

ANALISIS BANGKITAN PERJALANAN BERBASIS PERUMAHAN

Ahmad Sahid¹, Tri Buana Pamungkas², Rahmatia Hirda Al Husna³, Airlangga Bagus Pratama Putra Subandi⁴

[¹, ¹](mailto:ahmadsahid9b@gmail.com), [², ²](mailto:buanaapamungkas20@gmail.com), [³, ³](mailto:rhirdaalhusna@gmail.com),
[⁴, ⁴](mailto:airlanggabagus09@gmail.com)

Universitas Sains Al Qur'an

ABSTRAK

Sistem transportasi makro merupakan pendekatan sistem yang meliputi sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem kelembagaan dalam perencanaan transportasi. Interaksi antara manusia, kendaraan, dan barang menghasilkan pergerakan arus lalu lintas yang kompleks. Sasaran utama perencanaan transportasi adalah menjadikan interaksi tersebut mudah dan efisien dengan menggunakan sistem transportasi makro secara optimal. Salah satu tahapan penting dalam perencanaan transportasi adalah tahap bangkitan dan tarikan pergerakan, yang memperkirakan jumlah pergerakan dari suatu zona atau tata guna lahan. Tahap ini memungkinkan untuk memahami kebutuhan transportasi di suatu wilayah dan menentukan fasilitas yang diperlukan seperti parkir. Penelitian tentang bangkitan pergerakan penghuni perumahan di Kabupaten Banjarnegara, khususnya di Perumahan Karang Semi Blambangan dan Perumahan Samara 1, menjadi penting karena mayoritas penghuni melakukan aktivitas di kota. Studi ini bertujuan untuk memodelkan bangkitan pergerakan individu penghuni perumahan tersebut untuk mengantisipasi dampaknya terhadap pelayanan jalan utama di Kabupaten Banjarnegara. Model bangkitan pergerakan ini melibatkan berbagai faktor yang memengaruhi pergerakan, seperti pekerjaan, pendidikan, sosial, dan rekreasi, dan penting untuk memahami hubungan antara ciri pergerakan dengan lingkungan tata guna lahan. Transportasi memiliki peran penting dalam penyelenggaraan pelayanan yang aman, cepat, dan nyaman, serta mendukung pertumbuhan dan stabilitas nasional. Dengan memahami dan mengelola pergerakan manusia dan barang secara efektif, sistem transportasi makro dapat menjadi salah satu kunci untuk mencapai tujuan tersebut.

Kata Kunci: Transportasi Makro, Bangkitan Pergerakan, Perencanaan Transportasi.

PENDAHULUAN

Sistem transportasi makro merupakan salah satu pendekatan sistem dalam perencanaan transportasi. Sistem ini meliputi sistem kegiatan (transport demand), sistem jaringan (prasarana transportasi/transport supply), sistem pergerakan (lalu lintas/traffic), dan sistem kelembagaan (institusi). Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas.

Sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut menjadi mudah dan efisien. Salah satu caranya yaitu menggunakan sistem transportasi makro dengan baik dan optimal. Pergerakan meliputi bangkitan dan tarikan pergerakan (trip generation) yang merupakan tahapan pertama dalam model perencanaan transportasi empat tahap (four stages transport model). Tahapan selanjutnya adalah distribusi pergerakan lalu lintas, pemilihan moda dan pembebanan lalu lintas. Model tersebut mulai berkembang dan banyak di gunakan pada akhir-akhir ini. Model tarikan dan bangkitan pergerakan transportasi mempunyai berbagai manfaat diantaranya untuk memperkirakan dampak kebutuhan transportasi di lingkungan sekitar lokasi atau tata guna lahan dan untuk mengetahui kebutuhan fasilitas parkir di lokasi tersebut.

Bangkitan dan tarikan pergerakan (trip generation) adalah tahapan pemodelan dengan memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan. Pergerakan yang terjadi bermacam-macam yaitu pergerakan bekerja, pergerakan sekolah, pergerakan sosial, pergerakan wisata, dan masih banyak pergerakan lainnya.

Adanya bangkitan pergerakan penghuni perumahan di kawasan Perumahan Kaarangsemi, Blambangan dan Perumahan Samara 1, Bawang di Kabupaten Banjarnegara yang mayoritas beraktivitas di area kota seperti bekerja, bersekolah, sosial, rekreasi dan sebagainya dapat mempengaruhi

tingkat pelayanan jalan utama di Kabupaten Banjarnegara. Untuk mengantisipasi kebutuhan serta memperhitungkan beban, diperlukan penelitian tentang bangkitan pergerakan penghuni perumahan tersebut yang bertujuan untuk memodelkan bangkitan pergerakan individu penghuni perumahan setiap rumah tangga di perumahan tersebut.

Model bangkitan pergerakan yang dilakukan oleh individu yang terjadi perlu diketahui besarnya dengan mempelajari berbagai variasi hubungan antara ciri pergerakan dengan lingkungan tata guna lahan. Dalam hal ini akan dilakukan kajian pergerakan yang terjadi pada perumahan di Kabupaten Banjarnegara dengan menggunakan data mengenai tingkat bangkitan pergerakan yang terjadi.

Proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain juga disebut transportasi. Karena proses ini dapat dilakukan dengan menggunakan angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan. Tujuan transportasi untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayanan transportasi yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan nyaman serta menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, pergerakan dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antarbangsa.

METODOLOGI

Tahapan Awal Penelitian

Tahapan awal penelitian karakteristik dan pemilihan moda transportasi yang terjadi di sekitar area perumahan sebagai berikut.

- Melakukan kajian pustaka terkait dengan ide yang telah diterapkan yaitu karakteristik dan pemilihan moda transportasi yang terjadi dengan penelitian yang pernah ada sebelumnya atau berhubungan dengan karakteristik dan pemilihan moda transportasi.
- Menentukan lokasi penelitian serta menentukan variabel terikat (dependent variable) dan variabel bebas (independent variabel) sebagai identifikasi awal dalam melakukan penelitian.
- Mempersiapkan alat penelitian untuk survei. Persiapan alat penelitian ini sangat penting demi kelancaran saat melakukan survei di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Penduduk Perumahan Karangsemi, Blambangan Dan Perumahan Samara 1, Mantrianom

Berdasarkan hasil survei dan penyebaran kuisioner terhadap 110-120 responden, dapat dijelaskan karakteristik yang dianggap memiliki korelasi dengan bangkitan perjalanan dengan tujuan bekerja, sekolah, sosial, wisata, dan lainnya. Berikut ini beberapa karakteristik yang kami peroleh.

Pemilihan Moda

Adanya kendaraan bagi orang yang akan bepergian menjadi salah satu faktor penentu orang dalam melakukan perjalanan atau tidak. Didalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 1 Tabel Pemilihan Moda Perumahan Karang Semi

Moda	Frekuensi	Persen
Mobil Pribadi	11	21,6%

Angkutan Umum	1	2,0%
Sepeda Motor	39	76,5%
Total	51	100%

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa responden yang bepergian menggunakan mobil pribadi berjumlah 11 responden, angkutan umum sebanyak 1 responden, dan sepeda motor sebanyak 39 responden.

Tabel 2 Tabel Pemilihan Moda Perumahan Samara 1

Moda	Frekuensi	Persen
Mobil Pribadi	12	25%
Angkutan Umum	1	2,1%
Sepeda Motor	34	70,8%
Lainnya	1	2,1%
Total	48	100%

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa responden yang bepergian menggunakan mobil pribadi berjumlah 12 responden, angkutan umum sebanyak 1 responden, dan sepeda motor sebanyak 34 responden.

Pendidikan Tertinggi

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 1 Tabel Pendidikan Tertinggi Perumahan Karang Semi

Tingkat	Frekuensi	Persen
SMP	1	2%
SMU	40	78,4%
D3/S1	9	17,6%
S2/S3	1	2%
Total	51	100%

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa Pendidikan tertinggi yang telah ditempuh responden kebanyakan SMU dengan jumlah 40 responden atau 78,4%.

Tabel 2 Tabel Pendidikan Tertinggi Perumahan Samara 1

Tingkat	Frekuensi	Persen
SD	1	2,1%
SMU	29	60,4%
D3/S1	17	35,4%
S2/S3	1	2,1%
Total	48	100%

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa Pendidikan tertinggi yang telah ditempuh responden kebanyakan SMU dengan jumlah 29 responden atau 60,4%.

Pekerjaan

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 3 Tabel Pekerjaan Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
PNS	8	15,7%
Swasta	20	39%
Wiraswasta	14	27,5%
Lainnya	9	17,6%
Total	51	100%

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa responden yang bekerja sebagai PNS sebesar 15,7%, Swasta sebesar 39%, Wiraswasta sebesar 27,5%, dan lainnya sebesar 17,6%.

Tabel 4 Tabel Pekerjaan Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
PNS	13	27,1%
Swasta	13	27,1%
Wiraswasta	11	22,9%
Lainnya	11	22,9%
Total	51	100%

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa responden yang bekerja sebagai PNS sebesar 27,1%, Swasta sebesar 27,1%, Wiraswasta sebesar 22,9%, dan lainnya sebesar 22,9%.

Tempat Tinggal

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 5 Tabel Tempat Tinggal Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
Rumah Sendiri	49	96,1%
Kontrak/Sewa	2	3,9%
Total	51	100%

Dari tabel 5 dapat diketahui bahwa kebanyakan penduduk Perumahan Karang semi merupakan rumah sendiri dengan persentase 96,1%.

Tabel 6 Tabel Tempat Tinggal Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
Rumah Sendiri	42	87,5%
Kontrak/Sewa	3	6,3%
Lainnya	3	6,3%
Total	48	100%

Dari tabel 6 dapat diketahui bahwa kebanyakan penduduk Perumahan Samara 1 merupakan rumah sendiri dengan persentase 87,5%.

Jumlah Keluarga

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut

Tabel 7 Tabel Jumlah Keluarga Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
1	3	5,9%
2	39	68,6%
3	9	17,6%
4	3	5,9%
>5	1	2%
Total	51	100%

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah keluarga yang ditanggung 1 orang berjumlah 3 responden, 2 orang berjumlah 39

responden, 3 orang berjumlah 9 responden, 4 orang berjumlah 3 responden, lebih dari 5 orang berjumlah 1 responden.

Tabel 8 Tabel Jumlah Keluarga Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
1	3	15%
2	39	29%
3	9	27%
4	3	13%
>5	1	3%
Tidak Ada	13	13%
Total	48	100%

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah keluarga yang ditanggung 1 orang berjumlah 3 responden, 2 orang berjumlah 39

responden, 3 orang berjumlah 9 responden, 4 orang berjumlah 3 responden, lebih dari 5 orang berjumlah 1 responden.

Kendaraan

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 9 Tabel Kendaraan Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
Mobil Pribadi & Sepeda Motor	14	27,5%
Mobil Pribadi	36	70,6%
Tidak Punya	1	2%

Total	51	100%
-------	----	------

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa responden yang memiliki mobil pribadi dan sepeda motor berjumlah 14 responden, yang hanya memiliki mobil pribadi berjumlah 36 responden, dan yang tidak memiliki kendaraan berjumlah 1 responden.

Tabel 10 Tabel Kendaraan Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
Mobil Pribadi & Sepeda Motor	19	39,6%
Mobil Pribadi	25	52,1%
Sepeda Motor	2	4,2%
Tidak Punya	2	4,2%
Total	48	100%

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa responden yang memiliki mobil pribadi dan sepeda motor berjumlah 19 responden, yang hanya memiliki mobil pribadi berjumlah 25 responden, yang hanya memiliki sepeda motor berjumlah 2 responden dan yang tidak memiliki kendaraan berjumlah 2 responden.

Tabel 11 Tabel Kendaraan Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
Mobil Pribadi & Sepeda Motor	19	39,6%
Mobil Pribadi	25	52,1%
Sepeda Motor	2	4,2%
Tidak Punya	2	4,2%
Total	48	100%

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa responden yang memiliki mobil pribadi dan sepeda motor berjumlah 19 responden, yang hanya memiliki mobil pribadi berjumlah 25 responden, yang hanya memiliki sepeda motor berjumlah 2 responden dan yang tidak memiliki kendaraan berjumlah 2 responden.

Waktu Tempuh

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 12 Tabel Waktu Tempuh Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
< 10 mnt	13	25,5%
11 - 15 mnt	18	35,3%
16 - 20 mnt	10	19,6%
21 - 25 mnt	3	5,9%
26-30 mnt	3	5,9%

31 - 35 mnt	3	5,9%
36 - 40 mnt	0	0%
> 40 mnt	1	2%
Total	51	100%

Tabel 13 Tabel Waktu Tempuh Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
< 10 mnt	12	25%
11 - 15 mnt	21	43,8%
16 - 20 mnt	7	14,6%
21 - 25 mnt	1	2,1%
26-30 mnt	1	2,1%
31 - 35 mnt	3	6,3%
36 - 40 mnt	0	0%
> 40 mnt	3	6,3%
Total	48	100%

Biaya Perjalanan

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 14 Tabel Biaya Perjalanan Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
< 5000	29	56,9%
Rp.6000	17	33,3%
Rp.11.000-15.000	3	5,9%
Rp.16.000-20.000	2	3,9%
Total	51	100%

Tabel 15 Tabel Biaya Perjalanan Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
< 5000	31	64,6%
Rp.6000	11	22,9%
Rp.11.000-15.000	5	10,4%
Rp.16.000-20.000	1	2,1%
>Rp20.000	31	64,6%
Total	48	100%

Intensitas Pergantian Moda

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 16 Tabel Intensitas Pergantian Moda Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
1x	44	86,3%
2x	7	13,7%
3x	0	0%
> 3x	0	0%
Total	51	100%

Tabel 17 Tabel Intensitas Pergantian Moda Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
1x	37	77,1%
2x	10	20,8%
3x	0	0%
> 3x	0	0%
Total	48	100%

Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Angkutan Umum

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 18 Tabel Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Angkutan Umum Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
Keamanan	46	90,2%
Kenyamanan	1	2,0%
Jarak Perjalanan	4	7,8%
Waktu Tempuh	46	90,2%
Total	51	100%

Tabel 19 Tabel Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Angkutan Umum Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
Keamanan	3	6,3%
Kenyamanan	40	83,3%
Jarak Perjalanan	1	2,1%
Waktu Tempuh	4	8,3%
Total	48	100%

Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Kendaraan Pribadi

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 20 Tabel Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Kendaraan Pribadi Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
Keamanan	2	3,9%
Kenyamanan	1	2,0%
Waktu tempuh	48	94,1%
Total	51	100%

Tabel 21 Tabel Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Kendaraan Pribadi Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
Keamanan	3	6,3%
Kenyamanan	2	4,2%
Biaya	2	4,2%
Waktu tempuh	41	85,4%
Total	48	100%

Bahan Bakar

Dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan kedalam beberapa jenis sebagai berikut.

Tabel 22 Bahan Bakar Perumahan Karang Semi

	Frekuensi	Persen
Pertamax	10	19,6%
Pertalite	39	76,5%
Solar	2	3,9%
Lainnya	0	0%
Total	51	100%

Tabel 23 Bahan Bakar Perumahan Samara 1

	Frekuensi	Persen
Pertamax	14	29,2
Pertalite	31	64,6
Solar	3	6,3
Lainnya	0	0%
Total	48	100%

Uji Validitas Dan Reabilitas

Uji Validitas

Uji validitas adalah suatu teknik yang digunakan untuk mengukur sejauh mana alat ukur yang digunakan benar-benar dapat mengukur apa yang hendak diukur. Dalam penelitian, uji validitas penting dilakukan untuk memastikan bahwa instrumen yang digunakan dapat mengukur apa yang hendak diukur dengan benar. Contohnya, jika kita hendak mengukur tingkat kecemasan, maka instrumen yang digunakan harus dapat mengukur tingkat kecemasan dengan benar dan tidak tercampur dengan variabel lain.

Pengujian validitas dilakukan dengan bantuan program aplikasi SPSS for Windows versi 25. Dalam penelitian ini pengujian validitas hanya dilakukan terhadap 30 responden. Pengambilan keputusan berdasarkan pada nilai rhitung (Correct Item- Total Corelation) > rtabel sebesar 0,361 untuk $df = 30 - 2 = 28$, $\alpha = 0,05$ maka item pertanyaan tersebut valid dan sebaliknya. Berikut ini hasil uji validitas di aplikasi SPSS for Windows dari data yang kami peroleh dari hasil survei di Perumahan Karang Semi.

Tabel 24 Hasil Uji Validitas

Variabel	Rhitung	Rtabel	Sig	Keterangan
Pendidikan Tertinggi (X_1)	0,167	0,361	0,337	Tidak Valid
Pekerjaan (X_2)	0,282	0,361	0,131	Tidak Valid
Tempat Tinggal (X_3)	0	0,361	0	Tidak Valid
Anggota Keluarga (X_4)	0,303	0,361	0,104	Tidak Valid
Kendaraan (X_5)	0,156	0,361	0,409	Tidak Valid
Waktu Tempuh (X_6)	0,670	0,361	0,000	Valid
Biaya Perjalanan (X_7)	0,371	0,361	0,043	Valid
Intensitas Pergantian Moda (X_8)	0,638	0,361	0,000	Valid
Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Angkutan Umum (X_9)	0,653	0,361	0,000	Valid
Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Kendaraan Pribadi (X_{10})	0,205	0,361	0,278	Tidak Valid
Bahan Bakar (X_{11})	0,101	0,361	0,594	Tidak Valid

Perumahan Samara 1

Tabel 25 Hasil Uji Validitas

Variabel	Rhitung	Rtabel	Sig	Keterangan
----------	---------	--------	-----	------------

Pendidikan Tertinggi (X ₁)	-0,044	0,361	0,823	Tidak Valid
Pekerjaan (X ₂)	0,262	0,361	0,170	Tidak Valid
Tempat Tinggal (X ₃)	0,075	0,361	0,699	Tidak Valid
Anggota Keluarga (X ₄)	0,171	0,361	0,375	Tidak Valid
Kendaraan (X ₅)	0,445	0,361	0,016	Valid
Waktu Tempuh (X ₆)	0,740	0,361	0,000	Valid
Biaya Perjalanan (X ₇)	0,672	0,361	0,000	Valid
Intensitas Pergantian Moda (X ₈)	0,551	0,361	0,002	Valid
Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Angkutan Umum (X ₉)	0,824	0,361	0,000	Valid
Alasan Pemilihan Moda Menggunakan Kendaraan Pribadi (X ₁₀)	0,091	0,361	0,638	Tidak Valid
Bahan Bakar (X ₁₁)	-0,094	0,361	0,627	Tidak Valid

Uji Reabilitas

Selain uji validitas, uji reliabilitas juga penting dilakukan dalam penelitian. Uji reliabilitas adalah suatu teknik untuk mengukur sejauh mana instrumen yang digunakan dapat menghasilkan hasil yang konsisten pada waktu yang berbeda-beda. Dalam penelitian, uji reliabilitas penting dilakukan untuk memastikan bahwa hasil yang didapatkan dapat dipercaya dan tidak terpengaruh oleh faktor lain. Uji ini dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan valid.

Pengujian validitas dilakukan dengan bantuan program aplikasi SPSS for Windows versi 25. Adapun hasil uji validitas di aplikasi SPSS for Windows dari data yang kami peroleh dari hasil survei di Perumahan Karang Semi sebagai berikut.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.730	4

Gambar 1 Hasil Uji Reabilitas

Berdasarkan gambar di atas uji reabilitas dilakukan terhadap pertanyaan yang dinyatakan valid. Suatu variable dikatakan reallibel atau handal jika jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Jadi hasil koefisienreabilitas instrument terhadap 4 variabel

adalah sebesar $r_{ll} = 0,730$. Ternyata memiliki nilai Cronbach's Alpha lebih besar dari 0,700 yang berarti instrumen dapat dinyatakan reliabel atau memenuhi persyaratan.

Perumahan Samara 1
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.800	5

Gambar 2 Hasil Uji Reabilitas

Berdasarkan gambar di atas uji reabilitas dilakukan terhadap pertanyaan yang dinyatakan valid. Suatu variable dikatakan reallibel atau handal jika jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Jadi hasil koefisienreabilitas instrument terhadap 5 variabel adalah sebesar $r_{ll} = 0,800$. Ternyata memiliki nilai Cronbach's Alpha lebih besar dari 0,700 yang berarti instrumen dapat dinyatakan reliabel atau memenuhi persyaratan.

Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi digunakan untuk mengukur seberapa besar pengaruh antara variabel bebas dan variabel terikat. Apabila hanya terdapat satu variabel bebas dan satu variabel terikat, maka regresi tersebut dinamakan regresi linear sederhana (Juliandi, Irfan, & Manurung, 2014). Sebaliknya, apabila terdapat lebih dari satu variabel bebas atau variabel terikat, maka disebut regresi linear berganda.

Regresi linear berganda merupakan model regresi yang melibatkan lebih dari satu variabel independen. Analisis regresi linear berganda

dilakukan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (Ghozali, 2018).

Dalam penelitian ini uji regresi linear berganda dilakukan untuk mendapatkan gambaran bagaimana variabel independen yang meliputi pendidikan tertinggi (X1), pekerjaan(X2), tempat tinggal(X3), anggota keluarga(X4), kendaraan(X5), waktu tempuh(X6), biaya perjalanan(X7), intensitas pergantian moda(X8), alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum(X9), alasan pemilihan moda menggunakan kendaraan pribadi(X10) dan, bahan bakar(X11) mempengaruhi variabel dependen yaitu agresivitas dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05 (Ghozali, 2018). Hasil dalam pengujian regresi linear berganda Perumahan Karang Semi dalam gambar berikut.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	1.994	.425		4.692	.000	1.138	2.849
	Waktu Tempuh	.023	.105	.045	.223	.824	-.188	.235
	Biaya Perjalanan	.104	.191	.097	.544	.589	-.280	.488
	Intensitas Pergantian Moda	.569	.434	.238	1.312	.196	-.304	1.442
	Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum	-.134	.131	-.179	-1.020	.313	-.398	.130

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda

Gambar 3 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Berdasarkan tabel 1, dapat diuraikan persamaan regresi berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + \beta_8 X_8 + \beta_9 X_9 + \beta_{10} X_{10} + \beta_{11} X_{11}$$

$$Y = 1,994 + (0,023 X_6) + (0,104 X_7) + (0,569 X_8) - (0,134 X_9)$$

Dari persamaan regresi linear berganda di atas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

Nilai konstanta (α) memiliki nilai positif sebesar 1,994. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen. Hal ini menunjukkan bahwa jika semua variabel independen yang meliputi waktu tempuh(X6),

biaya perjalanan(X7), intensitas pergantian moda(X8), alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum(X9). bernilai 0 persen atau tidak mengalami perubahan, maka nilai agresivitas adalah 1,944.

Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu tempuh(X6) memiliki nilai positif sebesar 0,023. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,023 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu tempuh(X7) memiliki nilai positif sebesar 0,104. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,104 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu tempuh(X8) memiliki nilai positif sebesar 0,569. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,569 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya perjalanan(X9) yaitu sebesar -0,134. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatif (berlawanan arah) antara variabel likuiditas dan agresivitas. Hal ini artinya jika variabel likuiditas mengalami kenaikan 1%, maka sebaliknya variabel agresivitas akan mengalami penurunan sebesar -0,134. Dengan asumsi bahwa variabel lainnya dianggap konstan.

Perumahan Samara 1

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	.922	.393		2.345	.024	.128	1.716
	Jumlah KendaraanYang di Miliki	.806	.164	.621	4.911	.000	.475	1.138
	Waktu Tempuh	-.139	.103	-.257	-1.354	.183	-.346	.068
	Biaya Perjalanan	.139	.266	.114	.522	.605	-.398	.675
	Intensitas Pergantian Moda	.015	.396	.006	.038	.970	-.784	.814
	Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum	.172	.137	.205	1.258	.215	-.104	.448

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda

Gambar 4 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Berdasarkan tabel 1, dapat diuraikan persamaan regresi berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + \beta_8 X_8 + \beta_9 X_9 + \beta_{10} X_{10} + \beta_{11} X_{11}$$

$$Y = 0,922 + (0,806 X_5) - (0,139 X_6) + (0,139 X_7) + (0,015 X_8) + (0,172 X_9)$$

Dari persamaan regresi linear berganda di atas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

Nilai konstanta (α) memiliki nilai positif sebesar 0,922. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen. Hal ini menunjukkan bahwa jika semua variabel independen yang meliputi kendaraan(X5), waktu tempuh(X6), biaya perjalanan(X7), intensitas pergantian moda(X8), alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum(X9). bernilai 0 persen atau tidak mengalami perubahan, maka nilai agresivitas adalah 0,922.

Nilai koefisien regresi untuk variabel jumlah kendaraan(X5) memiliki nilai positif sebesar 0,806. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,806 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap

konstan. Tanda positif artinya

menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya perjalanan(X6) yaitu sebesar -0,139. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatif (berlawanan arah) antara variabel likuiditas dan agresivitas. Hal ini artinya jika variabel likuiditas mengalami kenaikan 1%, maka sebaliknya variabel agresivitas akan mengalami penurunan sebesar -0,139. Dengan asumsi bahwa variabel lainnya dianggap konstan.

Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu tempuh(X7) memiliki nilai positif sebesar 0,139. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,139 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu tempuh(X8) memiliki nilai positif sebesar 0,015. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,015 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Nilai koefisien regresi untuk variabel alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum(X9) memiliki nilai positif sebesar 0,172. Hal ini menunjukkan jika capital intensity mengalami kenaikan 1%, maka agresivitas akan naik sebesar 0,172 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen

Uji F

Uji F bertujuan untuk mencari apakah variabel independen secara bersama – sama (stimultan) mempengaruhi variabel dependen. Uji F dilakukan untuk melihat pengaruh dari seluruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Tingkatan yang digunakan adalah sebesar 0.5 atau 5%, jika nilai signifikan $F < 0.05$ maka dapat diartikan bahwa variabel independent secara simultan mempengaruhi variabel dependen ataupun sebaliknya (Ghozali, 2016). Uji simultan F (Uji Simultan) digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh secara bersama – sama atau simultan antara variabel independen terhadap variabel dependen. Pengujian statistik Anova merupakan bentuk pengujian hipotesis dimana dapat menarik kesimpulan berdasarkan data atau kelompok statistik yang disimpulkan. Pengambilan keputusan dilihat dari pengujian ini dilakukan dengan melihat nilai F yang terdapat di dalam tabel ANOVA, tingkat signifikansi yang digunakan yaitu sebesar 0,05. Adapun ketentuan dari uji F yaitu sebagai berikut (Ghozali, 2016) :

- a. Jika nilai signifikan $F < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Artinya semua variabel independent/bebas memiliki pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen/terikat.
- b. Jika nilai signifikan $F > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 Artinya, semua variabel independent/bebas tidak memiliki pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen/terikat.

Sebagai contoh hasil uji F Perumahan karang Semi dapat dilihat pada gambar berikut ini :

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2.531	4	.633	.907	.468 ^b
	Residual	32.096	46	.698		
	Total	34.627	50			

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda

b. Predictors: (Constant), Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum, Biaya Perjalanan, Intensitas Pergantian Moda, Waktu Tempuh

Gambar 5 Hasil Uji F

Berdasarkan gambar di atas dapat diperoleh keputusan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima. Hal ini dapat dilihat dari nilai F hitung yaitu sebesar 0,9. Sedangkan nilai signifikansi yang dihasilkan yaitu 0,468 yang dimana lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa model regresi berganda ini layak digunakan, dan variabel independen yang meliputi pendidikan tertinggi, pekerjaan, tempat tinggal, anggota keluarga, kendaraan, waktu tempuh, biaya perjalanan, intensitas pergantian moda, alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum, alasan pemilihan moda menggunakan kendaraan pribadi, dan bahan bakar. memiliki pengaruh secara simultan terhadap variabel dependen agresivitas.

Perumahan Samara 1
ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	24.215	5	4.843	7.856	.000 ^b
	Residual	25.275	41	.616		
	Total	49.489	46			

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda

b. Predictors: (Constant), Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum, Jumlah KendaraanYang di Miliki, Waktu Tempuh, Intensitas Pergantian Moda, Biaya Perjalanan

Gambar 6 Hasil Uji F

Berdasarkan gambar di atas dapat diperoleh keputusan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima. Hal ini dapat dilihat dari nilai F hitung yaitu sebesar 7,8. Sedangkan nilai signifikansi yang dihasilkan yaitu 0,000 yang dimana lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa model regresi berganda ini layak digunakan, dan variabel independen yang meliputi pendidikan tertinggi, pekerjaan, tempat tinggal, anggota keluarga, kendaraan, waktu tempuh, biaya perjalanan, intensitas pergantian moda, alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum, alasan pemilihan moda menggunakan kendaraan pribadi, dan bahan bakar. memiliki pengaruh secara simultan terhadap variabel dependen agresivitas.

Uji T

Uji t dilakukan untuk menguji hipotesis penelitian mengenai pengaruh dari masing-masing variabel bebas secara parsial terhadap variabel terikat. Uji T (Test T) adalah salah satu test statistik yang dipergunakan untuk menguji kebenaran atau kepalsuan hipotesis yang menyatakan bahwa diantara dua buah mean sampel yang diambil secara random dari populasi yang sama, tidak terdapat perbedaan yang signifikan (Sudjiono, 2010). T- statistics merupakan suatu nilai yang digunakan guna melihat tingkat signifikansi pada pengujian hipotesis dengan cara mencari nilai T-statistics melalui prosedur bootstrapping. Pada pengujian hipotesis dapat dikatakan signifikan ketika nilai T-statistics lebih besar dari 1,96, sedangkan jika nilai T-statistics kurang dari 1,96 maka dianggap tidak signifikan (Ghozali,

2016).

Pengambilan keputusan dilakukan dengan melihat nilai signifikansi pada tabel Coefficients. Biasanya dasar pengujian hasil regresi dilakukan dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau dengan taraf signifikannya sebesar 5% ($\alpha = 0,05$). Adapun kriteria dari uji statistik t (Ghozali, 2016) :

- Jika nilai signifikansi uji $t > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Artinya tidak ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.
- Jika nilai signifikansi uji $t < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Sebagai contoh berikut gambar hasil pengujian hipotesis Perumahan Karang Semi (uji T):

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.994	.425		4.692	.000
	Waktu Tempuh	.023	.105	.045	.223	.824
	Biaya Perjalanan	.104	.191	.097	.544	.589
	Intensitas Pergantian Moda	.569	.434	.238	1.312	.196
	Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum	-.134	.131	-.179	-1.020	.313

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda

Gambar 7 Hasil Uji T

Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel waktu tempuh yaitu sebesar 0,824; variabel biaya perjalanan yaitu sebesar 0,589; variabel intensitas pergantian moda yaitu sebesar -0,196; variabel alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum yaitu sebesar 0,313. Hal tersebut menunjukkan bahwa variabel tersebut memiliki pengaruh terhadap agresivitas pemilihan moda.

Perumahan samara 1

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.922	.393		2.345	.024
	Jumlah KendaraanYang di Miliki	.806	.164	.621	4.911	.000
	Waktu Tempuh	-.139	.103	-.257	-1.354	.183
	Biaya Perjalanan	.139	.266	.114	.522	.605
	Intensitas Pergantian Moda	.015	.396	.006	.038	.970
	Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum	.172	.137	.205	1.258	.215

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda

Gambar 8 Hasil Uji T

Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel jumlah kendaraan yang di miliki yaitu sebesar 0,000; variabel waktu tempuh yaitu sebesar 0,183; variabel biaya perjalanan yaitu sebesar 0,605; variabel intensitas pergantian moda yaitu sebesar 0,970; variabel alasan pemilihan moda menggunakan angkutan

umum yaitu sebesar 0,215 Hal tersebut menunjukkan bahwa variabel tersebut memiliki pengaruh terhadap agresivitas pemilihan moda.

Uji Koefisien Determinasi

Pengujian koefisien determinasi ini dilakukan dengan maksud mengukur kemampuan

model dalam menerangkan seberapa pengaruh variabel independen secara bersama-sama (stimultan) mempengaruhi variabel dependen yang dapat diindikasikan oleh nilai adjusted R – Squared (Ghozali, 2016). Koefisien determinasi menunjukkan sejauh mana kontribusi variabel bebas dalam model regresi mampu menjelaskan variasi dari variabel terikatnya. Koefisien determinasi dapat dilihat melalui nilai R- square (R²) pada tabel Model Summary. Menurut Ghozali (2016) nilai koefisien determinasi yang kecil memiliki arti bahwa kemampuan variabel – variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas, Sebaliknya jika nilai mendekati 1 (satu) dan menjauhi 0 (nol) memiliki arti bahwa variabel – variabel independen memiliki kemampuan memberikan semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen (Ghozali, 2016).

Uji koefisien determinasi dilakukan untuk mengetahui seberapa besar variabel endogen secara simultan mampu menjelaskan variabel eksogen. Semakin tinggi nilai R² berarti semakin baik model prediksi dari model penelitian yang diajukan. Uji koefisien determinasi (R²) dilakukan untuk menentukan dan memprediksi seberapa besar atau penting kontribusi pengaruh yang diberikan oleh variabel independen secara bersama – sama terhadap variabel dependen. Nilai koefisien determinasi yaitu antara 0 dan 1. Jika nilai mendekati 1, artinya variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen. Namun, jika nilai R² semakin kecil, artinya kemampuan variabel – variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen cukup terbatas (Ghozali, 2016).

Sebagai contoh hasil uji koefisien determinasi Perumahan Karang semi dapat dilihat pada gambar berikut ini :

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.270 ^a	.073	-.008	.83531

a. Predictors: (Constant), Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum, Biaya Perjalanan, Intensitas Pergantian Moda, Waktu Tempuh

Gambar 9 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi pada Gambar 3.5 maka diperoleh nilai adjusted R-square sebesar 0,008 (0,08%). Hal tersebut memiliki arti bahwa kemampuan variabel independen dalam penelitian ini mempengaruhi variabel dependen sebesar 0,08%, sedangkan sisanya sebesar 99,92%.

Perumahan Samara 1

Model Summary

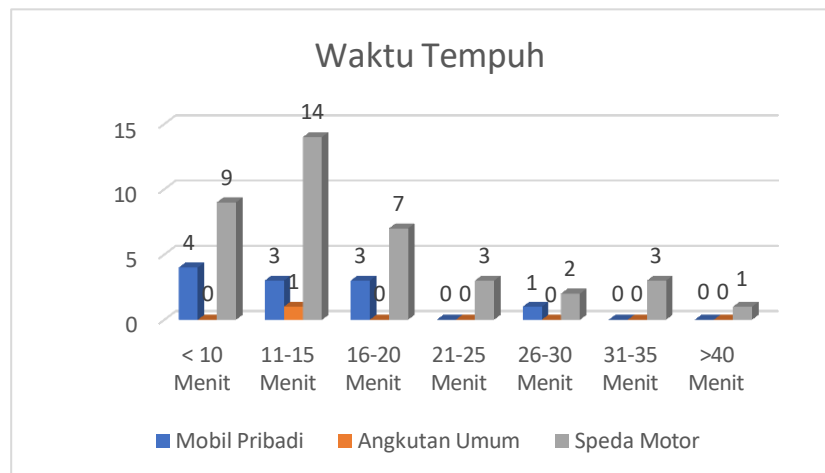
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.699 ^a	.489	.427	.78515

a. Predictors: (Constant), Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum, Jumlah Kendaraan Yang di Miliki, Waktu Tempuh, Intensitas Pergantian Moda, Biaya Perjalanan

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi pada Gambar 3.5 maka diperoleh nilai adjusted R-square sebesar 0,427 (42,7%). Hal tersebut memiliki arti bahwa kemampuan variabel independen dalam penelitian ini mempengaruhi variabel dependen sebesar 42,7%, sedangkan sisanya sebesar 57,3%. Gambar 10 Hasil Uji Koefisien Determinasi

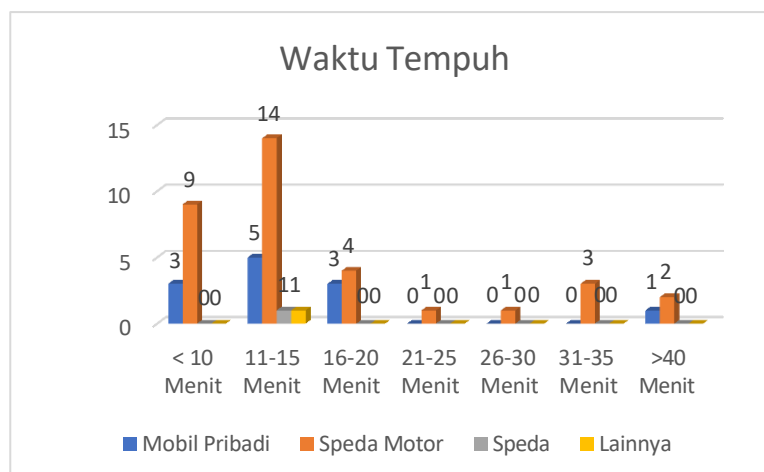
Karakteristik Responden Berdasarkan Pemilihan Moda Berdasarkan Waktu Tempuh

Pemilihan moda berdasarkan waktu tempuh Perumahan Karang Semi dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa waktu tempuh 11-15 menit ada 14 responden dengan jumlah terbanyak dan waktu tempuh < 10 menit ada 9 responden dengan jumlah terbanyak.

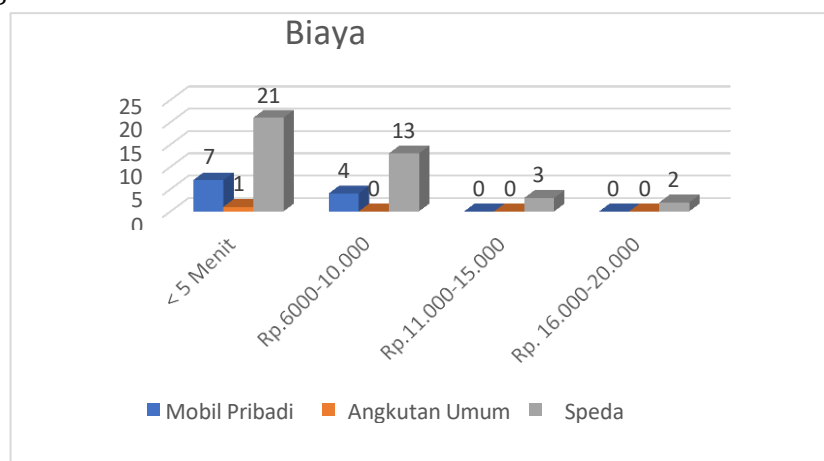
Pemilihan moda berdasarkan moda angkutan umum perumahan Karang semi dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa waktu tempuh 11-15 menit ada 14 responden dengan jumlah terbanyak dan waktu tempuh < 10 menit ada 9 responden dengan jumlah terbanyak.

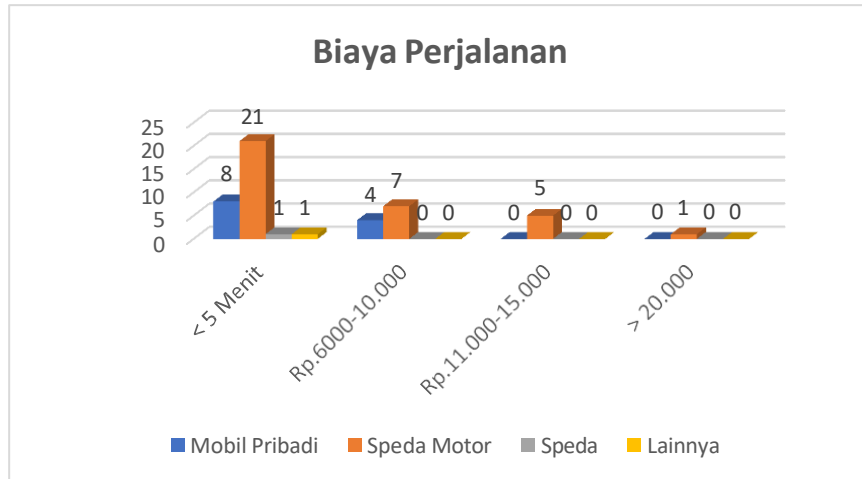
Berdasarkan Biaya Perjalanan

Pemilihan moda berdasarkan biaya perjalanan pada Perumahan karang semi dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa jumlah mobil pribadi pengeluaran kurang dari Rp.5.000 ada 7 responden dengan jumlah terbanyak dan jumlah sepeda motor pengeluaran kurang dari Rp.5.000 ada 21 responden dengan jumlah terbanyak.

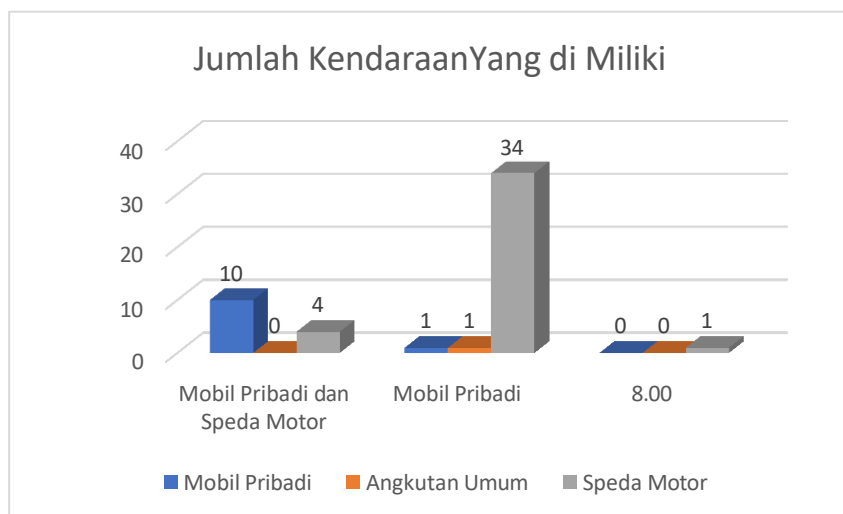
Pemilihan moda berdasarkan pendidikan tertinggi pada Perumahan Samara 1 dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa jumlah mobil pribadi pengeluaran kurang dari Rp.5.000 ada 8 responden dengan jumlah terbanyak dan jumlah sepeda motor pengeluaran kurang dari Rp.5.000 ada 21 responden dengan jumlah terbanyak.

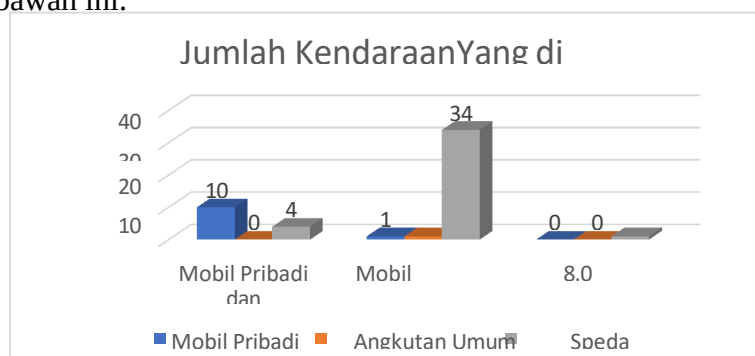
Berdasarkan Kendaraan Yang Di Miliki

Pemilihan moda berdasarkan kendaraan pribadi Perumahan Karang Semi 1 dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa jumlah mobil pribadi dan sepeda motor ada 10 responden dengan jumlah terbanyak, dan jumlah sepeda motor ada 34 responden dengan jumlah terbanyak.

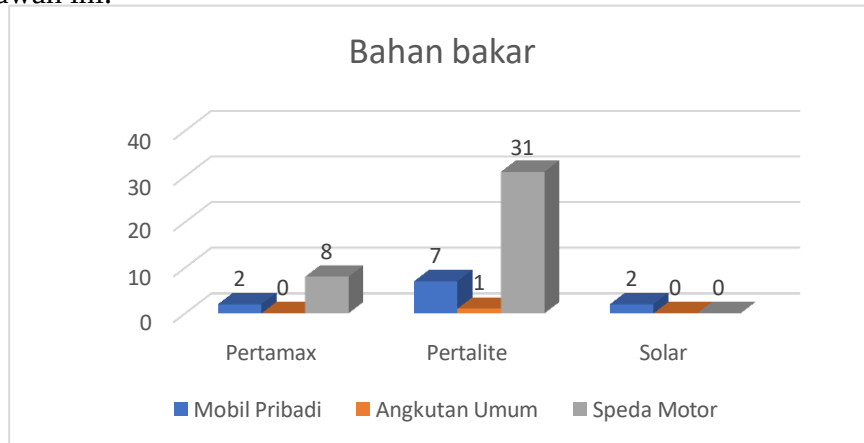
Pemilihan moda berdasarkan kendaraan pribadi Perumahan samara 1 dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa jumlah mobil pribadi dan sepeda motor ada 10 responden dengan jumlah terbanyak, dan jumlah sepeda motor ada 34 responden dengan jumlah terbanyak.

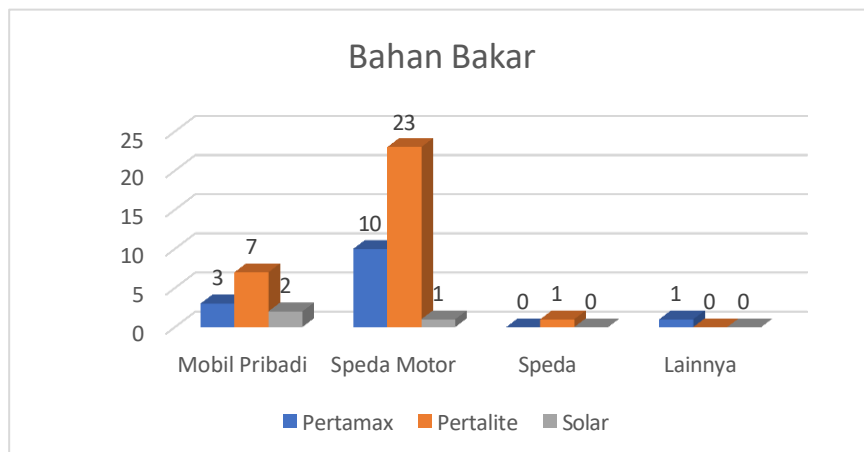
Berdasarkan Bahan Bakar

Pemilihan moda berdasarkan bahan bakar perumahan karang semi dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa mobil yang menggunakan bahan bakar pertamax dan solar ada 2 responden dengan jumlah terbanyak, dan sepeda motor yang menggunakan bahan bakar pertalite ada 31 responden dengan jumlah terbanyak, pengguna angkutan umum yang menggunakan bahan bakar pertalite ada 1 responden dengan jumlah terbanyak.

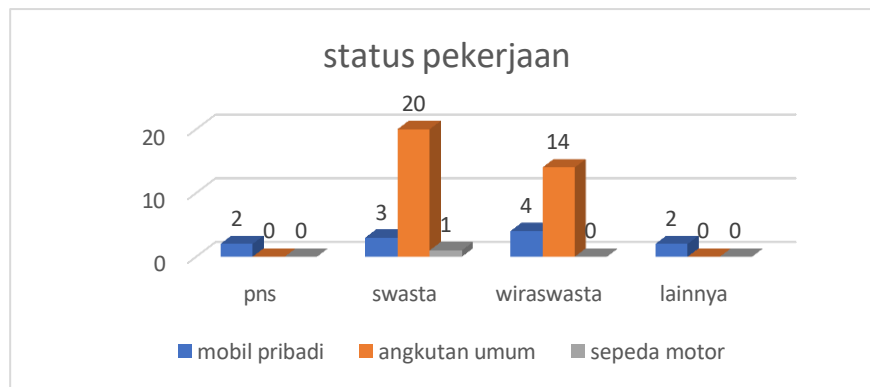
Pemilihan moda berdasarkan bahan bakar perumahan Samara 1 dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa sepeda motor yang menggunakan bahan bakar pertamax ada 10 responden dengan jumlah terbanyak, dan sepeda motor yang menggunakan bahan bakar pertalite ada 23 responden dengan jumlah terbanyak, pengguna mobil pribadi yang menggunakan bahan bakar solar ada 2 responden dengan jumlah terbanyak.

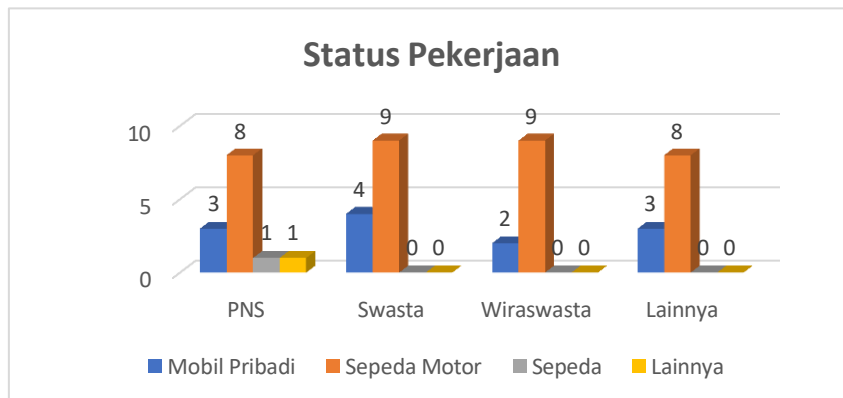
Berdasarkan Status Pekerjaan

Pemilihan moda berdasarkan status pekerjaan dalam Perumahan Samara1 dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa pengguna mobil pribadi yang bekerja sebagai wiraswasta ada 4 responden dengan jumlah terbanyak, pengguna angkutan umum yang bekerja sebagai swasta ada 20 responden dengan jumlah terbanyak.

Pemilihan moda berdasarkan status pekerjaan dalam Perumahan Karang Semi dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa pengguna mobil pribadi yang bekerja sebagai swasta ada 4 responden dengan jumlah terbanyak, pengguna sepeda motor yang bekerja sebagai swasta dan wiraswasta ada 9 responden dengan jumlah terbanyak.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan terhadap 100 responden di Perumahan Karang Semi Blambangan dan Samara 1 Mantrianom yang dianalisis dan dibuat pemodelan menggunakan metode linier berganda maka diperoleh:

- Faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan kendaraan yang di hasilkan oleh kawasan Perumahan Karang Semi Blambangan dan Samara 1 Mantrianom dimana jumlah penghasilan bertambah maka jumlah perjalanan akan semakin meningkat/bertambah.
- Dari hasil analisis model bangkitan pergerakan yang dihasilkan untuk pada Perumahan Karang Semi Blambangan Kabupaten Banjarnegara adalah

$$Y = 1,994 + (0,023 X_6) + (0,104 X_7) + (0,569 X_8) - (0,134 X_9)$$
dengan nilai R^2 (R Square) sebesar 0,008 (0,08%).
pada Perumahan Samara 1 Mantrianom Kabupaten Banjarnegara adalah

$$Y = 0,922 + (0,806 X_5) - (0,139 X_6) + (0,139 X_7) + (0,015 X_8) + (0,172 X_9)$$
dengan nilai R^2 (R Square) sebesar 0,427 (42,7%).

DAFTAR PUSTAKA

- <https://sekolahstata.com/uji-validitas-dan-reliabilitas-pentingnya-dalam-penelitian/>
<https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-analisis-regresi-linear-berganda/>
<https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-uji-f-uji-simultan-dalam-regresi-linear/>
<https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-uji-t-dalam-regresi-linear/>
<https://accounting.binus.ac.id/2021/08/12/memahami-koefisien-determinasi-dalam-regresi-linear/>

