempengaruhi tingkat pelayanan pada ruas jalan Pantai Mardika usaha untuk menunjang perkembangan lebih lanjut pada kawasan komersial dan meningkatkan pelayanannya dalam bidang transportasi. Dengan mengetahui perilaku pergerakan, jumlah perjalanan yang dihasilkan, serta memperkirakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya perjalanan tersebut. Jumlah pergerakan dan perjalanan yang dilakukan itulah yang disebut dengan bangkitan perjalanan.

Masalah transportasi merupakan masalah utama yang sulit dipecahkan antara lain kemacetan lalu lintas yang sering dirasakan karena sudah sangat mengganggu aktivitas penduduk. Kota Ambon merupakan salah satu kota dengan tingkat gangguan lalu lintas yang cukup besar, disepanjang ruas Jalan Pantai Mardika terdapat kawasan komersial, antara lain adanya pasar tumpah pada pagi dan sore hari, parkir liar, sehingga sering mengakibatkan konflik dan bergeraknya arus lalu lintas dan ketidakteraturan di sepanjang ruas jalan tersebut. Tentu dan adanya aktivitas pasar tumpah, merupakan tata guna lahan sebagai pusat munculnya tarikan lalu lintas (trip attraction) dalam jumlah besar.

Hasil perhitungan bangkitan perjalanan dan hasil eksisting pada ruas jalan, dimana model terbaik dan penjual yaitu $Y1 = 1,098 + 0,252 X1 + 0,160 X2 + 0,378 X3 - 0,292 X4$ dengan rata-rata produksi perjalanan penjual (Y1) dalam 1 hari sebesar 2,42 (2 kali) perjalanan, sehingga koefisien determinan (R Square) sebesar 0,614 atau 61,4 %. Model terbaik dari pengunjung $Y2 = 0,945 + 0,441 + 0,285 X2 - 0,205 X4 - 0,156 X6$ dengan rata-rata produksi perjalanan pengunjung (Y2) dalam 1 hari sebesar 2,81 (2-3 kali) perjalanan, sehingga didapat koefisien determinan (R Square) sebesar 0,703 atau 70,3 %. Semakin tinggi produksi perjalanan yang dilakukan pengunjung dan penjual menyebabkan pembebanan pada ruas Jl Pantai Mardika sehingga derajat kejenuhan pada jam puncak mencapai 0,71, dengan tingkat pelayanan C yang dilihat dari kecepatan rata-rata kendaraan pada 3 hari survei sebesar 27,31 km/jam. Dan apabila ruas jalan tersebut di proyeksi 10 tahun mendatang, pada tahun 2024 derajat kejenuhan mencapai 0,88 yang mana ruas jalan tersebut sudah melebihi batas aman menurut PKJI 2014 karena sudah $> 0,85$

Kata kunci Bangkitan Perjalanan, Kinerja Ruas Jalan

ABSTRACT

Trip Generation Model Due Mardika Market Activity And

Performance Roads Mardika Beach Ambon City, Tiara Vallen Ambar, Npm

16 51 02558, 2017, Transport Expertise, Master of Civil Engineering Program,
Graduate Program, University of Atma Jaya Yogyakarta.

Their trip generation sellers and visitors in Ambon City, Mardika market, greatly affect the level of service on the road section Mardika Beach Turkish efforts to support further developments in the commercial area and improve its services in the field of transportation. By knowing the behavior of the movement, the number of trips generated, as well as estimating the factors that influence the occurrence of the trip. The number of trips made movement and it is called with trip generation.

The transportation problem is a major problem that is difficult to solve, among others, traffic jams are often perceived as very disturbing activities already resident. Ambon is one of the cities with the level of traffic disruption is large enough, along Mardika Beach street there are commercial areas, among others, the market spilled in the morning and afternoon, illegal parking, so often resulted in conflict and movement of traffic flow and irregularity in along these roads. Naturally and their market activity spilled, the land use as a center for the emergence of the pull traffic (trip attraction) in large quantities.


Results of the calculations and the results of existing trip generation on the road, where the best model and the seller is $Y1 = 1,098 + 0,252 X1 + 0,160 X2 + 0,378 X3 - 0,292 X4$ with production average traveling salesman (Y1) in one day by 2,42 (twice a day) trip, so coefficient determinant (R Square) of 0,614 or 61,4%. The best model and visitors $Y2 = 0,945 + 0,441 + 0,285 X2 - 0,205 X4 - 0,156 X6$ with average production (Y2) in one day trip visitors amounted 2,81 (two until three times a day) journey, in order to get the determinant coefficient (R Square) of 0,703 or 70,3%. The higher the journeys undertaken visitors production and sellers cause loading on Mardika Beach Street that the degree of saturation at peak hours reached 0,71, with the level of service C is seen and the average speed of vehicles on the 3rd day of the survey amounted to 27,31 km / hour. And if these roads in the next 10 years projection, in 2024 the degree of saturation reached 0,88 which these roads already exceeded the safety limit by PKJI 2014 because it was $> 0,85$

Keywords Trip Generation, Performance Roads

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yesus atas segala kasih dan anugerahNYA sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tesis ini dengan baik. Tentu dalam menyusun Tesis ini penulis telah mendapat banyak bimbingan, bantuan dan dukungan moral dari berbagai pihak. Oleh karena itu dengan segala hormat penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada pihak-pihak sebagai berikut :

1. Bapak Dr. Ir. Imam Basuki., MT. sebagai Ketua Program Studi Magister Teknik Sipil dan sebagai dosen pembimbing dua yang berhasil mengarahkan dan membimbing penulis selama penyusunan tesis.
2. Bapak Dr. Ir. Dwijoko Ansusanto, M.T. sebagai dosen pembimbing satu yang berhasil mengarahkan dan membimbing penulis selama penyusunan tesis.
3. Seluruh staf pengajar dan pegawai program Pascasarjana yang membantu penulis selama menjalankan perkuliahan di Universitas Atmajaya Yogyakarta
4. Badan Pendapatan Daerah UPBTP Pendapatan Kota Ambon, yang telah membantu dalam mendapatkan data fisik kendaraan bermotor.
5. Badan Pusat Statistik Kota Ambon, yang telah membantu dalam mendapatkan jumlah kendaraan dan jumlah penduduk Kota Ambon.
6. Semua keluarga tercinta, Papi, Mami, Argit, Virgil, Elion, yang sangat mendukung dan membimbing dalam menyelesaikan Tesis.
7. Nataniel Lodar yang selalu memberikan semangat dan bantuan untuk menyelesaikan Tesis.

- 
8. Teman-teman seperjuangan Mba Okkie, Ibnu Fauzi, An, Boy, Franyo, Linda, Detta, Atty, Elda, Fedro yang selalu mendukung dan berjuang bersama mulai dari perkuliahan hingga saat ini.
 9. Rekan-rekan mahasiswa/I Program Studi Magister Teknik Sipil angkatan 2016 Universitas Atmajaya Yogyakarta
 10. Tim Fresh Harvest Gbi Miracle Service yang selalu mendukung penulis di dalam doa selama penulis menyusun tesis.
 11. Serta semua pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu

Akhir kata penulis menyadari bahwa penulisan tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, namun dengan besar harapan penulis, semoga penulisan ini bermanfaat bagi para pembaca.

Yogyakarta, Oktober 2017

Tiara Vallen Ambar

DAFTAR ISI

	HALAMAN
HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN DOSEN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN TIM PENGUJI	iii
PERSEMBAHAN	iv
LEMBAR PERNYATAAN	v
INTISARI	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Rumusan Masalah	2
I.3 Batasan Masalah	3
I.4 Tujuan Penelitian	4
I.5 Manfaat Penelitian	4
I.6 Keaslian Tugas Akhir	5
I.7 Peta Lokasi	6
I.8 Sistematika Penulisan	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Pengertian Umum	10
2.2 Konsep Metode Analisis Regresi Linear Berganda	12
2.3 Jalan	13

2.4 Klasifikasi Berdasarkan Fungsi Jalan	14
2.5 Perencanaan Transportasi dan Kinerja Jalan	15
2.6 Karakteristik Jalan	15
2.7 Karakteristik Arus Lalu Lintas	16
2.8 Kapasitas Ruas Jalan	16
2.9 Kepadatan	17
2.10 Waktu Tempuh	17
2.11 Volume Lalu Lintas	17
2.12 Kecepatan	18
2.13 Tundaan Kendaraan	18
2.14 Hambatan Samping	19
2.15 Derajat Kejenuhan	19
BAB III LANDASAN TEORI	21
3.1 Konsep Perencanaan Transportasi	21
3.2 Konsep Pemodelan Bangkitan Pergerakan	22
3.3 Konsep Metode Analisis Regresi Linear Berganda	23
3.4 Ekuivalen Kendaraan Ringan	24
3.4.1 Kapasitas Ruas Jalan	25
3.4.2 Kapasitas Dasar (C_0)	26
3.4.3 Faktor Koreksi Lebar Jalan (FC_{LI})	26
3.4.4 Faktor Koreksi Arah Lalu Lintas (FC_{PA})	27
3.4.5 Faktor Koreksi KHS Pada Jalan Berbahu atau Berkereb (F_{CHS})	27
3.4.6 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terkait Ukuran Kota (FC_{UK})	28
3.4.7 Parameter Kinerja Ruas Jalan	28
3.4.8 Kecepatan Tempuh (V_T)	29
3.4.9 Waktu Tempuh (W_T)	31

3.4.10 Tingkat Pelayanan	31
3.4.11 Kinerja Lalu Lintas Jalan	34
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	37
4.1 Metodologi Penelitian	37
4.2 Pengumpulan Data Penelitian	37
4.2.1 Pemodelan Bangkitan Perjalanan	37
4.2.2 Kinerja Ruas Jalan	38
4.3 Metode Pengambilan Data	39
4.3.1 Pemodelan Bangkitan Perjalanan	39
4.3.2 Kinerja Ruas Jalan	40
4.4 Metode Pengambilan Sampel	40
4.4.1 Teknik Sampling	40
4.4.2 Ukuran Sampel	41
4.4.3 Daftar Kuesioner	43
4.5 Lokasi Penelitian	43
4.6 Teknik Pengolahan Data	44
4.6.1 Teknik analisis pemodelan bangkitan	44
4.6.2 Teknik analisis kinerja ruas jalan	46
4.7 Diagram Alir Penelitian	48
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN	49
5.1 Gambaran Umum Wilayah Studi	49
5.2 Pengolahan Data Kuesioner	50
5.3 Analisis Model Perhitungan Bangkitan Perjalanan	61
5.4 Analisis Bivariat Dan Multivariat	63
5.5 Bangkitan Perjalanan Dari Penjual (Y1)	65
5.5.1 Analisis Bivariat	65
5.5.2 Analisis Regresi Linear Berganda	66

5.6 Bangkitan Perjalanan Dari Pengunjung (Y2).....	69
5.6.1 Analisis Bivariat	69
5.6.2 Analisis regresi linear berganda	71
5.7 Hasil Perhitungan Perjalanan Dari Penjual Dan Pengunjung	73
5.8 Batasan Penerapan Model Yang Terbentuk	74
5.9 Analisis Kinerja Ruas Jalan Pantai Mardika	76
5.9.1 Pengambilan data volume lalu lintas	77
5.9.2 Pengolahan data volume lalu lintas pada ruas jalan Pantai Mardika	78
5.9.3 Pengolahan data kapasitas pada ruas jalan pantai mardika	83
5.9.4 Kecepatan pada ruas jalan pantai mardika	88
5.9.5 Analisis prediksi arus lalu lintas untuk 10 tahun mendatang	92
5.9.6 Alternatif penyelesaian kondisi kinerja ruas jalan	96
5.10 Hasil Perhitungan Pemodelan Dan Hasil Eksisting Ruas Jalan	100
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	101
6.1 Kesimpulan	101
6.1.1 Bangkitan perjalanan	101
6.1.2 Kinerja ruas jalan	103
6.2 Saran	103
DAFTAR PUSTAKA	105

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta lokasi	6
Gambar 1.2 Situasi lokasi studi aktivitas pasar tumpah dan parkir liar di ruas jalan pantai mardika	7
Gambar 2.1 Bangkitan dan tarikan pergerakan	11
Gambar 3.1 Hubungan V_T dan D_J pada tipe jalan 2/2 T	30
Gambar 3.2 Hubungan V_T dan D_J pada tipe jalan 4/2 T, 6/2 T	30
Gambar 5.1 Kondisi bangunan pasar mardika	49
Gambar 5.2 Kondisi pasar tumpah mardika yang memakai badan jalan	50
Gambar 5.3 Jumlah anggota keluarga penjual	51
Gambar 5.4 Jumlah anggota keluarga pengunjung	51
Gambar 5.5 Jenis pekerjaan pengunjung	52
Gambar 5.6 Penghasilan rata-rata penjual	53
Gambar 5.7 Penghasilan rata-rata pengunjung	53
Gambar 5.8 Jumlah kendaraan pribadi	54
Gambar 5.9 Jumlah kendaraan pribadi pengunjung	55
Gambar 5.10 Moda transportasi yang dipakai penjual	56
Gambar 5.11 Moda transportasi yang dipakai pengunjung	56
Gambar 5.12 Jarak tempuh penjual ke pasar	57
Gambar 5.13 Jarak tempuh pengunjung ke pasar	57
Gambar 5.14 Waktu penjual ke pasar	58
Gambar 5.15 Waktu pengunjung ke pasar	59
Gambar 5.16 Lama waktu yang dibutuhkan penjual untuk sampai ke pasar	60
Gambar 5.17 Lama waktu yang dibutuhkan pengunjung untuk sampai ke pasar	60
Gambar 5.18 Jenis komoditi yang dijual	61
Gambar 5.19 Grafik volume lalu lintas jam puncak tertinggi jalan pantai mardika (kend/jam) Senin 14 Agustus 2017 arah utara-selatan	80

Gambar 5.20 Grafik volume lalu lintas jam puncak tertinggi jalan pantai mardika (skr/jam) Senin 14 Agustus 2017 arah utara-selatan	81
Gambar 5.21 Grafik volume lalu lintas jam puncak tertinggi jalan pantai mardika (kend/jam) Sabtu 19 Agustus 2017 arah selatan-utara	82
Gambar 5.22 Grafik volume lalu lintas jam puncak tertinggi jalan pantai mardika (skr/jam) Sabtu 19 Agustus 2017 arah selatan-utara	82
Gambar 5.23 Kenaikan kendaraan bermotor (%)	93
Gambar 5.24 Grafik proyeksi arus lalu lintas 10 tahun mendatang jalan pantai mardika	95
Gambar 5.25 Kondisi eksisting	97
Gambar 5.26 Alternatif 1 pelebaran lajur	98
Gambar 5.27 Alternatif 2 pemindahan pasar tumpah ke dalam gedung pasar	98
Gambar 5.28 Layout gedung pasar lama	99
Gambar 5.29 Layout gedung pasar baru	99

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Ekuivalen kendaraan ringan untuk tipe jalan 2/2 TT	24
Tabel 3.2 Ekuivalen kendaraan ringan untuk jalan terbagi dan satu arah	25
Tabel 3.3 Kapasitas dasar jalan perkotaan	26
Tabel 3.4 Faktor penyesuaian kapasitas akibat perbedaan lebar lajur Atau jalur lalu lintas, FC_{LJ}	26
Tabel 3.5 Faktor penyesuaian kapasitas terkait pemisah arah lalu lintas(FC_{PA})	27
Tabel 3.6 Faktor penyesuaian kapasitas akibat KHS pada jalan berbahu, (FC_{HS})	27
Tabel 3.7 Faktor penyesuaian arus bebas akibat hambatan samping untuk jalan Berkereb dengan jarak ke penghalang terdekat L_{K-P} (m)	28
Tabel 3.8 Faktor penyesuaian untuk pengaruh ukuran kota	28
Tabel 3.9 Padanan klasifikasi jenis kendaraan	34
Tabel 3.10 Kondisi dasar untuk menetapkan kecepatan arus bebas dasar dan kapasitas dasar	35
Tabel 4.1 Hasil survei penjual Senin 14 Agustus 2017	42
Tabel 4.2 Hasil survei pengunjung Senin 14 Agustus 2017	42
Tabel 5.1 Jumlah anggota keluarga	51
Tabel 5.2 Jenis pekerjaan pengunjung	52
Tabel 5.3 Penghasilan rata-rata	53
Tabel 5.4 Jumlah kendaraan pribadi	54
Tabel 5.5 Moda transportasi yang dipakai menuju pasar	55
Tabel 5.6 Jarak tempuh ke pasar	57
Tabel 5.7 Waktu pergi ke pasar	58
Tabel 5.8 Lama waktu yang dibutuhkan untuk sampai ke pasar	60
Tabel 5.9 Jenis komoditi yang dijual	61
Tabel 5.10 Variabel bebas untuk penjual dan pengunjung	62
Tabel 5.11 Interpretasi nilai uji korelasi (R)	63

Tabel 5.12 Variabel-variabel bebas yang mempunyai korelasi terhadap produksi perjalanan penjual	66
Tabel 5.13 Pengaruh variabel bebas terhadap jumlah produksi perjalanan penjual	67
Tabel 5.14 Variabel - variabel yang mempunyai korelasi terhadap produksi perjalanan pengunjung	70
Tabel 5.15 Pengaruh variabel bebas terhadap jumlah Produksi perjalanan pengunjung	71
Tabel 5.16 Hasil perhitungan perjalanan dari penjual dan pengunjung	74
Tabel 5.17 Volume lalu lintas jam puncak tertinggi Senin 14 Agustus 2017 Jalan pantai mardika arah utara-selatan	77
Tabel 5.18 Volume lalu lintas jam puncak tertinggi Sabtu 19 Agustus 2017 Jalan pantai mardika arah selatan-utara	78
Tabel 5.19 Volume lalu lintas pada ruas jalan pantai mardika arah utara-selatan	79
Tabel 5.20 Ekuivalen kendaraan ringan untuk tipe jalan 2/2 TT	79
Tabel 5.21 Data hasil perhitungan arus lalu lintas pada jalan pantai mardika jam Puncak tertinggi Senin 14 Agustus 2017 arah utara-selatan	80
Tabel 5.22 Data hasil perhitungan arus lalu lintas pada jalan pantai mardika jam Puncak tertinggi Sabtu 19 Agustus 2017 arah selatan-utara	81
Tabel 5.23 Dimensi dan kondisi eksisting ruas jalan pantai mardika	83
Tabel 5.24 Kinerja ruas jalan pantai mardika arah utara-selatan tahun 2017	83
Tabel 5.25 Kapasitas dasar jalan perkotaan	84
Tabel 5.26 Faktor penyesuaian kapasitas akibat perbedaan lebar lajur atau jalur lalu lintas	84
Tabel 5.27 Faktor penyesuaian kapasitas terkait pemisah arah lalu lintas(FC_{PA})	84
Tabel 5.28 Kriteria kelas hambatan samping	85
Tabel 5.29 Faktor penyesuaian kapasitas akibat	

KHS pada jalan berbahu (FC_{HS})	85
Tabel 5.30 Faktor penyesuaian kapasitas terkait ukuran kota (FC_{UK})	86
Tabel 5.31 Jumlah penduduk di kota ambon	86
Tabel 5.32 Karakteristik pelayanan arah utara-selatan dan Arah selatan-utara fungsi jalan lokal sekunder	87
Tabel 5.33 Kecepatan tempuh kendaraan pada jl pantai mardika senin 14 agustus 2017	89
Tabel 5.34 Kecepatan tempuh kendaraan pada jl pantai mardika	90
Tabel 5.35 Kecepatan tempuh jl pantai mardika (km/jam) Hari senin 14 agustus 2017	90
Tabel 5.36 Kenaikan penduduk dalam (%)	93
Tabel 5.37 Jam puncak pada ruas jl pantai mardika	94
Tabel 5.38 Prediksi arus lalu lintas jl pantai mardika 10 tahun mendatang arah utara-selatan	95
Tabel 5.39 Analisis alternatif jl pantai mardika	97

Daftar Lampiran

Lampiran 1 Format Kuesioner dan Data Pemodelan

Lampiran 2 Survei Volume Lalu Lintas (Kend/Jam)

Lampiran 3 Arus Puncak Lalu Lintas Rata-Rata Kendaraan (Skr/jam)

Lampiran 4 Waktu Tempuh Kendaraan (Per 15 menit)

Lampiran 5 Kecepatan Tempuh Kendaraan (Km/jam)

Lampiran 6 Eksisting Penampang Melintang Jl Pantai Mardika

Lampiran 7 Alternatif Pelebaran Lajur

Lampiran 8 Denah Lokasi Penelitian

Lampiran 9 Layout Bangunan Gedung Pasar Lama

Lampiran 10 Layout Bangunan Gedung Pasar Baru