**ANALISIS PERMODELAN TARIKAN PADA KAWASAN PENDIDIKAN**

**DI JALAN Ir.H,JUANDA KOTA SAMARINDA,**

**(STUDI KASUS SMAN3 , SMAN 5 , SMPN 4, SMPN 5 SAMARINDA)**

Handri

Fakultas Teknik Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

*Abstrak*

*Analisis Permodelan Tarikan Pada Kawasan Pendidikan di Jalan Ir.H, Juanda Kota Samarinda Tujuan penelitian ini untuk mendapatkan model tarikan perjalanan pada kawasan Jalan Ir.H.Juanda, yang nantinya diharapkan dapat digunakan untuk memperkirakan banyaknya tarikan yang menuju kawasan tersebut dimasa mendatang, sehingga dapat digunakan untuk mengantisipasi permasalahan yang timbul akibat tarikan perjalanan itu.*

*Pengambilan data primer pada penelitian ini dilakukan secara random sampling dengan cara membagikan kuisioner kepada penghuni sekolah, sedangkandata sekunder diperoleh dari pihak sekolah, metode analisis yang digunakan adalah metode analisis regresi linear berganda dengan jumlah tarikan perjalanan totalsebagai variabel terikat, sedangkan variabel bebasnya adalah waktu perjalanan, jarak perjalanan dan alasan pemilihan sekolah.*

*Hasil dari analisis di dapatkan model untuk perjalanan total dengan bentuk pemodelan* ***Y=1,979-0,128X1+0,242X2*** *untuk tarikan perjalanan dengan menggunakan sepeda dengan bentuk pemodelan* ***Y=1,5+1X1-0,5X2+3,477E-016X3*** *untuk Tarikan Perjalanan dengan Sepeda motor juga dapat merepresentasikan realita yang ada dengan bentuk pemodelan* ***Y=1,927-0,167X1-0,081X2+0,350X3****. untuk Tarikan Perjalanan dengan mobil juga dapat merepresentasikan realita yang ada dengan bentuk pemodelan* ***Y=2,463-1,573X1+0,709X2+0,727X3*** *Tarikan Perjalanan dengan angkutan kota juga dapat merepresentasikan realita yang ada dengan bentuk pemodelan* ***Y=2,655-0,129X1-0,91X2+0,254X3***  *. untuk Tarikan Perjalanan dengan pejalan kaki juga dapat merepresentasikan realita yang ada dengan bentuk pemodelan* ***Y=1,799+1,102X1+-,922X2+,414X3***

***Kata Kunci ;*** *Tarikan Perjalanan*

1. **Pendahuluan**

Samarinda merupakan kota yang terletak pada posisi yang strategis yang menghubungkan kota-kota lain di Kalimantan Timur. Untuk itu diperlukan tata kota yang baik yang memperhitungkan pemisahan fungsi tata guna lahan yang sesuai dengan karakteristiknya, misalnya untuk area pemukiman, industri maupun area sekolah.

Mengingat terbatasnya tata guna lahan yang tersedia, maka dalam pelaksanaanya di dalam suatu kawasan tertentu terdapat berbagai macam fungsi tata guna lahan, misalnya di kawasan jalan utama di Samarinda. Yang dimana ruas jalan tersebut terdapat berbagai macam fungsi tata guna lahan, misalnya pertokoan dan sekolahan. Kelebihan yang dimiliki daerah ini adalah tersedianya sarana pendidikan, terutama pada jalan Ir.H.Juanda di mana terdapat SMAN 3 , SMAN 5, SMPN 4, SMPN 5.

Banyaknya sekolahan pada kawasan tersebut mengakibatkan arus lalu-lintas cukup ramai, khususnya pada pagi hari dan siang hari pada jam-jam pulang sekolah. Karena itulah penulis tertarik untuk membuat model tarikan perjalanan pada kawasan tersebut, yang nantinya dapat digunakan untuk memprediksikan jumlah tarikan perjalanan pada kawasan tersebut di masa sekarang dan di masa yang akan datang.

Banyaknya fungsi tata guna lahan yang ada mendorong timbulnya tarikan , yaitu banyaknya pergerakan menuju dan meninggalkan lokasi tersebut yang sering menimbulkan kemacetan lalu lintas terutama pada jam-jam sibuk. Banyaknya bangunan sekolah di Samarinda tentulah mempunyai pengaruh yang besar terhadap banyaknya tarikan perjalanan di area tersebut, dan pada daerah tersebut belum dikaji tentang bagaimana model tarikan perjalanan yang terjadi.

Adapun yang dimaksud dengan model adalah alat bantu atau media yang dapat digunakan untuk mencerminkan dan menyederhanakan suatu realita (dunia sebenarnya) secara terukur. Beberapa diantaranya adalah model fisik, model peta, model statistik dan matematik. Semua model merupakan penyederhanaan realita untuk mendapatkan tujuan tertentu, yaitu penjelasan dan pengertian yang lebih mendalam serta untuk kepentingan peramalan. Dari kondisi yang ada, perlu dicari model tarikan perjalanan (*tripattraction model*) pada kondisi sekarangyang ditimbulkan oleh banyaknya bangunan sekolah di kawasan pendidikan tersebut. Model tarikan perjalanan ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam peramalan jumlah tarikan perjalanan di masa mendatang serta untuk menentukan kebijakan dalam bidang transportasi dan pengembangan tata kota.

**2. Tinjauan Pustaka**

Jalanmerupakanprasaranatransportasiyangmemilikidua fungsidasar yaitu :untuk menggerakan volume lalu lintas dan menyediakan akses bagi lahan disekitarnya.

Sehubungandenganfungsijalandi atasmakajalandituntutagarharus lancardanjugaharusmemberikankemudahanuntukpenetrasikedalamsuatulahan atau daerah. Suatu arus lalu lintas dapat dikatakan lancar apabila arus lalu lintas tersebutdapatmelewatisuaturuasjalantanpamengalamihambatanataugangguan darijalanatauarahlain.

**2.1 Tarikan Pergerakan**

Menurut*Tamin* (2000),tarikanpergerakanadalahjumlahpergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona tarikan pergerakan. Tarikan pergerakan dapatberupatarikan lalulintasyangmencakup fungsitatagunalahan yangmenghasilaknarus lalulintas

**2.2 Konsep Permodelan**

Model dapat didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan dari suatu realita. Semua model merupakan penyederhanaan realita untuk mendapatkan tujuan tertentu yaitu penjelasan dan pengertian yang lebih mendalam serta untuk peramalan. (J. de D. Ortuzar & L. G. Willumsen, 1990)

Beberapa hal penting dari spesifikasi model yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut:

**Struktur model**

Struktural dari model tersebut, dan dengan metodologi yang sudah berkembang sangat mungkin membentuk model dengan banyak peubah.

**Bentuk fungsional**

Pemecahan dengan bentuk tidak linier akan dapat mencerminkan realita secara lebih tepat, tetapi membutuhkan sumber daya dan teknik untuk proses pengkalibrasian model tersebut.

**Spesifikasi peubah**

Peubah yang dapat digunakan serta hubungan antar peubah dalam suatu model harus dipertimbangkan, sehingga diperlukan proses tertentu dalam menentukan peubah yang dominan, antara lain dengan proses kalibrasi dan pengabsahan .

**2.3. Teknik Sampling**

Rancangan sampling adalah metode untuk memilih sampel yang dapat digunakan untuk menghasilkan himpunan data sampel kita.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.

pengambilan sampel yang juga disebut sebagai penarikan sampel, bertujuan untuk memperoleh keterangan mengenai populasi dengan mengamati sebagian saja dari populasi tersebut. Pengambilan sampel didasarkan pada anggapan-anggapan bahwa pada suatu populasi terdapat perbedaan-perbedaan atau simpangan-simpangan antara anggota-anggota populasi, yaitu perbedaan sifat-sifat anggota dan sifat umum populasi tersebut.Setiap anggota populasi dianggap berbeda dengan keadaan rata- rata dari populasi tersebut.Jika pengamatan dalam populasi itu dinyatakan dengan bilangan, maka sebagian dari anggota populasi tersebut lebih kecil dan sebagian lagi lebih besar dari harga rata-rata.Apabila dilihat secara keseluruhan, maka perbedaan itu tidak terlalu nampak dan yang kelihatan pada umumnya adalah harga rata-ratanya.Teori pengambilan sampel didasarkan atas adanya pengaruh saling menghilangkan diantara anggota populasi tadi.

**2.4 Analisis Regresi**

**Analisis Regresi Linear Berganda**

Persamaan untuk model regresi linear berganda Y atas X1, X2, ……,X akan diestimit menjadi :

Y = ao + a1X1+a2X2+.............+ akXk (2,5)

Dimana :

Y= Kriterium

X1 ,X2,...... Xk = prediktor 1, prediktor 2,...... prediktor ke-k

ao= konstanta

a1,a2,..... ak= C1, koefesien prediktor 2,..... koefesien prediktor ke-k

Apabila pada persamaan Y dipengaruhi oleh 2 variabel bebas, maka persamaan yang digunakan menjadi :

*Y = ao + a1X1+a2X2*(2,6)

Sehingga terdapat 3 persamaan yang harus diselesaikan dalam mencari ao,a1dan a2 yang berbentuk sebagai berikut :

*ƩY = ao + a1ƩX1+ a2 ƩX2* (2,7)

*ƩYX1= aoƩX1 + a1ƩX12+ a2 ƩX1X2* (2,8)

*ƩYX2= aoƩX2 + a1ƩX1X2+ a2 ƩX1X22*(2,9)

**3. Metodologi**

**3.1Data Penelitian**

Data masukan untuk analisis data meliputi data primer yang didapatkan dari hasil survey dan data sekunder yang diperoleh dari pihak sekolah. Data-data yang diperlukan untuk analisis lebih lanjut antara lain:

**Data primer**

Banyaknya orang yang melakukan perjalanan, serta jumlah perjalanan yang menggunakan moda tertentu (mobil, sepeda motor, sepeda,kendaraan umum/bus, jalan kaki)

**Data sekunder**

1. Luas bangunan.

2. Jumlah siswa dan guru

3. Peta lokasi penelitian.

**3.2. Alat penelitian**

Peralatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Formulir untuk kuisioner.

2. Seperangkat alat tulis.

3. Software SPSS.20 untuk analisa data, yaitu untuk mencari persamaan regresi, korelasi, variansi garis regresi, uji-t dan uji-F

**3.3. Cara Pengambilan dan Ukuran sampel**

Pengambilan sampel dilakukan dengan cara membagikan kuisioner dan survey di lokasi penelitian secara sampling dan acak. Ukuran sampel menurut*Ortuzar* dalam buku *Modelling transport,* untuk jumlah populasi < 50.000 diambil sebanyak 20% dari total populasi, atau minimum sebesar 10%, hal ini jugamerujuk pada buku *Survey Methods for Transport Planning* oleh *Richardson, Ampt & Meyburg* yang memberikan rekomendasi mengenai kecukupan ukuransampel pada survey yang bertujuan untuk mendapatkan suatu nilai dari parameteryang dicari adalah sebesar 10% dari populasi yang dimaksud.

Kuisioner tersebut berisikan pertanyaan-pertanyaan yang meliputi jarakdari kost / rumah ke sekolah / kampus, kepemilikan kendaraan, moda yangdigunakan, lama perjalanan, serta pertanyaan-pertanyaan pendukung lainnya.Selain kuisioner juga dilakukan survey di lokasi yang menghitung jumlah orangyang naik kendaraan yang masuk ke lokasi penelitian.

**3.4. Analisis data**

Analisis data dilakukan dengan metode analisis regresi untuk mendapatkan model tarikan perjalanan dengan bantuan program SPSS 20. Adapun langkah- langkah analisis data adalah sebagai berikut:

1. Melakukan pengujian terhadap signifikansi korelasi, untuk mengetahui hubungan antar peubah yang diselidiki, baik antara peubah bebas denganpeubah tidak bebas, maupun antar peubah bebas.

2. Membuat alternatif model berdasarkan hasil yang diperoleh dari uji signifikansi koefisien korelasi.

3. Menghitung koefisien persamaan regresi untuk mendapatkan model

tarikan perjalanan pada daerah penelitian.

4. Melakukan pengujian statistik terhadap alternatif model yang diuji. Tiga uji statistik yang dilakukan adalah uji nilai R2 , uji-t dan uji-F. selain uji statistik tersebut juga dilakukan uji kolinearitas untuk mendeteksi masalah multikolinearitas dalam model.

5. Menentukan model terbaik dari beberapa alternatif model berdasarkan hasil uji statistik dan uji kolinearitas yang dilakukan

**3.5. Tahapan Penelitian**

Dalam penelitian analisis model tarikan perjalanan ini, dibuat suatu tahapan-tahapan untuk mempermudah dalam penyelesaiannya. Tahapan-tahapanini dibuat secara teratur dan sistematis, baik dalam bentuk gagasan dan perencanaan, maupun dalam pelaksanaan dan pembuatan keputusan. Pembuatanskripsi pada hakekatnya merupakan kegiatan dalam bentuk penelitian yang dilakukan berdasarkan program kerja yang berurutan dan saling berkait. Adapunlangkah-langkah yang secara garis besar dapat dituliskan sebagai berikut:

a. mencari ide atau gagasan dan selanjutnya menuangkannya kedalam bentuk latar belakang masalah, rumusan masalah, dan pembatasan masalah.

b. Mempelajari literatur dan pengkajian pustaka yang berhubungan dengan ide yang dibuat dengan mempertimbangkan kajian penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, maupun penggunaan rumus-rumus yanng telah dipakai dalam penelitian dan memilih metode analisis yang digunakan sebagai dasar langkah- langkah selanjutnya bagi peneliti.

c. Mencari dan mengumpulkan data-data yang mendukung penelitian melalui survey dilapangan dan sebagainya.

d. Mengolah data yang ada kedalam bentuk perhitungan yang berkait dan selanjutnya dipakai sebagai dasar analisis.

e. Melakukan analisis data dan pembahasan berdasarkan data yang telah diolah.

f. Membuat kesimpulan dan saran-saran dari hasil analisis data yang diperoleh.

**4. Hasil dan Pembahasan**

**4.1 Tarikan Perjalanan Total**

Bentuk Model

Y=1,979-0,128X1+0,242X2 (R= 0,517)

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Total

X1 = Waktu Perjalanan

X2 = Alasan Pemilihan Sekolah

**Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)**

Nilai F hitung > F tabel (98,841> 0,259), maka Ho Ditolak

Jadi dari kasus ini dapat disimpulkan bahwa waktu perjalan dan alasan pemilihan sekolah secara bersama-sama berpengaruh terhadap tarikan perjalanan total

**Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Waktu perjalanan(X1) Nilai t hitung < t tabel -0,299< 4,3) maka Ho di terima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Alasan Pemilihan Sekolah (X2)Nilai -t hitung > t tabel (10,699 > 4,3) maka Ho ditolak

**4.2 Tarikan Perjalanan Sepeda**

Bentuk Model

Y=1,5+1X1-0,5X2+3,477E-016X3(R= 0,906**)**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan Sepeda

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)**

Nilai F hitung < F tabel (1,522 < 199), maka Ho di terima.

Jadi dari kasus ini dapat disimpulkan bahwa jarak perjalanan waktu dan perjalanan dan alasan pemilihan sekolah secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap pengguna sepeda

**Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Jumlah siswa (X1)Nilai t hitung < t tabel 0,5<12,706) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X2) Nilai -t hitung < t tabel (-0,302 < 12,706) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Alasan Pemilihan Sekolah (X3) Nilai -t hitung < t tabel (0,00 < 12,706) maka Ho diterima

**2.3 Tarikan Perjalanan Mortor**

Bentuk Model

Y=1,927-0,167X1-0,081X2+0,350X3 (R= 0,602)

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan Motor

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)**

Nilai F hitung > F tabel (81,16> 2,625), maka Ho ditolak

Jadi dari kasus ini dapat disimpulkan bahwa jarak perjalanan waktu dan perjalanan dan alasan pemilihan sekolah secara bersama-sama berpengaruh terhadap pengguna sepeda motor

**Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Jarak Perjalanan (X1)nilai t hitung < t tabel (-1,479< 1,965) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X2)nilai -t hitung > t tabel (-1,479>1,965) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X3)nilai -t hitung < t tabel (6,104 < 1,965) maka Ho ditolak

**2.4 Tarikan Perjalanan Mobil**

Bentuk Model

**Y=2,463-1,573X1+0,709X2+0,727X3** **(R=0,836)**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan Mobil

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)**

Nilai F hitung > F tabel (38,799>2,78), maka Ho ditolak

Jadi dari kasus ini dapat disimpulkan bahwa jarak perjalanan, waktu dan perjalanan dan alasan pemilihan sekolah secara bersama-sama berpengaruh terhadap mobil

**Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Jarak Perjalanan (X1)Nilai t hitung < t tabel (-10,671< 2.00) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X2)Nilai -t hitung < t tabel (9,022< 2,00) maka Ho ditolak

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X3) Nilai -t hitung > t tabel (9,787> 2,00) maka Ho ditolak

**4.4 Tarikan Perjalanan Angkutan Kota**

Bentuk Model

Y=2,655-0,129X1-0,91X2+0,254X3 (R= 0.408)

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan angkutan kota

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)**

Nilai F hitung < F tabel (2,129 < 2,90, maka Ho diterima

Jadi dari kasus ini dapat disimpulkan bahwa jarak perjalanan, waktu dan perjalanan dan alasan pemilihan sekolah secara bersama-sama berpengaruh rhadap angkutan kota

**Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Jarak Perjalanan (X1)Nilai t hitung < t tabel (-1,062< 2.03) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X2)Nilai -t hitung < t tabel (-1,316 < 2,00) maka Ho diterima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X3)Nilai -t hitung > t tabel (2,229 > 2,03) maka Ho di Tolak

**4.5 Tarikan Pejalan Kaki**

Bentuk Model

Y=1,799+1,102X1+-,922X2+,414X3 (R=0,579)

Dimana :

Y = Tarikan pejalan kaki

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)**

Nilai F hitung < F tabel (1,847< 3,59), maka Ho diterimaJadi dari kasus ini dapat disimpulkan bahwa jarak perjalanan, waktu dan perjalanan dan alasan pemilihan sekolah secara bersama-sama berpengaruh rhadap pejalan kaki

**Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Pengujian Koefisien Regresi Variabel Jarak Perjalanan (X1)Nilai t hitung < t tabel (1,334< 2,20) maka Ho dirima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X2)Nilai -t hitung < t tabel (-1,936 < 2,00) maka Ho dirima

Pengujian Koefisien Regresi Variabel waktu perjalanan (X3)Nilai -t hitung < t tabel (1,739> 2,20) maka Ho di terima

**5. Kesimpulan dan Saran**

**Kesimpulan**

Sesuai dengan maksud dan tujuan yang ingin dicapai yaitu untuk mengetahui tarikan perjalanan pada kawasan pendidikan di Jalan Ir.H.Juanda di Samarinda dan membuat dalam suatu model , menganalisis nilai R2 dan uji t dengan ini kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan analisis pemodelan dengan menggunakan metode analisis regresi linear berganda adalah sebagai berikut:

**1. Bentuk Model Tarikan Perjalanan**

**a.Tarikan Perjalanan Total**

**Y=1,979-0,128X1+0,242X2**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Total

X1 = Waktu Perjalanan

X2 = Alasan Pemilihan Sekolah

**b.Tarikan Perjalanan Sepeda**

**Y=1,5+1X1 -0,5X2 +3,477E-016X3**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan Sepeda

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**c.Tarikan Perjalanan Sepeda Motor**

**Y=1,927-0,167X1-0,081X2+0,350X3**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan Sepeda Motor

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**d.Tarikan Perjalanan Mobil**

**Y=2,463-1,573X1+0,709X2+0,727X3**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan Mobil

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alsan pemilihan sekolah

**e.Tarikan Perjalanan Angkutan Kota**

**Y=2,655-0,129X1-0,91X2+0,254X3**

Dimana :

Y = Tarikan Perjalanan Dengan angkutan kota

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**f.Tarikan Perjalanan Pejalan Kaki**

**Y=1,799+1,102X1+-,922X2+,414X3**

Dimana :

Y = Tarikan pejalan kaki

X1 = jarak perjalanan

X2 = waktu perjalanan

X3= alasan pemilihan sekolah

**2. Nilai R dan Nilai uji F**

**a.Tarikan Perjalanan Total**

* **R2=0,517**  menunjukkan bahwa kolerasi kuat
* Nilai F hitung > F tabel (98,841> 0,259), maka Ho tolak

**b. Tarikan Perjalanan Sepeda**

* **R2 =0,906)** menunjukkan bahwa kolerasi sangat kuat
* Nilai F hitung < F tabel (1,522 < 199), maka Ho di terima

**c. Tarikan Perjalanan Sepeda Motor**

* **R2 =0,602** menunjukkan bahwa kolerasi kuat
* Nilai F hitung > F tabel (81,16 > 2,625), maka Ho ditolak

**d. Tarikan Perjalanan Mobil**

* **R2 =0,836** menunjukkan bahwa kolerasi sangat kuat.
* Nilai F hitung > F tabel (38,799>2,78), maka Ho ditolak

**e. Tarikan Perjalanan Angkutan Kota**

* **R2 =0,408** menunjukkan bahwa kolerasi lemah.
* Nilai F hitung < F tabel (2,129 < 2,90, maka Ho diterima

**f. Tarikan Perjalanan Pejalan Kaki**

* **R2 =0,579**menunjukkan bahwa kolerasi kuat.
* Nilai F hitung < F tabel (1,847< 3,59), maka Ho diterima

**Saran**

**1.**Model yang dihasilkan, diharapkan dapat digunakan untuk memperkirakan banyaknya tarikan perjalanan yang menuju ke kawasan pendidikan di Jalan Ir.H.Juanda di Samarinda, sehingga dapat digunakan untuk menentukan kebijakan yang mungkin timbul akibat tarikan perjalanan tersebut.

**2.**Kawasan Pendidikan di Jalan Ir.H.Juanda di Samarinda hendaknya di tinjau kembali keberadaannya karna 75,78% responden mengatakan dareah tersebut terjadi tundaan perjalanan akibat adanya aktifitas.

**3.**Hasil dari perhitungan denganmodel tersebut dapat dijadikan dasarpertimbangan dalam menentukanrekomendasi perencanaan transportasidan perencanaan kota di masa yang akan datang terutama dalam pelayanan prasarana jalan (kapasitas jalan) dan pelayanan angkutan umum

**Daftar Pustaka**

Black, J.A, *Urban Transport Planning; Theory and Practice,* London, cromm

Helm, 1981

<http://junaidichaniago.wordpress.com> 2014

Ofyar Z Tamin*, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung, 2000

Ortuzar, J.D, *Modelling Transport*, John Willey and Sons Ltd, England, 1994

SMAN 3 Samarinda 2014, Data Luas Lahan, Luas Bangunan, Jumlah Siswa, Jumlah Guru

SMAN 5 Samarinda 2014, Data Luas Lahan, Luas Bangunan, Jumlah Siswa, Jumlah Guru

SMPN 4 Samarinda 2014, Data Luas Lahan, Luas Bangunan, Jumlah Siswa, Jumlah Guru

SMPN 5 Samarinda 2014, Data Luas Lahan, Luas Bangunan, Jumlah Siswa, Jumlah Guru

Sudjana, *Statistik*, Tarsito, Bandung, 1974

Sutrisno Hadi, *Analisis Regresi*, Andi Offset, Yogyakarta, 1982

Yuliani, analisis model tarikan perjalanan pada kawasan pendidikan di cengklik, Surakarta, 2004

[www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org), 2014