

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

IV.1. Analisis Pengaruh Kepadatan Penduduk terhadap Kepadatan Jalan

Setelah melakukan serangkaian proses pada BAB III, maka diperoleh data kepadatan penduduk dan data derajat kejenuhan jalan yang menunjukkan kepadatan jalan, kemudian dilakukan analisa regresi linier antara nilai kepadatan penduduk sebagai *independent variabel* dan nilai kepadatan jalan sebagai *dependent variabel*.

Hasil analisa dengan *software SPSS 20* adalah sebagai berikut :

1. Tabel masukan berisi variabel penelitian.

Tabel 4.1. Variabel penelitian regresi linier sederhana.

Variables Entered/Removed^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kepadatan Penduduk ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Derajat Kejenuhan

b. All requested variables entered.

Tabel di atas menunjukkan variabel yang akan dianalisa. Yang menjadi *independent variabel* adalah nilai kepadatan penduduk dan *dependent variabel* adalah nilai kepadatan jalan yang ditunjukkan dari nilai derajat kejenuhan jalan.

2. Berupa tabel ringkasan model yang berisi nilai keterkaitan variabel.

Tabel 4.2. Ringkasan model analisis.

Model Summary^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.868 ^a	.754	.739	.0963649

Tabel 4.2. menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Pada tabel di atas nilai korelasi adalah 0,868. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel penelitian ada di kategori kuat dengan kata lain dapat saling mempengaruhi. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai R Square atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan seberapa bagus model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 75,4% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas X memiliki pengaruh kontribusi sebesar 75,4% terhadap variabel Y dan 24,6% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel X.

3. Hasil selanjutnya adalah tabel uji statistik F, merupakan pengujian keterkaitan kedua variabel secara serempak.

Tabel 4.3. Tabel uji statistik F.

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	.456	1	.456	49.118	.000 ^b
Residual	.149	16	.009		
Total	.605	17			

Hipotesis:

Ho: Kepadatan penduduk tidak mempengaruhi kepadatan jalan.

Ha: Kepadatan penduduk mempengaruhi kepadatan jalan.

Pengambilan keputusan:

Jika F hitung < F tabel atau probabilitas > 0,05 maka Ho diterima.

Jika F hitung > F tabel atau probabilitas < 0,05 maka Ho ditolak.

Dari tabel diatas dapat dilihat nilai F hitung yaitu 49,118, sedangkan nilai F tabel dapat dilihat pada halaman lampiran (Wolf, Paul R., 2006) menggunakan tabel F dengan nilai (df) Residual 16 dan nilai df Regression 1 dengan tarap signifikan 0,05, sehingga diperoleh nilai F tabel yaitu 4,49. Karena F hitung (49,118) > F tabel (4,49) maka Ho ditolak.

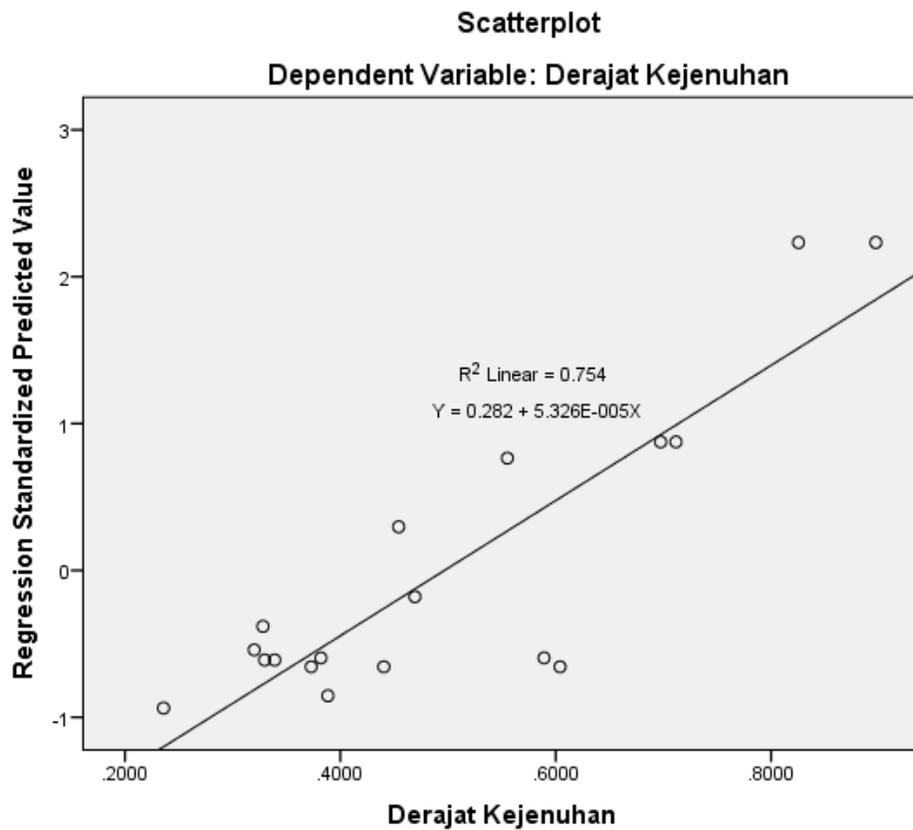
Berdasarkan nilai Signifikan, nilai $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak.

Berdasarkan analisa di atas, maka diambil kesimpulan bahwa kepadatan penduduk dapat mempengaruhi kepadatan jalan.

4. Tabel nilai koefisien regresi dimana terdapat nilai uji statistik t.

Tabel 4.4. Tabel nilai koefisien regresi linier.

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.282	.038		7.399	.000
	Kepadatan Penduduk	5.326E-005	.000	.868	7.008	.000



Gambar 4.1. Scattergram hubungan variabel *independent* dan *dependent*.

Berdasarkan analisis tabel 4.4. dan gambar 4.1 maka dapat dibuat model regresi dugaannya, yaitu:

$$Y = 0,282 + 0,00005326 X.$$

Hipotesis:

Ho: Kepadatan penduduk tidak mempengaruhi kepadatan jalan.

Ha: Kepadatan penduduk mempengaruhi kepadatan jalan.

Pengambilan keputusan:

Jika t hitung $<$ t tabel atau probabilitas $>$ 0,05 maka Ho diterima

Jika t hitung $>$ t tabel atau probabilitas $<$ 0,05 maka Ho ditolak

Untuk t tabel dengan df Residual (penyebut) 16 dan taraf signifikan 0,05 diperoleh t tabel 1,746 dan dapat dilihat pada halaman lampiran (Wolf, Paul R., 2006). Karena t hitung $>$ t tabel maka Ho ditolak. Sedangkan sig pada tabel adalah 0,000 yang berarti probabilitas 0,000, karena probabilitas kurang dari 0,05 maka Ho ditolak. Berdasarkan analisa tersebut maka diambil kesimpulan bahwa kepadatan penduduk dapat mempengaruhi kepadatan jalan.

Dengan memperhatikan hasil analisa di atas, bahwa pengaruh kepadatan penduduk terhadap kepadatan jalan hanya sebesar 75,4 %, maka 24,6 % lainnya dipengaruhi variabel lain, atau dengan kata lain kepadatan jalan tidak hanya dipengaruhi oleh kepadatan penduduk. Kemudian dilakukan analisa beberapa *variabel independent* yang diyakini menjadi penyebab kepadatan jalan. *Variabel independent* yang dianalisa antara lain adalah nilai kepadatan penduduk, arus lalu lintas (LHR), luas perumahan, sarana transportasi, kapasitas jalan, dan jumlah penduduk kerja sebagai *variabel independent*, seperti pada BAB III pada Gambar 3.6.. Kemudian dilakukan analisis regresi linier berganda, hasil analisa dengan *software SPSS 20* adalah sebagai berikut :

1. Tabel masukan, menunjukkan variabel yang di analisis.

Tabel 4.5. Tabel masukan nilai variabel pada analisis regresi berganda.

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kapasitas Jalan, Jumlah Penduduk Kerja, Kepadatan Penduduk, Luas Perumahan, Sarana Transportasi, Arus Lalu Lintas LHR ^b		Enter

a. Dependent Variable: Derajat Kejenuhan

b. All requested variables entered.

Tabel di atas menunjukkan nilai kapasitas jalan , jumlah penduduk kerja, kepadatan penduduk, luas perumahan , sarana transportasi, dan arus lalu lintas (LHR), sebagai *variabel independent*. *Variabel dependent* adalah nilai derajat kejenuhan.

2. Tabel ringkasan model yang berisi nilai keterkaitan variabel.

Tabel 4.6. Tabel ringkasan model pada analisis regresi berganda.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.998 ^a	.996	.994	.0147758

Pada tabel di atas nilai korelasi adalah 0,998. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel penelitian ada di kategori sangat kuat dengan kata lain dapat saling mempengaruhi, hal ini dikarenakan dengan nilai R dan *R Square* yang mendekati 1. Nilai *R Square* atau koefisien determinasi adalah 99,6% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas X memiliki pengaruh kontribusi sebesar 99,6% terhadap variabel Y dan 0,4% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel X.

Apabila dibandingkan dengan analisa pertama yang menganalisa pengaruh kepadatan penduduk terhadap kepadatan jalan, maka analisa kedua menunjukkan nilai korelasi yang lebih tinggi. Artinya bahwa kepadatan jalan dipengaruhi beberapa variabel.

3. Tabel uji statistik F, merupakan pengujian keterkaitan kedua variabel secara serempak.

Tabel 4.7. Tabel uji statistik F pada regresi linier berganda.

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.602	6	.100	459.787	.000 ^b
	Residual	.002	11	.000		
	Total	.605	17			

Hipotesis:

Ho: Nilai kapasitas jalan, jumlah penduduk kerja, kepadatan penduduk, luas perumahan, sarana transportasi, arus lalu lintas (LHR) tidak mempengaruhi kepadatan jalan.

Ha: Nilai kapasitas jalan, jumlah penduduk kerja, kepadatan penduduk, luas perumahan, sarana transportasi, arus lalu lintas (LHR) mempengaruhi kepadatan jalan.

Pengambilan keputusan:

Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$ atau probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima.

Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ atau probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak.

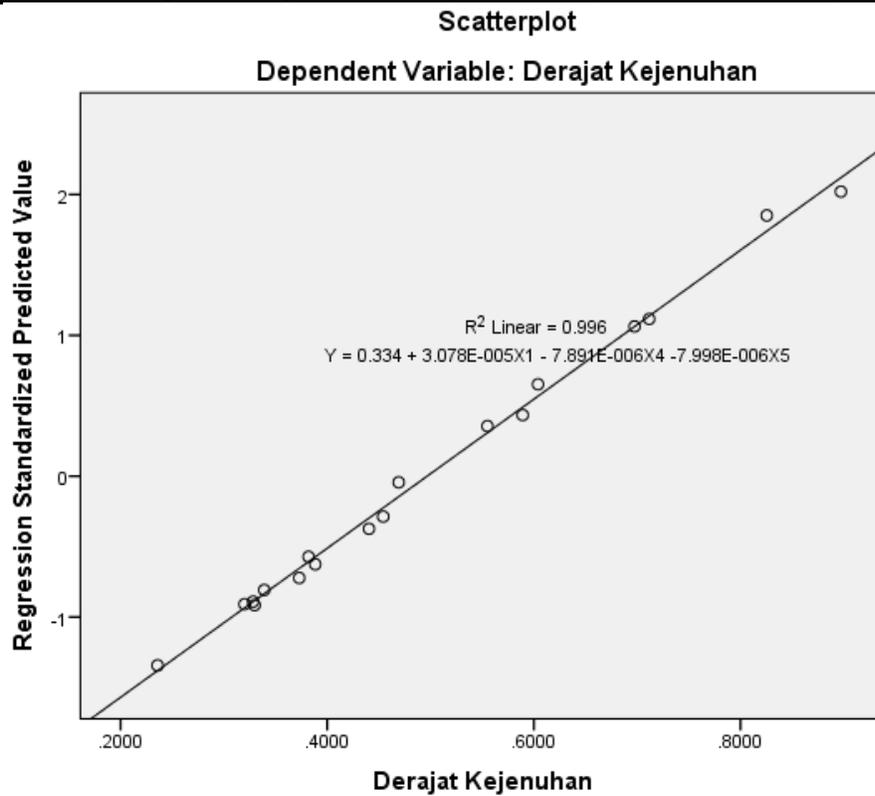
Dari tabel diatas dapat dilihat nilai F_{hitung} yaitu 495,787, sedangkan nilai F_{tabel} yaitu 3,09 dapat dilihat pada halaman lampiran (Wolf, Paul R., 2006).

Karena $F_{hitung} (495,787) > F_{tabel} (3,09)$ maka H_0 ditolak. Berdasarkan nilai probabilitasnya, nilai signifikan $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak. Berdasarkan analisa di atas, maka diambil kesimpulan bahwa kapasitas jalan, jumlah penduduk kerja, kepadatan penduduk, luas perumahan, sarana transportasi, arus lalu lintas (LHR) mempengaruhi kepadatan jalan secara signifikan.

4. Hasil terakhir dari proses analisa adalah tabel nilai koefisien regresi yang disertai pula nilai probabilitasnya yang memberikan nilai signifikan tiap – tiap variabel X yang mempengaruhi variabel Y nya.

Tabel 4.8. Tabel nilai koefisien regresi linier berganda.

Coefficients ^a						
Model	Variabel	Unstandardized Coeff.		Standardized Coeff.	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
(Constant)		.334	.017		19.164	.000
Kepadatan Penduduk	X1	3.078E-005	.000	.502	16.438	.000
Arus Lalu Lintas LHR	X2	.000	.000	1.008	23.550	.000
Luas Perumahan	X3	.000	.000	-.096	-3.332	.007
Jumlah Penduduk Kerja	X4	-7.998E-006	.000	-.036	-1.170	.267
Sarana Transportasi	X5	-7.891E-006	.000	-.043	-1.126	.284
Kapasitas Jalan	X6	.000	.000	-.953	-20.950	.000



Gambar 4.2. Scattergram hubungan variabel *independent* dan *dependent* regresi berganda.

Berdasarkan analisis tabel 4.8. dan gambar 4.2. maka dapat dibuat model regresi dugaannya, yaitu :

$$Y = 0,334 + 3.078.10^5 X_1 - 7.891.10^6 X_4 - 7.998.10^6 X_5$$

Hipotesis:

Ho: Nilai kapasitas jalan, jumlah penduduk kerja, kepadatan penduduk, luas perumahan, sarana transportasi, arus lalu lintas (LHR) tidak mempengaruhi kepadatan jalan.

Ha: Nilai kapasitas jalan, jumlah penduduk kerja, kepadatan penduduk, luas perumahan, sarana transportasi, arus lalu lintas (LHR) mempengaruhi kepadatan jalan.

Pengambilan keputusan:

Jika probabilitas $> 0,05$ maka Ho diterima

Jika probabilitas $< 0,05$ maka Ho ditolak

Berdasarkan data pada tabel kolom signifikan, nilai probabilitas untuk variabel kepadatan penduduk, arus lalu lintas (LHR), luas perumahan, dan kapasitas jalan adalah 0,000.

Artinya probabilitas pada variabel tersebut $< 0,05$ sehingga Ho ditolak. Sementara pada variabel jumlah penduduk kerja nilai probabilitasnya 0,267 dan variabel sarana transportasi nilai probabilitasnya 0,284, kedua variabel tersebut memiliki nilai probabilitas $> 0,05$ maka Ho diterima.

Berdasarkan uji statistik t di atas, 2 variabel yaitu jumlah penduduk kerja dan sarana transportasi tidak mempengaruhi kepadatan jalan. Kemudian 4 variabel lainnya yaitu kepadatan penduduk, arus lalu lintas (LHR), luas perumahan, dan kapasitas jalan dapat mempengaruhi nilai kepadatan jalan. Secara keseluruhan pada pengambilan keputusan dengan menggunakan nilai probabilitas, 4 variabel dari keseluruhan 6 variabel merupakan variabel dengan keputusan Ho ditolak. Maka berdasarkan analisa tersebut diambil kesimpulan bahwa yang mempengaruhi kepadatan jalan secara signifikan adalah kepadatan penduduk, arus lalu lintas (LHR), luas perumahan, dan kapasitas jalan.

IV.2. Peta Kepadatan Penduduk dan Kepadatan Jalan Kecamatan Tembalang

Pada BAB III telah dijelaskan bahwa sebelum proses pemetaan, maka dilakukan penyusunan atribut mengenai operasional jalan. Atribut yang digunakan untuk proses pemetaan adalah sebagai berikut :

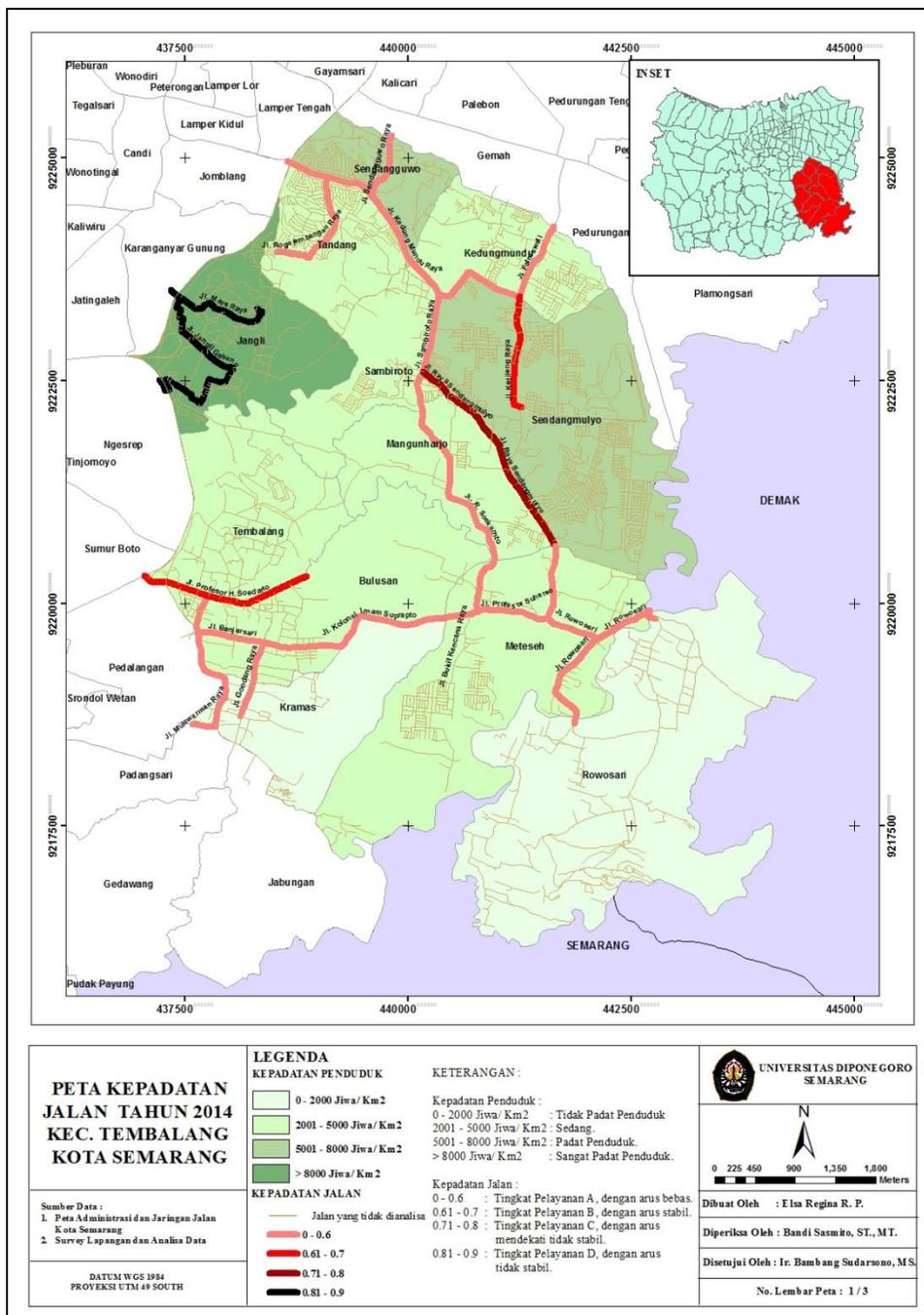
Tabel 4.9. Nilai operasional beberapa ruas jalan di Kecamatan Tembalang.

FI	Shape	Nama_Jalan	Kelurahan	FUNGSI_JALA	Lebar_M2	Kapasitas	LHR	DS	LOS	Kpdtn_Pddk
39	Polyline	Jl. Sirojudin	Tembalang	Arteri Sekunder	8	3174	1184	0.37	A	2010
23	Polyline	Jl. Sendangguwo Raya	Sendangguwo	Lokal	4.2	1527	847	0.56	A	6380
0	Polyline	Jl. Sambiroto Raya	Sambiroto	Kol. Sekunder	7	2726	1279	0.47	A	3478
16	Polyline	Jl. Rowosari	Rowosari	Lokal	5.7	1527	360	0.24	A	1144
11	Polyline	Jl. Rogojembangan Raya	Tandang	Lokal	4.8	1527	693	0.45	A	4941
9	Polyline	Jl. Raya Sendangmulyo	Sendangmulyo	Lokal	6.8	2372	1688	0.71	C	6719
15	Polyline	Jl. R. Soekamto	Mangunharjo	Kol. Sekunder	6.4	2372	759	0.32	A	2365
15	Polyline	Jl. Profesor Suharso	Meteseh	Arteri Sekunder	6.2	2372	778	0.33	A	2856
41	Polyline	Jl. Profesor H. Soedarto	Tembalang	Kol. Sekunder	9	3589	2168	0.6	B	2010
33	Polyline	Jl. Mulawarman Selatan Raya	Kramas	Lokal	0	0	0	0		0
40	Polyline	Jl. Mulawarman Raya	Kramas	Kol. Sekunder	5	1527	593	0.39	A	1404
87	Polyline	Jl. Mars Raya	Jangli	Lokal	4.5	1445	1297	0.9	D	10876
1	Polyline	Jl. Kolonel Imam Suprpto	Bulusan	Arteri Sekunder	7.1	2726	1606	0.59	A	2195
15	Polyline	Jl. Ketileng Raya	Sendangmulyo	Arteri Sekunder	6	2372	1654	0.7	B	6719
2	Polyline	Jl. Kedung Mundu Raya	Kedung Mundu	Arteri Sekunder	9.5	7125	2349	0.33	A	2152
38	Polyline	Jl. Jangli Gabeng	Jangli	Kol. Sekunder	4.6	1445	1193	0.83	D	10876
43	Polyline	Jl. Gondang Raya	Bulusan	Lokal	4.5	1527	583	0.38	A	2195
15	Polyline	Jl. Gendong	Sendangmulyo	Arteri Sekunder	0	0	0	0		0
15	Polyline	Jl. Fatmawati	Kedung Mundu	Arteri Sekunder	9.1	7125	2415	0.34	A	2152
16	Polyline	Jl. Bukit Kencana Raya	Meteseh	Lokal	0	0	0	0		0
42	Polyline	Jl. Banjarsari	Tembalang	Arteri Sekunder	8.2	3174	1398	0.44	A	2010

(Sumber : Hasil survey lapangan dan perhitungan, 2014.)

Kemudian berdasarkan data atribut di atas dilakukan pembuatan peta kepadatan jalan, peta lalu lintas harian rata- rata, dan peta kapasitas jalan dengan skala 1 : 35.000. Sistem proyeksi yang digunakan UTM 49 *South* , sistem referensi permukaannya menggunakan Datum WGS 1984. Dari data atribut yang tersedia dapat dipetakan 3 peta, yaitu :

1. Peta Kepadatan Jalan Kecamatan Tembalang.



Gambar 4.3. Peta kepadatan jalan Kecamatan Tembalang Tahun 2014.

Data atribut yang diperoleh selama penelitian disampaikan melalui peta pada Gambar 4.3. Nilai kepadatan jalan dilihat berdasarkan nilai derajat kejenuhan suatu

jalan. Pada Gambar 4.3. nilai kepadatan jalannya disampaikan dengan simbol layer jalan dengan diklasifikasikan menjadi 4 tingkat dan dibedakan ketebalan garisnya untuk menunjukkan tingkat kepadatan jalan. Berikut ini klasifikasi kepadatan jalan pada peta di atas.

Tabel 4.10. Klasifikasi kepadatan jalan (Permenhub No 14 Tahun 2006).

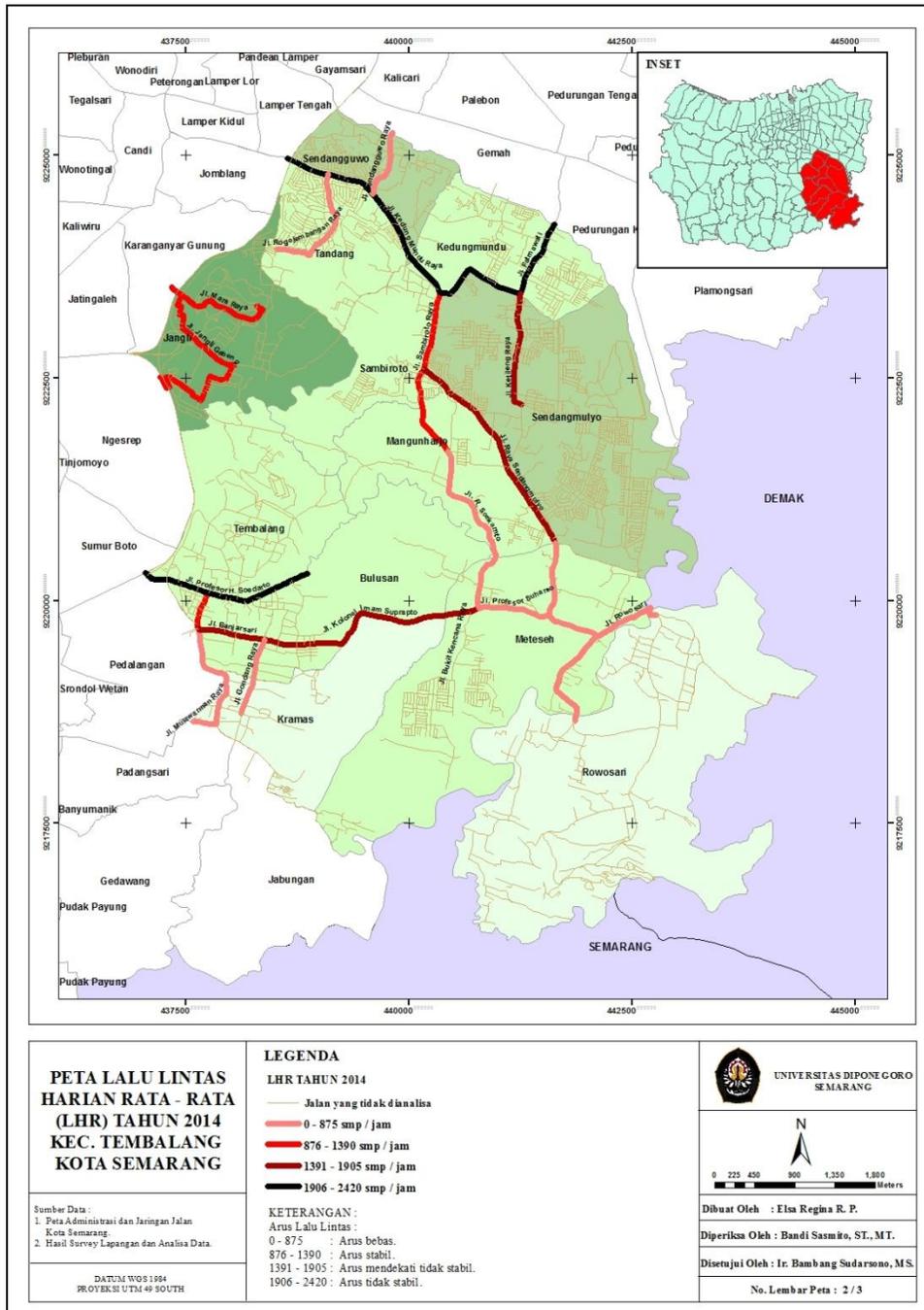
LOS	DS
A	0 – 0.6
B	0.61 – 0.7
C	0.71 – 0.8
D	0.81 – 0.9

Pada Tabel 4.10., kolom DS menunjukkan klasifikasi nilai derajat kejenuhan jalan, dan kolom LOS (*Level of Service*) menunjukkan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan Permenhub No. 14 Tahun 2006 yang telah disebutkan dalam BAB II Tabel 2.6., Pada kolom LOS Tabel 4.10 dari atas ke bawah semakin padat dilihat dari dilai DSnya. Nilai LOS ditentukan berdasarkan nilai derajat kejenuhan, nilai LOS menjelaskan mengenai tingkat pelayanan ruas jalan berdasarkan perbandingan volume arus lalu lintas yang melalui suatu jalan dengan kapasitas maksimum yang ada. Kemudian untuk kepadatan penduduk setiap kelurahan di Kecamatan Tembalang, diklasifikasikan menjadi 4 tingkat kepadatan.

Peta Gambar 4.3. juga memberikan informasi bahwa pada Kelurahan Jangli dengan kepadatan penduduk tertinggi memiliki jalan dengan kepadatan tinggi yaitu pada Jalan Mars Raya dengan nilai LOS D. Kelurahan dengan kepadatan tertinggi kedua adalah Kelurahan Sendang Mulyo, pada Jalan Raya Sendang Mulyo dan Jalan Ketileng Raya disimbolkan dengan warna merah tua dan merah yang menunjukkan bahwa jalan tersebut padat dan mempunyai nilai LOS C dan B. Wilayah dengan kepadatan penduduk terendah untuk Kelurahan Rowosari memiliki kepadatan jalan yang paling rendah dengan nilai LOS A. Sehingga dapat dilihat secara keseluruhan bahwa kepadatan penduduk mempengaruhi kepadatan jalan. Untuk lebih jelasnya,

dapat dilihat peta kepadatan penduduk dan kepadatan jalan yang disertakan pada halaman lampiran.

2. Peta Lalu Lintas Harian Rata - Rata Kecamatan Tembalang.



Gambar 4.4. Peta Lalu Lintas Harian Rata - Rata Kecamatan Tembalang Tahun 2014.

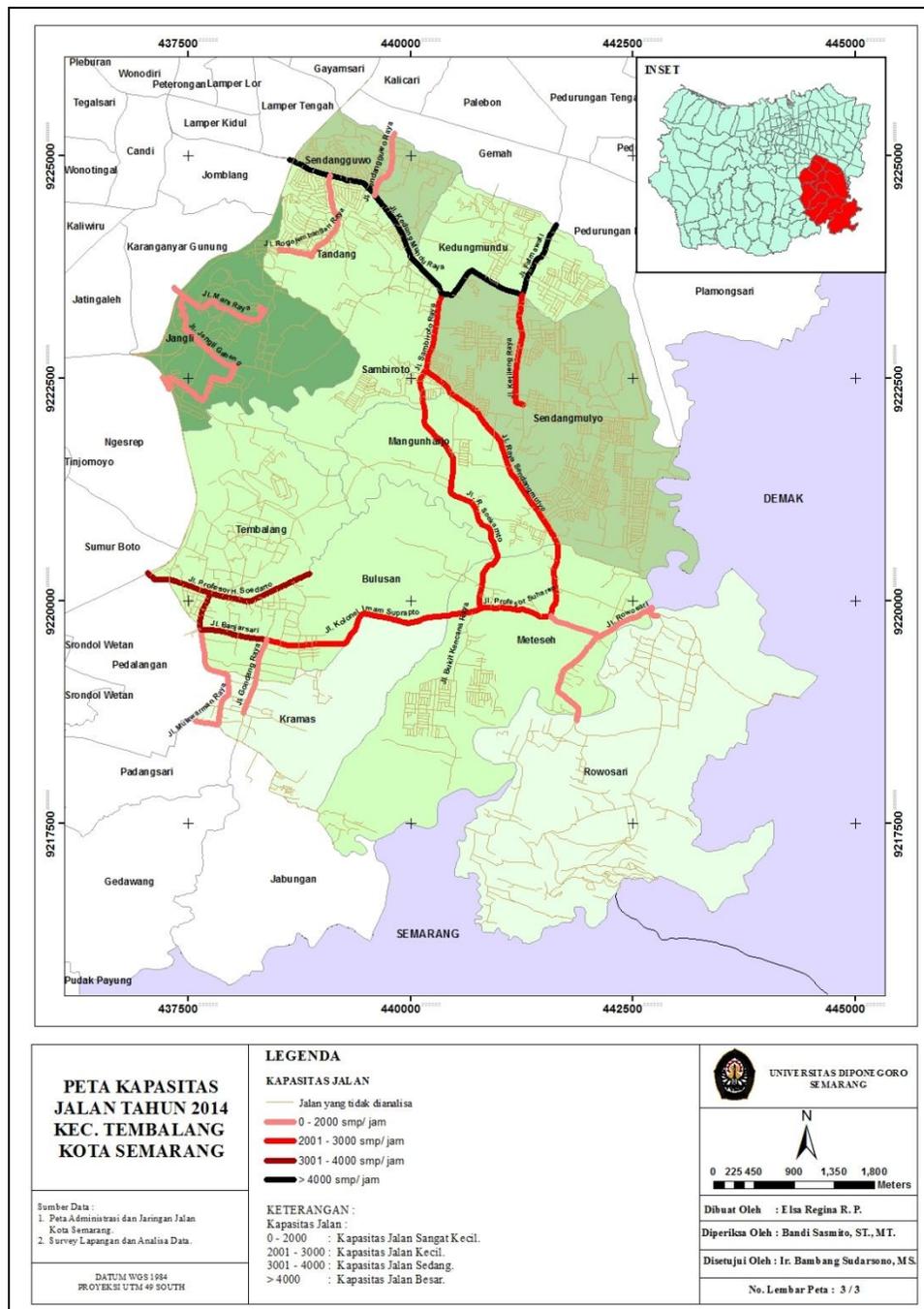
Peta Gambar 4.4. memberi informasi mengenai arus lalu lintas yang dilewati beberapa ruas jalan di Kecamatan Tembalang. Untuk mempermudah pembacaan peta maka nilai arus lalu lintas (LHR) diklasifikasikan menjadi 4 tingkat dan dibedakan dengan ketebalan warna pada peta. Simbol jalan berwarna merah muda menandakan volume arus lalu lintas jalan termasuk pada golongan bebas. Ruas jalan yang memiliki arus bebas yaitu Jalan Mulawarman Raya, Jalan Gondang Raya, Jalan Rowosari, Jalan R. Soekamto, Jalan Profesor Suharso, Jalan Rogojembangan Raya, dan Jalan Sendangguwo Raya. Ruas jalan dengan arus bebas biasanya tidak mengalami hambatan, mayoritas merupakan jalan lokal sehingga apabila mempunyai hambatan biasanya dikarenakan perbaikan jalan atau penggunaan jalan oleh warga untuk kegiatan warga setempat.

Simbol jalan dengan warna merah menunjukkan ruas jalan dengan arus stabil, ruas jalan tersebut adalah Jalan Mars Raya, Jalan Jangli Gabeng, Jalan Sirojudin dan Jalan Sambiroto Raya. Jalan dengan arus stabil dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan rata – rata 60 km/jam. Hambatan yang terjadi pada jalan dengan arus stabil biasanya dipengaruhi oleh keadaan bahu jalan dan jenis kendaraan yang melintasi jalan.

Klasifikasi selanjutnya disimbolkan dengan simbol jalan dengan warna merah tua, arus yang melalui jalan biasanya mendekati tidak stabil. Ruas jalan tersebut adalah Jalan Banjarsari, Jalan Kolonel H. Imam Suprpto, Jalan Raya Sendangmulyo, Jalan Ketileng Raya. Kecepatan rata – rata kendaraan yang melewati jalan tersebut adalah 40 km/jam. Pada jam tertentu atau pada jam sibuk, arus pada ruas jalan tersebut mengalami peningkatan.

Arus tidak stabil disimbolkan dengan simbol jalan berwarna hitam, ruas jalan tersebut adalah Jalan Profesor H. Sudarto, Jalan Raya Kedungmundu, dan Jalan Fatmawati. Kecepatan rata – rata kendaraan yang melintasi jalan 30 km/jam. Jalan dengan arus tidak stabil biasanya mempunyai hambatan, lalu lintas terhambat tidak hanya terjadi sewaktu – waktu dan tidak hanya terjadi pada jam sibuk.

3. Peta Kapasitas Jalan Beberapa Ruas Jalan di Kecamatan Tembalang.



Gambar 4.5. Peta Kapasitas Jalan Kecamatan Tembalang Tahun 2014.

Gambar 4.5. merupakan Peta Kapasitas Jalan Kecamatan Tembalang Tahun 2014, peta tersebut memberi informasi mengenai kapasitas jalan pada beberapa ruas jalan di Kecamatan Tembalang. Untuk mempermudah pembacaan peta maka nilai kapasitas jalan diklasifikasikan menjadi 4 tingkat dan dibedakan dengan ketebalan warna pada peta.

Nilai kapasitas jalan dapat mempengaruhi kepadatan jalan. Semakin kecil kapasitas jalan, maka volume maksimal arus kendaraan yang melintas jalan semakin sedikit. Apabila suatu ruas jalan memiliki kapasitas yang kecil, sedangkan volume arus kendaraan yang melintasi jalan tersebut tinggi, maka jalan tersebut akan menjadi padat. Pada Gambar 4.5. dapat diperoleh informasi bahwa jalan dengan kapasitas sangat kecil dimiliki oleh Jalan Mars Raya, Jalan Jangli Gabeng, Jalan Mulawarman Raya, Jalan Gondang Raya, Jalan Rowosari, Jalan Rogojembangan Raya dan Jalan Sendangguwo Raya. Jalan dengan kapasitas sangat kecil biasanya merupakan jalan lokal yang sebagian dipergunakan oleh penduduk sekitar.

Selanjutnya jalan dengan kapasitas kecil disimbolkan dengan layer jalan berwarna merah. Jalan tersebut adalah Jalan Kolonel H. Imam Suprpto, Jalan Profesor Suharso, Jalan, Jalan R. Sukamto, Jalan Sambiroto Raya, Jalan Raya Sendangmulyo, dan Jalan Ketileng Raya. Jalan tersebut mempunyai kapasitas tergolong kecil karena volume arus kendaraan maksimal yang dapat dilalui jalan tersebut adalah 3000 smp.

Jalan dengan kapasitas sedang memiliki volume arus kendaraan maksimum yang melintasi jalan sebesar 4000 smp. Ruas jalan kapasitas sedang adalah Jalan Profesor H. Sudarto, Jalan Sirojudin, Jalan Banjarsari. Ruas jalan tersebut disimbolkan dengan symbol jalan berwarna merah tua. Kemudian jalan dengan kapasitas besar, biasanya merupakan jalan arteri sekunder. Jalan dengan kapasitas besar antara lain Jalan Raya Kedungmundu dan Jalan Fatmawati.