

ANALISIS TARIKAN PERJALANAN BERBELANJA KE PASAR TRADISIONAL SEGIRI DI KOTA SAMARINDA

Ardy fahrul Noor Rizal¹, Achmad Munajir, ST.,MT², Alpian Nur, ST.,MT²

¹Karya Siswa, Jurusan Teknik Sipil, Universitas 17 Agustus 1945, Samarinda

²Dosen, Jurusan Teknik Sipil, Universitas 17 Agustus 1945, Samarinda

INTISARI

Pusat perbelanjaan tradisional segiri di kawasan Samarinda mempunyai pengaruh besar terhadap banyaknya tarikan perjalanan di area ini, sehingga perlu dilakukan analisis terhadap model tarikan perjalanan.

Data diambil dari kuisioner yang dibagikan secara acak dengan metode pengolahan data menggunakan Program SPSS 17.0.

Tujuan penelitian ini untuk mendapatkan model tarikan perjalanan pada kawasan Pasar Tradisional Segiri di Samarinda.

Hasil penelitian dengan regresi linier berganda menunjukkan model tarikan perjalanan Y dan X3 dengan variabel $Y = -47.194 + 0.326 X3$ dan hasil F hitung $< t$ tabel = 2.291 < 10.130. Model tarikan Y1 dengan variabel $Y1 = 67.764 - 0.000 X1 - 0.082 X2$ dan model tarikan perjalanan Y2 dengan variabel $Y2 = 54.372 + 0.000 X1$. Sedangkan nilai Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Ruko/Toko = 1335 SRP, Kios = 382 SRP, Petak/Los = 576, PKL = 571 SRP dengan status Tidak Cukup

Kata Kunci : tarikan perjalanan, pusat perbelanjaan

ABSTRACT

The traditional segiri shopping center in the Samarinda area has a big influence on the number of trips in this area, so it is necessary to do an analysis of the trip pull model.

Data were taken from questionnaires distributed randomly with data processing methods using the SPSS 17.0 Program.

The purpose of this study was to obtain a trip pull model in the Segiri Traditional Market area in Samarinda.

The results of the study with multiple linear regression showed the trip pull model Y and X3 with the variable $Y = -47.194 + 0.326 X3$ and the results of F calculated $< t$ table = 2.291 < 10.130. The pull model is Y1 with the variable $Y1 = 67.764 - 0.000 X1 - 0.082 X2$ and the trip pull model Y2 with the variable $Y2 = 54.372 + 0.000 X1$. While the value of Parking Room Unit (SRP) for Shophouse/hop 1335 SRP, Kios = 382 SRP, Plot / Los = 576, PKL = 571 SRP with Not Enough status.

Keywords: travel attraction, shopping center

PENDAHULUAN

Pusat perbelanjaan tradisional segiri di kawasan Samarinda mempunyai pengaruh besar terhadap banyaknya tarikan perjalanan di area ini, sehingga perlu dilakukan analisis terhadap model tarikan perjalanan. Besarnya tarikan perjalanan menuju pusat perbelanjaan segiri di kota Samarinda dapat diketahui, dengan membuat model tarikan perjalanan berbasis zona dengan menggabungkan besarnya tarikan perjalanan yang dihasilkan oleh pusat – pusat aktivitas lainnya, sehingga diharapkan dapat dijadikan masukkan dalam upaya penataan transportasi kedepan, seperti penataan kebutuhan ruang parkir serta penataan konflik antar ruas lalu lintas. Dari penelitian ini diharapkan dapat mengetahui model tarikan perjalanan pada kawasan pasar segiri di Kota Samarinda, dengan metode penelitian menggunakan regresi linier dengan bantuan Software Statistical Product and Service Solution (SPSS 17.0)

DASAR TEORI

Pengertian umum

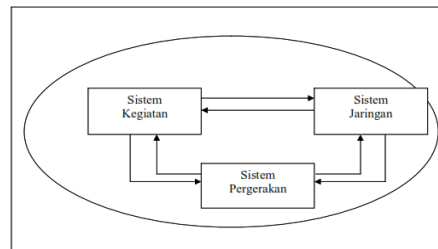
Perencanaan transportasi adalah suatu proses yang bertujuan mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman dan murah (Pignataro, 1973 dan Tamin, 2000). Tujuan perencanaan transportasi adalah meramalkan dan mengelola evaluasi titik keseimbangan

2. Pergerakan *Home-Based*, yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa rumah dan pembuat

antara kebutuhan akan pergerakan dan dengan sistem prasarana transportasi sejalan dengan waktu sehingga kesejahteraan sosial dapat dimaksimumkan. (Olyar Z. Tamin, 2000)

Sistem Transportasi Perkotaan

Sistem transportasi perkotaan dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen – komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem pergerakan merupakan hasil interaksi baru sistem kegiatan dengan sistem jaringan yang dapat terwujud lalu lintas orang, kendaraan, dan barang.



Gambar 1 Sistem Transportasi Makro

(Sumber: Tamin, 1997)

Definisi Dasar Bangkitan dan Tarikan

Beberapa jenis pergerakan yang dikenal dalam sistem transportasi adalah :

1. Perjalanan didefinisikan sebagai suatu pergerakan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada pergerakan yang

pergerakan merupakan asal dan tujuan dari pergerakan.

3. Pergerakan *Non Home-Based*, yaitu suatu pergerakan yang menunjukkan bahwa salah satu tujuan dari pergerakan bukanlah rumah pelaku pergerakan.
4. Produksi pergerakan (*Trip Production*), merupakan pergerakan yang didefinisikan sebagai awal dan akhir dari sebuah pergerakan *HomeBased* atau sebagai awal dari sebuah pergerakan *Non HomeBased*.
5. Tarikan pergerakan (*Trip Attraction*), pergerakan ini didefinisikan sebagai pergerakan yang tidak berakhir dirumah bagi pergerakan yang bersifat *Home-Based* atau sebagai tujuan dari suatu pergerakan *Non HomeBased*.
6. Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*), didefinisikan sebagai total jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh rumah tangga dalam suatu zona, baik *Home Based* maupun *Non Home-Bas*

Klasifikasi Pergerakan

Klasifikasi pergerakan dapat dibagi atas:

- Maksud Pergerakan
Dalam kasus pergerakan *HomeBased*, terdapat lima kategori tujuan pergerakan, yaitu pergerakan kerja, pergerakan sekolah, pergerakan
- Aksesibilitas
Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu

pergerakan belanja, pergerakan social dan rekreasi, serta pergerakan lainnya.

- Karakteristik Orang

Klasifikasi lainnya adalah perilaku pergerakan individu. Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik sosial dan ekonomi. Kategori yang digunakan adalah tingkat pendapatan, kepemilikan mobil, ukuran rumah tangga (jumlah anggota keluarga).

Faktor – Faktor yang mempengaruhi Tarikan dan Bangkitan

Faktor – Faktor yang mempengaruhi terjadinya pergerakan menurut *Tamin*, dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama (*Tamin, 2000*).

Bangkitan dan Tarikan pergerakan dipengaruhi oleh faktor -faktor berikut:

- Pendapatan

Semakin tinggi tingkat pendapatan, seseorang memungkinkan tingginya tingkat pergerakan yang tertarik dari satu zoba (zona asal) ke zona tujuan.

- Kepadatan Daerah Pemukiman

Kepadatan suatu daerah pemukiman akan meningkatkan pergerakan yang menuju pada suatu nilai tata guna lahan untuk melakukan aktivitasnya atau untuk memenuhi kebutuhan – kebutuhan yang tidak terdapat pada zona dimana dia berada.

kebutuhan yang tidak terdapat pada zona dimana dia berada.

sama lain melalui sistem jaringan transportasi, yang dapat dinyatakan dengan jarak. Seiring dengan semakin meningkatnya kajian sistem transportasi perkotaan, jarak seakan bukanlah salah satu ukuran dari aksesibilitas. Tapi yang menjadi ukuran aksesibilitas yaitu waktu tempuh dan merupakan kinerja yang baik dibanding dengan jarak dalam menyatakan aksesibilitas.

- **Pemilikan Kendaraan**

Tingkat kepemilikan kendaraan sangat berpengaruh besar terhadap tingkat pergerakan. Semakin meningkat jumlah pemilikan kendaraan dalam suatu keluarga, maka memungkinkan tingkat pergerakan yang terjadi semakin besar.

- **Nilai lahan**

Sekelompok orang atau seseorang akan tertarik pada tata guna lahan yang mempunyai aksesibilitas yang baik. Salah satu ukuran nilai tata guna lahan aksesibilitas yang merupakan faktor dalam mempermudah terjadinya interaksi antara dua buah tata guna lahan, disamping moda angkutan sebagai media dalam mempercepat pergerakan.

- **Kepadatan daerah pemukiman**

Kepadatan suatu daerah pemukiman akan meningkatkan pergerakan yang menuju pada suatu nilai tata guna lahan untuk melakukan aktivitasnya atau untuk memenuhi kebutuhan –

Definisi Dasar Bangkitan dan Tarikan

Beberapa jenis pergerakan yang dikenal dalam sistem transportasi

Teknik Sampling

Tujuan utama dari setiap rancangan sampling adalah memberikan pedoman untuk memilih sampel yang mewakili populasi, sehingga dapat menyediakan sejumlah informasi tentang populasi dengan biaya minimum.

Menurut (*amudi Pasaribu 1965*), pengambilan sample yang juga disebut sebagai penarikan sampel, bertujuan untuk memperoleh keterangan mengenai populasi dengan mengamati sebagian saja dari populasi tersebut. Ortuzar dalam bukunya *modeling transport* pada bab data *collection methods* memberikan ukuran sampel yang digunakan berdasarkan besarnya populasi yang ada seperti pada tabel berikut:

Tabel 1 Ukuran sampel survey tradisional

Besaran Populasi	Ukuran Sample	
	Direkomendasikan	Minimum
< 50.000	1/5	1/10
50.000 – 150.000	1/8	1/20
150.000 – 300.000	1/10	1/35
300.000 – 500.000	1/15	1/50
500.000 – 1.000.000	1/20	1/70
>1.000.000	1/25	1/100

a. **Analisis Regresi Linier Sederhana**

Variabel analisis regresi sederhana (*Tamin, 1996*) dibedakan menjadi dua jenis variabel yaitu variabel bebas (X) dan variabel tak bebas (Y). Hubungan linear dari jenis 2 jenis variabel tersebut dituliskan dalam persamaan:

$$Y = a + bX \quad (1)$$

Dimana :

adalah:

1. Perjalanan didefinisikan sebagai suatu pergerakan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada pergerakan yang menggunakan moda kendaraan bermotor.
2. Pergerakan *Home-Based*, yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa rumah dan pembuat pergerakan merupakan asal dan tujuan dari pergerakan.
3. Pergerakan *Non Home-Based*, yaitu suatu pergerakan yang menunjukkan bahwa salah satu tujuan dari pergerakan bukanlah rumah pelaku pergerakan.
4. Produksi pergerakan (*Trip Production*), merupakan pergerakan yang didefinisikan sebagai awal dan akhir dari sebuah pergerakan *HomeBased* atau sebagai awal dari sebuah pergerakan *Non HomeBased*.
5. Tarikan pergerakan (*Trip Attraction*), pergerakan ini didefinisikan sebagai pergerakan yang tidak berakhir dirumah bagi pergerakan yang bersifat *Home-Based* atau sebagai tujuan dari suatu pergerakan *Non HomeBased*.
6. Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*), didefinisikan sebagai total jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh rumah tangga dalam suatu zona, baik *Home Based* maupun *Non Home-Bas*

Y = Kriteriaum
X = Prediktor
a = Konstanta
b = koefisien prediktor

Koefisien – koefisien regresi a dan b untuk regresi linear dapat dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X^2) - (\sum X)(\sum XY)}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \quad (2)$$

$$b = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \quad (3)$$

b. Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan untuk model regresi linear (*Supranto, 2001*) berganda Y atas X_1, X_2, \dots, X_k akan diestimit menjadi :

(4)

$$Y = a_0 + a_1 X_1 + a_2 X_2 + \dots + a_k X_k$$

Dimana:

Y = Kriteriaum
 X_1, X_2, \dots, X_k = Prediktor 1, predictor 2,, predictor ke – k
 a_0 = Konstanta
 a_1, a_2, \dots, a_k = Koefisien prediktor 1, koefisien prediktor 2,, koefisien prediktor ke – k.

Hipotesis yang digunakan:

- $H_0: r = 0$, artinya korelasi tidak signifikan.
- $H_i: r \neq 0$, artinya korelasi signifikan

Uji dilakukan 2 sisi karena akan dicari ada atau tidaknya hubungan / korelasi, dan bukan lebih besar / kecil.

Dasar pengambilan keputusan

b. Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan untuk model regresi linear (*Supranto, 2001*) berganda Y atas X_1, X_2, \dots, X_k akan diestimasi menjadi :

$$(5) \quad Y = a_0 + a_1 X_1 + a_2 X_2 + \dots + a_k X_k$$

Dimana:

- Y = Kriteria
- X_1, X_2, \dots, X_k = Prediktor 1, predictor 2, ..., predictor ke – k
- a_0 = Konstanta
- a_1, a_2, \dots, a_k = Koefisien prediktor 1, koefisien prediktor 2, ..., koefisien prediktor ke – k.

Tahapan Uji Statistik dalam Model

a. Uji Korelasi

Korelasi adalah tingkat hubungan antara variabel – variabel yang menentukan sejauh mana suatu persamaan linear maupun tidak linear dapat menjelaskan variabel – variabel yang ada. Koefisien korelasi dihitung dengan persamaan:

$$(7) \quad R_{xy} = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Pengujian nilai R untuk mengetahui hasilnya signifikan atau tidak, dapat diuji melalui tabel teoritik dengan jumlah pasangan data = N atau dengan derajat bebas db = N-2. Dalam pengujian ini digunakan F teoritik dengan taraf signifikan 5%

- Berdasarkan probabilitas
 - Jika probabilitas > 0.05 maka H_0 diterima.
 - Jika probabilitas < 0.05 maka H_0 ditolak
- Berdasarkan tanda * yang diberikan SPSS

Adanya tanda * pada pasangan data yang dikorelasi menunjukkan adanya korelasi yang signifikan pada data tersebut

a. Indeks Determinasi

Indeks korelasi mengukur derajat asosiasi antara variabel X dan Y, apabila antara X dan Y terdapat hubungan regresi $Y = f(X)$.

Rumus umum dari indeks determinasi:

$$(6) \quad R^2 = \frac{\sum(Y - \bar{Y})^2 - \sum(Y - \hat{Y})^2}{\sum(Y - \bar{Y})^2}$$

Dimana :

- R^2 = Indeks determinasi
- $Y - \hat{Y}$ = Jumlah kuadrat kesalahan pengganggu (Residual sum of square)
- $Y - \bar{Y}$ = Total sum of square

Jika t hitung \geq t tabel, artinya signifikan dan sebaliknya. Sedangkan derajat bebas/degree of freedom (df) ditentukan dengan rumus:

$$(8) \quad Df = n - k$$

Dimana:

- n = Jumlah observasi/sampel pembentukan regresi
- k = Jumlah variabel (bebas dan terikat)

Nilai R (koefisien Regresi Berganda) berguna untuk mengetahui keeratan hubungan antara perubahan variabel (x) terhadap perubahan terikat (y).

- 0 – 0.25 □ korelasi sangat lemah
- 0.25 – 0.50 □ korelasi cukup
- 0.50 – 0.75 □ korelasi kuat
- 0.75 – 1.00 □ korelasi sangat kuat

c. Korelasi regresi linear berganda

Untuk menentukan derajat asosiasi antara variabel – variabel yang ada maka berdasarkan persamaan regresi linear berganda:

(9)

$$Y = a_0 + a_1 X_1 + a_2 X_2 + \dots + a_k X_k$$

R^2 ditentukan dengan rumus:

$$R^2 = \frac{a_1 \sum x_1 y + \dots + a_k \sum x_k y}{\sum y^2} \quad (10)$$

Dimana:

$$x_1 = X_1 - \bar{X}_1, x_2 = X_2 - \bar{X}_2, \dots, x_k = X_k - \bar{X}_k, \text{ dan } y = Y - \bar{Y}$$

R dinamakan koefisien korelasi linear berganda untuk Y, X_1, X_2, \dots, X_k
 R^2 dinamakan koefisien determinasi linear berganda

d. Uji hipotesis secara parsial (uji t)

Uji dilakukan untuk melihat apakah parameter ($b_1, b_2, b_3, \dots, b_n$) yang melekat pada variabel bebas cukup berarti (signifikan) terhadap suatu konstanta (a) nol atau sebaliknya.

dimana:

S_b = standart eror koefisien

f. Uji hipotesis secara serempak (uji F)

Jika $F_{hitung} \geq F_{tabel}$ maka tolak H_0 , artinya signifikan dan jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, maka terima H_0 , artinya tidak signifikan.

Sedangkan derajat bebas/degree of freedom (df) ditentukan dengan rumus:

$$df_1 = k - 1$$

$$(10)$$

$$df_2 = n - k$$

$$(11)$$

Dimana:

k = Jumlah variabel (bebas dan terikat)

n = Jumlah obsevasi/sampel pembentuk regresi

g. Uji signifikansi

Uji signifikan dalam regresi sederhana dirumuskan sebagai berikut:

$$t = \frac{b - \beta}{S_b} \quad (11)$$

merupakan jumlah data yang dilibatkan dan k merupakan jumlah variabel bebas.

- Jika statistik t-hitungan > t-tabel, maka H_0 diterima, yaitu menerima anggapan bahwa koefisien regresi signifikan.

- Jika statistik t-hitungan < t-tabel, maka H_0 ditolak, yaitu menerima anggapan bahwa koefisien regresi tidak signifikan.

- b = korelasi
- b = Koefisien regresi yang didapat
- β = Slope garis regresi sebenarnya yang selanjutnya harus digunakan distribusi student – t dengan db= (N-2)

Uji parsil untuk menguji keberartian koefisien regresi yang sesuai dalam analisa regresi linear ganda dirumuskan dengan:

$$t = \frac{b_i}{S_{b_i}} \quad (12)$$

dimana:

- b_i = koefisien regresi yang didapatkan dari beberapa (i) variabel
- S_{b_i} = Standart error koefisien korelasi b_i

Yang selenutnya harus digunakan student – t dengan db = (N - k - 1)

- Hipotesis yang digunakan:
- $H_0: \beta = 0$, artinya korelasi tidak signifikan.
- $H_1: \beta \neq 0$, artinya korelasi signifikan

Dasar pengambilan keputusan

- a. Membandingkan statistic hitungan dengan tingkat signifikan 5% dan derajat kebebasan N-k-1, dimana

Pengambilan keputusan :

Melihat nilai Tolerance

- Tidak terjadi Multikolinearitas, jika nilai tolarnce lebih besar 0.10
- Terjadi Multikolinearitas, jika nilai

b. berdasarkan probabilitas

- Jika probabilitas > 0.05 maka H_0 diterima
- Jika probabilitas > 0.05 maka H_0 diterima

h. Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah kejadian menginformasikan terjadinya hubungan antara variabel – variabel bebas xi, dan hubungan yang terjadi cukup besar, sehingga akan menyebabkan perkiraan keberartian koefisien regresi yang diperoleh.

$$VIF = \frac{1}{(1-R^2)} \quad (13)$$

dimana:

- VIF = Varian Inflasi Factor
- R^2 = Koefisien determinasi (kuadrat dari koefisien korelasi)
- $(1-R^2)$ = Toleransi

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Hasil Pengumpulan Data

Tabel 2 Karateristik Lokasi Penelitian

No	Lokasi Penelitian	Luas Lahan (m ²)	Luas Lantai Bangunan (m ²)	Jumlah Pengunjung	Jumlah Total Perjalanan
1	Ruko/Toko	20438	11680	60	40
2	Kios	9585	2592	102	105
3	Petak/Los	10555	1830	227	113
4	PKL	13512	508	93	88
	Total	54090	16610	482	346

Sumber: Data Survey 2018

Tolarnce lebih kecil atau sama dengan 0.10

Melihat nilai VIF (Variance Inflation Factor)

- Tidak terjadi Multikonieritas, jika nilai VIF lebih kecil 10.00
- Terjadi Multikonieritas, jika nilai VIF lebih besar atau sama dengan 10.00

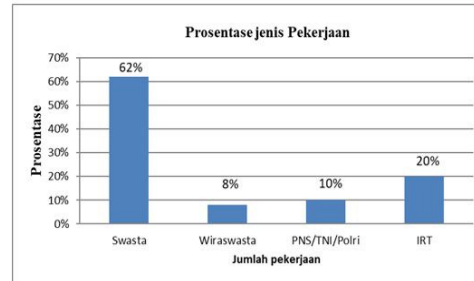
METODOLOGI PENELITIAN

Desain penelitian dengan cara kasus yaitu dengan menggunakan beberapa metode yaitu pengumpulan data, wawancara, observasi lapangan, dokumentasi dan kuisisioner meliputi pasar segiri:

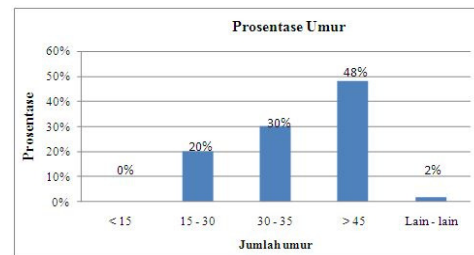
- Ruko/Toko
- Kios
- Petak/Los
- PKL

Pengambilan sampel dilakukan dengan cara membagikan kuisisioner dan survey dilokasi penelitian secaraacak dan analisa menggunakan bantuan program SPSS 17.0.

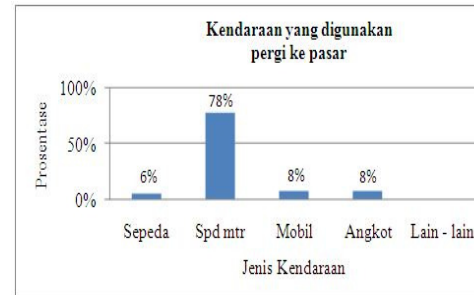
Analisis Data



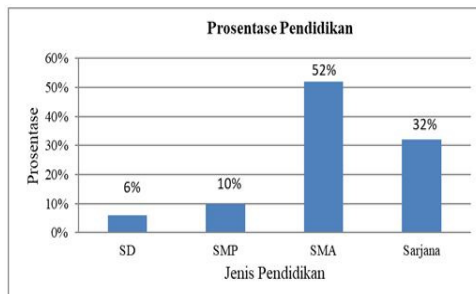
Gambar 2a Prosentase jenis pekerjaan



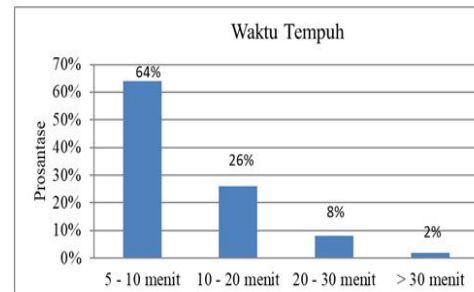
Gambar 2b prosentase umur



Gambar 2d Prosentase kendaraan yang digunakan pergi ke pasar



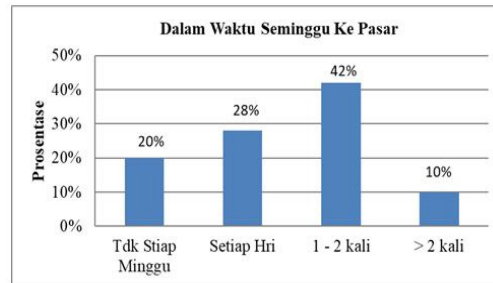
Gambar 2c Prosentase jenis pendidikan



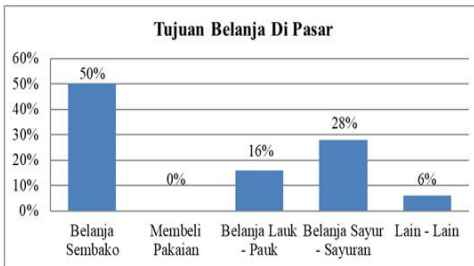
Gambar 2f Prosentase waktu tempuh



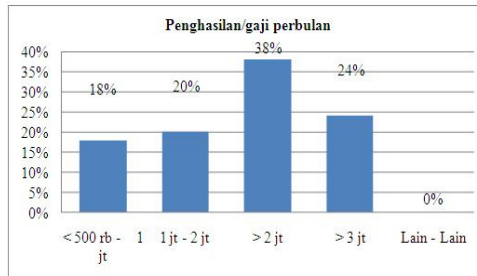
Gambar 2e Prosentase jarak perjalanan



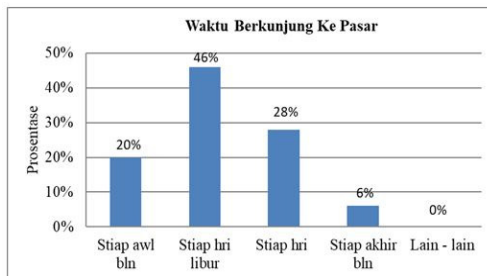
Gambar 2h Prosentase dalam waktu seminggu ke pasar



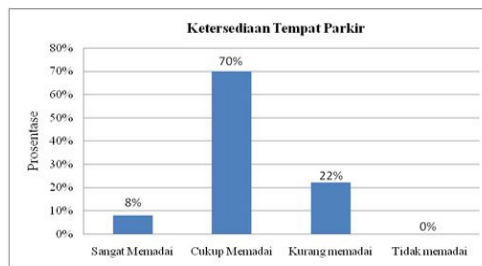
Gambar 2g Prosentase tujuan belanja di pasar



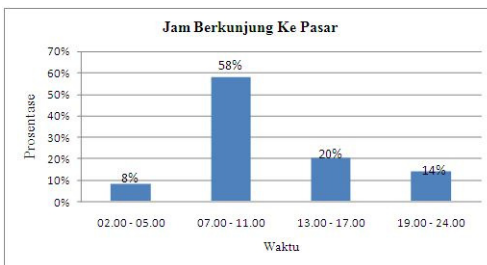
Gambar 2j Prosentase penghasilan gaji responden perbulan



Gambar 2i Prosentase waktu berkunjung ke pasar



Gambar 2l Prosentase ketersediaan tempat parkir



Gambar 2k Prosentase jam berkunjung ke pasar

Tarikan Perjalanan terhadap Y, X1, dan X3

Dari hasil analisis berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.993 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.996, uji F dengan H_0 diterima dengan tingkat signifikan 0.085 (>0.05), berarti dapat disimpulkan hasil akhir akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Perjalanan terhadap Y, X1, X2, dan X3

Dari hasil analisis berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 1.000 atau sebesar 100% sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 1.000 atau sebesar 100% uji F dengan H_0 ditolak, dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 143.360 + 0.005 X_1 - 0.001 X_2 + 0.94 X_3$ dengan hasil uji regresi linier = $Y = 143.360 + 0.005 X_1 - 0.001 X_2 + 0.94 X_3$

Tidak signifikan dan hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Perjalanan terhadap Y, X2, dan X3

Dari hasil analisis berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.898 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.948, uji F dengan H_0 ditolak dengan tingkat signifikan 0.320 (>0.05), dan uji t menghasilkan $Y = 83.315 + -0.005 X_2 + 0.165 X_3$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Perjalanan terhadap Y dan X1

Dari hasil analisis berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah 0.967, sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.983, uji F dengan H_0 diterima dengan tingkat signifikan 0.017 (<0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 175.183 - 0.007 X_1$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Perjalanan terhadap Y dan X3

Dari hasil analisis berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.534 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.731, uji F dengan H_0 ditolak dengan tingkat signifikan 0.269 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = -47.194 + 0.326 X_3$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Model Tarikan Perjalanan Sepeda Motor

Dari hasil berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.084 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.290, uji F dengan H_0 ditolak dengan tingkat signifikan 0.957 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 67.764 - 0.000 X_1 - 0.082 X_2$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Kendaraan Sepeda Motor X1 terhadap Y1

Dari hasil analisis berdasarkan uji koefisien determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.046 sedangkan nilai korelasi adalah sebesar 0.214, uji F dengan H_0 ditolak dengan tingkat signifikan 0.786 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y_1 = 89.228 - 0.000 X_1$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Perjalanan terhadap Y dan X₂

Dari hasil analisis berdasarkan determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.797 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.893, uji F dengan Ho ditolak dengan tingkat signifikan 0.107 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 110.380 - 0.006 X_2$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Kendaraan Sepeda Motor X₂ terhadap Y₁

Dari hasil analisis berdasarkan determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.004 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.066, uji F dengan Ho ditolak dengan tingkat signifikan 0.934 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 94.475 - 0.024 X_2$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Model Tarikan dengan Mobil

Dari hasil analisis berdasarkan determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.147 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.383, uji F dengan Ho ditolak dengan tingkat signifikan 0.924 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 25.430 + 4.950 X_1 - 0.110 X_2$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

Tarikan Perjalanan X₁ terhadap Y₂

Dari hasil analisis berdasarkan determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.021 sedangkan

Tarikan Perjalanan X₂ terhadap Y₂

Dari hasil analisis berdasarkan determinasi didapatkan hasil *Square* (R^2) adalah sebesar 0.144 sedangkan nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.380, uji F dengan Ho ditolak dengan tingkat signifikan 0.620 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 28.680 + 0.103 X_2$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas.

KESIMPULAN

Kesimpulan

Model yang paling memenuhi syarat dan layak untuk digunakan berdasarkan validitas uji statistic adalah sebagai berikut:

- Model untuk tarikan Perjalanan Y dan X₃ dengan $Y = -47.194 + 0.326 X_3$

Dimana:

Y = Tarikan Perjalanan

X₁ = Luas Lahan

X₃ = Jumlah Pengunjung

Dari hasil Analisis maha dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima uji F hitung $>$ t tabel ($1.608 < 3.182$). Karena dalam statistic kita mengutamakan model yang sederhana namun sangat memberikan informasi secara keseluruhan sampel.

- Tarikan untuk perjalanan dengan Mobil (Y₂) dengan $Y_2 = 54.372 + 0.000 X_1$

Dimana:

Y = Tarikan Perjalanan

X₁ = Luas lahan

nilai korelasi (R) adalah sebesar 0.146, uji F dengan Ho ditolak dengan tingkat signifikan 0.854 (>0.05), dan uji t menghasilkan persamaan regresi $Y = 54.372 + 0.000 X_1$ hasil akhir tidak terjadi multikolinearitas

- Tarikan untuk tarikan perjalanan dengan sepeda motor (Y_1) dengan $Y_1 = 67.764 - 0.000 X_1 - 0.082 X_2$

Dimana:

Y = Tarikan Perjalanan

X_1 = Luas Lahan

X_2 = Luas Parkir

- Nilai satuan ruang parkir

Tabel 3 Nilaisatuan Ruang Parkir

No	Nama Lokasi m ²	Luas Lahan m ²	Luas Parkir m ²	Jumlah Kendaraan (Y)		Motor 0,75 x 2	Mobil 2,3 x 5	SRP Total	Status
				Sepeda Motor (Y ₁)	Mobil Pribadi (Y ₂)				
1	Ruko/Toko	20438	286	23.00	113	35	1300	1335	Tidak Cukup
2	Kios	9858	61.5	93.00	21	140	242	382	Tidak Cukup
3	Petak/Los	105555	72.3	123.00	34	185	391	576	Tidak Cukup
4	PKL	13512	379	158.00	29	237	334	571	Tidak Cukup

- Hubungan Tarikan Perjalanan dengan indeks aksesibilitas

- Dari nilai korelasi R square untuk sepeda motor sebesar 0.084 bahwa hubungan tarikan perjalanan dengan indeks aksesibilitas sebesar 8.4% terhadap indeks aksesibilitasnya.
- Dari nilai korelasi R square untuk sepeda motor sebesar

Saran

Dari hasil analisis, penulis memberikan saran sebagai berikut:

- a. Perlu adanya analisa lebih lanjut untuk penambahan luas lahan atau pemindahan fasilitas ruang parkir untuk kendaraan karena kapasitas kendaraan yang melebihi ruang parkir.
- b. Perlu diadakan kajian study kelanjutan dalam parkir dari prosedur yang terjadi

0.147 bahwa hubungan tarikan perjalanan dengan indeks aksesibilitas sebesar 14.7% terhadap indeks aksesibilitasnya.

dilapangan memperhatikan masalah ketidak linieran dalam bentuk model.

DAFTAR PUSTAKA

- Budiman, Arief, 2014. *Analisis Model Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Pusat Pemerintahan Provinsi Banten*, Jember, Universitas Jember
- Hardiono, 2013. *Analisis Karakteristik Tarikan Pergerakan Pengunjung Wanita Yang Memiliki Sepeda Motor Dengan Pola Pergerakan Rumah – Pasar – Rumah Di Kota Makassar*, Makassar, Universitas Hasanuddin
- Hardiono, 2013. *Analisis Karakteristik Tarikan Pergerakan Pengunjung Wanita Yang Memiliki Sepeda Motor Dengan Pola Pergerakan Rumah – Pasar – Rumah Di Kota Makassar*, Makassar, Universitas Hasanuddin
- Malik, Abdul, 2015. *Analisis Tarikan Perjalanan Di Jembatan Mahakam Simpul Ruas Jalan Slamet Riyadi – Jalan Untung Suropati Kota Samarinda*, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.
- Muhammad, Faikar, 2013. *Analisis Tarikan Perjalanan Berbelanja Ke Pasar Tradisional Butung Di Kota Makassar*, Makassar, Universitas Hasanuddin
- Hadi, Sutrisno, 1982. *Analisis Regresi*, Andi Offset, Yogyakarta
- Putranto, Leksmono S, 1999. *Tarikan Perjalanan Gedung Perkantoran di Jakarta Barat*, Jurnal Teknik Sipil Universitas Tarumanegara, Bandung.
- Putranto, Leksmono S, 2000. *Perbandingan Tarikan Perjalanan dan Efisiensi Parkir Gedung Perkantoran di Jakarta Barat dan Jakarta Pusat*, Jurnal Teknik Sipil Universitas Tarumanegara, Bandung.
- Quadratullah, Mohammad Farhan, 2014. *Statistika Terapan*, Yogyakarta, Andi Offset
- Rita, Rulina, 2005. *Model Tarikan Perjalanan Pada Pasar Tradisional*, Medan, Universitas Sumatera Utara
- Runtulallo, Dantje, *Analisis Tarikan Pergerakan Kampus Fakultas Teknik Gowa*, Universitas Hasanuddin
- Saputro, Purwadi Eko, 2014. *Kajian Pemodelan Tarikan Pergerakan Ke Gedung Perkantoran, Universitas Sebelas Maret*, Surakarta, Universitas Sebelas Maret
- Suhani, Ika Dini, 2012. *Analisis Kinerja Lalu Lintas Akibat*

- Ortuzar, J.D, 1990. *Modelling Transport*, , England, John Willey and Sons LTd.
- Pasaribu, Amudi, 1975. *Pengantar Statistik*, Jakarta Ghalia, Indonesia
- Pignataro, L.J, 1973. *Traffic Engineering Theory and practice*, New York : Pentice Hall.
- Tamin, Ofyar Z. 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung, ITB
- Trihendradi, C., 2012. *Step by Step SPSS Analisis Data Statistik*, Yogyakarta, Andi Offset
- Yusri, Bobi Antomi, *Tinjauan Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Kelurahan Kecamatan Rambah, Pasir Pengaraian*, Universitas Pasir Pengaraian
- Perubahan Tata Guna Lahan*, Depok, Universitas Indonesia
- Suthanaya, Putu A., 2010. *Pemodelan Tarikan Perjalanan Menuju Pusat Perbelanjaan Di Kabupaten Bandung*, Provinsi Bali, Denpasar, Universitas Udayana
- UU Republik Indonesia No.13 Tahun 1980 Tentang Jalan.
- Yuliani, 2004. *Analisis Model Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Pendidikan Di Cengklik Surakarta*, Surakarta,
- Eko Mulyo Saputro. 2016, *Analisis bangkitan Pergerakan Transportasi Pada Perumahan Citra Griya Samarinda*, Universitas Mulawarman