

## **MODEL TARIKAN PERJALANAN MINIMARKET DI BEKASI**

Budiharso Hidayat, A.TD, MT  
Dosen STTD  
Jl. Raya Setu Km. 3,5 Cibuntu,  
Cibitung, Bekasi 17520  
Telp./fax. 021 8254640  
[info.p3m.sttd@gmail.com](mailto:info.p3m.sttd@gmail.com)  
[aim.harso@gmail.com](mailto:aim.harso@gmail.com)

Drs. Eko Sudriyanto, MM  
Dosen STTD  
Jl. Raya Setu Km. 3,5 Cibuntu,  
Cibitung, Bekasi 17520  
Telp./fax. 021 8254640

Fery Subekti, S.SiT., M.Sc  
Dosen STTD  
Jl. Raya Setu Km. 3,5 Cibuntu,  
Cibitung, Bekasi 17520  
Telp./fax. 021 8254640

FX Bowo Priyambodo, S.SiT., M.Sc  
Dosen STTD  
Jl. Raya Setu Km. 3,5 Cibuntu,  
Cibitung, Bekasi 17520  
Telp./fax. 021 8254640

### **ABSTRACT**

Changes in land use for trading activities will be interesting journey in accordance with the characteristics of land use and land-use location. Added traveling affect traffic performance due to the increase in traffic volume on the roads around the mini operating. Restrictions on land use for trading activities are given wide limits of  $1,000 \text{ m}^2$  for the mini unclear boundaries must be done andalalin having regard to the pull of the trip. Especially restrictions used to predict the level of traction traveling if there are plans to build / development minimarket on a particular area. Relations with the journey of building area, labor and traffic volume has been no research on it.

### **ABSTRAK**

Perubahan guna lahan untuk kegiatan perdagangan akan menarik perjalanan sesuai dengan karakteristik guna lahan dan lokasi penggunaan lahan. Pertambahan perjalanan mempengaruhi kinerja lalu lintas yang disebabkan pertambahan volume lalu lintas pada ruas jalan sekitar minimarket yang beroperasi. Batasan pada guna lahan untuk kegiatan perdagangan diberikan batasan luas  $1,000 \text{ m}^2$  yang untuk minimarket belum jelas batasan harus dilakukan andalalin dengan memperhatikan besarnya tarikan perjalanan.

Terutama batasan yang digunakan untuk memprediksi tingkat tarikan perjalanan apabila ada rencana pembangunan/pengembangan minimarket pada suatu daerah tertentu. Hubungan perjalanan dengan luas bangunan, tenaga kerja dan volume lalulintas belum ada penelitian terhadap hal ini.

## LATAR BELAKANG

Menurut **Wahyunto** dalam **Rina Widayanti**, 2010 menyatakan bahwa perubahan tata guna lahan adalah bertambahnya suatu penggunaan lahan dari satu sisi penggunaan ke penggunaan yang lainnya diikuti dengan berkurangnya tipe tata guna lahan yang lain dari suatu waktu ke waktu berikutnya.

Pertumbuhan peningkatan intensitas lahan akan mengakibatkan peningkatan terhadap bangkitan dan tarikan pergerakan dari dan ke lahan tersebut, yang berarti bahwa pergerakan arus lalu lintas yang dihasilkan semakin meningkat.

Standar yang ada untuk guna lahan pertokoan dengan *Gross Flor Area* (GFA) melebihi 1000 m<sup>2</sup> wajib dilaksanakan analisis dampak lalu lintas, tapi pada kenyataan luasan minimarket kurang dari itu, dan jumlah tarikan perjalanan cukup besar. Sehingga untuk minimarket belum ada kejelasan apakah harus wajib ANDALL

tujuan penelitian

1. Mengetahui karakteristik minimarket di Bekasi
2. Mengetahui fluktuasi lalu lintas di Sekitar Minimarket
3. Mengetahui tarikan perjalanan Minimarket
4. Menilai hubungan antara tarikan perjalanan, luas bangunan, jumlah tenaga kerja dan jenis pelayanan berdasarkan lokasi
5. Membandingkan tarikan perjalanan dengan volume lalu lintas.

## MANFAAT PENELITIAN

Hasil penelitian ini dapat digunakan untuk mengetahui tingkat tarikan perjalanan minimarket dan pengaruhnya terhadap lalu lintas sekitar yang berguna sebagai alat bantu peramalan tarikan perjalanan dalam mengevaluasi rancana pembangunan/pengembangan minimarket.

## LANDASAN TEORITIK

1. Karakteristik Minimarket
2. Tarikan Perjalanan → *Trip generation, Four Strep Model*

3. Hubungan antara Tarikan Perjalanan, Luas Bangunan, Jumlah Tenaga Kerja dan Jenis Pelayanan berdasarkan Lokasi serta Volume Lalu Lintas. → Regresi, Uji Statistik
4. Tahap Penelitian :
  - ✓ Inventarisasi lokasi minimarket
  - ✓ Pemilihan sampel minimarket
  - ✓ Pengumpulan data lalu lintas terklasifikasi, jumlah pengunjung, wawancara pengunjung, inventaris karakteristik minimarket
  - ✓ Analisis data
  - ✓ perbandingan tarikan perjalanan dengan volume lalu lintas

## METODOLOGI PENELITIAN

Desain/Rancangan Tindakan Penelitian

1. **Implementasi Tindakan** : Melakukan pengukuran, pengamatan dan observasi langsung pada lokasi minimarket yang telah ditetapkan.
2. **Observasi dan Interpretasi** : Observasi terhadap volume lalu lintas, jumlah pengunjung, karakteristik pengunjung dan karakteristik minimarket.
3. **Analisis dan Refleksi** : Hubungan antara tarikan perjalanan dengan karakteristik minimarket dan pengunjung serta volume lalu lintas di ruas jalan sekitar minimarket dan diwujudkan dalam bentuk hubungan antara tarikan perjalanan, volume lalu lintas, luas bangunan, jumlah tenaga kerja dan jenis pelayanan berdasarkan lokasi.
4. **Siklus Tindakan** : Umpaman balik hasil analisis dengan kebutuhan yang sesuai dengan standart teknis.

## TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Pengenalan kondisi lokasi penelitian
2. Pengamatan, pengukuran dan penghitungan lalu lintas jalan dan jumlah pengunjung, inventarisasi karakteristik minimarket, wawancara karakteristik pengunjung minimarket.

## TEKNIK ANALISIS DATA

Dengan Pendekatan :

1. Volume lalu lintas terklasifikasi
2. Tingkat tarikan perjalanan
3. Hubungan antara taikan perjalanan dengan volume lalu lintas, luas bangunan, jumlah tenaga kerja dan jenis pelayanan berdasarkan lokasi

## ANALISA & PEMBAHASAN

### 1. Survai Inventarisasi Ruas Jalan

Objek penelitian yang dibutuhkan dalam penelitian ini memiliki kriteria antara lain :

- a. Disesuaikan dengan status jalan yang ada di Kabupaten Bekasi antara lain:
  - Jalan Nasional adalah ruas jalan Jalan Teuku Umar;
  - Jalan Propinsi adalah Jalan Raya Setu; Jalan Kalimalang;
  - Jalan Kabupaten adalah Jalan Raya Cikarang Cibarusah;
- b. Karakteristik luasan;
- c. Karakteristik pelayanan;
- d. Karakteristik tata guna lahan;

karakteristik lokasi studi

No	Minimarket	Lokasi	Ruas Jalan	Status Jalan	Komposisi Tata Guna Lahan
1	Indomart	Dekat Perumahan GMM	Jalan Raya Setu	Propinsi	Perumahan
2	Indomart	Dekat Perumahan PKB	Jalan Raya Setu	Propinsi	Perumahan
3	Indomart	Dekat Persimpangan Kalimalang	Jalan Raya Setu	Propinsi	Perumahan, Pertokoan
4	Alfamart	Dekat Persimpangan Kobra	Jalan Raya Kalimalang	Propinsi	Pertokoan, Perumahan, Hotel
5	Alfamart	Dekat Persimpangan Cibitung	Jalan Teuku Umar	Nasional	Industri, Pertokoan, Perkantoran
6	Alfamart	Dekat Persimpangan Kampung Utan	Jalan Teuku Umar	Nasional	Pertokoan, Perumahan,
7	Alfamart	Dekat Akses Tol Cikarang Barat	Jalan Raya Cikarang -- Cibarusah	Kabupaten	Pertokoan, Perkantoran
8	Indomart	Dekat Persimpangan Lippo Cikarang	Jalan Raya Cikarang -- Cibarusah	Kabupaten	Pertokoan, Perumahan
9	Alfamart	Dekat Pasar Modern Alamanda	Jalan Raya Karang Satria	Kabupaten	Perumahan, Pertokoan
10	Indomart	Dekat Persimpangan Pilar	Jalan Ki Hajar Dewantara	Kabupaten	Perumahan

No	Minimarket	Lokasi	Karakteristik Pelayanan			
			Belanja (%)	Bermain (%)	ATM (%)	Lain ~ Lain (%)
1	Indomart	Dekat Perumahan GMM	V	V	V	V
2	Indomart	Dekat Perumahan PKB	V	X	V	V
3	Indomart	Dekat Persimpangan Kalimalang	V	X	V	V
4	Alfamart	Dekat Persimpangan Kobra	V	X	V	X
5	Alfamart	Dekat Persimpangan Cibitung	V	X	V	V
6	Alfamart	Dekat Persimpangan Kampung Utan	V	X	X	V
7	Alfamart	Dekat Akses Tol Cikarang Barat	V	V	V	X
8	Indomart	Dekat Persimpangan Lippo Cikarang	V	V	X	X
9	Alfamart	Dekat Pasar Modern Alamanda	V	V	X	V
10	Indomart	Dekat Persimpangan Pilar	V	V	V	X

## **HASIL SURVAI TARIKAN PERJALANAN**

Survai tarikan dilakukan pada beberapa lokasi minimarket yang telah ditentukan berdasarkan kriteria – kriteria diatas.

### **1 Indomart Jalan Raya Setu (Dekat Perumahan Graha Mustika Media)**

Berdasarkan grafik fluktuasi tarikan perjalanan indomart diatas diketahui bahwa tarikan perjalanan terbanyak adalah sepeda motor dengan jumlah kendaraan sebanyak 45 kendaraan pada pukul 18.30 – 19.30 WIB. Banyaknya tingkat tarikan perjalanan pada minimarket ini disebabkan pelayanan yang ada tidak hanya swalayan tetapi juga terdapat pelayanan lain seperti ATM, tempat bermain anak, toko baju, dan lain – lain, hal ini tentunya dapat menambah minat pengunjung untuk datang ke lokasi minimarket ini.

### **2 Alfamart Jalan Raya Setu (Dekat Perumahan Balai PKB)**

Grafik fluktuasi tarikan perjalanan alfamart diatas menunjukkan bahwa tarikan perjalanan terbanyak pada alfamart Jalan Raya Setu (Dekat Perumahan Balai PKB) adalah sepeda motor dengan jumlah tarikan perjalanan sebanyak 23 kendaraan pada pukul 16.45 – 17.45 WIB, untuk pejalan kaki sebanyak 15 orang pada pukul 18.45 – 19.45 WIB. Pada lokasi alfamart ini juga terdapat pelayanan lainnya seperti ATM dan permainan anak, sehingga dapat membantu dalam menarik minat pengunjung minimarket.

### **3 Alfamart Jalan Raya Setu (Dekat Persimpangan Kalimalang – Jalan Raya Setu)**

Grafik fluktuasi tarikan perjalanan minimarket diatas menunjukkan bahwa tarikan perjalanan tertinggi adalah sepeda motor dengan tingkat tarikan perjalanan sebanyak 44 kendaraan pada waktu 18.00 – 19.00 WIB. Pada lokasi minimarket ini juga terdapat ATM dan kerjasama usaha lainnya seperti pedagang martabak, jus dan lain – lain.

### **4 Alfamart Jalan Kalimalang (Dekat Persimpangan Kobra)**

Lokasi alfamart diatas adalah pada Jalan Kalimalang dekat persimpangan Kobra, berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa tarikan perjalanan terbanyak adalah sepeda motor dengan tingkat tarikan perjalanan sebanyak 27 kendaraan pada pukul 16.15 – 17.15 WIB.

### **5 Alfamart Jalan Teuku Umar (Dekat Persimpangan Kampung Utan)**

Lokasi alfamart diatas adalah pada Jalan Teuku Umar (Dekat Persimpangan Kampung Utan), berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa tarikan perjalanan terbanyak adalah sepeda motor dengan tingkat tarikan perjalanan sebanyak 22 kendaraan pada pukul

16.45 – 17.45 WIB dan pengunjung dengan menggunakan mobil tertinggi pada pukul 16.15 – 17.15 WIB.

6 Alfamart Jalan Teuku Umar (Dekat Persimpangan Cibitung)

Lokasi alfamart diatas adalah pada Jalan Teuku Umar (Dekat Persimpangan Cibitung), berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa tarikan perjalanan terbanyak adalah sepeda motor dengan tingkat tarikan perjalanan sebanyak 33 kendaraan pada pukul 18.15 – 19.15 WIB.

7 Indomart Jalan Cikarang – Cibarusah (Dekat Akses Tol Cikarang Barat)

Lokasi Indomart Jalan Cikarang – Cibarusah (Dekat Akses Tol Cikarang Barat), berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa tarikan perjalanan terbanyak adalah sepeda motor dengan tingkat tarikan perjalanan sebanyak 40 kendaraan pada pukul 17.15 – 18.15 WIB

8 Indomart Jalan Cikarang – Cibarusah (Dekat Lippo Cikarang)

Lokasi Indomart Jalan Cikarang – Cibarusah (Dekat Lippo Cikarang), berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa tarikan perjalanan terbanyak adalah sepeda motor dengan tingkat tarikan perjalanan sebanyak 41 kendaraan pada pukul 17.15 – 18.15 WIB

## A HASIL SURVAI WAWANCARA PENGUNJUNG

Lokasi Indomart jalan Raya Setu (Dekat Perumahan GMM) 63 % Perjalanan menuju Indomart berasal dari Rumah atau tempat tinggal dan 37 % merupakan perjalanan lintas.

Dan maksud perjalanan dari pengunjung 36.7 % bermaksud untuk berbelanja, 30 % pengunjung bertujuan untuk menuju fasilitas pengambilan uang (ATM) dan 23 % pengunjung bertujuan untuk menggunakan fasilitas hiburan (permainan)

Pada Lokasi Alfamart Jalan Kalimalang (Dekat Persimpangan Kobra) 30 % Perjalanan menuju Indomart berasal dari Rumah atau tempat tinggal dan 70 % merupakan perjalanan lintas. Maksud perjalanan dari pengunjung 76.7 % bermaksud untuk berbelanja, 23.3 % pengunjung bertujuan untuk menuju fasilitas pengambilan uang (ATM)

Pada Lokasi Alfamart Jalan Teuku Umar (Dekat Persimpangan Tol Cibitung) 53.3 % Perjalanan menuju Alfamart berasal dari Rumah atau tempat tinggal dan 46.7 % merupakan perjalanan lintas

Dan maksud perjalanan dari pengunjung 63.3 % bermaksud untuk berbelanja, 23.3 % pengunjung bertujuan untuk menuju fasilitas pengambilan uang (ATM) Dan 13.3 % untuk keperluan lainnya

## **ANALISA KORELASI**

Data yang datang dari surveyor kemudian dilakukan rekapitulasi ke dalam computer dengan bantuan perangkat lunak. Variabel data yang dikumpulkan dari wawancara asal tujuan pada bangunan tarikan perjalanan.

Untuk kepentingan dalam pembangunan model, maka data yang dikumpulkan diolah menjadi variabel sebagai berikut:

1. Jumlah Kasir
2. Jumlah Layanan
3. Jenis Guna lahan

Sedangkan untuk kepentingan besaran dan arah pergerakan perjalanan, variabel data yang dikumpulkan adalah:

1. Jumlah penghuni dan pengunjung bangunan tarikan.
2. Asal perjalanan.

Setelah data diolah ke dalam komputer untuk memudahkan proses analisa. Tahapan analisis yang dilakukan sebagai berikut:

1. Tahap Pembersihan Data

Model yang baik harus terhindar dari data yang abnomali, yang akan mempengaruhi sebaran datanya serta garis linier dari model regresi linier. Dalam pembersihan data digunakan dengan mencari nilai Znya, jika nilai Z-nya melebihi nilai Z pada selang kepercayaan 95% yaitu 1,96 maka data tersebut perlu dihilangkan atau dibuang.

- ✓ Tahap pembangunan model tarikan perjalanan

Dalam pembangunan model dibantu dengan menggunakan perangkat lunak statistik yaitu SPSS. Model yang digunakan adalah regresi linier berganda, dengan variabel terikat (Y) adalah jumlah perjalanan dan variabel bebas (X) adalah, luas rerata bangunan, luas total bangunan, luas parkir dan jumlah pengunjung.

- ✓ Memilih variabel X yang dapat membentuk model dengan melakukan analisis korelasi ( $r$ ) masing-masing variabel bebas (X) untuk melihat adanya hubungan atau tidak. Jika ada dua variabel X yang memiliki koefisien korelasi sama besar atau kuat, maka perlu dipilih salah satu. Sedangkan untuk hubungan antara X

dan Y, maka variabel X yang memiliki nilai koefisien korelasi kecil tidak akan menjadi variabel pembentuk regresi linier sehingga variabel tersebut tidak perlu dimasukkan kedalam model. Adapun cara pengujinya sebagai berikut:

- 1) Nilai Korelasi dua atau lebih variabel bebas tersebut mendekati satu.
  - 2) Nilai Korelasi parsial akan mendekati nol.
- ✓ Melihat proporsi varian yang dihitung untuk regresor atau yang diterangkan variabel X, dengan melihat nilai  $adj R^2$  atau Koefisien Determinasi Terkoreksi. Karena koefisien ini telah dikoreksi atau diperhitungkan dengan derajat bebasnya ( $df$ ), sehingga dengan koefisien ini analisis regresi dapat diinterpretasikan.
  - ✓ Validasi dan kalibrasi model dengan melakukan uji signifikansi secara individu koefisien dengan uji-t dan signifikansi menyeluruh dengan uji F. Uji-t dimaksudkan untuk melihat bahwa sebuah variabel X yang signifikan dalam keadaan hadirnya beberapa variabel X yang lainnya dalam sebuah model. Dan uji F untuk menunjukkan suatu garis regresi yang signifikan.
  - ✓ Selain uji koefisien dan uji kelinieran atau uji F dan uji-t serta uji kolineritas di atas, juga dilakukan pengujian autokorelasi dengan uji DW / Durbin Watson, cara pengujinya sebagai berikut:
    - 1)  $1,65 < DW < 2,35$  tidak terjadi autokorelasi.
    - 2)  $1,21 < DW < 1,65$  atau  $2,35 < DW < 2,79$  tidak dapat disimpulkan.
    - 3)  $DW < 1,21$  atau  $DW > 2,79$  terjadi autokorelasi.

## 2. Uji Korelasi Antar Variabel

Analisis regresi mempelajari bentuk hubungan antara satu atau lebih peubah/variabel bebas (X) dengan satu peubah tak bebas (Y). dalam penelitian peubah bebas (X) biasanya peubah yang ditentukan oleh peneliti secara bebas dalam hal ini Jumlah Kasir, Jumlah Pelayanan, dan jenis Guna Lahan., sedangkan Jumlah Bangkitan dimasukkan peubah tak bebas (Y). Sedangkan peubah tak bebas (Y) dalam penelitian berupa respon yang diukur akibat perlakuan/peubah bebas (X)

		(Y)	(X1)	(X2)	(X3)	(X4)
(Y)	Pearson Correlation	1	.709*	.708*	,581	,305
	Sig. (2-tailed)		,022	,022	<b>,078</b>	,391
	N	10	10	10	10	10
(X1)	Pearson Correlation	.709*	1	,347	,218	-,263
	Sig. (2-tailed)	,022		,325	,545	,463
	N	10	10	10	10	10
(X2)	Pearson Correlation	.708*	,347	1	<b>,577</b>	,280
	Sig. (2-tailed)	,022	,325		<b>,081</b>	,434
	N	10	10	10	10	10
(X3)	Pearson Correlation	,581	,218	<b>,577</b>	1	,000
	Sig. (2-tailed)	,078	,545	<b>,081</b>		1,000
	N	10	10	10	10	10
(X4)	Pearson Correlation	,305	-,263	,280	,000	1
	Sig. (2-tailed)	,391	,463	,434	1,000	
	N	10	10	10	10	10

- X1 = Jumlah Kasir Aktif
- X3 = Jumlah Pelayanan
- X4 = Jenis Guna Lahan

Dari tabel dapat di lihat bahwa variabel yang di terima karena nilai lebih dari 0.5 ialah ialah X2 (0.708) dan X3 (0.581) , sedangkan untuk hubungan x dan y, yang diterima ialah X1, X2, dan X3.

Model	R	R Square	R Square of the	Watson
3	.963 <sup>c</sup>	,928	,891	4,426 2,291

- c. Predictors: (Constant), (X1), (X4), (X3)  
d. Dependent Variable: (Y)

#### Anova

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	816,171	1	816,171	8,087	.022 <sup>a</sup>
	Residual	807,429	8	100,929		
	Total	1623,600	9			
2	Regression	1238,170	2	619,085	11,244	.007 <sup>b</sup>
	Residual	385,430	7	55,061		
	Total	1623,600	9			
3	Regression	1506,080	3	502,027	25,631	.001 <sup>c</sup>
	Residual	117,520	6	19,587		
	Total	1623,600	9			

a. Predictors: (Constant), (X1)	
b. Predictors: (Constant), (X1), (X4)	
c. Predictors: (Constant), (X1), (X4), (X3)	
d. Dependent Variable: (Y)	

Dengan cara yang sama dengan uji t, maka kita dapat melihat dari nilai sig. Karena nilai F hitung sebesar 25.631 yang memiliki tingkat sig 0,001 yang lebih kecil dari 5% (bisa pula 10%, gunakan yang paling dekat apabila nilai sig sebesar 0,07 maka signifikan pada tingkat 10%) maka kita dapat simpulkan bahwa semua variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat dan hipotesisnya diterima

Dari hasil model uji, Variabel 3 lebih bisa diterima karena nilai signifikannya paling kecil di bawah 0.05.

Dari hasil model uji, Variabel 3 lebih bisa diterima karena nilai signifikannya paling kecil di bawah 0.05.

## KOEFISIEN

$$y = 3,686 + 20,86X_1 + 9,657X_4 + 10,627X_3$$

Model	Unstandardized Coefficients			t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	36,571	9,556		,005		
	(X1)	19,714	6,933	,709	,022	1,000	1,000
2	(Constant)	15,302	10,433		,186		
	(X1)	23,581	5,308	,848	,003	,931	1,074
	(X4)	10,151	3,667	,528	,028	,931	1,074
3	(Constant)	3,686	6,970		,616		
	(X1)	20,863	3,250	,750	,001	,883	1,132
	(X4)	9,657	2,191	,503	,005	,927	1,078
	(X3)	10,627	2,874	,417	,010	,949	1,054

Untuk melihat apakah suatu variabel bebas memiliki pengaruh yang signifikan atau tidak dapat dilihat dari nilai t atau dari signifikansinya. Apabila suatu variabel terikat memiliki sig lebih kecil dari pada 0,1 atau 10% maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas tersebut signifikan pada tingkat 10%, bila lebih kecil dari 0,05 atau 5% maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas tersebut signifikan pada tingkat 5%, jika memiliki sig yang lebih kecil dari 0,01 tau 1% maka dapat dikatakan bahwa variabel tersebut signifikan pada tingkat 1%. Apabila dinyatakan signifikan maka hipotesis yang telah kita rumuskan dapat diterima. (Yang Umum digunakan 5%)

Berdasarkan hal tersebut maka hipotesis 1 hingga hipotesis 3 dapat diterima, dan disimpulkan bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan dari x1, x2 dan x3 terhadap y.

## Dependent Variable: (Y)

### Collinearity Diagnostics

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions			
				(Constant)	(X1)	(X4)	(X3)
1	1	1,943	1,000	,03	,03		
	2	,057	5,845	,97	,97		
2	1	2,804	1,000	,01	,01	,02	
	2	,163	4,145	,00	,28	,46	
3	3	,033	9,222	,99	,71	,52	
	1	3,725	1,000	,00	,01	,01	,01
	2	,169	4,699	,00	,18	,51	,02
	3	,077	6,963	,00	,39	,06	,81
	4	,030	11,209	,99	,42	,42	,16

Model Regresi perjalanan didapatkan sebagai berikut. Dari output SPSS dengan metode *enter* dengan memasukkan variabel-variabel yang korelasinya kuat dengan jumlah perjalanan yaitu variabel Jenis Pelayanan, sehingga didapatkan persamaan:  $y = 3,686 + 20,86X1 + 9,657X4 + 10,627X3X1$ , dengan melihat uji Z untuk X1 adalah  $Z_{X1}=63,562$  atau nilai sig<0,05 , artinya model ini dapat diterima atau dapat mewakili untuk seluruh zona dengan tingkat kepercayaan 95%.



No	Minimarket	Lokasi	Volume (smp/jam)	Tarikan Perjalanan						Proporsi Pengunjung terhadap volume lalin (%)	
				Jalan Kaki (Orang)	Sepeda Motor (Kend)	Mobil Pribadi (Orang)	Jumlah (Kend)	Jumlah (Orang)	Jumlah (Kend)		
1	Indomart	Dekat Perumahan GMM	Propinsi	2486,30	7	33	39	6	10	39	57
2	Indomart	Dekat Perumahan PKB	Propinsi	1834,20	14	23	27	4	7	27	48
3	Indomart	Dekat Persimpangan Kalimalang	Propinsi	1657,40	8	37	44	4	8	41	60
4	Alfamart	Dekat Persimpangan Kobra	Propinsi	3612,30	12	40	47	9	16	48	75
5	Alfamart	Dekat Persimpangan Cibitung	Nasional	3911,90	10	46	55	7	12	53	77
6	Alfamart	Dekat Persimpangan Kampung Utan	Nasional	2846,20	15	20	25	5	9	25	48
7	Alfamart	Dekat Akses Tol Cikarang Barat	Kabupaten	4815,50	13	40	48	8	15	48	76
8	Indomart	Dekat Persimpangan Lippo Cikarang	Kabupaten	2733,40	8	44	53	11	19	55	80
9	Alfamart	Dekat Pasar Modern Alamanda	Kabupaten	774,10	10	31	37	4	7	35	54
10	Indomart	Dekat Persimpangan Pilar	Kabupaten	532,80	10	26	31	3	6	29	47
RATA-RATA				2520,41							3,46

## **KESIMPULAN**

- 1 Survai pengamatan lapangan dibutuhkan untuk memilih lokasi yang sesuai dengan hasil keluaran penelitian, karena tidak semua lokasi minimarket dapat dijadikan sebagai objek penelitian. Objek penelitian yang dibutuhkan dalam penelitian ini memiliki kriteria antara lain :

Disesuaikan dengan status jalan yang ada di Kabupaten Bekasi antara lain:

- a Jalan Nasional adalah ruas jalan Jalan Teuku Umar;
- b Jalan Propinsi adalah Jalan Raya Setu; Jalan Kalimalang;
- c Jalan Kabupaten adalah Jalan Raya Cikarang Cibarusah;

Dengan karakteristik indikator

- a. Karakteristik luasan;
- b. Karakteristik pelayanan;
- c. Karakteristik tata guna lahan;

- 2 Bangkitan perjalanan untuk Minimarket memiliki hubungan terhadap Jumlah kasir aktif; Jumlah pelayanan dan Jenis guna lahan.
- 3 Persamaan hubungan yang terbentuk adalah  $Y = 3,686 + 20,86X_1 + 9,657X_4 + 10,627X_3$ .
- 4 Kondisi jalan yang diwakili oleh volume lalu lintas per status jalan perpengaruh langsung terhadap tarikan perjalanan.
- 5 Bahwa proporsi kunjungan Minimarket terhadap volume lalu lintas adalah 3,46 %
- 6 Dari grafik kecenderungan (*Trend*) bahwa jumlah pengunjung (tarikan perjalanan) akan meningkat seiring lokasi Minimarket terletak di status jalan dan peningkatan volume lalu lintas.

## **SARAN**

1. Perlu ada penelitian lanjutan untuk melihat tarikan perjalanan Minimarket dari aspek-aspek yang lain yang terkait.
2. Untuk pengembangan penelitian selanjutnya, disarankan agar peneliti berikutnya dapat menambah variabel dan disesuaikan dengan variable jenis Minimarket.
3. Disarankan untuk menambah jenis sample di perbanyak untuk tiap tiap Janis supermarket/ kelas jalan

## **DAFTAR PUSTAKA**

1. *Anonim, Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan*, 2009, Jakarta.
2. Sugiyono, (2007), “*Statistik Untuk Penelitian*”, Edisi kedua belas, Alfabeta, Bandung.
3. Tom V. Mathew dan K V Krishna Rao, 2006, “*Introduction to Transportation Engineering*”,
4. *Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, 1997, Jakarta.
5. Wright, Paul H., Ashford, Norman J., *Transportation Engineering : Planning and Design*, Third Edition, 1989, John Wiley and Sons Inc., Canada
6. David A Hensher, Kenneth J Button. (2000). *Handbook of Transport Modelling*, Elsevier Science Ltd. United Kingdom.
7. F D Hobbs. (1979). *Traffic Planning And Engineering*, second edition, Pergamon Press, England.
8. Ortuzar J D, and Wilumsen L G.(1994). *Modelling Transport*, second edition, John Wiley & Sons, Chichester, England.
9. Spyros et al. (1983). *Metode dan Aplikasi Peramalan*, Edisi Kedua diterjemahkan oleh Untung S Andriyanto dan Abdul Basith, Penerbit Erlangga, Jakarta.
10. Hadi S. (2004). *Metodologi Research : Jilid 2*, Edisi 2, Penerbit ANDI, Yogyakarta.
11. Harinaldi. (2005). *Prinsi-Prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
12. Ronald E Walpole, Raymond H Myers. (1995). *Ilmu Peluang dan Statistika untuk Insinyur dan Ilmuan*, Edisi Keempat, terjemahan RK.