

**ANALISA BANGKITAN PERJALANAN PADA
PERUMAHAN KORPRI LOA BAKUNG
DI KOTA SAMARINDA**

Agus Marda ¹⁾

Dr. Ari Sasmoko Adi., S.T., MT ²⁾

Ir. Wahyu Mahendra ., T.A,S.T., MT,IPM ³⁾

Jurusan Teknik Sipil

Fakultas Teknik

Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

ABSTRACT

Residential area causing changes in land use functions which later cause problems, community activities to engage in activities lead to trip generation that can burden the road network paths to activity centers.

Problems that occur in the residential area of Loa Bakung Korpri have the following problem formulation: 1. How is the rise of the trip model at the Loa Bakung Korpri Housing. 2. How is the R2 Test Result on the generation at the Loa Bakung Korpri Housing.

For data that corresponds to the problem under study, the researcher uses data collection techniques to disseminate 167 questionnaire sheets and by interviewing the family is done in order to get direct information about the questionnaire in the questionnaire and in the data processing the analyst using a SPSS software with double regression analysis.

From the data on the Housing Loa Bakung Korpri population there are 3 RT 57, RT 67, RT 71 and the number of Residents is 286 Family Heads. The results of the data obtained from the questionnaire contained 4 Modeling of Movement Generations namely Monthly Income (X3), the purpose of the trip =0,189 (X4),the reason for vehicle users= 0,087 (X7), Gasoline Costs =0,737. Departure time to destination (X9) =0,120 So the dependent variable that is formed is Y (trip awakening). Of the 4 models, the regression equation

$$Y = -0,379 + 0.189 (X3) + 0.087 (X4) + 0.737 (X7) + 0.120 (X9)$$

Shows the levels of the relationship of the dependent variable (Bound Variable) with the Independent variable (the independent variable) at the level of strong correlation The mathematical model of trip generation above states that out of the total of fourteen independent variables (X) there are four variables selected that have a high degree of correlation and has a significant relationship to the dependent variable (Y)

Keywords: Trip generation, R^2 test results

- 1) Karya Siswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.
- 2) Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.
- 3) Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.

LATAR BELAKANG

Penduduk yang semakin tinggi dari hari-kehari berimplikasi pada kebutuhan akan sarana dan prasarana penunjang dalam transportasi yang semakin meningkat. Selain itu juga pertumbuhan jumlah penduduk ini juga berimplikasi pada mobilitas penduduk yang semakin tinggi. Pembangunan infrastruktur transportasi khususnya jaringan jalan bertujuan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kenyamanan berpergian, namun pada kenyataannya laju mobilitas yang tinggi tidak selalu dapat di imbangi oleh laju penyediaan prasarana jalan yang memadai.

Kota Samarinda merupakan ibu kota provinsi Kalimantan Timur, Indonesia serta kota terbesar di seluruh Pulau Kalimantan dengan jumlah penduduk 812,597 jiwa. Samarinda memiliki wilayah seluas 718 km² dengan kondisi geografi daerah berbukit dengan ketinggian bervariasi dari 10 sampai 200 meter dari permukaan laut. Kota Samarinda ada memiliki beberapa kecamatan antara lain : Loa Janan Iilir, Palaran ,Samarinda Iilir,Samarinda Kota,Samarinda Seberang,Samarinda Ulu,Samarinda Utara,Sambutan,Sungai Kunjang, dan Sungai Pinang.

Kali ini lokasi penelitian saya berada di Kelurahan Loa Bakung di kecamatan Sungai Kunjang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur dan di kelurahan Loa Bakung Sendiri memiliki jumlah RT sebanyak 83 dengan total penduduk 24.303 jiwa terdiri dari jumlah laki-laki 12.351 jiwa dan perempuan 11.952 jiwa dengan luas wilayah 69,03 km².

Batas-batas wilayah kelurahan Loa Bakung adalah sebagai berikut :

1. Utara : Kelurahan Lok Bahu
2. Selatan : Sungai Mahakam dan kelurahan Loa Buah
3. Barat : Kabupaten Kutai Kartanegara
4. Timur : Kelurahan Karang Asam Ulu

Permasalahan transportasi timbul sebagai salah satu akibat dari laju pertumbuhan penduduk yang relatif pesat, peningkatan jumlah kendaraan bermotor, dan terbatasnya fasilitas jaringan jalan yang ada. Ketidak seimbang antara sistem kegiatan dari suatu tata guna lahan, sistem jaringan dan sistem pergerakan transportasi tersebut merupakan sebuah mata rantai yang akan terus berlanjut sebagai akibat dari perkembangan kota yang dinamis.

Munculnya kawasan perumahan menyebabkan berubahnya fungsi tata guna lahan yang kemudian hari menimbulkan permasalahan, Kegiatan masyarakat untuk beraktifitas menyebabkan timbulnya bangkitan – bangkitan perjalanan yang dapat membebani jalur – jalur jaringan jalan menuju pusat-pusat kegiatan. Meningkatnya jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh kawasan perumahan Korpri Loa Bakung dapat berdampak terhadap kapasitas pelayanan jalan yang ada di sekitar lokasi perumahan, khususnya pada ruas jalan Perum Korpri Loa Bakung Tujuan dari penelitian ini untuk memodelkan bangkitan lalu lintas pada perumahan Korpri Loa Bakung

Tujuan dasar tahan bangkitan pergerakan adalah menghasilkan model hubungan yang mengaitkan tata guna lahan dengan jumlah pergerakan yang dalam Suatu Kawasan. Tahapan ini bertujuan mempelajari dan meramalkan besarnya tingkat bangkitan pergerakan dengan mempelajari beberapa variasi hubungan antara ciri pergerakan dengan lingkungan tata guna lahan. Beberapa kajian transportasi berhasil mengidentifikasi kolerasi antara besarnya pergerakan dengan berbagai peubah dan setiap peubah tersebut juga saling berkolerasi.

Tahapan ini menggunakan Model Analisa Regresi Linear berganda, yaitu suatu model dalam permodelan *Trip Generation* yang dilakukan sebagai usaha untuk mendapatkan hubungan Linier antara jumlah pergerakan yang dibangkitkan. Pendekatan yang digunakan adalah analisa regresi linear (*Multiple Linear Regression Analysis*) adalah teknik statistic yang sering digunakan dalam memperkirakan bangkitan pergerakan pada masa yang akan datang, dimana dua atau lebih variable (factor) bebas yang akan mempengaruhi jumlah pergerakan.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tentang bangkitan perjalanan dari Perumahan Korpri Loa Bakung berikut hubungannya dengan tingkat pelayanan pada jalan Jakarta. Informasi tersebut dapat dijadikan salah satu dasar pertimbangan bagi perencana dan pemerintah dalam menentukan kebijakan terhadap masalah transportasi dan pengembangannya prasarana wilayah kota Samarinda khususnya untuk wilayah kecamatan Sungai Kunjang.

PERMASALAHAN

Permasalahan yang terjadi pada kawasan Perumahan Korpri Loa Bakung Samarinda secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik bangkitan perjalanan masyarakat pada Perumahan Korpri Loa Bakung ?
2. Bagaimana Model Bangkitan Perjalanan pada Perumahan Korpri Loa Bakung ?

LANDASAN TEORI

Pengertian Transportasi

Transportasi atau perangkutan merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut, dimana proses ini tidak dapat terlepas dari keperluan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan . Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) atau tujuan (*destination*). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat.

Unsur-unsur Dasar Transportasi.

Ada beberapa unsur pokok pendukung transportasi yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut, antara lain :

- 1)Manusia, yang membutuhkan transportasi.
- 2)Barang, yang diperlukan manusia.
- 3)Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
- 4)Jalan, sebagai prasarana transportasi.
- 5)Organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pemilihan Lokasi Hunian

John Turner (1969), (Dalam; Endang Dwi Berdikaryati; tesis; 2006) dengan teorinya menyatakan bahwa dalam mobilitas tempat tinggal (*Residential Mobility*) terdapat 4 macam dimensi yang perlu diperhatikan yaitu :

Dimensi lokasi

Dimensi ini mengacu pada tempat – tempat tertentu pada suatu kota yang oleh seseorang / sekelompok orang dianggap paling cocok untuk tempat tinggal.

Dimensi Perumahan

Dimensi perumahan dikaitkan dengan aspirasi perorangan / sekelompok orang terhadap macam, tipe perumahan yang ada. Pandangan seseorang terhadap aspek penguasaan tempat tinggal selalu dikaitkan dengan tingkat penghasilan dan siklus kehidupannya.

Dimensi siklus kehidupan

Membahas tahap – tahap seseorang mulai menapak dalam kehidupan mandiri, dalam artian bahwa semua kebutuhan hidupnya seratus persen ditopang oleh penghasilannya sendiri. Secara umum makin lanjut tahap siklus kehidupannya, maka makin tinggi *income* sehingga kaitannya dengan dua dimensi terdahulu menjadi semakin jelas.

Dimensi penghasilan

Dimensi ini menekankan pembahasannya pada besar kecilnya penghasilan yang diperoleh persatuan waktu. Dengan asumsi bahwa makin lama seseorang menetap di suatu kota, makin mantap posisi kepegawaiannya / dalam pekerjaannya sehingga makin tinggi pula tingkat penghasilan yang diperolehnya per satuan waktu tertentu.

Konsep dan Ruang Lingkup Perencanaan Transportasi

Lingkup perencanaan transportasi pada intinya meramalkan dan menaksir banyaknya kebutuhan perjalanan orang, barang dan kendaraan, khususnya dalam ruang kota pada masa yang akan datang . Penaksiran ini dilandasi dengan hasil analisa data yang didapatkan dari survey data tahun sekarang yang dianalisis melalui proses kalibrasi model statistik. Perencanaan transportasi merupakan bagian dari proses pengambilan keputusan atau kebijakan transportasi guna memberikan solusi terbaik (Tamin,2000). Urutan yang paling sering digunakan dalam kajian transportasi dengan menggunakan konsep perencanaan transportasi empat tahap adalah : bangkitan perjalanan (*trip generation G*), Sebaran perjalanan (*trip distribution D*), Pemilihan mode transportasi (*mode chice, MC*), dan Pemilihan rute (*route choice, A*).

Analisis Bangkitan Lalu-lintas

Bangkitan lalu-lintas (*trip generation*) merupakan fase pertama dalam proses perjalanan. Bangkitan lalu-lintas merupakan fungsi sosial, ekonomi, lokasi dan karakteristik tata guna lahan. Bangkitan lalu-lintas bertujuan meramalkan jumlah lalu-lintas yang dibangkitkan dan ditarik oleh suatu zona yang menjadi lokasi studi. Dengan kata lain, bangkitan lalu-lintas bertujuan untuk menjawab seberapa besar jumlah lalu-lintas yang dihasilkan oleh suatu kawasan berdasarkan data rumah tangga dan sosial-ekonomi. (Mathew and Rao, 2007).

Basis Perjalanan

Perjalanan merupakan pergerakan satu arah dari suatu titik asal menuju dilakukan dengan menggunakan alat (Kendaraan), namun dalam konsep perencanaan transportasi, Perjalanan yang dilakukan oleh pejalan kaki serta batas usia Pelaku perjalanan juga perlu dipertimbangkan. (Ortuzuar, 1994). Perjalanan dapat dibagi dalam dua Kelompok, yaitu :

- 1) Bangkitan Perjalanan (*trip production*), merupakan pergerakan berbasis rumah yang memiliki tempat asal atau tujuan rumah pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah (Tamin, 2000)
- 2) Tarikan Pergerakan (*trip attraction*), merupakan suatu pergerakan berbasis rumah dengan tempat asal dan tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah (Tamin, 2000).

Bangkitan Perjalanan kawasan Perumahan

The Puget Sound Regional Transportation Study, Pada tahun 1964 Pertama kali menggunakan dan mengembangkan metode perjalanan berbasis rumah (*Home based trip generation*) untuk memperkirakan bangkitan perjalanan pada kawasan perumahan (Micro, 2005).

Terdapat beberapa factor yang mempengaruhi timbulnya pergerakan yaitu:

- Peningkatan Pendapatan
- Kepemilikan kendaraan
- Struktur Rumah Tangga
- Jarak pemukiman terhadap pusat kegiatan
- Kepadatan daerah permukiman
- Aksesibilitas
- Pertumbuhan Lalu Lintas dan Dampaknya

Pertumbuhan Lalu Lintas dan Dampaknya.

Permintaan terhadap transportasi merupakan permintaan yang bersifat turunan bukan permintaan langsung. Dengan demikian pertumbuhan yang terjadi juga merupakan pertumbuhan yang disebabkan oleh tumbuhnya kegiatan dan aspek lain. Adanya pertumbuhan kegiatan lain membawa transportasi dalam kondisi yang dinamis. Berdasarkan hal tersebut maka sangat dimungkinkan untuk mengestimasi pertumbuhan transportasi melalui aspek lain

Kinerja jaringan jalan sangat ditentukan besar arus yang mampu ditampungnya. Besar arus dinyatakan dalam satuan kendaraan perjam atau smp per jam. Nilai maksimum besar arus disebut kapasitas. Niali kapasitas ini terjadi pada kecepatan tertentu yaitu (± 50 km/jam), jadi arus maksimum bukan terjadi pada kecepatan tinggi dan juga bukan saat macet (LPM ITB, 1995, dalam TA, Nizhar Marizi, 2001;24).

Seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kota maka terjadi pula pertumbuhan pada volume lalu – lintas. Pertumbuhan ini kadang tidak diimbangi dengan perubahan pada kapasitasnya. Volume lalu – lintas meningkat dan akan terus meningkat karena di sebabkan oleh :

- 1) Peningkatan populasi, setiap orang yang berumur lebih dari 5 tahun merupakan bangkitan dari lalu lintas.
- 2) Berkembangnya ekonomi dan peningkatan pendapatan, yang akan berakhir pada keinginan untuk mendapatkan tambahan kenyamanan dengan beralih pada kendaraan pribadi dan meninggalkan kendaraan umum. Selain itu perkembangan ekonomi kota juga memperbesar beban jalan di kawasan – kawasan tertentu sebagai pusat pertumbuhan.

Karakteristik Perjalanan

Menurut Alvinsyah (1997); (Dalam Tesis, Endang Dwi Berdikaryati, 2006), terdapat dua faktor penting yang mempengaruhi karakteristik perjalanan yaitu panjang perjalanan dan maksud perjalanan:

1) Panjang Perjalanan

Panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda.

2) Maksud Perjalanan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya menunjukkan bahwa ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (*homed-based*) secara umum menunjukkan jumlah pengguna angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan tidak dari rumah (*non home-based*), begitu pula untuk perjalanan kesekolah dan bekerja (*home based school and work*) menunjukkan penggunaan angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan berbelanja (*home-based shopping*). Hal ini dapat dijelaskan dengan fakta bahwa kendaraan bermotor penting untuk beberapa jenis perjalanan.

Karakteristik Pelaku Perjalanan

Alvinsyah (1997); (Dalam Tesis, Endang Dwi Berdikaryati, 2006), menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor penting yang mempengaruhi karakteristik pelaku perjalanan, yaitu :

- Tingkat Pendapatan
- Kepemilikan Kendaraan
- Kepadatan dari pengembangan tempat tinggal
- Faktor Sosial Ekonomi Lainnya

Model Bangkitan Bangunan

Model merupakan gambaran sesuatu dan dirancang untuk tujuan spesifik. Pemodelan transportasi menjelaskan tentang hubungan antara tata guna lahan (*land use*), lalu lintas (*traffic*)

dan sarana transportasi (Black, 1985). Tujuan pemodelan dari besarnya bangkitan pergerakan adalah untuk memperoleh formulasi matematis yang dapat digunakan untuk mengestimasi besarnya bangkitan pergerakan berdasarkan zona.

METODE PENELITIAN

PENGUMPULAN DATA

Ada dua jenis cara pengumpulan data, yaitu menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau merupakan hasil *survey*. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi pemerintah, perusahaan, maupun data yang berasal dari literatur yang terkait dengan materi yang dibahas.

Untuk memperoleh data yang sesuai dengan masalah yang diteliti atau akan dibahas, maka peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data dilakukan dengan metoda penyebaran kuesioner dan dengan wawancara keluarga dilakukan dengan maksud untuk mendapatkan informasi langsung perihal daftar pertanyaan yang terdapat pada lembar kuesioner. Responden dengan dibentuk petugas survey mengisi lembar kuesioner.
2. Menggunakan *Metode Stated Preference (SP)* merupakan metode yang tepat untuk mendapatkan informasi mengenai permintaan maupun perilaku perjalanan, *Stated Preference (SP)* terdiri dari berbagai pendekatan yang menggunakan pertanyaan responden bagaimana mereka merespon berbagai situasi berbeda. Pada umumnya teknik ini menggunakan desain eksperimental untuk menciptakan alternatif situasi imajiner. Dalam penentuan nilai waktu, pemerintah atau peneliti tidak dapat mengabaikan preferensi penduduk dalam menggunakan waktunya terutama waktu perjalanannya. Pengabaian terhadap preferensi ini akan menghasilkan nilai waktu yang tidak mencerminkan nilai waktu sesungguhnya. Penggunaan metode *Stated Preference (SP)* akan menghasilkan nilai waktu perjalanan yang tidak mendekati nilai waktu sesungguhnya dan mampu mengakomodasi preferensi tersebut.
3. Pengolahan Data Dengan Program SPSS yang merupakan software statistik yang paling populer dengan analisis regresi berganda pada SPSS.

Adapun data yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

1. Data Primer :
 - Kuesioner
2. Data Sekunder :
 - Data Kawasan Penduduk dari BPS Kota Samarinda

Daftar kuesioner yang digunakan dalam melakukan home *interview* dibuat sedemikian rupa sehingga mempermudah pewawancara dalam melakukan pendataan dan mempermudah tiap anggota keluarga dalam mengisinya dan juga memudahkan pengisian tabel data perjalanan dan informasi keluarga yang dibuat. Untuk mendapatkan hasil kuesioner yang maksimal maka kuesioner hanya diisi atau diberikan kepada satu orang atau satu kepala keluarga di setiap rumah yang dikunjungi. Daftar pertanyaan kuesioner yang dibuat terdiri dari :

- a. Jumlah anggota keluarga
- b. Penghasilan Perbulan
- c. Maksud Perjalanan
- d. Alasan Menggunakan Kendaraan
- e. Waktu Perjalanan
- f. Jumlah Kendaraan yang Dimiliki
- g. Biaya Bahan Bakar
- h. Jarak Perjalanan
- i. Jam Berangkat ke Tujuan
- j. Jumlah bangkitan perjalanan

Analisa Data

Data yang diperoleh dari hasil survei terhadap responden dengan memberikan kuisioner secara langsung, kemudian diolah untuk digunakan sebagai data input dalam proses analisis selanjutnya. Data dari hasil survei masih dalam bentuk respon masing-masing responden yang berupa pilihan terhadap poin dalam setiap pertanyaan, oleh sebab itu, untuk menganalisa data yang diperoleh penulis menggunakan analisa regresi linear berganda.

Analisis regresi linier berganda dalam penelitian ini mempergunakan program SPSS. Analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui seberapa besarnya pengaruh dari variabel bebas (X) terhadap kejadian dalam variabel terikat (Y). Dalam penelitian ini analisis regresi berganda digunakan untuk menguji tingkat pengaruh faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan masyarakat melakukan bangkitan perjalanan pada perumahan korpri Loa Bakung di Kota Samarinda

1. Uji Korelasi

Uji korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar sesama variabel bebas, maupun antar variabel bebas dengan variabel terikat. Hasil dari uji korelasi diperoleh koefisien korelasi yang dimana nilai koefisien korelasi ini menentukan tingkat keterkaitan/keeratan antara sesama variabel bebas maupun antar variabel bebas dengan variabel terikat. Hubungan sesama variabel bebas yang dipilih adalah variabel bebas yang memiliki nilai korelasi $<0,5$ atau tidak kuat dalam suatu persamaan, sedangkan untuk hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat yang

dipilih adalah variabel bebas yang memiliki korelasi $>0,5$ atau lebih kuat dalam suatu persamaan.

2. Uji Signifikansi

Uji signifikansi adalah yang bertujuan untuk mengetahui tingkat kepercayaan atau tingkat kesalahan sebuah variabel. Dalam analisa regresi digunakan variabel dengan tingkat kepercayaannya adalah $>95\%$ atau dapat dikatakan bahwa nilai signifikansinya adalah $<0,05$. Jika dalam persamaan hasil analisis regresi tersebut terdapat salah satu variabel yang memiliki nilai signifikansi $>0,05$ maka persamaan tersebut tidak bias digunakan. Untuk mengatasi hal tersebut maka variabel yang memiliki nilai signifikansi $>0,05$ dihilangkan dari persamaan dan kemudian dilakukan analisa regresi kembali hingga semua variabel memiliki nilai signifikansi $<0,05$.

3. Analisis Koefisien Korelasi (R)

Dalam analisis linier berganda ini dapat dilihat besarnya kontribusi untuk variabel bebas terhadap variabel antara dan untuk variabel antara terhadap variabel terikat dengan melihat nilai koefisien korelasi totalnya (R). Jika nilai R mendekati satu maka dapat disimpulkan bahwa hubungan variabel bebas terhadap variabel antara dan hubungan variabel antara terhadap variabel terikat semakin kuat. Dan sebaliknya jika R makin mendekati nol maka hubungan variabel-variabel bebas terhadap variabel antara dan hubungan variabel antara terhadap variabel terikat semakin lemah.

4. Analisis Koefisien Determinasi (R²)

Nilai R² menunjukkan presentase pengaruh semua variabel bebas terhadap variabel antara dan variabel antara terhadap variabel terikat. Nilai koefisien determinasi jika semakin mendekati satu maka variabel bebas hamper memberikan pengaruh untuk memprediksi variabel antara dan terikat dan menunjukkan semakin kuat kemampuan variabel tersebut menjelaskan perubahan variabel terikat.

Uji Asumsi Regresi Berganda

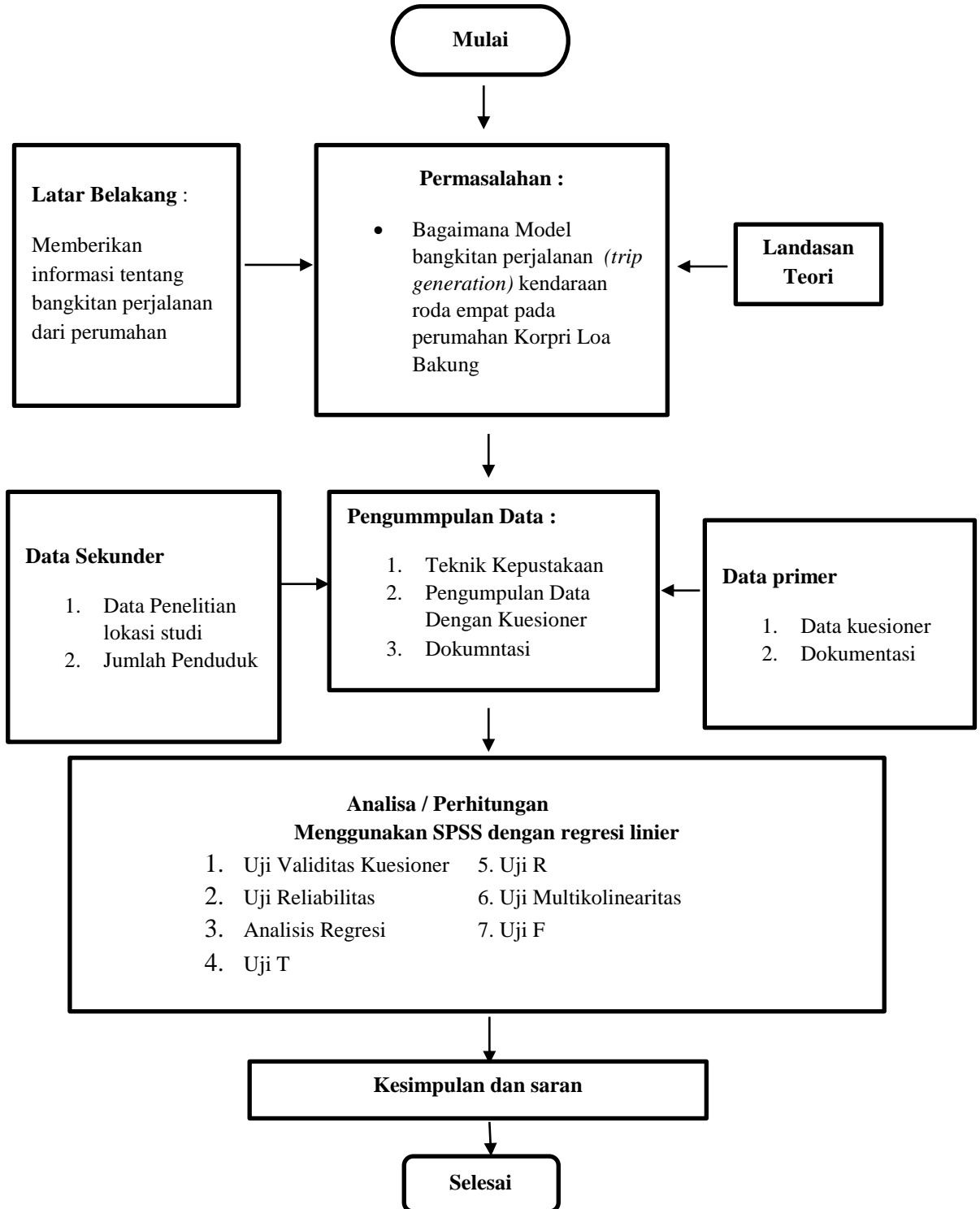
1. Uji Multikolinearitas

Uji multikoliniearitas bertujuan untuk mengetahui adanya korelasi antar variabel bebas (X) yang ditemukan dalam model regresi tersebut. Model regresi yang baik, sebaiknya tidak memiliki korelasi diantara variabel bebasnya.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui normal atau tidaknya distribusi nilai residual pada model regresi tersebut. Model regresi yang baik adalah yang memiliki data terdistribusi atau mendekati normal.

Bagan Alir Penelitian (Flow Chart)



PEMBAHASAN DAN ANALISA DATA

Dalam bangkitan perjalanan pada Perumahan Korpri Loa Bakung, dibutuhkan sejumlah data masukan yang di perlukan untuk melakukan perhitungan. Data yang dimasukan adalah dimana setiap individu mempunyai beberapa pilihan untuk perjalanan tertentu, dan bagaimana waktu dan biaya relatif mempengaruhi probabilitas ini.

Untuk mendapatkan data tersebut penulis harus melakukan survey pada lokasi tempat penelitian yaitu pada Perumahan Korpri Loa Bakung. Dimana penulis akan mendatangi rumah penduduk dan mengajukan pertanyaan dengan Kuisisioner yang telah disiapkan. Survey dilakukan selama 4 hari dengan waktu yang tidak menentu, dari survei tersebut di dapat data ada beberapa faktor prioritas yang melatar belakangi penduduk dalam melakukan perjalanan di Perumahan Korpri Loa Bakung.

Analisis Model Perhitungan Bangkitan Perjalanan

Model analisa regrensi linier berganda adalah suatu model dalam pemodelan *Trip Generation* yang dilakukan sebagai usaha untuk mendapatkan hubungan linier antara jumlah pergerakan yang dibangkitkan. Pendekatan yang digunakan adalah analisa regrensi linier berganda (*Multiple Linear Regression Analysis*). *Multiple Linear Regression Analysis* adalah Teknik statistic yang sering digunakan dalam memperkirakan bangkitan pergerakan pada masa yang akan datang, dimana dua atau lebih variabel (Faktor) bebas yang akan mempengaruhi jumlah pergerakan (Tamin,1997).

Setelah dilakukan uji validitas dan reliabilitas maka pemodelan bangkitan pergerakan dianalisis melalui empat variabel yaitu Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9), Sehingga variabel terikat yang terbentuk Yaitu:

Y = Jumlah Bangkitan Perjalanan

Sedangkan untuk variabel bebas yaitu :

X1 = Jumlah anggota keluarga

X2 = Penghasilan rumah tangga perbulan

X3 = Maksud perjalanan

X4 = Alasan menggunakan kendaraan

X5 = Biaya perjalanan menunggu angkot

X6 = Jumlah kendaraan

X7 = Biaya bahan bakar

X8 = Jarak perjalanan

X9 = Jam berangkat ketempat tujuan

Hasil data yang diperoleh akan diolah menggunakan formula Multiple Linier Regression Analysis dengan menggunakan bantuan *Software “ Statistical product and Service Solution “* (SPSS 23) diperoleh hasil pada table 4.2 sebagai berikut:

Tabel 4.3 Hasil Analisis Regresi (Sumber: Hasil Analisis, 2019)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-.379	.099		-3.834	.000
X3	.189	.035	.202	5.430	.000
X4	.087	.038	.092	2.288	.023
X7	.737	.041	.742	18.058	.000
X9	.120	.037	.120	3.274	.001

a. Dependent Variable: Y

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa berdasarkan standar error / kesalahan pada penelitian ini yaitu 5% atau 0.05 diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Variabel Maksud Perjalanan (X3) = 0,189 dengan nilai signifikansi $0.00 < 0.05$ artinya memiliki hubungan yang signifikan terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y)

2. Alasan Menggunakan Kendaraan (X4) = 0,087 dengan nilai signifikansi $0.023 < 0.05$ artinya memiliki hubungan yang signifikan terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y)
3. Biaya Bahan Bakar (X7) = 0,737 dengan nilai signifikansi $0.023 < 0.05$ artinya memiliki hubungan yang signifikan terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y)
4. Jam Keberangkatan ke Tempat Tujuan (X9) = 0,120 dengan nilai signifikansi $0.001 < 0.05$ artinya memiliki hubungan yang signifikan terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y)

Dapat disimpulkan bahwa model yang terbentuk dari hasil analisis diatas adalah
 $Y = -0,379 + 0,189 (X3) + 0,087 (X4) + 0,737 (X7) + 0,120 (X9)$

4.6.1 Bentuk Model

Berdasarkan output dari analisa regresi dengan SPSS 23, maka diperoleh bentuk model . Alternatif bentuk model beserta koefisien kolerasi determinasinya (R) dapat dilihat sebagai berikut :

$$Y = -0,631 + 0,053(X5) + 0,396(X7) + 0,001 (X8) + 0,083 (X12)$$

$$(R^2 = 0,635)$$

Pengertian koefisien kolerasi

Koefesien korelasi adalah pengukuran statistik kovarian atau asosiasi antara dua variabel. Besarnya koefesien korelasi berkisar antara +1 s/d -1. Koefesien korelasi menunjukkan kekuatan (*strength*) hubungan linear dan arah hubungan dua variabel acak. Jika koefesien korelasi positif, maka kedua variabel mempunyai hubungan searah. Artinya jika nilai variabel X tinggi, maka nilai variabel Y akan tinggi pula. Sebaliknya, jika koefesien korelasi negatif, maka kedua variabel mempunyai hubungan terbalik. Artinya jika nilai variabel X tinggi, maka nilai variabel Y akan menjadi rendah dan berlaku sebaliknya. Untuk memudahkan melakukan interpretasi mengenai kekuatan hubungan antara dua variabel penulis memberikan kriteria sebagai berikut (Sarwono:2006):

Korelasi merupakan teknik analisis yang termasuk dalam salah satu teknik pengukuran asosiasi / hubungan (*measures of association*). Pengukuran asosiasi merupakan istilah umum yang mengacu pada sekelompok teknik dalam statistik bivariat yang digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel. Diantara sekian banyak teknik-teknik pengukuran asosiasi, Pengukuran asosiasi mengenakan nilai numerik untuk mengetahui tingkatan asosiasi atau kekuatan hubungan antara variabel. Dua variabel dikatakan berasosiasi jika perilaku variabel yang satu mempengaruhi variabel yang lain. Jika tidak terjadi pengaruh, maka kedua variabel tersebut disebut independen.

Korelasi bermanfaat untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel (kadang lebih dari dua variabel) dengan skala-skala tertentu, misalnya Pearson data harus berskala interval atau rasio; Spearman dan kendal menggunakan skala ordinal. Kuat lemah hubungan diukur menggunakan jarak (range) 0 sampai dengan 1. Korelasi mempunyai kemungkinan pengujian hipotesis dua arah (*two tailed*). Korelasi searah jika nilai koefisien korelasi ditemukan positif; sebaliknya jika nilai koefisien korelasi negatif, korelasi disebut tidak searah.

Tabel 4.4 Interpretasi Koefisien Korelasi (R) (Sumber : Usman.H, 1995)

Koefisien Kolerasi (R)	Intepretasi
< 0,20	Sangat Lemah
0 – 0,25	Lemah
0,25 – 0,50	Cukup
0,50 – 0,75	Kuat
0,75 - 1,00	Sangat kuat

Syarat didalam metode analisa *regrensi linear* berganda bahwa variabel bebas harus mempunyai kolerasi tinggi terhadap variabel terikat dan sesama variabel bebas tidak boleh saling berkolerasi . Apabila terdapat kolerasi diantara variabel bebas , pilih salah satu yang mempunyai nilai kolerasi yang terbesar untuk mewakili. Interpretasi nilai uji kolerasi (R) dapat dilihat Tabel 4.4 berikut ini:

Tabel 4.5 Nilai Koefisien Korelasi (R) (Sumber: Hasil Analisis, 2019)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.890^a	.792	.787	.39805

Nilai R pada tabel 4.4 menunjukkan angka 0.890 atau 89%, hal ini menyatakan bahwa 89% variabel yaitu Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9).

Dapat disimpulkan bahwa nilai R = 0.890 variabel yaitu Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9) terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y) memiliki tingkat interpretasi korelasi yang “Sangat kuat”.

Tahap-tahap untuk melakukan Uji F adalah sebagai berikut:

1. Merumuskan Hipotesis

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara), (X5) penghasilan perbulan, (X7) alasan menggunakan kendaraan, (X8) waktu perjalanan , (X12) dan biaya bensin, secara bersama-sama terhadap pengguna jenis kendaraan (Y).

H1 : ada pengaruh secara signifikan (X5) penghasilan perbulan, (X7) alasan menggunakan kendaraan, (X8) waktu perjalanan , (X12) dan biaya bensin

secara bersama-sama terhadap pengguna jenis kendaraan (Y)

2. Menentukan tingkat signifikansi

Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian)

3. Menentukan F hitung

Berdasarkan tabel 4.5 Hasil Uji F diperoleh F hitung sebesar **8,927**

4.7 Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas merupakan salah satu uji dari uji asumsi klasik yang merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengidentifikasi suatu model regresi dapat dikatakan baik atau tidak. Secara konsep, multikolinearitas adalah situasi dimana terdapat dua variabel yang saling berkorelasi. Adanya hubungan diantara variabel bebas adalah hal yang tak bisa dihindari dan memang diperlukan agar regresi yang diperoleh bersifat valid. Namun, hubungan yang bersifat linier harus dihindari karena akan menimbulkan gagal estimasi (multikolinearitas sempurna) atau sulit dalam inferensi (multikolinearitas tidak sempurna).

Uji Multikolinieritas dilakukan untuk melihat apakah ada keterkaitan antara hubungan yang sempurna antara variable-variabel independen. Jika didalam pengujian ternyata didapatkan sebuah kesimpulan bahwa antara variable independent tersebut saling terikat, maka pengujian tidak dapat dilakukan kedalam tahapan selanjutnya yang disebabkan oleh tidak dapat ditentukannya koefisien regresi variable tersebut tidak dapat ditentukan dan juga nilai standar errornya menjadi tak terhingga.

Dalam melakukan uji multikolinearitas yaitu apabila nilai VIF(*Variance Inflation Factor*) lebih dari 10, maka kita akan mendapat kesimpulan bahwa data yang kita uji tersebut memiliki multikolinieritas, sedangkan jika nilai VIF dibawah 10, maka kita akan mendapat kesimpulan bawa data yang kita uji tidak memiliki kolinieritas. Berikut adalah hasil analisis uji multikolinearitas:

Tabel 4.6 Hasil Uji Multikolinearitas (Sumber: Hasil Analisis, 2019)

Coefficientsa

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	-.379	.099		-3.834	.000		
X3	.189	.035	.202	5.430	.000	.929	1.076
X4	.087	.038	.092	2.288	.023	.788	1.269
X7	.737	.041	.742	18.058	.000	.759	1.317
X9	.120	.037	.120	3.274	.001	.949	1.054

a. Dependent Variable: Y

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas diatas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Nilai VIF variabel X3 = 1,076 < 10 artinya tidak terjadi multikolinearitas
2. Nilai VIF variabel X4 = 1,269 < 10 artinya tidak terjadi multikolinearitas
3. Nilai VIF variabel X7 = 1,317 < 10 artinya tidak terjadi multikolinearitas
4. Nilai VIF variabel X9 = 1,054 < 10 artinya tidak terjadi multikolinearitas

Dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas pada keempat variabel sehingga hasil pengujian dikatakan reliabel atau terpercaya. Maka nilai koefisien regresi parsial dikatakan handal dan kebal terhadap perubahan-perubahan yang terjadi pada variabel lainnya di dalam model regresi berganda.

4.8 Koefisien Regresi (Uji F)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variable independen / variabel bebas (X3, X4, X7 dan X9) secara bersama - sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen / variabel terikat (Y). Untuk mengetahui apakah model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen (Variabel Terikat) atau tidak. Signifikan berarti hubungan yang terjadi dapat berlaku untuk populasi (dapat digeneralisasikan), misalnya dari kasus di atas responden sebanyak 167 Orang untuk menguji tingkat signifikansi koefisien regresi variabel independen secara serempak terhadap variabel dependen. Nilai F seperti tabel 4.5 sebagai berikut:

Tabel 4.7 Hasil Uji (F) Analisis Kolerasi Linear Berganda (Sumber: Hasil Analisis, 2019)

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	97.901	4	24.475	154.474	.000 ^b
	Residual	25.668	162	.158		
	Total	123.569	166			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X9, X4, X3, X7

Tahap-tahap untuk melakukan Uji F adalah sebagai berikut:

1. Merumuskan Hipotesis

H₀ : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara variabel Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9) secara Bersama-sama terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y).

H₁ : Ada pengaruh secara signifikan antara variabel Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9) secara Bersama-sama terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y).

2. Menentukan tingkat signifikansi

Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian)

3. Menentukan F hitung

Berdasarkan tabel 4.5 Hasil Uji F diperoleh F hitung sebesar **154.474**

4. Menentukan F tabel

Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95%, $\alpha = 5\%$, df 4 (jumlah variabel) dan jumlah responden $167 - 1 - 1 = 165$ (n adalah jumlah kasus dan k adalah jumlah variabel independen / Variabel Bebas), hasil diperoleh untuk F tabel sebesar **2,43** (Lihat pada lampiran).

5. Membandingkan F hitung dengan F tabel.

Nilai F hitung $>$ F tabel (**154.474** $>$ **2,43**), artinya nilai F hitung lebih besar dari pada nilai F tabel.

6. Kesimpulan

Karena F hitung $>$ F tabel (**154.474** $>$ **2,43**) maka **H₀** di tolak dikarenakan ada pengaruh secara signifikan antara variabel Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9) secara Bersama-sama terhadap Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y).

4.9 Hasil Analisis Pemodelan Bangkitan Pada Perumahan Korpri Loa Bakung

Dari hasil Analisa / Perhitungan menggunakan SPSS dengan regresi linier

- 1. Uji Validitas Kuesioner
- 2. Uji Reliabilitas
- 3. Analisis Regresi
- 4. Uji t
- 5. Uji R
- 6. Uji Multikolinearitas
- 7. Uji F

maka diperoleh model matematis bangkitan perjalanan di Perumahan Korpri Loa Bakung yang diperoleh dari survey berdasarkan data 167 orang responden adalah sebagai berikut:

Tabel 4.8 Hasil Analisis Pemodelan (Sumber : Data Primer Diolah)

Model Regresi	Koefisien Regresi	t	sig
Konstanta	-0,379	5.430	
Maksud Perjalanan (X3)	0,189	2.288	.000
Alasan Menggunakan Kendaraan (X4)	0,087	2.288	.023
Biaya Bahan Bakar (X7)	0,737	18,058	.000
Waktu Keberangkatan (X9)	0,120	3,274	.001
Kesesuaian Model Yang terbentuk			
(Anova / F hitung)			F=154.474
koefisien korelasi (R)= 0.890		R square = 0.792	
Model Persamaan Regresi terbentuk			
Y = -0,379 + 0,189 (X3) + 0,087 (X4) + 0,737 (X7) + 0,120 (X9)			

4.10 Pembahasan

1. Hasil Rekapitulasi Jawaban Kuesioner

Dari total keseluruhan kuesioner yang dibagikan kepada 167 orang responden pada variabel Jumlah Anggota Keluarga (X1) jawaban tertinggi yaitu “4 orang” dengan jumlah 68 responden atau 41%, variabel Pehnghasilan Rumah Tangga (X2) jawaban terbanyak yaitu “2 juta” sebanyak 55 responden atau 33,1%, variabel Maksud Perjalanan (X3) jawaban tertinggi yaitu untuk “Bekerja” sebanyak 94 responden atau

56,3%, variabel Alasan Menggunakan Kendaraan (X4) jawaban tertinggi yaitu agar “lebih cepat” sebanyak 80 responden atau 47,8%.

Variabel Waktu Perjalanan (X5) jawaban tertinggi yaitu “<15 menit” sebanyak 80 responden atau 47,8%, Variabel Jumlah Kendaraan yang Dimiliki (X6) jawaban tertinggi yaitu “1 unit” sebanyak 100 responden atau 59,7%, variabel Biaya Bahan Bakar yang digunakan (X7) jawaban terbanyak yaitu “Rp. 8.000 (1 liter)” sebanyak 94 responden atau 56,2%, variabel Jarak Perjalanan (X8) jawaban terbanyak yaitu “5 -10 km” sebanyak 86 responden atau 51,2%, variabel Jam Berangkat ke Tujuan (X9) jawaban tertinggi yaitu “jam 06.00 – 07.00 am” sebanyak 92 orang atau 55,1%, yang terakhir ialah variabel Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y) jawaban terbanyak yaitu “1 kali” sebanyak 112 responden atau 67,5%.

2. Penjelasan Model Bangkitan terhadap Variabel X3, X4, X7, X9

Setelah dilakukan analisis dengan menggunakan hasil data survey kuesioner maka diperoleh model Matematis dari keempat variabel bebas yaitu Maksud Perjalanan (X3) = 0,189, dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4) = 0,087, Biaya Bahan Bakar (X7) = 0,737 dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9) = 0,120. Sehingga diperoleh model tarikan perjalanan sebagai berikut:

$$Y = - 0,379 + 0,189 (X3) + 0,087 (X4) + 0,737 (X7) + 0,120 (X9)$$

Dimana :

Y = Jumlah Bangkitan Perjalanan

X3 = Maksud Perjalanan

X4 = Alasan Penggunaan Kendaraan (X4)

X7 = Biaya Bahan Bakar (X7)

X9 = Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9)

Model matematis bangkitan perjalanan diatas menyatakan bahwa dari total empat belas variabel bebas (X) yang ada terpilih empat variabel yang memiliki tingkat korelasi yang tinggi dan memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel terikat (Y) yaitu variabel Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9). Dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel yang ada pada model bangkitan ini adalah

variabel yang berpengaruh paling kuat dan signifikan terhadap keinginan masyarakat melakukan bangkitan perjalanan pada Perum Korpri Loa Bakung kota Samarinda.

Berdasarkan hasil analisis regresi keempat variabel bebas (X) memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel terikat (Y), hasil uji multikolinearitas menunjukkan bahwa variabel yang ada tidak memiliki masalah multikolinearitas sehingga hasil pengujian dapat dikatakan reliabel atau terpercaya. Maka nilai koefisien regresi parsial dikatakan handal dan kebal terhadap perubahan-perubahan yang terjadi pada variabel lainnya di dalam model regresi berganda.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Dari total keseluruhan kuesioner yang dibagikan kepada 167 orang responden pada variabel Jumlah Anggota Keluarga (X1) jawaban tertinggi yaitu “4 orang” dengan jumlah 68 responden atau 41%, variabel Penghasilan Rumah Tangga (X2) jawaban terbanyak yaitu “2 juta” sebanyak 55 responden atau 33,1%, variabel Maksud Perjalanan (X3) jawaban tertinggi yaitu untuk “Bekerja” sebanyak 94 responden atau 56,3%, variabel Alasan Menggunakan Kendaraan (X4) jawaban tertinggi yaitu agar “lebih cepat” sebanyak 80 responden atau 47,8%.

Variabel Waktu Perjalanan (X5) jawaban tertinggi yaitu “<15 menit” sebanyak 80 responden atau 47,8%, Variabel Jumlah Kendaraan yang Dimiliki (X6) jawaban tertinggi yaitu “1 unit” sebanyak 100 responden atau 59,7%, variabel Biaya Bensin yang digunakan (X7) jawaban terbanyak yaitu “Rp. 8.000 (1 liter)” sebanyak 94 responden atau 56,2%, variabel Jarak Perjalanan (X8) jawaban terbanyak yaitu “5 -10 km” sebanyak 86 responden atau 51,2%, variabel Jam Berangkat ke Tujuan (X9) jawaban tertinggi yaitu “jam 06.00 – 07.00 am” sebanyak 92 orang atau 55,1%, yang terakhir ialah variabel Jumlah Bangkitan Perjalanan (Y) jawaban terbanyak yaitu “1 kali” sebanyak 112 responden atau 67,5%.

2. Berdasarkan hasil uji validitas diperoleh empat variabel yang memiliki tingkat korelasi yang tinggi terhadap bangkitan perjalanan pada Perum Korpri Loa Bakung yaitu:
 - a. Maksud Perjalan (X3), disimpulkan bahwa maksud tujuan seseorang untuk melakukan perjalanan seperti bekerja, berbelanja, sekolah dan berlibur adalah faktor yang mempengaruhi penggunaan jenis kendaraan untuk melakukan bangkitan perjalanan.

- b. Alasan Menggunakan Kendaraan (X4), disimpulkan bahwa alasan menggunakan kendaraan agar lebih cepat, murah, aman dan lain-lain dapat mempengaruhi penggunaan jenis kendaraan untuk melakukan bangkitan perjalanan.
 - c. Biaya Bahan Bakar (X7), disimpulkan bahwa biaya bahan bakar yang sedikit ataupun banyak mempengaruhi penggunaan jenis kendaraan untuk melakukan bangkitan perjalanan.
 - d. Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9), disimpulkan bahwa waktu keberangkatan pada pagi, siang, sore ataupun malam mempengaruhi penggunaan jenis kendaraan untuk melakukan bangkitan perjalanan.
3. Hasil analisis data survey kuesioner responden menunjukkan bahwa ada empat variabel yang berpengaruh signifikan terhadap bangkitan perjalanan di Perumahan Korpri Loa Bakung yaitu variabel Maksud Perjalanan (X3), dan Alasan Penggunaan Kendaraan (X4), Biaya Bahan Bakar (X7) dan Jam Keberangkatan Menuju Tempat Tujuan (X9). Sehingga diperoleh model bangkitan perjalanan $Y = - 0,379 + 0,189 (X3) + 0,087 (X4) + 0,737 (X7) + 0,120 (X9)$

Saran

1. Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan serta sebagai bahan pendukung untuk perencanaan pengembangan perumahan dan perencanaan transportasi bagi kota Samarinda dan perlu dilakukan penelitian uji sejenis pada perumahan lainnya penambahan beberapa variabel yang belum terakomodasi dalam penelitian.
2. Tingginya penggunaan sepeda motor dengan alasan perjalanan menjadi lebih cepat haruslah diimbangi dengan marka jalan atau fasilitas penunjang dalam keselamatan berkendara untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang ada mengingat pada waktu-waktu tertentu tarikan dan bangkitan perjalanan cukup tinggi di Perumahan Korpri Loa Bakung.
3. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin melakukan penelitian terkait, diharapkan untuk mempertimbangkan faktor lain yang memiliki hubungan erat dengan bangkitan perjalanan pada kompleks perumahan, serta dapat melakukan penelitian pada objek yang berbeda di beberapa kota besar lainnya, agar hasil penelitian dapat bervariasi dan dapat memperkaya referensi tentang bangkitan perjalanan.

