

## MODEL BANGKITAN DAN TARIKAN PERGERAKAN KAWASAN PERMUKIMAN DI BANDARLAMPUNG (STUDI KASUS: JALAN URIP SUMOHARJO)

Canggah Abiyyu Ali'in Saputri<sup>1</sup>, Aleksander Purba<sup>2</sup>, Shahnaz Nabila Fuady<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Institut Teknologi Sumatera, Jl. Terusan Ryacudu, Way Huwi, Jati Agung, Lampung Selatan

<sup>2</sup> Universitas Lampung, Jl. Prof. Dr. Ir. Sumantri Brojonegoro No.1, Gedong Meneng, Bandarlampung

<sup>1</sup> Email : [canggahabiyu31@gmail.com](mailto:canggahabiyu31@gmail.com)

DOI : 10.35472/jppk.v1i2.635

### ABSTRACT

*Urban planning is a solution to problems that may arise as a result of the continued increase in the population of the city which is also associated with a variety of activities which then affect land use and urban mobility, these causing transportation problems to be identified at this time so that preventive actions can be planned for the future. In Bandarlampung as a Metropolitan City, it can be seen that the population is increasingly dense and its activities are increasingly diverse as seen on Jalan Urip Sumoharjo, which is surrounded by heterogeneous land uses like residential areas, trade and service areas and public service areas where Jalan Urip Sumoharjo is a strategic road for in Bandarlampung. So the purpose of this research are to identify the model of trip generation and trip attraction that determine the factors causing the movement of residential area of Jalan Urip Sumoharjo. The research method used are multiple linear regression and descriptive statistical analysis. Based on the analysis result, the factors that influence movement on Jalan Urip Sumoharjo are family members, number of working family members, average distance and time of movement, monthly income, vehicle ownership, purpose and travel destination, and accessibility.*

**Keywords:** Residential Area, Trip Generation, Trip Attraction

### A. PENDAHULUAN

Perencanaan kota menurut Caves dalam Setiyono (2007) merupakan suatu tahapan dalam menciptakan alternatif kondisi yang akan datang dalam lingkup kawasan perkotaan dengan menggunakan formula atau strategi tertentu untuk kemudian diimplementasikan dalam menyelesaikan masalah yang mungkin timbul akibat dari suatu kota yang terus bertumbuh dan berkembang. Menurut Tamin (1997) pertumbuhan dan perkembangan kota merupakan dampak dari terus bertambahnya jumlah penduduk kota juga berhubungan dengan meningkatnya ragam aktivitas yang kemudian mempengaruhi guna lahan dan mobilitas kota, hal ini menjadikan persoalan transportasi harus dapat diidentifikasi penyebabnya saat ini untuk kemudian dapat diketahui solusi apa yang dapat diimplementasikan serta rencana apa yang dapat diambil sebagai tindakan preventif untuk masa yang akan datang. Suatu kota berkembang berdasarkan adanya aktivitas dari masyarakatnya yang dinamis dalam upaya untuk dapat memenuhi kebutuhannya. Aktivitas jika dikaitkan dengan perencanaan kota merupakan kegiatan – kegiatan masyarakat yang dapat mendukung perkembangan kota. Aktivitas dapat mendukung perkembangan kota karena suatu aktivitas tidak dapat berdiri sendiri untuk terus berjalan dan berkembang melainkan akan membutuhkan aktivitas dari sektor lain (Theresiana & Dewi, 2013). Aktivitas ini kemudian membutuhkan ruang yang sesuai dengan aktivitas yang berkembang didalamnya yang kemudian memunculkan suatu guna lahan tertentu.

Seiring dengan beragamnya aktivitas menjadikan muncul pula guna lahan yang beragam. Hal inilah yang kemudian menjadikan suatu guna lahan dengan guna lahan yang lain harus didukung oleh jaringan transportasi agar antar guna lahan saling terhubung sehingga masyarakat dapat memenuhi kebutuhannya.

Berdasarkan teorinya menurut Yunus (2000) suatu kota berkembang karena adanya pusat kegiatan yaitu berupa CBD (*Central Business District*) yang kemudian memunculkan pertumbuhan kawasan pendukung lainnya. Kemudian, dengan berkembangnya transportasi, morfologi kota semakin meluas seperti dapat dilihat pada Kota Bandar Lampung dimana perkembangannya bukan lagi hanya pada pusat Orde I (PPK) yang mobilitasnya tinggi saja melainkan bergeser ke pinggiran kota yang biasanya mengikuti perkembangan pita sepanjang jalan besar dimana menurut teorinya guna lahan pada sekitar jalan tersebut akan menjadi kendala karena perkembangannya tidak teratur.

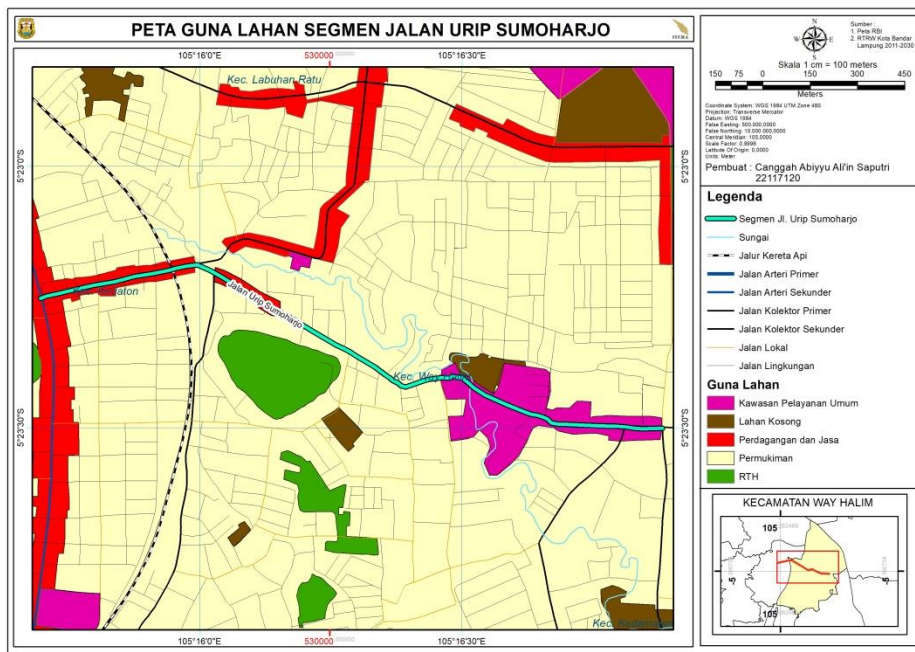
Kota Bandar Lampung sebagai ibukota provinsi memiliki aktivitas perkotaan yang beragam, hal ini dapat terlihat di Jalan Urip Sumoharjo. Guna lahan di sekitar Jalan Urip Sumoharjo menurut RTRW Kota Bandar Lampung tahun 2011 - 2030 didominasi oleh kawasan permukiman sehingga ruas jalan ini berfungsi untuk melayani kebutuhan terhadap pergerakan bagi penduduk di kawasan permukiman Kecamatan Way Halim. Tetapi, setelah melihat kondisi saat ini aktivitas di sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo semakin heterogen dimana berkembang kawasan – kawasan lain di sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo yaitu kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum bahkan di Jalan Urip Sumoharjo. Selain itu, fungsi Jalan Urip Sumoharjo sebagai jalan kolektor sekunder dan jalan strategis Kota Bandar Lampung yang pada dasarnya berfungsi menghubungkan antar kawasan di dalam Kota Bandar Lampung menjadikan Jalan Urip Sumoharjo bukan hanya melayani kebutuhan pergerakan bagi penduduk kawasan permukiman di sepanjang koridornya yaitu pada Kecamatan Way Halim melainkan juga melayani pergerakan penduduk Kota Bandar Lampung secara keseluruhan. Berdasarkan kondisi dan aktivitas yang ada di Jalan Urip Sumoharjo tersebut muncul permasalahan transportasi di Jalan Urip Sumoharjo terjadi antrean kendaraan terlebih pada jam – jam sibuk. Hal ini terjadi karena belum ada model yang menggambarkan serta mengidentifikasi besaran pergerakan serta faktor – faktor yang mempengaruhi besaran pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo ini. Untuk dapat memodelkan kondisi dan besaran pergerakan pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo akan menerapkan teori Model 4 Tahap (*Four Step Model*) menurut Tamin (1997) yaitu menggunakan model tahap 1 (Bangkitan dan tarikan Pergerakan) sehingga akan teridentifikasi pula faktor – faktor apa saja yang menyebabkan besaran bangkitan dan tarikan pergerakan pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo.

## **B. METODE PENELITIAN**

### **1. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Lokasi penelitian ini adalah kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo sebagai lokasi bangkitan yang berada di Kecamatan Way Halim, Kota Bandar Lampung. Penelitian ini dilakukan pada Mei 2021. Pada penelitian ini tidak dilakukan pada keseluruhan Jalan

Urip Sumoharjo melainkan hanya mengambil 1 segmen jalan sepanjang 2,38 km yang melewati 3 kelurahan di Kecamatan Way Halim yaitu Kelurahan Gunung Sulah, Kelurahan Way Halim Permai dan Kelurahan Jagabaya III yaitu dari ujung Jalan Urip Sumoharjo yang bertemu dengan Jalan Teuku Umar sampai pertemuan dengan Jalan Letjen Alamsyah Ratu Perwira Negara dan Jalan Arif Rahman Hakim. Segmen jalan ini dipilih sebagai lokasi penelitian karena guna lahan pada sepanjang koridor segmen jalan ini sifatnya heterogen yaitu terdapat kawasan permukiman, kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum. Delineasi wilayah penelitian dapat dilihat pada peta sebagai berikut.



populasinya serta dengan menggunakan rumus tertentu yang disesuaikan dengan jenis penelitian dan homogenitas dari populasinya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi penduduk kawasan permukiman di sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo melakukan pergerakan serta besaran pengaruh faktor yang teridentifikasi terhadap besaran pergerakan pada Jalan Urip Sumoharjo.

### 3. Metode Pengumpulan Data

Pada penelitian ini data yang dikumpulkan adalah data karakteristik pelaku pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo yang berasal dari kawasan permukiman di sepanjang koridor jalan. Karakteristik dari pelaku pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo yang dimaksud pada penelitian ini adalah faktor – faktor yang mempengaruhi penduduk pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo melakukan pergerakan melewati jalan tersebut menuju kawasan lain. Untuk mendapatkan data karakteristik pelaku pergerakan pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan kuisioner dengan responden adalah penduduk di kawasan permukiman yang berada pada 3 Kelurahan di Kecamatan Way Halim yaitu Kelurahan Gunung Sulah, Kelurahan Way Halim Permai dan Kelurahan Jagabaya III. Adapun variabel yang diujikan dalam penelitian ini adalah usia, tujuan perjalanan, maksud perjalanan, jenis moda transportasi, pendapatan per bulan, jumlah pengeluaran untuk transportasi per bulan, jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga yang bersekolah, jumlah anggota keluarga yang bekerja, jumlah kepemilikan kendaraan motor, jumlah kepemilikan kendaraan mobil, kepadatan permukiman dan aksesibilitas. Variabel – variabel inilah yang digunakan untuk mengetahui karakteristik pelaku pergerakan pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo yang kemudian akan dimodelkan dalam Model Bangkitan dan Tarikan Kawasan Permukiman di Jalan Urip Sumoharjo

### 4. Metode Analisis Data

Analisis ini digunakan untuk mengetahui model bangkitan dan tarikan pergerakan berbasis rumah (*home base trip*) karena yang menjadi fokus adalah pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo. Analisis model bangkitan dan tarikan pergerakan ini dilakukan dengan menggunakan model matematis regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Dimana:

Y : variabel tidak bebas (besaran pergerakan)

a : konstanta regresi

$b_1, b_n$  : koefisien regresi

$X_1, X_n$  : variabel bebas (faktor – faktor yang mempengaruhi besaran pergerakan)

Variabel besaran pergerakan pada penelitian ini adalah jumlah pergerakan pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo. Sedangkan variabel bebasnya yaitu yang merepresentasikan faktor – faktor yang mempengaruhi besaran pergerakan dapat diketahui dari sintesis variabel. Analisis model bangkitan dan tarikan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda ini diolah berdasarkan data yang dihasilkan pada kuisioner perilaku pelaku pergerakan. Adapun variabel – variabel bebas atau faktor

yang akan diuji pada model ini dan dihasilkan dari jawaban responden penelitian ini diantaranya adalah variabel usia, tujuan perjalanan, maksud perjalanan, jenis moda transportasi, pendapatan per bulan, jumlah pengeluaran untuk transportasi per bulan, jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga yang bersekolah, jumlah anggota keluarga yang bekerja, jumlah kepemilikan kendaraan motor, jumlah kepemilikan kendaraan mobil, kepadatan penduduk dan aksesibilitas (total 13 variabel) dari masing – masing responden. Sedangkan variabel tidak bebas pada penelitian ini adalah besaran pergerakan kendaraan baik bangkitan maupun tarikan pada segmen Jalan Urip Sumoharjo yang didapat berdasarkan data observasi *traffic counting*.

Analisis ini akan dilakukan sebanyak 2 kali yaitu yang pertama adalah analisis model bangkitan pergerakan untuk dapat mengetahui besaran pergerakan kendaraan yang meninggalkan kawasan permukiman Jalan Urip Sumoharjo dan selanjutnya adalah analisis model tarikan pergerakan untuk dapat mengetahui besaran pergerakan kendaraan yang datang ke kawasan permukiman Jalan Urip Sumoharjo serta faktor – faktor yang mempengaruhi besaran pergerakan tersebut di Jalan Urip Selain itu, model pergerakan juga dibedakan berdasarkan hari kerja dan akhir pekan adalah karena kegiatan pada hari kerja dan akhir pekan terdapat beberapa perbedaan sehingga variabel yang dianalisis juga terdapat perbedaan. Model bangkitan dan tarikan pergerakan pada kawasan permukiman dilakukan uji analisis regresi linear berganda yang kemudian akan terlihat faktor – faktor apa saja berpengaruh pada besaran bangkitan dan tarikan pergerakan dari variabel yang telah diuji serta besaran konstanta yang merepresentasikan besaran pengaruh variabel tersebut terhadap variabel tidak bebasnya yaitu besaran bangkitan dan tarikan pergerakan pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo.

### C. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 1. Model Bangkitan Pergerakan Pada Hari Kerja

**Tabel 1.** Model Bangkitan Pergerakan Jalan Urip Sumoharjo Hari Kerja

		Coefficients <sup>a</sup>												
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	6076.538	.000				6076.538	6076.538						
	Kel	275.569	.000	.209			275.569	275.569	-.019	1.000	.162	.604	1.655	
	RataWaktu	-.298.523	.000	-.466			-.298.523	-.298.523	-.313	-1.000	-.389	.695	1.439	
	Mobil	2227.677	.000	.953			2227.677	2227.677	.839	1.000	.907	.905	1.105	

a. Dependent Variable: BangDay

Variabel Pada Model	Interpretasi Model
Jumlah Anggota Keluarga	Setiap pertambahan rata – rata 1 anggota keluarga berpotensi menambah sekitar 276 pergerakan bangkitan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo
Rata – Rata Waktu Perjalanan	Setiap pertambahan 1 menit rata – rata waktu perjalanan berpotensi mengurangi sekitar 298 pergerakan bangkitan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah Kepemilikan Kendaraan Mobil	Setiap pertambahan rata – rata 1 unit mobil pada suatu keluarga berpotensi menambah sekitar 2.227 pergerakan bangkitan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo

Sumber : penulis melalui SPSS, 2021

Nilai VIF untuk semua variabel *independent* < 5 sehingga dapat diartikan pada model ini tidak terjadi kondisi multikolinearitas. Sedangkan untuk model yang terbentuk yaitu model bangkitan pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada hari kerja dapat dilihat dari nilai B yaitu sebagai berikut:

$$Y = 6076,538 + 275,569X_1 - 298,523X_2 + 2227,677X_3$$

Dimana:

Y : bangkitan pergerakan pada hari kerja

X<sub>1</sub> : jumlah anggota keluarga

X<sub>2</sub> : rata – rata waktu perjalanan

X<sub>3</sub> : jumlah kepemilikan kendaraan mobil

Model bangkitan pergerakan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo yang terbentuk dipengaruhi oleh faktor jumlah anggota keluarga, rata – rata waktu pergerakan dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil. Dapat dilihat dari model yang terbentuk bahwa hubungan antara besaran bangkitan pergerakan pada hari kerja dengan variabel jumlah anggota keluarga dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil adalah berbanding lurus dimana jika terjadi pertambahan jumlah anggota keluarga yang mengindikasikan pertambahan penduduk maka besaran pergerakan pada hari kerja juga bertambah begitu pula jika terdapat pertambahan jumlah kendaraan mobil juga menyebabkan besaran pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada hari kerja bertambah. Sedangkan untuk hubungan antara besaran bangkitan pergerakan pada hari kerja dengan variabel rata – rata waktu perjalanan adalah berbanding terbalik dimana jika rata – rata waktu perjalanan durasinya berkurang maka besaran bangkitan pergerakan pada hari kerja justru bertambah karena hal ini berhubungan dengan aksesibilitas jalan seperti menurut Salim (2018) dimana saat semakin baik aksesibilitasnya salah satunya dilihat dari waktu tempuh yang semakin singkat saat melewati Jalan Urip Sumoharjo yang didominasi guna lahan sepanjang koridornya adalah kawasan permukiman dan kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum sehingga dalam waktu singkat pelaku pergerakan dapat mengakses fasilitas pelayanan di kawasan sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo yang berdampak pada bertambahnya pergerakan pergerakan kendaraan di Jalan Urip Sumoharjo pada hari kerja.

## 2. Model Bangkitan Pergerakan Pada Akhir Pekan

**Tabel 2.** Model Bangkitan Pergerakan Jalan Urip Sumoharjo Akhir Pekan

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	90.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	6524.808	.000				6524.808	6524.808						
	Kel	285.554	.000	.499			285.554	285.554	-.001	1.000	.388	.604	1.655	
	RataWaktu	-281.085	.000	-1.012			-281.085	-281.085	-.743	-1.000	-.844	.695	1.439	
	Mobil	544.415	.000	.537			544.415	544.415	.526	1.000	.511	.905	1.105	

a. Dependent Variable: Bangkitan

Variabel Pada Model	Interpretasi Model
Jumlah Anggota Keluarga	Setiap penambahan rata – rata 1 anggota keluarga berpotensi menambah sekitar 285 pergerakan bangkitan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo
Rata – Rata Waktu Perjalanan	Setiap penambahan 1 menit rata – rata waktu perjalanan berpotensi mengurangi sekitar 281 pergerakan bangkitan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah Kepemilikan Kendaraan Mobil	Setiap penambahan rata – rata 1 unit mobil pada suatu keluarga berpotensi menambah sekitar 544 pergerakan bangkitan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo

Sumber : penulis melalui SPSS, 2021

Nilai VIF untuk semua variabel *independent* < 5 sehingga dapat diartikan pada model ini tidak terjadi kondisi multikolinearitas. Sedangkan untuk model yang terbentuk yaitu model bangkitan pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada hari kerja dapat dilihat dari nilai B yaitu sebagai berikut:

$$Y = 6524,808 + 285,554X_1 - 281,085X_2 + 544,415X_3$$

Dimana:

Y : bangkitan pergerakan pada akhir pekan

X<sub>1</sub> : jumlah anggota keluarga

X<sub>2</sub> : rata – rata waktu perjalanan

X<sub>3</sub> : jumlah kepemilikan kendaraan mobil

Model bangkitan pergerakan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo yang terbentuk dipengaruhi oleh faktor jumlah anggota keluarga, rata – rata waktu pergerakan, jumlah kepemilikan kendaraan motor dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil. Dapat dilihat dari model yang terbentuk bahwa hubungan antara besaran bangkitan pergerakan pada akhir pekan dengan variabel jumlah anggota keluarga dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil adalah berbanding lurus dimana jika terjadi penambahan jumlah anggota keluarga yang mengindikasikan penambahan penduduk maka besaran pergerakan pada hari kerja juga bertambah begitu pula jika terdapat penambahan jumlah kendaraan mobil juga menyebabkan besaran pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada akhir pekan bertambah. Sedangkan untuk hubungan antara besaran bangkitan pergerakan pada akhir pekan dengan variabel rata – rata waktu perjalanan adalah berbanding terbalik dimana jika rata – rata waktu perjalanan durasinya berkurang maka besaran bangkitan pergerakan pada akhir pekan justru bertambah karena hal ini berhubungan dengan aksesibilitas dari sisi jarak tempuhnya seperti menurut Salim (2018) dimana saat semakin baik aksesibilitasnya salah satunya dilihat dari waktu tempuh yang semakin singkat saat melewati Jalan Urip Sumoharjo yang didominasi guna lahan sepanjang koridornya adalah kawasan permukiman dan kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum sehingga dalam waktu singkat pelaku pergerakan dapat mengakses fasilitas pelayanan di

kawasan sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo yang berdampak pada bertambahnya pergerakan pergerakan kendaraan di Jalan Urip Sumoharjo pada akhir pekan.

### 3. Model Tarikan Pergerakan Pada Hari Kerja

**Tabel 3.** Model Tarikan Pergerakan Jalan Urip Sumoharjo Hari Kerja

Coefficients <sup>a</sup>													
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	90.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	3813.934	.000				3813.934	3813.934					
	Ratarata.Jarak	-253.648	.000	-.158			-253.648	-253.648	.127	-1.000	-.081	.264	3.788
	Kel	409.231	.000	.354			409.231	409.231	.019	1.000	.184	.271	3.685
	Kerja	246.000	.000	.263			246.000	246.000	.194	1.000	.139	.278	3.600
	Mobil	2049.077	.000	1.001			2049.077	2049.077	.975	1.000	.978	.955	1.047

a. Dependent Variable: TarDay

Variabel Pada Model	Interpretasi Model
Rata – Rata Jarak Perjalanan	Setiap pertambahan 1 km rata – rata jarak perjalanan berpotensi mengurangi sekitar 253 pergerakan tarikan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah Anggota Keluarga	Setiap pertambahan rata – rata 1 anggota keluarga berpotensi menambah sekitar 409 pergerakan tarikan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah Anggota Keluarga yang Bekerja	Setiap pertambahan rata – rata 1 anggota keluarga yang bekerja pada suatu keluarga berpotensi menambah sekitar 246 pergerakan tarikan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah Kepemilikan Kendaraan Mobil	Setiap pertambahan rata - rata 1 unit mobil pada suatu keluarga berpotensi menambah sekitar 2.049 pergerakan tarikan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo

Sumber : penulis melalui SPSS, 2021

Nilai VIF untuk semua variabel *independent* < 5 sehingga dapat diartikan pada model ini tidak terjadi kondisi multikolinearitas. Sedangkan untuk model yang terbentuk yaitu model tarikan pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada hari kerja dapat dilihat dari nilai B yaitu sebagai berikut:

$$Y = 3813,934 - 253,648X_1 + 409,231X_2 + 246,000X_3 + 2049,077X_4$$

Dimana:

Y : tarikan pergerakan pada hari kerja

X<sub>1</sub> : rata – rata jarak perjalanan

X<sub>2</sub> : jumlah anggota keluarga

X<sub>3</sub> : jumlah anggota keluarga yang bekerja

X<sub>4</sub> : jumlah kepemilikan kendaraan mobil

Model tarikan pergerakan pada hari kerja di Jalan Urip Sumoharjo yang terbentuk dipengaruhi oleh faktor jumlah anggota keluarga, rata – rata jarak pergerakan, jumlah anggota keluarga yang bekerja dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil. Dapat dilihat



dari model yang terbentuk bahwa hubungan antara besaran tarikan pergerakan pada hari kerja dengan variabel jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga yang bekerja dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil adalah berbanding lurus dimana jika terjadi pertambahan jumlah anggota keluarga yang mengindikasikan pertambahan penduduk maka besaran tarikan pergerakan pada hari kerja juga bertambah begitu pula jika semakin banyak orang yang bekerja maka saat waktu pulang kerja kawasan permukiman sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo akan menarik pekerja untuk kembali ke tempat tinggalnya dan jika terdapat pertambahan jumlah kendaraan mobil juga menyebabkan besaran tarikan pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada hari kerja bertambah. Sedangkan untuk hubungan antara besaran bangkitan pergerakan pada hari kerja dengan variabel rata – rata jarak perjalanan adalah berbanding terbalik dimana jarak tempuh merupakan komponen aksesibilitas dimana menurut Salim (2018) jarak sebagai komponen aksesibilitas mempengaruhi besaran pergerakan dimana jika dilihat dari kondisi di sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo yang didominasi oleh kawasan permukiman dan kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum serta sebagai jalan strategis Kota Bandarlampung jalan ini memiliki rata – rata jarak tempuh yang pendek dalam mengakses fasilitas pada kawasan pelayanan umum maupun pada kawasan perdagangan dan jasa sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo juga pada kecamatan lain yang dihubungkan jalan ini sehingga besaran tarikan pergerakan pada hari kerja justru bertambah saat akses jarak tempuhnya pendek menuju fasilitas pada kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum dengan melewati Jalan Urip Sumoharjo karena mengindikasikan aksesibilitas jalan yang baik.

#### 4. Model Tarikan Pergerakan Pada Akhir Pekan

**Tabel 4.** Model Tarikan Pergerakan Jalan Urip Sumoharjo Akhir Pekan

Coefficients <sup>a</sup>													
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	90.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	14522.399	.000				14522.399	14522.399					
	RatarataJarak	-50.540	.000	-.032			-50.540	-50.540	-.506	-1.000	-.022	.464	2.165
	Kel	993.890	.000	.882			993.890	993.890	.326	1.000	.444	.253	3.950
	Pendapatan	.004	.000	1.002			.004	.004	.611	1.000	.365	.126	3.951
	Mobil	228.440	.000	.114			228.440	228.440	.740	1.000	.063	.211	4.743

a. Dependent Variable: TarEnd

Variabel Pada Model	Interpretasi Model
Rata – Rata Jarak Perjalanan	Setiap pertambahan 1 km rata – rata jarak perjalanan berpotensi mengurangi sekitar 50 pergerakan tarikan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah Anggota Keluarga	Setiap pertambahan rata - rata 1 anggota keluarga berpotensi menambah sekitar 993 pergerakan tarikan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo
Pendapatan Per Bulan	Setiap pertambahan rata – rata 1 juta pendapatan perbulan pada anggota keluarga berpotensi menambah sekitar 0,004 pergerakan tarikan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo
Jumlah	Setiap pertambahan rata – rata 1 unit mobil pada suatu keluarga

Variabel Pada Model	Interpretasi Model
Kepemilikan Kendaraan Mobil	berpotensi menambah sekitar 228 pergerakan tarikan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo

Sumber : penulis melalui SPSS, 2021

Nilai VIF untuk semua variabel *independent*  $< 5$  sehingga dapat diartikan pada model ini tidak terjadi kondisi multikolinearitas. Sedangkan untuk model yang terbentuk yaitu model tarikan pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada akhir pekan dapat dilihat dari nilai B yaitu sebagai berikut:

$$Y = 14522,399 - 50,540X_1 + 993,890X_2 + 0,004X_3 + 228,440X_4$$

Dimana:

Y : tarikan pergerakan pada akhir pekan

X<sub>1</sub> : rata – rata jarak perjalanan

X<sub>2</sub> : jumlah anggota keluarga

X<sub>3</sub> : pendapatan perbulan

X<sub>4</sub> : jumlah kepemilikan kendaraan mobil

Model tarikan pergerakan pada akhir pekan di Jalan Urip Sumoharjo yang terbentuk dipengaruhi oleh faktor jumlah anggota keluarga, rata – rata jarak pergerakan, pendapatan perbulan dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil. Dapat dilihat dari model yang terbentuk bahwa hubungan antara besaran tarikan pergerakan pada akhir pekan dengan variabel jumlah anggota keluarga, pendapatan perbulan dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil adalah berbanding lurus dimana jika terjadi penambahan jumlah anggota keluarga yang mengindikasikan penambahan penduduk maka besaran tarikan pergerakan pada akhir pekan juga bertambah begitu pula jika semakin tinggi pendapatan maka semakin banyak kebutuhan yang harus dipenuhi sehingga akan melakukan pergerakan lebih banyak dan jika terdapat penambahan jumlah kendaraan mobil juga menyebabkan besaran tarikan pergerakan di Jalan Urip Sumoharjo pada akhir pekan bertambah. Sedangkan untuk hubungan antara besaran bangkitan pergerakan pada akhir pekan dengan variabel rata – rata jarak perjalanan adalah berbanding terbalik dimana menurut Salim (2018) jarak sebagai komponen aksesibilitas mempengaruhi besaran pergerakan dimana jika dilihat dari kondisi di sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo yang didominasi oleh kawasan permukiman dan kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum serta sebagai jalan strategis Kota Bandarlampung jalan ini memiliki rata – rata jarak tempuh yang pendek dalam mengakses fasilitas pada kawasan pelayanan umum maupun pada kawasan perdagangan dan jasa sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo juga pada kecamatan lain yang dihubungkan jalan ini sehingga besaran tarikan pergerakan pada akhir pekan justru bertambah saat akses jarak tempuhnya pendek menuju fasilitas pada kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pelayanan umum dengan melewati Jalan Urip Sumoharjo karena mengindikasikan aksesibilitas jalan yang baik.

#### D. KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk memodelkan pergerakan pada Jalan Urip Sumoharjo yang merupakan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar Sub PPK dan jalan strategis Kota Bandarlampung yaitu dengan melihat dari kawasan permukiman di sepanjang koridor jalan (Kelurahan Gunung Sulah, Kelurahan Way Halim Permai dan Kelurahan Jagabaya III) karena pada penelitian ini menganalisis pergerakan berdasarkan *home base trip*. Model yang diidentifikasi terbagi menjadi model bangkitan dan model tarikan pergerakan pada hari kerja dan akhir pekan sebagai variabel terikat dan untuk variabel bebasnya adalah karakteristik pelaku pergerakan yaitu ada 13 variabel yang diuji menggunakan metode regresi linear berganda. Terlihat dari model yang terbentuk bahwa faktor yang mempengaruhi besaran pergerakan baik pada hari kerja maupun akhir pekan adalah sama yaitu faktor jumlah anggota keluarga, rata - rata waktu perjalanan dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil yang memiliki besaran konstanta yang berbeda pada hari kerja dan akhir pekan dimana hal ini berkaitan dengan seberapa besar faktor tersebut menambah atau mengurangi besaran bangkitan pergerakan. Sedangkan terlihat dari model tarikan pergerakan yang terbentuk sama dengan model bangkitan pergerakan dipengaruhi oleh faktor jumlah anggota keluarga dan jumlah kepemilikan kendaraan mobil tetapi ada faktor yang berbeda dimana pada tarikan pergerakan tidak dipengaruhi rata - rata waktu perjalanan melainkan dipengaruhi oleh rata - rata jarak perjalanan, jumlah anggota keluarga yang bekerja (model tarikan pergerakan pada hari kerja), pendapatan perbulan (model tarikan pergerakan pada akhir pekan) dengan besaran konstanta yang berbeda dimana hal ini berkaitan dengan seberapa besar faktor tersebut menambah atau mengurangi tarikan bangkitan pergerakan. Secara keseluruhan faktor yang mempengaruhi besaran pergerakan baik berupa bangkitan maupun tarikan pada kawasan permukiman di Jalan Urip Sumoharjo adalah jumlah anggota keluarga, rata - rata jarak dan waktu perjalanan, jumlah kepemilikan kendaraan mobil, jumlah anggota keluarga yang bekerja, dan pendapatan perbulan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ahyar, H., Maret, U. S., Andriani, H., Sukmana, D. J., & Mada, U. G. (2020). Buku *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*.
- [2] Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 11 Tahun 2011 *Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011 – 2030*. 24 Oktober 2011. Lembaran Daerah Kota Bandar Lampung Tahun 2011 Nomor 10. Bandar Lampung.
- [3] Salim, B. A. (2018). Model Bangkitan Perjalanan Pengguna Kendaraan pada Kawasan Perumahan di Pinggiran Kota Kediri, Studi Kasus: Perumahan Permata Hijau. *Disertasi*. Universitas Negeri Malang. Malang.
- [4] Setiyono, J. S. (2007). *Pengantar Perencanaan Wilayah dan Kota*.
- [5] Siyoto, S., & Sodik, M. A. (2015). *Dasar metodologi penelitian*. Literasi Media Publishing.

- [6] Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi* (1st ed.). Penerbit ITB.
- [7] Theresiana, E., & Dewi, S. P. (2013). Analisis Perkembangan Struktur Ruang Kawasan Bersejarah Kampung Kauman Kota Semarang. 2(3), 851–862.
- [8] Yunus, Hadi Sabari. (2000). *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta