

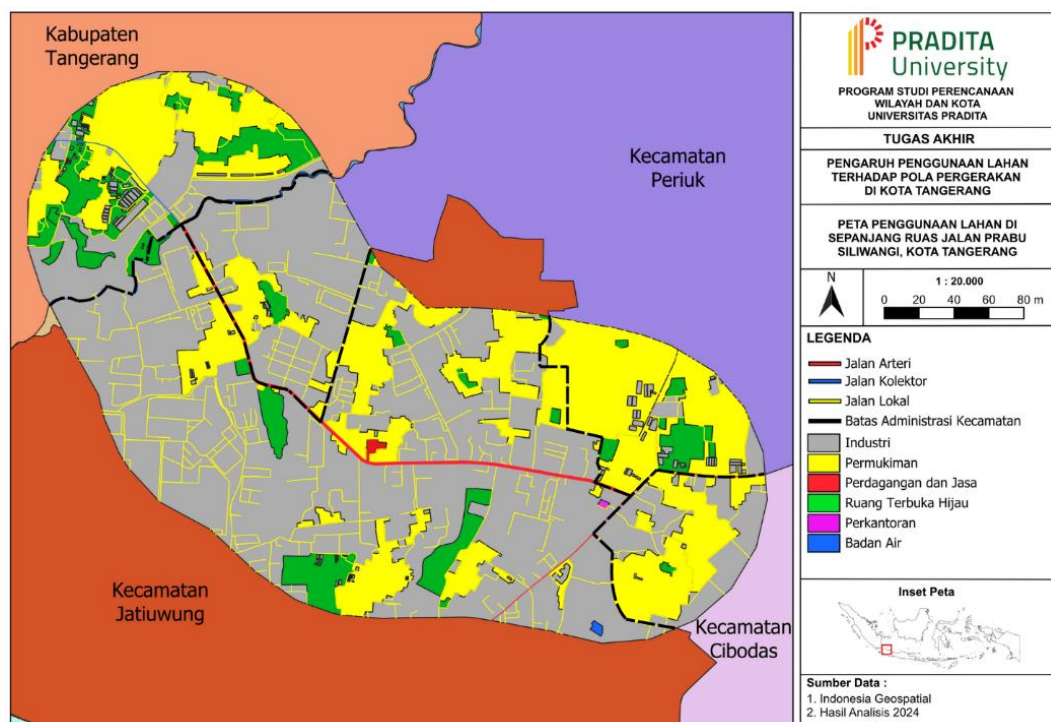
BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Identifikasi Karakteristik Penggunaan Lahan di Sepanjang Ruas Jalan

Prabu Siliwangi

Sasaran dalam penelitian ini menggunakan kombinasi antara data sekunder berupa peta digital penggunaan lahan yang didapat dari Dinas Penataan Ruang Kota Tangerang dan data primer yang didapat dari proses digitasi penggunaan lahan eksisting. Penggunaan metode overlay dalam aplikasi QGIS 3.28.2 untuk melakukan proses identifikasi.



Sumber : Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.1

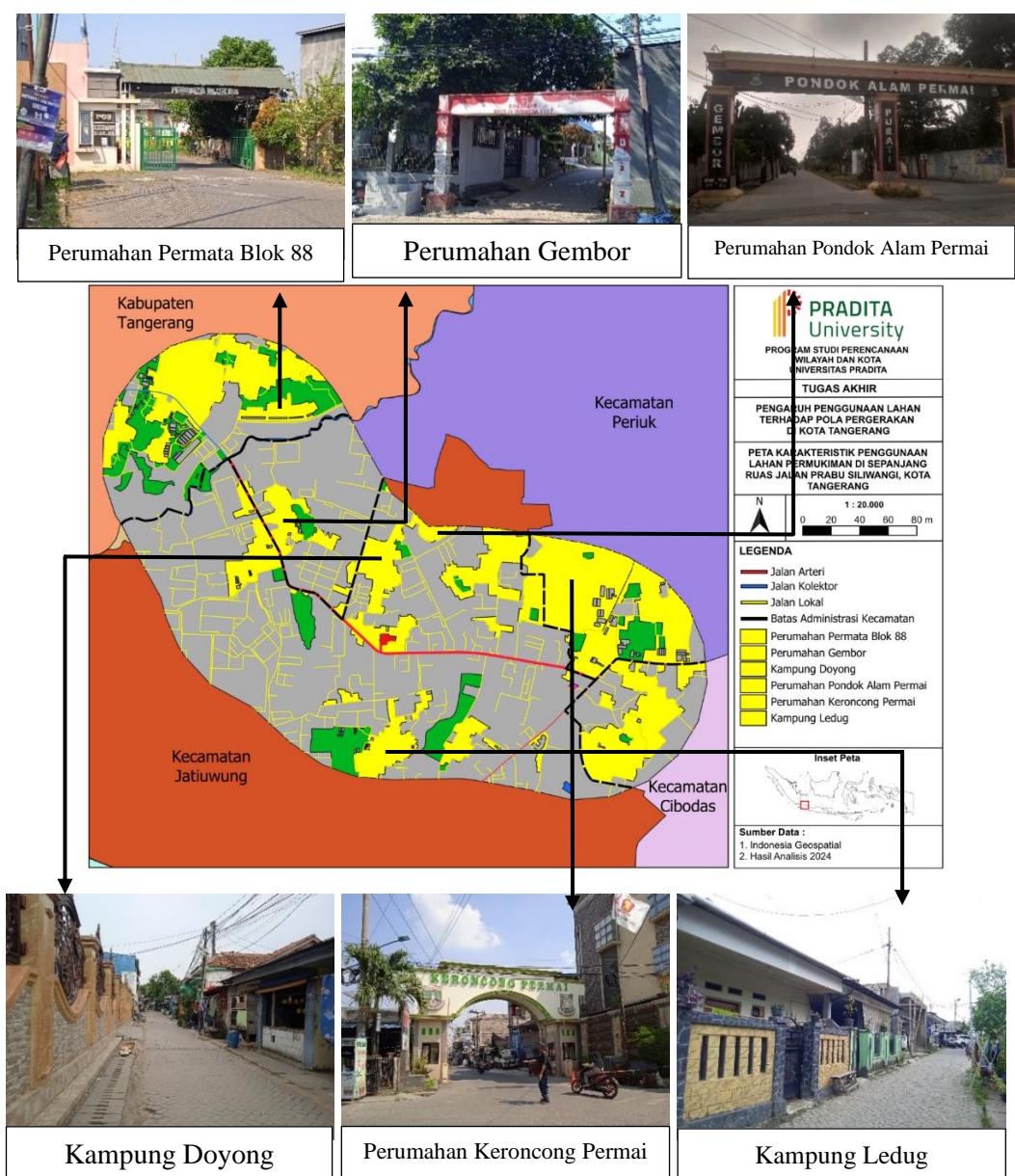
PETA PENGGUNAAN LAHAN DI RUAS JALAN PRABU SILIWANGI

TABEL 5.1
LUAS PENGGUNAAN LAHAN

Tutupan Lahan	Luas (Hektar)	Persentase (%)
Area Industri	504,713	62,44
Area Permukiman	233,569	28,90
Area Perdagangan dan Jasa	0,81	0,10
Area Ruang Terbuka Hijau	69	8,54
Area Perkantoran	0,21	0,03
Total Area Penelitian	808,302	100%

Sumber : Analisis Penulis (2024)

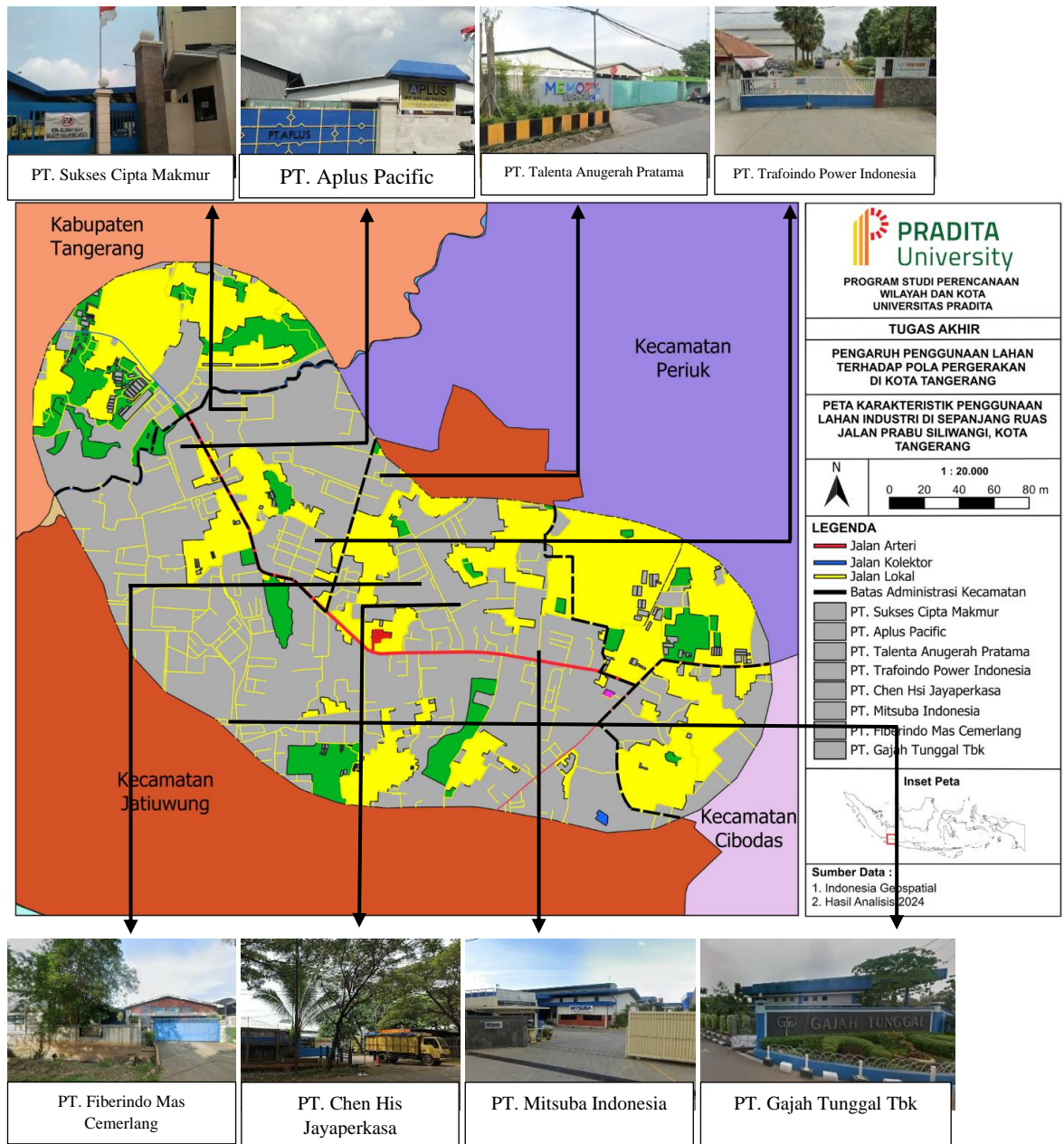
Menurut hasil yang didapatkan dari citra diatas, luas lahan total yang didapatkan sebesar 808,302 ha, yang meliputi dari kawasan industri sebesar 504,713 ha (62,44%), kawasan permukiman seluas 233,569 ha (28,90%), Perdagangan dan jasa seluas 0,81 ha (0,10%). Area ruang terbuka hijau seluas 69 ha (8,54%), dan area perkantoran sebesar 0,21 ha (0,03%). Dalam radius 3,2 km sesuai pada gambar diatas didominasi oleh area industri, area permukiman *cluster mid class* dan area perkampungan dalam perkotaan (*low class*), ditemukan juga kawasan area komersial yang berbentuk minimarket, dan area perkantoran yang merupakan Kantor Kecamatan Jatiuwung, dan sebagian sisanya adalah area ruang terbuka hijau yang berbentuk pemakaman dan lapangan sepak bola.



Sumber : Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.2

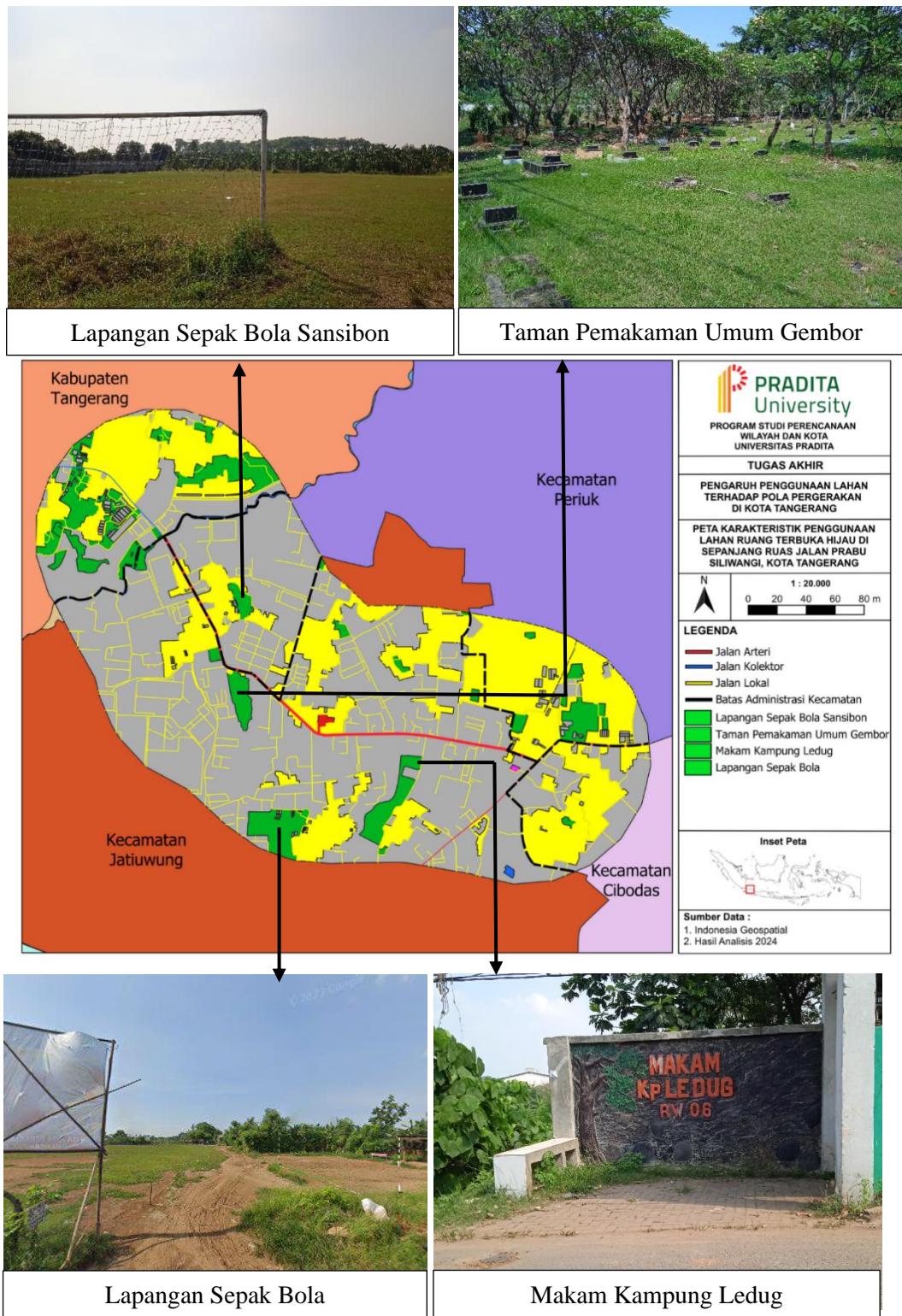
PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN PERMUKIMAN



Sumber : Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.3

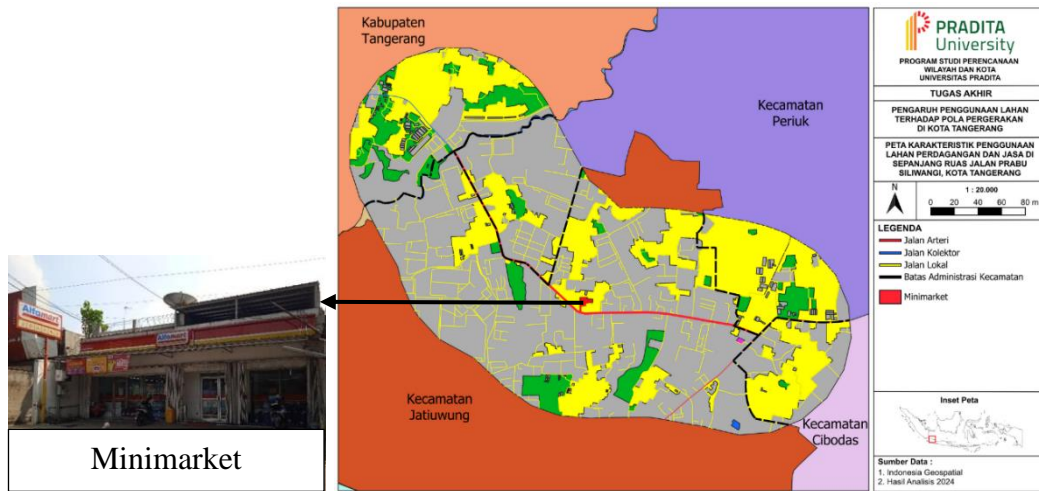
PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN INDUSTRI



Sumber : Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.4

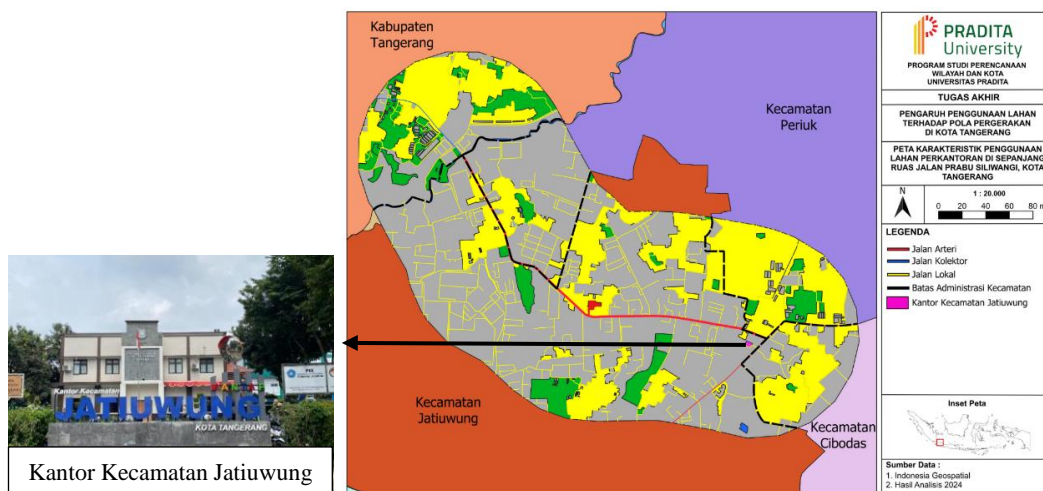
PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN RUANG TERBUKA HIJAU



Sumber : Olahan Penulis

GAMBAR 5.5

PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN PERDAGANGAN DAN JASA



Sumber : Olahan Penulis

GAMBAR 5.6

PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN PERKANTORAN

5.2 Identifikasi Pola Pergerakan di Sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang

5.2.1 Karakteristik Pola Pergerakan

Studi kasus ini berlokasi di Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang. Penghitungan jumlah kendaraan di jam puncak dilakukan pada hari kerja (*weekday*) dan pada hari libur (*weekend*). Penghitungan dilakukan pada pagi

hari pukul 07.00 – 08.00 WIB, pada siang hari pukul 11.00 – 12.00 WIB, dan pada sore hari pukul 16.00 – 17.00 WIB. Penghitungan dilakukan selama 1 jam pada setiap observasi. Hasil arus lalu lintas puncak pada *weekday* dan *weekend* terdapat di tabel berikut:

TABEL 5.2
ARUS LALU LINTAS *WEEKDAY* DI RUAS JALAN PRABU SILIWANGI, KOTA TANGERANG

Waktu	Kendaraan Ringan (KR) (Kend/Jam)	Kendaraan Berat (KB) (Kend/Jam)	Sepeda Motor (SM) (Kend/Jam)
07.00 – 08.00	430	48	1.468
11.00 – 12.00	336	16	1.210
16.00 – 17.00	468	40	2.464

Sumber: Analisis Penulis (2024)

TABEL 5.3
ARUS LALU LINTAS *WEEKEND* DI RUAS JALAN PRABU SILIWANGI, KOTA TANGERANG

Waktu	Kendaraan Ringan (KR) (Kend/Jam)	Kendaraan Berat (KB) (Kend/Jam)	Sepeda Motor (SM) (Kend/Jam)
07.00 – 08.00	108	6	350
11.00 – 12.00	76	0	280
16.00 – 17.00	76	4	222

Sumber: Analisis Penulis (2024)

a. Pergerakan Kendaraan *Weekday* dan *Weekend*

Pergerakan kendaraan *weekday* dan *weekend* dilakukan dengan mencari nilai rata-rata (*mean*) yang dilakukan dengan proses penghitungan dari sekumpulan data yang telah didapat, proses dilakukan dengan menjumlahkan seluruh data yang pada akhirnya data tersebut dibagi dengan banyak nya kategorisasi data, berikut merupakan rumus dalam menentukan rata-rata (*mean*) :

$$\bar{X} = \frac{(X_1 + X_2 + \dots + X_n)}{n}$$

Keterangan :

\bar{X} = Rata – rata

$X_1 X_2 \dots$ dst = Nilai data

n = Banyak data

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

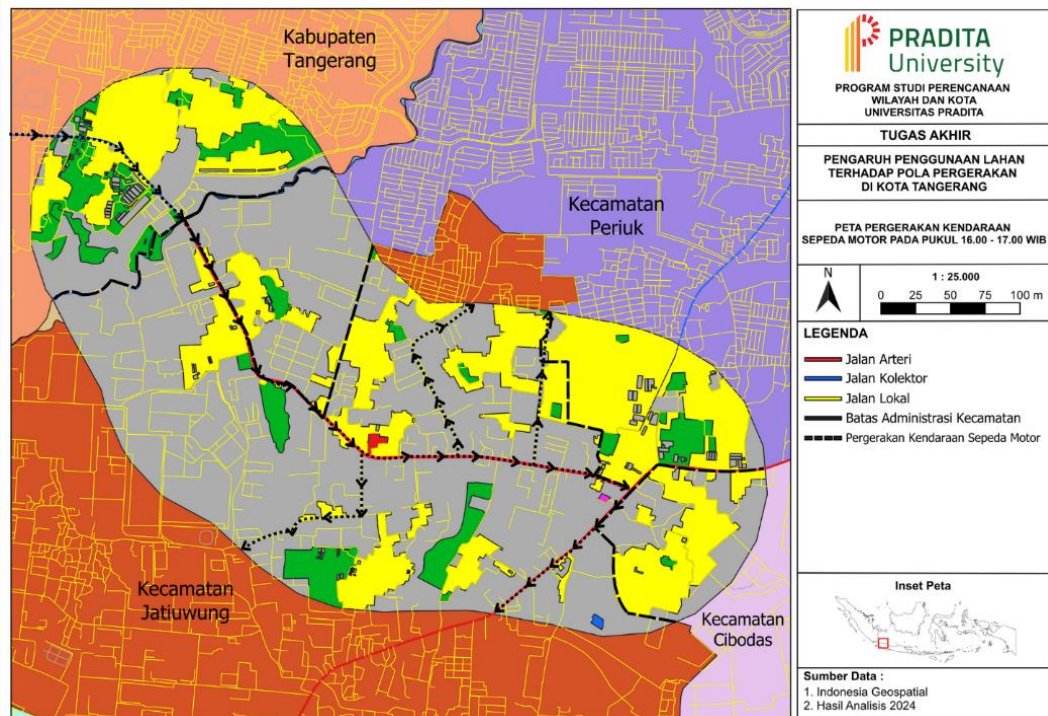
TABEL 5.4
 PENGHITUNGAN MEAN DAN MODUS ARUS LALU LINTAS PADA WEEKDAY

Waktu	Kendaraan Ringan (KR) (Kend/Jam)	Kendaraan Berat (KB) (Kend/Jam)	Sepeda Motor (SM) (Kend/Jam)	Mean	Modus
07.00 – 08.00	430	48	1.468	648	1.468 (SM)
11.00 – 12.00	336	16	1.210	520	1.210 (SM)
16.00 – 17.00	468	40	2.464	990	2.464 (SM)
Satu Hari (Pagi, Siang, dan Sore)	1.234	104	5.142	2.160	5.142 (SM)

Sumber : Analisis Penulis (2024)

Menurut penghitungan arus lalulintas saat weekday, terdapat perbedaan yang cukup signifikan dalam periode waktu satu jam saat pagi, siang, ataupun sore hari saat penghitungan dilakukan terhadap rata-rata kendaraan yang melintasi

Ruas Jalan Prabu Siliwangi. Aktivitas lalu lintas tinggi ditunjukkan saat pengamatan dilakukan pagi hari pukul 07.00 – 08.00 WIB, yang dimana volume kendaraan terpantau sangat padat dan tinggi, alasan yang melandasi fenomena tersebut adalah adanya kegiatan masyarakat mulai dari berangkat menuju tempat kerja, pergi berbelanja, aktivitas menuju sekolah. Pada pengamatan yang dilakukan pada siang hari pukul 11.00 – 12.00 WIB, aktivitas tergolong menurun cukup signifikan, hanya terdapat beberapa kendaraan yang melintas, hal itu dilatarbelakangi oleh kegiatan ibadah Shalat Dzuhur, jam istirahat kantor dan pabrik, sekolah, dan beberapa karyawan yang berangkat kerja karena mendapat jadwal Shift 2 (siang). Kemudian aktivitas mulai meningkat cukup drastis saat pengamatan di sore hari pukul 16.00 – 17.00 WIB, yang dimana lalu lintas mulai dipadati oleh banyaknya kendaraan bermotor baik roda 2 maupun roda 4, hal tersebut dilatarbelakangi oleh pertemuan jam pulang kantor dari beberapa kawasan industri, sehingga tingginya aktivitas tersebut dipenuhi oleh karyawan yang selesai melakukan pekerjaannya pada hari tersebut. Selain itu juga terpantau anak sekolah dan kuliah yang melintasi Ruas Jalan tersebut, dan beberapa kendaraan pembawa kebutuhan industri yang mulai melakukan aktivitasnya pada sore hari ikut memadati Ruas Jalan Prabu Siliwangi. Perhitungan terhadap aktivitas rata-rata pengguna jalan pada *weekday* telah dilakukan, dan telah mendapat kesimpulan bahwa aktivitas tergolong cukup padat, terutama pada pengamatan yang dilakukan saat pagi dan sore hari yang dilatarbelakangi oleh alasan yang telah diutarakan sebelumnya.



Sumber : olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.7

PETA PERGERAKAN KENDARAAN SEPEDA MOTOR PUKUL 16.00-17.00 WIB

Berikut merupakan data arus lalu lintas *weekend*, pada proses ini mencari nilai rata – rata (*mean*). Penghitungan dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (*modus*) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

TABEL 5.5

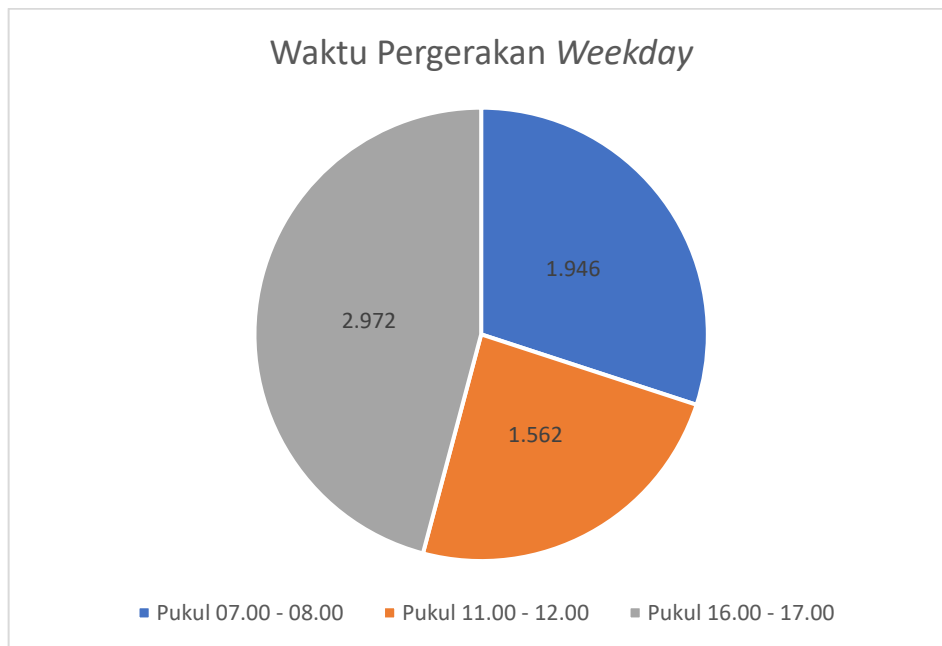
PENGHITUNGAN MEAN DAN MODUS ARUS LALU LINTAS PADA *WEEKEND*

Waktu	Kendaraan Ringan (KR) (Kend/Jam)	Kendaraan Berat (KB) (Kend/Jam)	Sepeda Motor (SM) (Kend/Jam)	Mean	Modus
07.00 – 08.00	108	6	350	154	350 (SM)
11.00 – 12.00	76	0	280	118	280 (SM)
16.00 – 17.00	76	4	222	100	222 (SM)
Satu Hari (Pagi, Siang, dan Sore)	260	10	852	374	852 (SM)

Sumber : Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan penghitungan arus lalu lintas pada *weekend*, dalam rentang waktu satu jam di pagi, siang, dan sore hari terdapat perbedaan yang cukup signifikan dari segi rata – rata kendaraan yang melintasi Ruas Jalan Prabu Siliwangi. Pada pagi hari pukul 07.00 – 08.00 WIB jumlah rata – rata kendaraan yang melintasi ruas jalan tersebut cukup tinggi dikarenakan berbagai faktor seperti pergi bekerja (pada waktu *weekend* di Ruas Jalan Prabu Siliwangi terdapat beberapa instansi seperti industri, dan area komersial yang tidak mendapatkan libur namun hanya beraktifitas setengah hari), kemudian memasuki waktu siang hari pukul 11.00 – 12.00 WIB jumlah rata – rata kendaraan mengalami penurunan yang cukup signifikan dikarenakan beberapa faktor seperti pulang bekerja, kemudian memasuki waktu sore hari pukul 16.00 – 17.00 WIB jumlah rata – rata kendaraan yang melintas menurun sangat signifikan, sedangkan hasil penghitungan rata – rata jumlah kendaraan dalam satu hari pada *weekend*, dapat disimpulkan bahwa arus lalu lintas cukup padat, terkhusus pada waktu pagi dan siang hari dikarenakan beberapa faktor yang sudah dijelaskan sebelumnya.

b. Waktu Pergerakan



Sumber: Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.8

WAKTU PERGERAKAN SEMUA JENIS KENDARAAN PADA WEEKDAY

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, umumnya waktu pergerakan kendaraan pada *weekday* kerap kali terjadi pada pagi hari (pukul 07.00 – 08.00 WIB), pada siang hari (pukul 11.00 – 12.00 WIB), dan pada sore hari (pukul 16.00 – 17.00 WIB). Penghitungan dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (modus) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

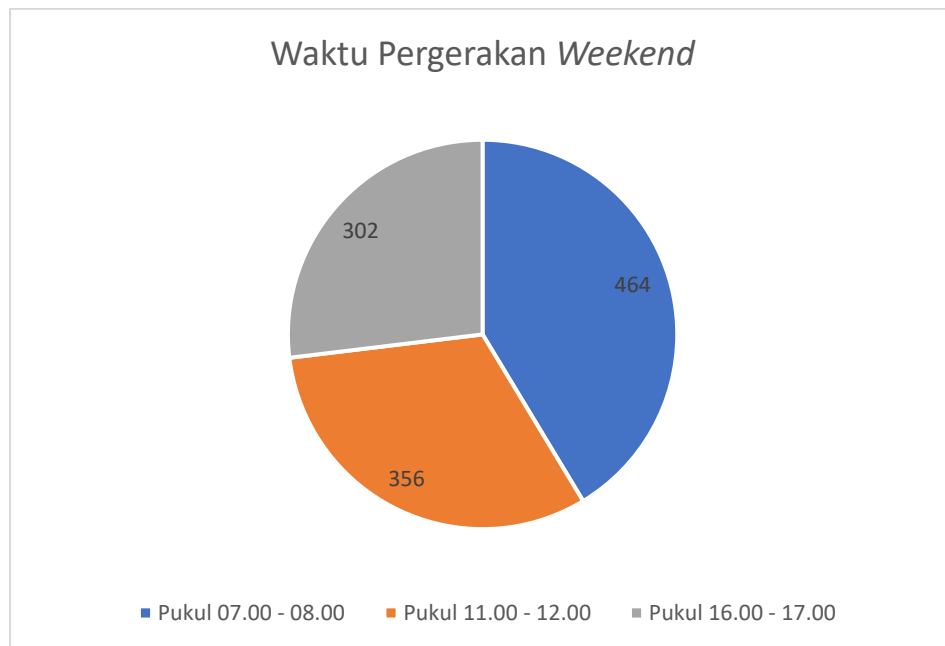
Kemudian dari data yang didapati saat pengamatan pergerakan kendaraan saat *weekday*, dapat diketahui modus data atau jenis data yang paling banyak muncul saat pengamatan dilakukan.

TABEL 5.6
PENGHITUNGAN MEAN DAN MODUS WAKTU PERGERAKAN
SEMUA JENIS KENDARAAN WEEKDAY

Pukul 07.00 – 08.00	Pukul 11.00 – 12.00	Pukul 16.00 – 17.00	Mean	Modus
1.946	1.562	2.972	2.160	2.972

Sumber : Analisis Penulis (2024)

Menurut tabel yang merupakan hasil perhitungan antara rata – rata (mean) dan modus dari waktu pergerakan semua jenis kendaraan, telah didapatkan nilai rata – rata waktu pergerakan adalah 2.160, sementara modus dari waktu kendaraan untuk semua jenis adalah pada waktu 16.00 – 17.00 WIB dengan total 2.972 unit (kendaraan ringan, kendaraan berat, dan sepeda motor)



Sumber: Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.9
WAKTU PERGERAKAN SEMUA JENIS KENDARAAN PADA WEEKEND

Menurut hasil pengamatan yang dilakukan, biasanya waktu pergerakan kendaraan saat weekend terjadi pada pagi hari pukul 07.00 – 08.00 WIB, siang

hari pukul 11.00 – 12.00 WIB, dan pada sore hari pukul 16.00 – 17.00 WIB, setelah memperoleh data, penghitungan dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (modus) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

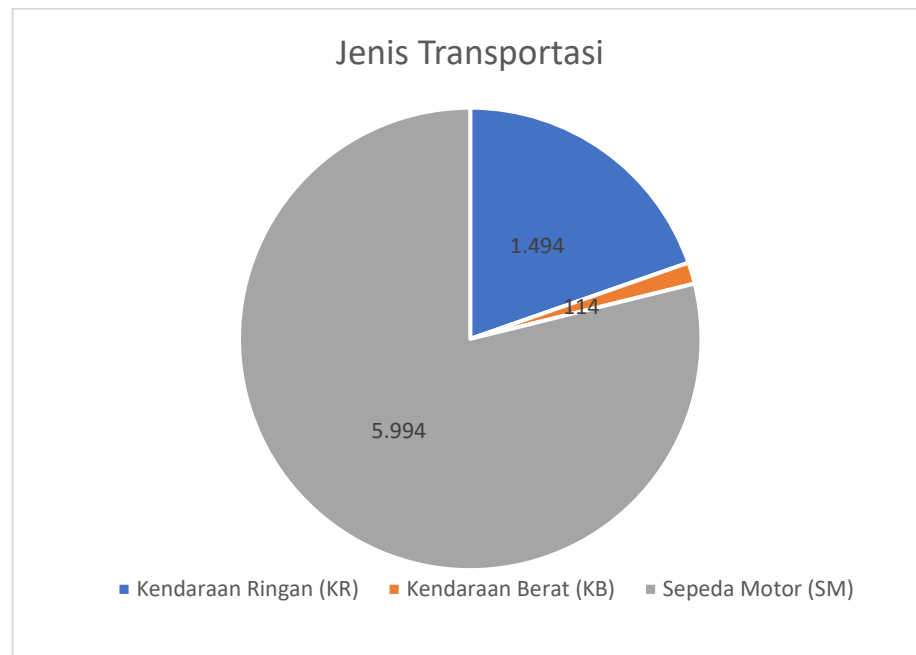
TABEL 5.7
PENGHITUNGAN MEAN DAN MODUS WAKTU PERGERAKAN
SEMUA JENIS KENDARAAN WEEKEND

Pukul 07.00 – 08.00	Pukul 11.00 – 12.00	Pukul 16.00 – 17.00	Mean	Modus
464	356	302	374	464

Sumber : Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel penghitungan mean dan modus waktu pergerakan semua jenis kendaraan, diperoleh nilai rata – rata sebesar 374, dengan waktu pergerakan yang paling dominan terjadi pada pukul 07.00 – 08.00 WIB, yakni sebanyak 464 unit kendaraan (termasuk kendaraan ringan, kendaraan berat, dan sepeda motor).

c. Jenis Transportasi



Sumber: Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.10

JENIS TRANSPORTASI YANG DIGUNAKAN

Menurut hasil pengamatan yang dilakukan saat *weekday* dan *weekend* dapat diketahui terdapat 3 jenis kendaraan yang melewati Ruas Jalan Prabu Siliwangi, yaitu kendaraan berat (KB) sebanyak 114 unit, kendaraan ringan (KR) sebanyak 1.494 unit, dan sepeda motor (SM) 5.994 unit. Data yang telah diperoleh, pengolahan data dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (*modus*) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk

menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

TABEL 5.8
PENGHITUNGAN MEAN DAN MODUS JENIS TRANSPORTASI

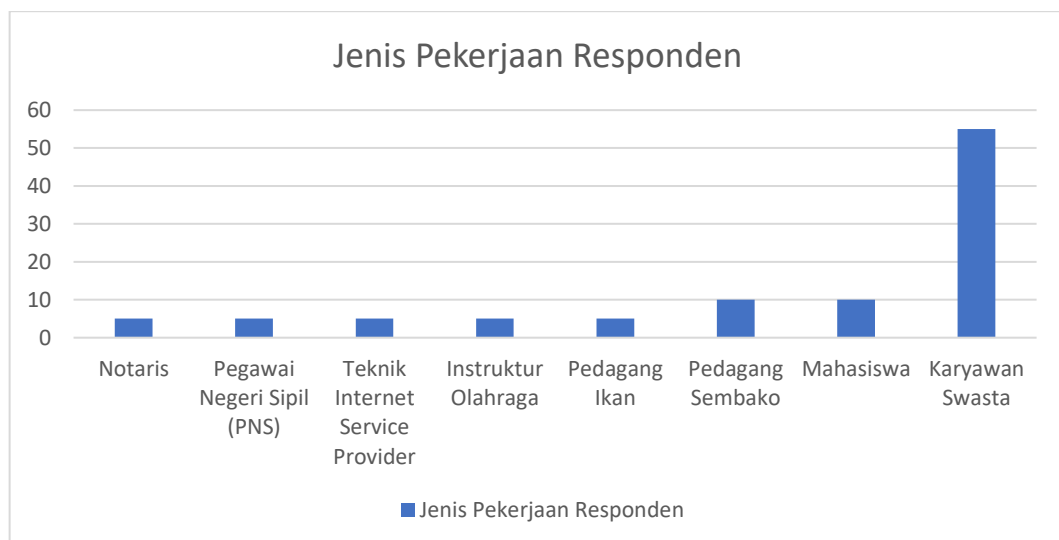
Kendaraan Ringan (KR)	Kendaraan Berat (KB)	Sepeda Motor (SM)	Mean	Modus
1.494	114	5.994	2.534	5.994

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel penghitungan mean dan modus jenis transportasi, diperoleh nilai rata – rata sebesar 2.534, dengan jenis transportasi yang paling dominan adalah sepeda motor, yaitu sebanyak 5.994 unit.

5.2.2 Faktor-Faktor Pola Pergerakan

a. Tingkat Penghasilan



Sumber: Hasil Kuisisioner (2024)

GAMBAR 5.11
DIAGRAM HASIL KUESIONER (JENIS PEKERJAAN RESPONDEN)

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner yang diberikan terhadap 100 responden. Di dalam kuesioner tersebut berisikan pertanyaan mengenai jenis kendaraan yang digunakan responden, pertanyaan jenis pekerjaan dari responden juga tersemat pada kuesioner. Hasil dari kuesioner dapat terlihat pada diagram bar diatas, hasil tersebut tentunya akan disusun agar lebih mudah diolah untuk dapat menemukan nilai rata – rata dan nilai dominan dari data tersebut. Pengolahan dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (modus) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

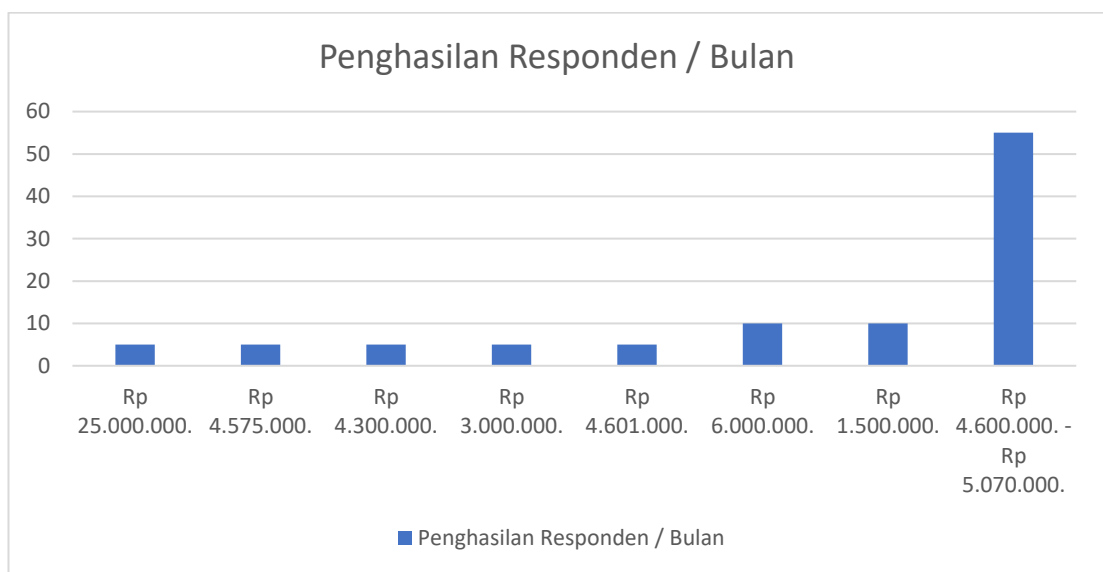
TABEL 5.9
JENIS PEKERJAAN RESPONDEN

Jenis Pekerjaan Responden	Jumlah Responden
Notaris	5 Responden
Pegawai Negeri Sipil (PNS)	5 Responden
Teknik <i>Internet Service Provider</i>	5 Responden
Instruktur Olahraga	5 Responden
Pedagang Ikan	5 Responden
Pedagang Sembako	10 Responden
Mahasiswa	10 Responden
Karyawan Swasta	55 Responden
Jumlah Total Responden	100 Responden

Nilai Rata – Rata (Mean)	12,5
Nilai Dominan (Modus)	55 Responden

Sumber : Hasil Kuisioner (2024)

Berdasarkan tabel jenis pekerjaan responden, diperoleh nilai rata – rata sebesar 12,5, dengan jenis pekerjaan yang paling dominan adalah karyawan swasta, yaitu sebanyak 55 responden.



Sumber: Hasil Kuisioner (2024)

GAMBAR 5.12

DIAGRAM HASIL KUESIONER (PENGHASILAN RESPONDEN)

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner yang diberikan terhadap 100 responden. Di dalam kuesioner tersebut berisikan pertanyaan mengenai jumlah penghasilan yang didapatkan responden dalam rentang 1 bulan, hasil dari kuesioner dapat terlihat pada diagram bar diatas, pemrosesan data dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (*modus*) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

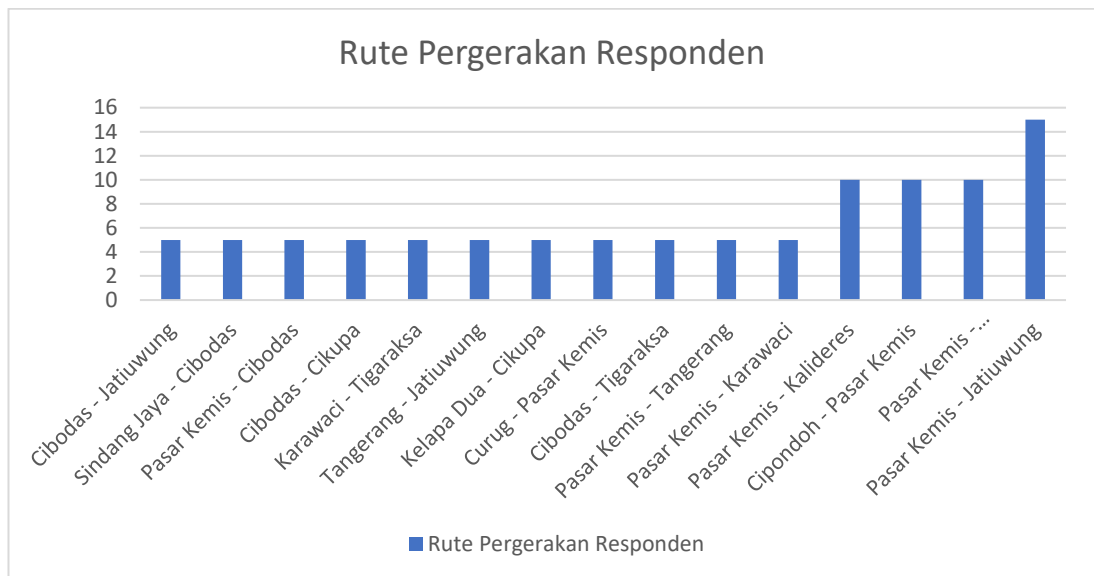
TABEL 5.10
PENGHASILAN RESPONDEN/BULAN

Penghasilan Responden / Bulan	Jumlah Responden
Rp 25.000.000.	5 Responden
Rp 4.575.000.	5 Responden
Rp 4.300.000.	5 Responden
Rp 3.000.000.	5 Responden
Rp 4.601.000.	5 Responden
Rp 6.000.000.	10 Responden
Rp 1.500.000.	10 Responden
Rp 4.600.000. – Rp 5.070.000.	55 Responden
Jumlah Total Responden	100 Responden
Nilai Rata – Rata (Mean)	12,5
Nilai Dominan (Modus)	55 Responden Dengan Penghasilan Rp 4.600.000. – Rp 5.070.000.

Sumber : Hasil Kuisisioner (2024)

Berdasarkan tabel penghasilan responden, diperoleh nilai rata – rata sebesar 12,5, dengan penghasilan yang paling dominan (modus) adalah antara Rp 4.600.000. – Rp 5.070.000, yang diperoleh dari 55 responden.

b. Jarak Tempuh Pergerakan



Sumber: Hasil Kuisioner (2024)

GAMBAR 5.13

DIAGRAM HASIL KUESIONER (RUTE PERGERAKAN RESPONDEN)

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner yang diberikan terhadap 100 responden. Di dalam kuesioner tersebut berisikan pertanyaan mengenai rute pergerakan dari setiap responden yang meliputi lokasi asal dan tujuan dari responden, hasil dari kuesioner dapat terlihat pada diagram bar diatas, pemrosesan data dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (*modus*) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

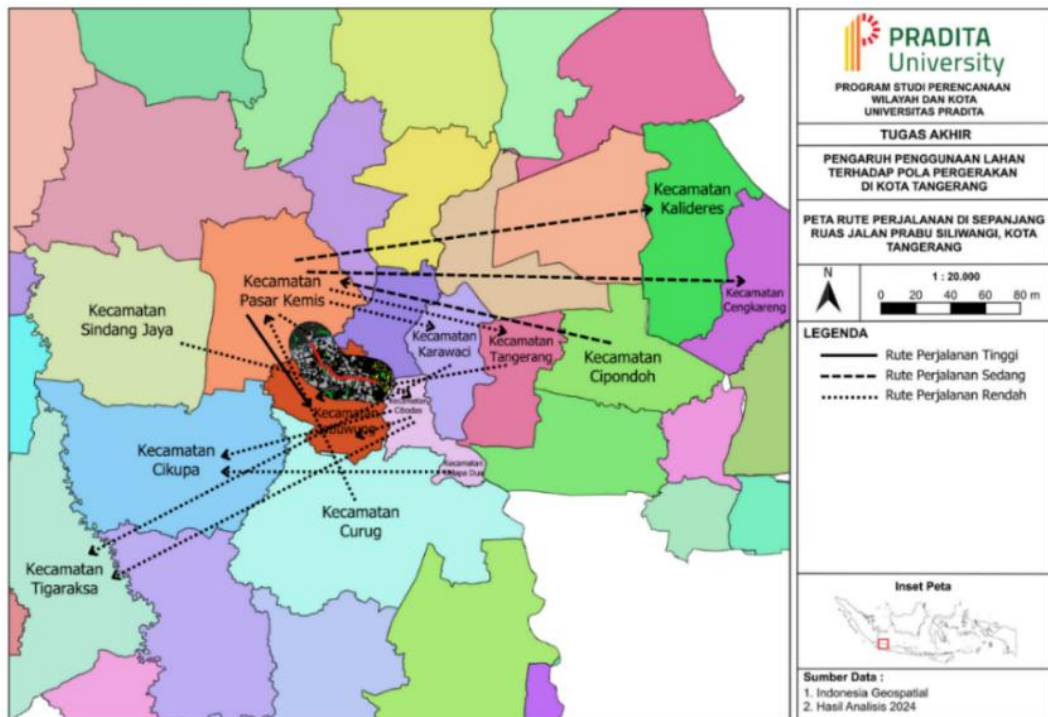
(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

TABEL 5.11
RUTE PERGERAKAN RESPONDEN

No.	Nama Rute Pergerakan Responden	Jumlah Responden
1.	Cibodas – Jatiuwung	5 Responden
2.	Sindang Jaya – Cibodas	5 Responden
3.	Pasar Kemis – Cibodas	5 Responden
4.	Cibodas – Cikupa	5 Responden
5.	Karawaci – Tigaraksa	5 Responden
6.	Tangerang – Jatiuwung	5 Responden
7.	Kelapa Dua – Cikupa	5 Responden
8.	Curug – Pasar Kemis	5 Responden
9.	Cibodas – Tigaraksa	5 Responden
10.	Pasar Kemis – Tangerang	5 Responden
11.	Pasar Kemis – Karawaci	5 Responden
12.	Pasar Kemis – Kalideres	10 Responden
13.	Cipondoh – Pasar Kemis	10 Responden
14.	Pasar Kemis – Cengkareng	10 Responden
15.	Pasar Kemis – Jatiuwung	15 Responden
Jumlah Total Responden		100 Responden
Nilai Rata – Rata (Mean)		7
Nilai Dominan (Modus)		15 Responden

Sumber : Hasil Kuisioner (2024)

Berdasarkan tabel rute pergerakan responden, diperoleh nilai rata – rata sebesar 7, dengan rute pergerakan yang paling dominan adalah rute Pasar Kemis – Jatiuwung, yang dipilih oleh 15 responden.

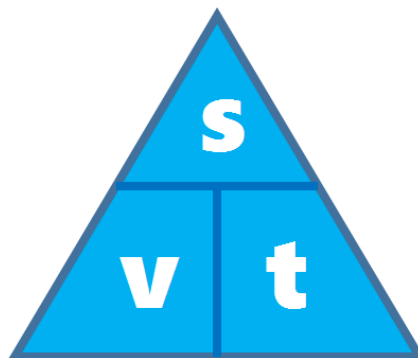


Sumber: Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.14

PETA RUTE PERGERAKAN RESPONDEN

Untuk mengetahui sub poin jarak tempuh pergerakan yang merupakan faktor dalam pola pergerakan, perlu mengetahui bagaimana rute pergerakan dari responden agar dalam menghitung jarak tempuh pergerakan jadi lebih mudah. Data yang dapat terlihat pada **tabel 5.11** yang didapat dari penyebaran kuesioner, dapat diketahui gambaran lokasi asal dan tujuan dari responden. Setelah hal tersebut telah diketahui, maka perlu untuk mencari jarak yang ditempuh oleh responden dalam melakukan pergerakan, rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :



Keterangan :

s = Jarak / Perpindahan (*Shift*)

v = Kecepatan (*Velocity*)

t = Waktu (*Time*)

Rumus Menghitung Kecepatan	Rumus Menghitung Jarak	Rumus Menghitung Waktu
$v = \frac{s}{t}$	$s = v \times t$	$t = \frac{s}{v}$

Dalam mencari jarak tempuh pergerakan, maka digunakan rumus berikut :

$$s = v \times t$$

Sebelum masuk dalam proses penghitungan jarak tempuh pergerakan, perlu diketahui bahwa terdapat regulasi yang mengatur batas kecepatan pergerakan. Hal ini tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan pasal 3 ayat 4 sebagai berikut:

- Kecepatan maksimal berkendara pada ruas jalan bebas hambatan adalah 100 km/jam
- Kecepatan maksimal berkendara pada ruas jalan antar provinsi 80 km/jam
- Kecepatan maksimal berkendara pada ruas jalan antar kota 50 km/jam
- Kecepatan maksimal berkendara di kawasan permukiman 30 km/jam

Proses penghitungan untuk mencari jarak tempuh pergerakan dilakukan menggunakan rumus fisika (rumus bantuan), hasil yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan (modus) dari data yang diperoleh. Untuk mendapatkan nilai dominan maka data terlebih dahulu disusun agar lebih mudah diolah, berikut merupakan penyusunan data jarak tempuh pergerakan, dimulai dari data jarak tempuh pergerakan yang paling dekat sampai data jarak tempuh pergerakan yang paling jauh.

TABEL 5.12

JARAK TEMPUH PERGERAKAN RESPONDEN

No.	Nama Rute Pergerakan Responden	Jarak Tempuh Pergerakan (km)
1.	Cibodas – Jatiuwung	6
2.	Pasar Kemis – Jatiuwung	7
3.	Pasar Kemis – Karawaci	9
4.	Pasar Kemis – Cibodas	10
5.	Tangerang – Jatiuwung	10
6.	Pasar Kemis – Tangerang	13
7.	Curug – Pasar Kemis	13
8.	Cibodas – Cikupa	16
9.	Pasar Kemis – Cengkareng	16,5
10.	Cipondoh – Pasar Kemis	18
11.	Kelapa Dua – Cikupa	19
12.	Pasar Kemis – Kalideres	19,2
13.	Sindang Jaya – Cibodas	20
14.	Karawaci – Tigaraksa	23
15.	Cibodas – Tigaraksa	25
Nilai Dominan (Modus)		10 dan 13

Sumber : Hasil Kuisioner (2024)

Berdasarkan hasil penghitungan jarak tempuh pergerakan pada tabel diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa jarak tempuh pergerakan terjauh yang harus ditempuh adalah Kecamatan Cibodas (asal) – Kecamatan Tigaraksa (tujuan) dengan jarak tempuh pergerakan mencapai 25 km sedangkan untuk jarak tempuh pergerakan terdekat adalah Kecamatan Cibodas (asal) – Kecamatan Jatiuwung (tujuan) dengan jarak tempuh mencapai 6 km. Data tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan (modus), diketahui bahwa nilai dominan (modus) pada tabel penghitungan jarak tempuh pergerakan diatas adalah Kecamatan Pasar Kemis

(asal) – Kecamatan Cibodas (tujuan) dengan jarak tempuh mencapai 10 km, lalu Kecamatan Tangerang (asal) – Kecamatan Jatiuwung (tujuan) dengan jarak tempuh mencapai 10 km, kemudian Kecamatan Pasar Kemis (asal) – Kecamatan Tangerang (tujuan) dengan jarak tempuh 13 km, dan terakhir Kecamatan Curug (asal) – Kecamatan Pasar Kemis (tujuan) dengan jarak tempuh mencapai 13 km.

c. Biaya Pergerakan

Untuk mengetahui sub poin biaya pergerakan yang merupakan faktor dalam pola pergerakan, perlu mengetahui berapa penghasilan perbulan yang didapat dari responden agar dalam menghitung biaya pergerakan jadi lebih mudah. Data yang dapat terlihat pada **tabel 5.11** yang didapat dari penyebaran kuesioner, dapat diketahui berapa biaya yang perlu dikeluarkan dari responden untuk menempuh suatu perjalanan.

Setelah hal tersebut telah diketahui, maka perlu untuk mengetahui jumlah biaya yang dikeluarkan dalam melakukan perjalanan tersebut, rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$CPK = \frac{Tingkat\ Penghasilan}{Jarak\ Tempuh}$$

Setelah melakukan penghitungan untuk mencari biaya pergerakan, kemudian dianalisis menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan (modus) dari data yang telah diperoleh. Untuk mendapatkan nilai dominan maka data terlebih dahulu disusun agar lebih mudah diolah, berikut merupakan penyusunan data biaya pergerakan.

TABEL 5.13
BIAYA PERGERAKAN

Jumlah Responden	Jenis Pekerjaan	Penghasilan / Bulan	Rute Pergerakan	Jarak Tempuh (km)	Hasil Penghitungan Biaya Pergerakan
5 Responden	Notaris	Rp 25.000.000.	Sindang Jaya – Cibodas	20	$CPK = \frac{25.000.000}{20} = Rp\ 1.250.000.$
5 Responden	Pegawai Negeri Sipil (PNS)	Rp 4.575.000.	Cibodas – Tigaraksa	25	$CPK = \frac{4.575.000}{25} = Rp\ 183.000.$
5 Responden	Teknik <i>Internet Service Provider</i>	Rp 4.300.000.	Pasar Kemis – Cengkareng	16,5	$CPK = \frac{4.300.000}{16,5} = Rp\ 260.606.$
5 Responden	Instruktur Olahraga	Rp 3.000.000.	Cipondoh – Pasar Kemis	18	$CPK = \frac{3.000.000}{18} = Rp\ 166.666.$
5 Responden	Pedagang Ikan	Rp 4.601.000.	Pasar Kemis – Karawaci	9	$CPK = \frac{4.601.000}{9} = Rp\ 511.222.$
5 Responden	Pedagang Sembako	Rp 6.000.000.	Pasar Kemis – Cibodas	10	$CPK = \frac{6.000.000}{10} = Rp\ 600.000.$
5 Responden	Pedagang Sembako	Rp 6.000.000.	Cipondoh – Pasar Kemis	18	$CPK = \frac{6.000.000}{18} = Rp\ 333.333.$
5 Responden	Mahasiswa	Rp 1.500.000.	Karawaci – Tigaraksa	23	$CPK = \frac{1.500.000}{23} = Rp\ 65.217.$
5 Responden	Mahasiswa	Rp 1.500.000.	Pasar Kemis – Tangerang	13	$CPK = \frac{1.500.000}{13} = Rp\ 115.384.$
5 Responden	Karyawan Swasta	Rp 4.600.000.	Cibodas – Jatiuwung	6	$CPK = \frac{4.600.000}{6} = Rp\ 766.666.$
5 Responden	Karyawan Swasta	Rp 4.760.000.	Cibodas – Cikupa	16	$CPK = \frac{4.760.000}{16} = Rp\ 297.500.$
5 Responden	Karyawan Swasta	Rp 4.600.000.	Tangerang – Jatiuwung	10	$CPK = \frac{4.600.000}{10} = Rp\ 460.000.$
5 Responden	Karyawan Swasta	Rp 4.760.000.	Kelapa Dua – Cikupa	19	$CPK = \frac{4.760.000}{19} = Rp\ 250.526.$
5 Responden	Karyawan Swasta	Rp 4.760.000.	Curug – Pasar Kemis	13	$CPK = \frac{4.760.000}{13} = Rp\ 366.153.$
5 Responden	Karyawan Swasta	Rp 5.070.000.	Pasar Kemis – Cengkareng	16,5	$CPK = \frac{5.070.000}{16,5} = Rp\ 307.272.$
10 Responden	Karyawan Swasta	Rp 5.070.000.	Pasar Kemis – Kalideres	19,2	$CPK = \frac{5.070.000}{19,2} = Rp\ 264.062.$

15 Responden	Karyawan Swasta	Rp 4.600.000.	Pasar Kemis – Jatiuwung	7	$CPK = \frac{4.600.000}{7} = Rp\ 657.142.$
Nilai Dominan Responden Yang Mengeluarkan Biaya Pergerakan (Modus)				15 Responden	Rp 657.142.

Sumber : Analisis Penulis (2024)

Menurut perhitungan yang telah dilakukan dan diuraikan pada tabel diatas, dapat disimpulkan apabila biaya tertinggi yang perlu dikeluarkan oleh responden ketika melakukan pergerakan yaitu sebesar Rp. 1.250.000. Dengan rute perjalanan dari Kecamatan Sindang Jaya – Kecamatan Cibodas yang menempuh jarak 20 km, sedangkan biaya terendah yang perlu dikeluarkan oleh responden adalah sebesar Rp. 65.217. Yang menempuh rute perjalanan dari Kecamatan Karawaci – Kecamatan Tigaraksa dengan jarak tempuh 23 km. Data yang diperoleh kemudian diolah dengan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan. Setelah diketahui, nilai dominan dari data penghitungan diatas adalah Rp. 657.142. Dengan rute perjalanan dari Kecamatan Pasar Kemis – Jatiuwung yang menempuh jarak 7 km dengan jumlah responden yang menjawab sebanyak 15 orang.

d. Waktu Tempuh Pergerakan

Untuk mengetahui sub poin waktu tempuh pergerakan yang merupakan faktor dalam pola pergerakan, perlu mengetahui bagaimana rute pergerakan dari responden agar dalam menghitung waktu tempuh pergerakan jadi lebih mudah. Data yang dapat terlihat pada **tabel 5.11** yang didapat dari penyebaran kuesioner, dapat diketahui gambaran lokasi asal dan tujuan dari responden. Setelah hal tersebut telah diketahui, maka perlu untuk mencari waktu yang ditempuh oleh responden dalam melakukan pergerakan, rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

Rumus Menghitung Kecepatan	Rumus Menghitung Jarak	Rumus Menghitung Waktu
$v = \frac{s}{t}$	$s = v \times t$	$t = \frac{s}{v}$

Dalam mencari waktu tempuh pergerakan, maka digunakan rumus berikut :

$$t = \frac{S}{v}$$

Sebelum masuk dalam proses penghitungan waktu tempuh pergerakan, perlu diketahui jika terdapat batas kecepatan laju kendaraan yang telah ditentukan pada peraturan/regulasi yang telah dicantumkan sebelumnya.

Proses penghitungan untuk mencari waktu tempuh pergerakan dilakukan menggunakan rumus fisika (rumus bantuan), hasil yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan (modus) dari data yang diperoleh. Untuk mendapatkan nilai dominan maka data terlebih dahulu disusun agar lebih mudah diolah, berikut merupakan penyusunan data waktu tempuh pergerakan, dimulai dari data waktu tempuh pergerakan yang paling singkat sampai data waktu tempuh pergerakan yang paling lama.

TABEL 5.14

WAKTU TEMPUH PERGERAKAN

No.	Nama Rute Pergerakan	Waktu Tempuh Pergerakan
1.	Cibodas – Jatiuwung	0,12 jam atau 7,2 menit
2.	Pasar Kemis – Jatiuwung	0,14 jam atau 8,4 menit
3.	Pasar Kemis – Karawaci	0,18 jam atau 10,8 menit
4.	Pasar Kemis – Cibodas	0,2 jam atau 12 menit
5.	Tangerang – Jatiuwung	0,2 jam atau 12 menit
6.	Pasar Kemis – Kalideres	0,24 jam atau 14,4 menit
7.	Pasar Kemis – Tangerang	0,26 jam atau 15,6 menit
8.	Curug – Pasar Kemis	0,26 jam atau 15,6 menit
9.	Cibodas – Cikupa	0,32 jam atau 19,2 menit
10.	Pasar Kemis – Cengkareng	0,33 jam atau 19,8 menit
11.	Cipondoh – Pasar Kemis	0,36 jam atau 21,6 menit
12.	Kelapa Dua – Cikupa	0,38 jam atau 22,8 menit
13.	Sindang Jaya – Cibodas	0,4 jam atau 24 menit
14.	Karawaci – Tigaraksa	0,46 jam atau 27,6 menit
15.	Cibodas – Tigaraksa	0,5 jam atau 30 menit
Nilai Dominan (Modus)		0,2 dan 0,26

Sumber : Analisis Penulis (2024)

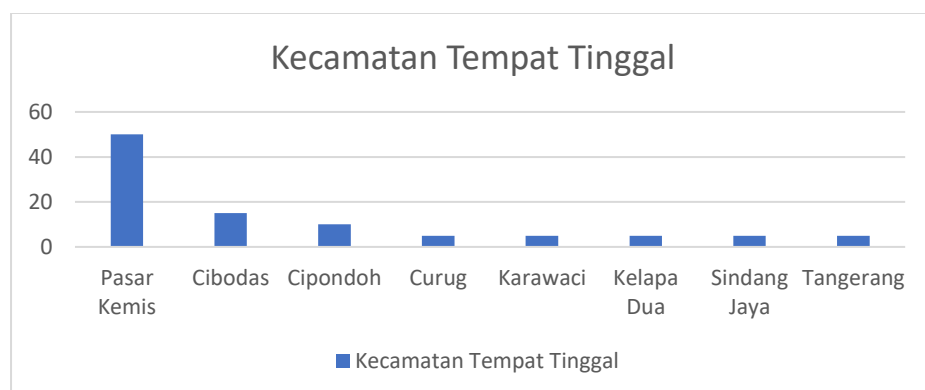
Menurut hasil perhitungan waktu tempuh yang telah dijabarkan pada tabel diatas, dapat disimpulkan bila waktu tempuh pergerakan yang terlama yaitu rute perjalanan dari Kecamatan Cibodas – Kecamatan Tigaraksa yang harus ditempuh selama 30 menit, sedangkan waktu tempuh tersingkat yaitu rute perjalanan dari Kecamatan Cibodas – Kecamatan Jatiuwung dengan waktu tempuh 0,12 jam atau sekitar 7,2 menit. Data yang telah didapat kemudian dilakukan analisa menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan (modus).

Setelah dilakukan analisa, didapatkan bahwa nilai dominan dalam tabel perhitungan waktu tempuh diatas adalah rute dari Kecamatan Pasar Kemis – Kecamatan Cibodas, dan rute dari Kecamatan Tangerang – Kecamatan Jatiuwung dengan waktu tempuh selama 0,2 jam/12 menit, dan juga rute dari Kecamatan Pasar Kemis – Kecamatan Tangerang, dan rute dari Kecamatan Curug – Kecamatan Pasar Kemis yang membutuhkan waktu tempuh 0,26 jam atau 15,6 menit.

5.2.3 Peranan Transportasi

a. Pelayanan Transportasi

1) Kecamatan Tempat Tinggal



Sumber: Hasil Kuisisioner (2024)

GAMBAR 5.15

DIAGRAM HASIL KUESIONER (KECAMATAN TEMPAT TINGGAL)

Dalam proses pengumpulan data pada penelitian ini, penggunaan kuesioner yang dibagikan kepada 100 responden. Yang didalamnya terdapat pertanyaan mengenai alamat tempat tinggal dari setiap responden, yang difokuskan dalam jawaban ini adalah kecamatan tempat tinggal dari responden. Data tersebut dapat dilihat dalam tabel diatas, yang kemudian data tersebut akan dioleh menggunakan metode statistik deskriptif untuk mendapatkan nilai rata – rata (*mean*) dan nilai dominan (modus) dari data tersebut.

Pada penelitian ini, dalam proses pengumpulan data menggunakan kuesioner terhadap 100 total responden. Pada kuesioner yang telah disebar kepada para responden, peneliti menanyakan tentang alamat tempat tinggal responden, dalam hal ini yaitu kecamatan tempat tinggal. Data kecamatan tempat tinggal dapat dilihat pada gambar diagram diatas. Dalam metode statistik deskriptif, diharuskan untuk mencari nilai rata – rata dan nilai dominan (modus) dari data yang diperoleh, pemrosesan data dilakukan dengan menggunakan metode dan rumus perhitungan rata-rata (*mean*) seperti data pada penelitian sebelumnya. Selain itu juga pengolahan data dengan mencari data terbanyak (modus) yaitu menggunakan cara yang sama seperti pada pengolahan pada sub variabel sebelumnya.

(M_o) merupakan simbol yang biasa disematkan pada Modus, Modus merupakan nilai yang jumlahnya paling banyak, paling sering muncul didalam sebuah kelompok data, dan biasanya dipakai untuk melakukan analisa fenomena yang paling *general* dan sering terjadi. Dalam memudahkan untuk menentukan nilai modus, maka perlu adanya pengkategorisasian data dari yang terkecil hingga terbesar.

TABEL 5.15

KECAMATAN ASAL RESPONDEN

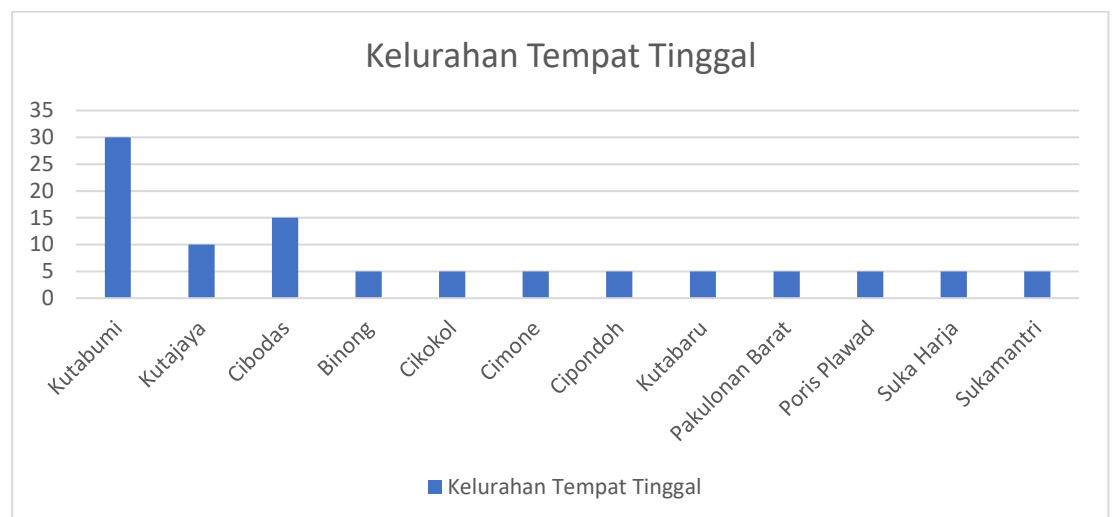
No.	Nama Kecamatan Asal Responden	Jumlah Responden
1.	Sindang Jaya	5 Responden
2.	Tangerang	5 Responden
3.	Kelapa Dua	5 Responden

4.	Karawaci	5 Responden
5.	Curug	5 Responden
6.	Cipondoh	10 Responden
7.	Cibodas	15 Responden
8.	Pasar Kemis	50 Responden
Jumlah Total Responden		100 Responden
Nilai Rata – Rata (Mean)		12,5
Nilai Dominan (Modus)		50 Responden

Sumber : Hasil Kuisisioner (2024)

Berdasarkan data kecamatan asal responden, diperoleh nilai rata – rata sebesar 12,5, dengan kecamatan yang paling dominan sebagai tempat tinggal responden adalah Kecamatan Pasar Kemis, yang diwakili oleh 50 responden.

2) Kelurahan Tempat Tinggal



Sumber : Hasil Kuisisioner (2024)

GAMBAR 5.16

DIAGRAM HASIL KUESIONER (KELURAHAN TEMPAT TINGGAL)

Proses pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada 100 responden, dalam penelitian tersebut terdapat pertanyaan

seputar alamat dimana tempat tinggal responden, hal yang difokuskan adalah lokasi kelurahan tempat tinggalnya. Sehingga didapat data kelurahan tempat tinggal yang telah dituangkan dalam diagram diatas, kemudian data diolah menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan dari data tersebut, lebih mudahnya yaitu dengan mengkategorisasikan data yang dimulai dari tempat tinggal paling sedikit hingga yang paling banyak.

TABEL 5.16
KELURAHAN ASAL RESPONDEN

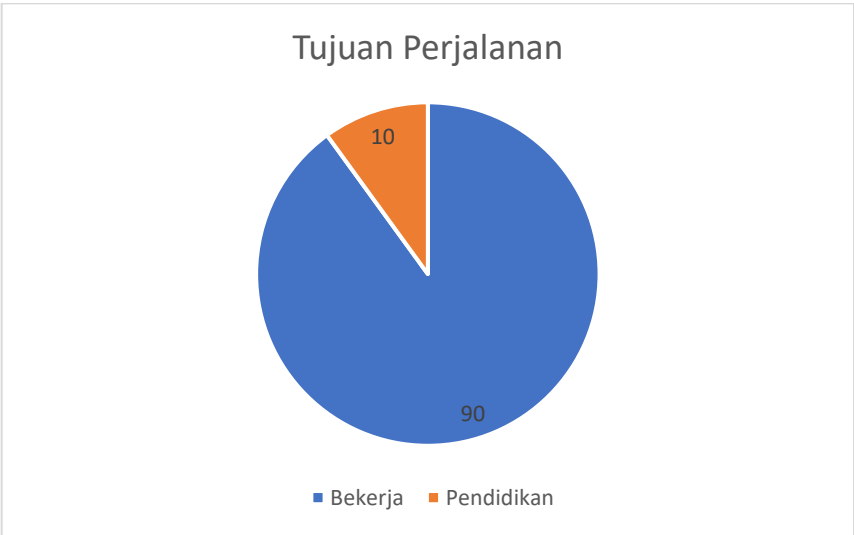
No.	Nama Kelurahan Asal Responden	Jumlah Responden
1.	Sukamantri	5 Responden
2.	Suka Harja	5 Responden
3.	Poris Plawad	5 Responden
4.	Pakulonan Barat	5 Responden
5.	Kutabaru	5 Responden
6.	Cipondoh	5 Responden
7.	Cimone	5 Responden
8.	Cikokol	5 Responden
9.	Binong	5 Responden
10.	Kutajaya	10 Responden
11.	Cibodas	15 Responden
12.	Kutabumi	30 Responden
Jumlah Total Responden		100 Responden
Nilai Rata – Rata (Mean)		8
Nilai Dominan (Modus)		30 Responden

Sumber : Hasil Kuisisioner (2024)

Berdasarkan tabel kelurahan tempat tinggal para responden diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa nilai dominan kelurahan tempat tinggal responden yang mengisi

kuesioner diatas dari total 100 responden, adalah sebanyak 30 responden yang berasal dari Kelurahan Kutabumi.

b. Tempat Kerja



Sumber: Hasil Kuisisioner (2024)

GAMBAR 5.17
DIAGRAM HASIL KUESIONER (TUJUAN PERJALANAN)

Proses pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada 100 responden, dalam penelitian tersebut terdapat pertanyaan seputar tujuan perjalanan dari responden. Sehingga didapat data mengenai alasan para responden melakukan perjalanan tersebut, dan kemana tujuan dari perjalanan tersebut yang telah dituangkan dalam diagram diatas, kemudian data diolah menggunakan metode statistik deskriptif untuk mencari nilai dominan dari data tersebut, lebih mudahnya yaitu dengan mengkategorisasikan data yang dimulai dari tempat tinggal paling sedikit hingga yang paling banyak.

TABEL 5.17
TUJUAN PERJALANAN

No.	Tujuan Perjalanan Responden	Jumlah Responden
1.	Pendidikan	10 Responden

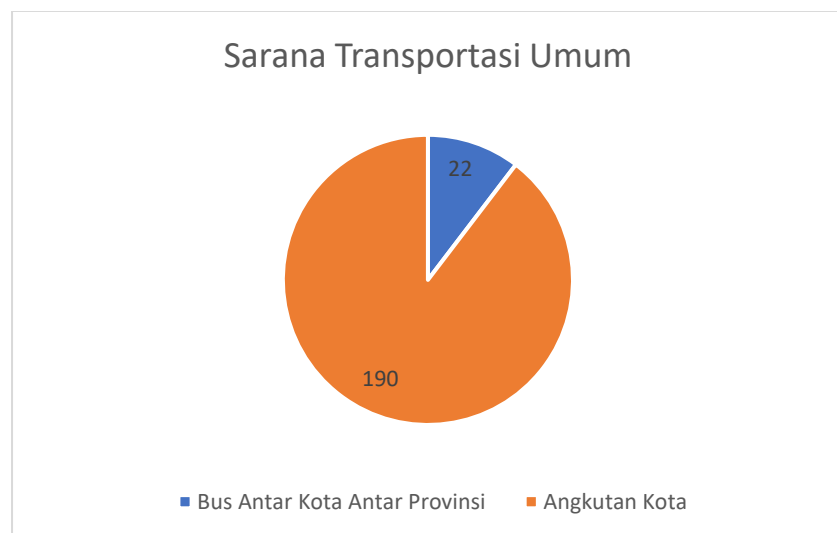
2.	Bekerja	90 Responden
Jumlah Total Responden		100 Responden
Nilai Rata – Rata (Mean)		50
Nilai Dominan (Modus)		90 Responden

Sumber : Hasil Kuisioner (2024)

Berdasarkan tabel tujuan perjalanan para responden diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa nilai dominan tujuan perjalanan responden adalah bekerja sebanyak 90 responden.

5.2.4 Sistem Infrastruktur

a. Sarana Transportasi



Sumber: Hasil Kuisioner (2024)

GAMBAR 5.18

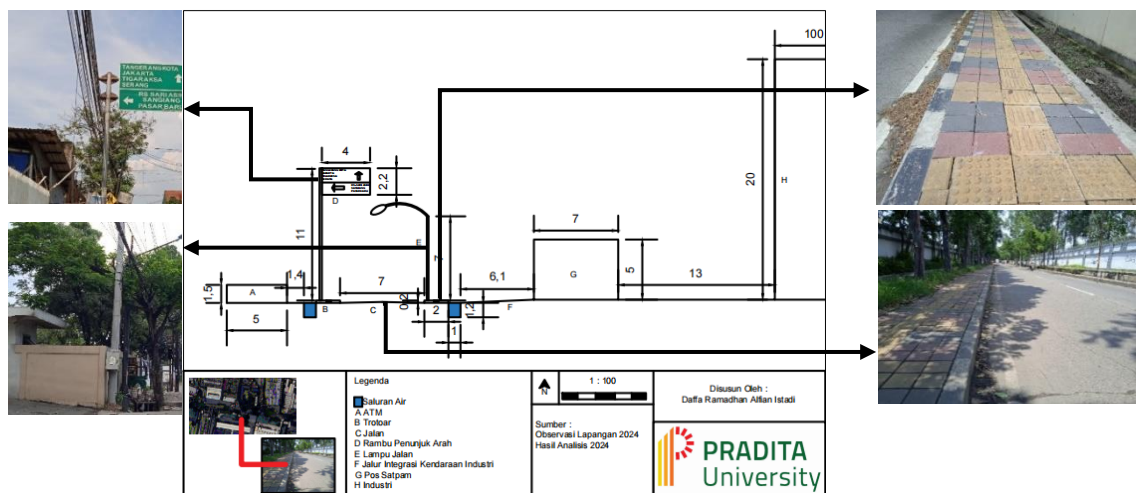
DIAGRAM SARANA TRANSPORTASI KOTA

Menurut hasil pengamatan yang telah dilakukan, telah dipahami jika ketersediaan transportasi umum saat penelitian dilakukan adalah bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan angkutan kota (Angkot). Berdasarkan hasil pengamatan yang telah dilakukan pada lokasi penelitian dan dituangkan pada diagram diatas, transportasi umum yang dominan melintasi Ruas Jalan Prabu

Siliwangi adalah bus antar kota antar provinsi (AKAP) sebanyak 190 kendaraan.

b. Fasilitas Umum

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan diketahui bahwa fasilitas umum yang tersedia yaitu berupa lampu penerangan jalan, papan penunjuk arah jalan (signage), trotoar dan jalan raya.



Sumber: Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.19

FASILITAS UMUM

5.3 Analisis Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Pola Pergerakan

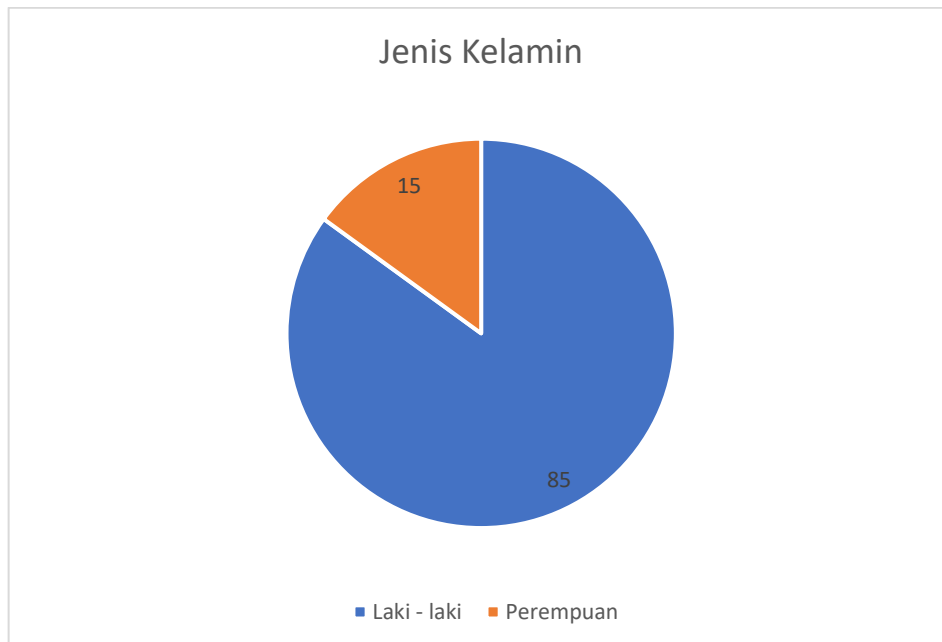
5.3.1 Profil Responden

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah melakukan penyebaran kuesioner yang merupakan data mentah. 2 cara yang dilakukan dalam penyebara kuesioner, yaitu dengan penyebaran langsung di Ruas Jalan Prabu Siliwangi, dan secara tidak langsung melalui platform media sosial “Whatsapp”. Penyebaran tersebut dilakukan dalam 2 tahap, yang dimana tahap pertama merupakan pengujian terhadap 20 responden yang dilakukan tanggal 10 – 17 Maret 2024. Kemudian kuesioner dibagikan secara massal kepada 100 responden pada tahap kedua yang dilakukan pada 2 April 2024. Dalam

menentukan responden, terdapat beberapa kriteria, yaitu mereka yang melintasi (baik itu tempat asal maupun tujuan) Ruas Jalan Prabu Siliwangi baik dengan kendaraan maupun berjalan kaki, dan mereka yang memang bertempat tinggal di sekitar Ruas Jalan Prabu Siliwangi. Calon responden yang memenuhi kriteria akan diberikan sebuah kuesioner untuk dijawab, seluruh data dari 100 responden yang menjawab kuesioner akan digunakan secara lengkap kemudian peneliti melakukan tabulasi data menggunakan Microsoft Excel 2019 dan mengolah data tersebut menggunakan aplikasi SPSS 20.

Dalam penelitian ini, terbagi profil responden menjadi delapan kriteria yaitu jenis kelamin, rentang usia, jenis pekerjaan, kecamatan tempat tinggal, kelurahan tempat tinggal, lama tinggal di lokasi asal, rute perjalanan, dan tujuan perjalanan. Berikut merupakan rincian kelompok fitur tersebut :

1. Jenis Kelamin



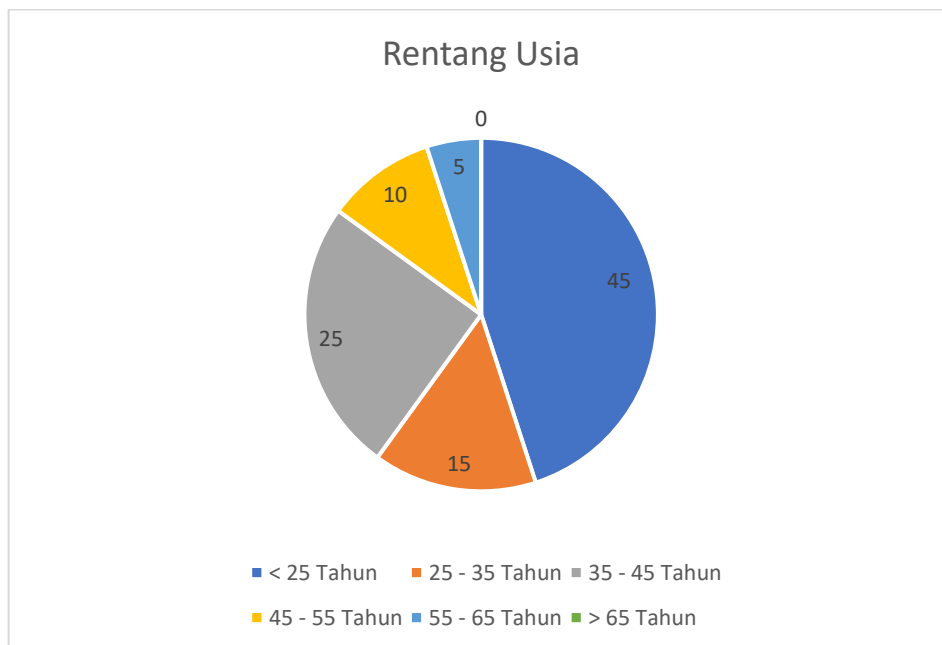
Sumber: Hasil Kuisisioner (2024)

GAMBAR 5.20

DIAGRAM HASIL KUESIONER (JENIS KELAMIN)

Jenis kelamin responden dibagi menjadi laki – laki dan perempuan, gambar diatas menunjukkan hasil pengisian karakteristik gender subjek penelitian. Terlihat dari 100 responden saat ini yang dijadikan sebagai sampel, terkonfirmasi bahwa 85 responden adalah laki – laki, dan 15 responden adalah perempuan. Dapat disimpulkan bahwa 85 responden laki – laki mendominasi penelitian tentang pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang.

2. Rentang Usia



Sumber: Hasil Kuisisioner(2024)

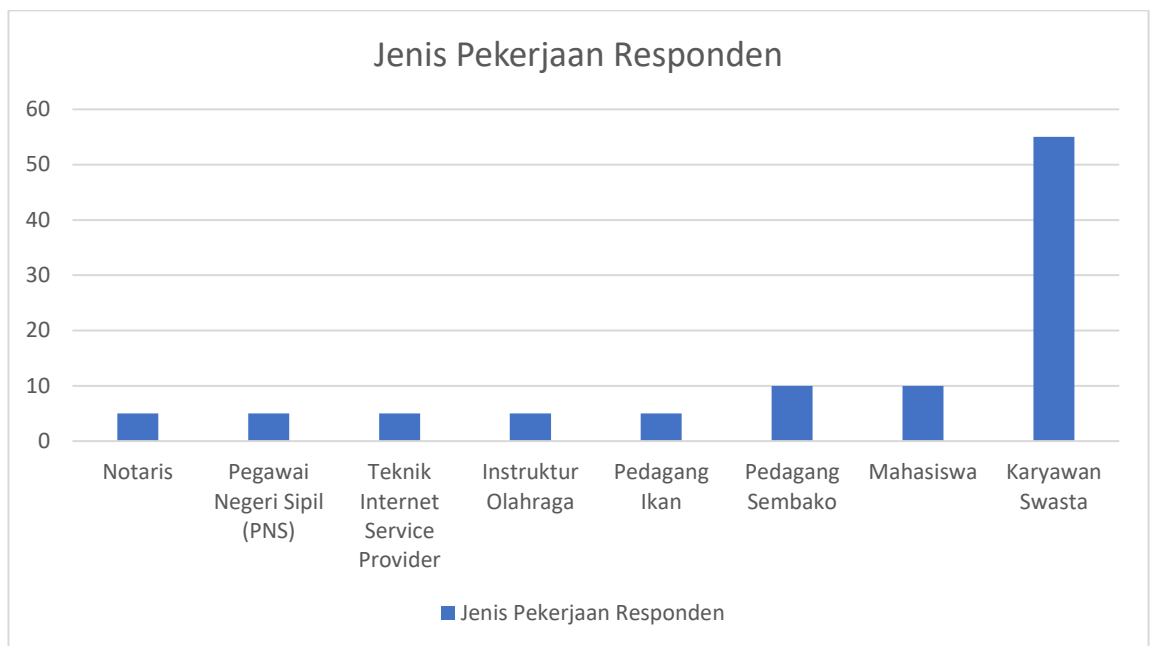
GAMBAR 5.21

DIAGRAM HASIL KUESIONER (RENTANG USIA)

Rentang usia responden dibagi menjadi usia < 25 tahun, usia 25 – 35 tahun, usia 35 – 45 tahun, usia 45 – 55 tahun, usia 55 – 65 tahun, dan usia > 65 tahun. Terlihat pada gambar diatas dari 100 responden yang dijadikan sampel, terkonfirmasi bahwa 45 responden berusia < 25 tahun, 15 responden berusia 25 – 35 tahun, 25 responden berusia 35 – 45 tahun, 10 responden berusia 45 – 55 tahun, 5 responden berusia 55 – 65 tahun, dan 0 responden berusia > 65 tahun. Dapat disimpulkan bahwa 45 responden berusia < 25 tahun.

mendominasi penelitian tentang pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang.

3. Jenis Pekerjaan



Sumber: Hasil Kuisioner (2024)

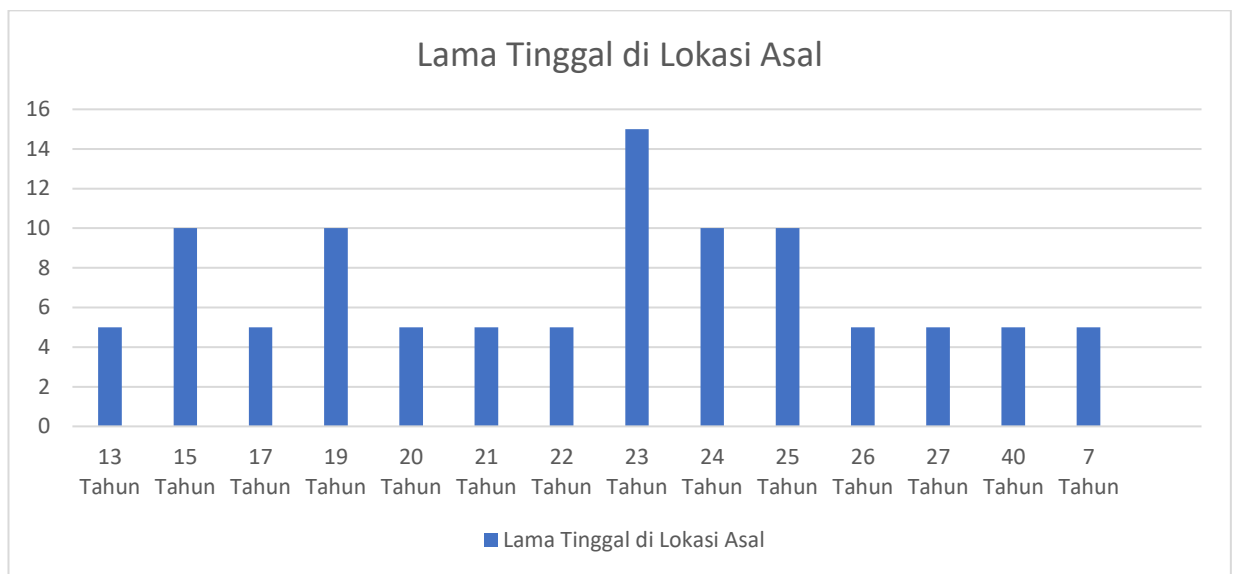
GAMBAR 5.22

DIAGRAM HASIL KUESIONER (JENIS PEKERJAAN)

Pekerjaan responden terbagi dalam beberapa kriteria yaitu notaris, pegawai negeri sipil (PNS), teknik internet service provider, instruktur olahraga, pedagang ikan, pedagang sembako, mahasiswa, dan karyawan swasta. Terlihat pada gambar diatas, dari total 100 responden yang dijadikan sampel, terkonfirmasi bahwa 5 responden bekerja sebagai notaris, 5 responden bekerja sebagai pegawai negeri sipil (PNS), 5 responden bekerja sebagai teknik internet service provider, 5 responden bekerja sebagai instruktur olahraga, 5 responden bekerja sebagai pedagang ikan, 10 responden bekerja pedagang sembako, 10 responden berstatus sebagai mahasiswa, dan 55 responden bekerja sebagai karyawan swasta. Dapat disimpulkan bahwa 55 responden yang bekerja

sebagai karyawan swasta mendominasi penelitian tentang pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang.

4. Lama Tinggal di Lokasi Asal



Sumber: Hasil Kuisioner (2024)

GAMBAR 5.23

DIAGRAM HASIL KUESIONER (LAMA TINGGAL DI LOKASI ASAL)

Teridentifikasi bahwa lamanya responden menetap pada lokasi asalnya tersebar kedalam beberapa lamanya ia menetap, hal ini menjadi penting mengingat beberapa responden beralamat di lokasi yang berbeda. Menurut data yang didapat dari 100 responden diatas, teridentifikasi jika 15 responden telah menetap selama 23 tahun, 10 orang telah menetap selama 15 tahun, 10 orang telah menetap selama 19 tahun, 10 orang telah menetap selama 24 tahun, 10 orang telah menetap selama 25 tahun, 5 orang telah menetap selama 13 tahun, 5 orang telah menetap selama 17 tahun, 5 orang telah menetap selama 20 tahun, 5 orang telah menetap selama 21 tahun, 5 orang telah menetap selama 22 tahun, 5 orang telah menetap selama 26 tahun, 5 orang telah menetap selama 27 tahun, 5 orang telah menetap selama 40 tahun, dan 5 orang telah menetap selama 7 tahun. Tersimpulkan bahwa penelitian mengenai dampak pemanfaatan lahan terhadap pola mobilitas di Kota Tangerang dapat terfokus kepada 15 responden

yang telah menetap di Kota Tangerang selama 23 tahun, yang paling lama diantara yang lainnya.

5.3.2 Analisis Regresi Linear Berganda

Setelah melalui tahapan pengumpulan data yang didapat dari tabulasi data kuesioner, selanjutnya data tersebut akan dioleh menggunakan aplikasi SPSS 20. Tahapan pengolahannya meliputi uji validitas, uji reliabilitas, uji koefisien determinasi, uji F, uji T, uji normalitas, uji multikolinearitas, uji autokorelasi, dan uji heteroskedastisitas.

Berikut merupakan hasil pengolahan data melalui aplikasi SPSS 20:

1. Analisis Hubungan

a. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan menggunakan rumus *product-moment Pearson* untuk menghitung korelasi antara skor setiap item pernyataan variabel dengan total skor variabel tersebut. Jika skor item memiliki korelasi yang cukup tinggi Hubungan antara item-item, ini melihatkan validitas instrumen. Dalam penelitian ini, nilai df sebagai berikut: $df = n - 2$, yaitu $df = 100 - 2 = 98$. Untuk menentukan variabel yang valid, dilihat dari variabel yang memiliki nilai signifikansi $< 0,05$. Berdasarkan perhitungan, diperoleh nilai r tabel sebesar 0,1966 (Sugiono, 2010).

TABEL 5.18

TABEL UJI VALIDITAS VARIABEL X

No.	Variabel / Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
1.	X1.1	0.826	0,1966	Valid
2.	X1.2	0.664	0,1966	Valid

Sumber: Analisis Penulis (2024)

TABEL 5.19

TABEL UJI VALIDITAS VARIABEL Y

No.	Variabel / Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
1.	Y1.1	0.862	0,1966	Valid
2.	Y1.2	0.866	0,1966	Valid
3.	Y1.3	0.902	0,1966	Valid
4.	Y2.1	0.069	0,1966	Tidak Valid
5.	Y2.2	0.607	0,1966	Valid
6.	Y2.3	0.768	0,1966	Valid
7.	Y2.4	0.625	0,1966	Valid
8.	Y3.1	0.906	0,1966	Valid
9.	Y3.2	0.846	0,1966	Valid
10.	Y4.1	0.188	0,1966	Tidak Valid
11.	Y4.2	0.790	0,1966	Valid

Sumber: Analisis Penulis (2024)

b. Uji Reliabilitas

Setelah diketahui validitasnya, selanjutnya digunakan metode korelasi total term terkolerasi dari aplikasi SPSS untuk melihat tingkat reliabilitas variabel (Budi, 2006).

TABEL 5.20

TABEL CRONBACH'S ALPHA VARIABEL X

Case Processing Summary		
	N	%
Valid	100	100.0
Cases Excluded ^a	0	.0
Total	100	100.0

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.863	2

Sumber: Analisis Penulis (2024)

TABEL 5.21

TABEL CRONBACH'S ALPHA VARIABEL Y

Case Processing Summary			Reliability Statistics	
			Cronbach's Alpha	N of Items
Cases	Valid	100	.612	11
	Excluded ^a	51		
	Total	151		

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Dalam Budi (2006), uji reliabilitas menggunakan nilai cronbach's alpha diukur berdasarkan skala alpha 0 sampai dengan 1. Apabila skala tersebut dikelompokkan kedalam 5 kelas dengan range yang sama, maka tingkat kemantapan alpha dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

TABEL 5.22

KRITERIA RELIABILITAS

Cronbach's Alpha	Tingkat Reliabilitas
0,00 s.d 0,20	Kurang Reliabel
> 0,20 s.d 0,40	Agak Reliabel
> 0,40 s.d 0,60	Cukup Reliabel
> 0,60 s.d 0,80	Reliabel
> 0,80 s.d 1,00	Sangat Reliabel

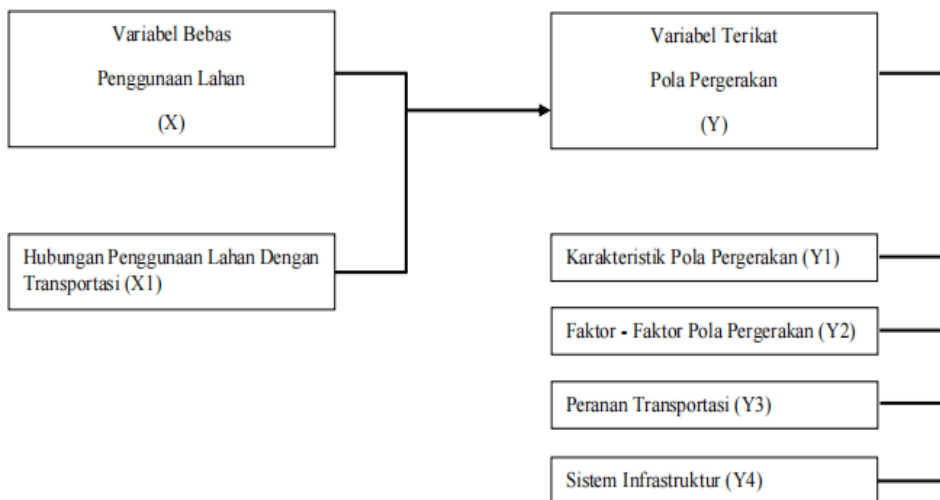
Sumber : Budi(2006)

Terlihat pada tabel Cronbach's Alpha diatas, nilai Cronbach's Alpha untuk tabel variabel X adalah 0.863 sedangkan nilai Cronbach's Alpha untuk tabel variabel Y adalah 0.612, maka dapat disimpulkan bahwa variabel X termasuk dalam kategori > 0,80 s.d 1,00 dengan predikat **Sangat Reliabel**, sedangkan variabel Y termasuk dalam kategori > 0,60 s.d 0,80 dengan predikat **Reliabel**.

1. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear digunakan untuk mengidentifikasi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, metode regresi diterapkan untuk mengevaluasi dampak penggunaan lahan terhadap pola pergerakan. Regresi yang digunakan adalah regresi linear berganda dengan bantuan aplikasi SPSS 20. Berikut adalah kerangka analisis regresi yang digunakan untuk mengukur hubungan antara variabel independen (penggunaan lahan) dan variabel dependen (pola pergerakan):

Dalam mengidentifikasi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen menggunakan analisis regresi linear.



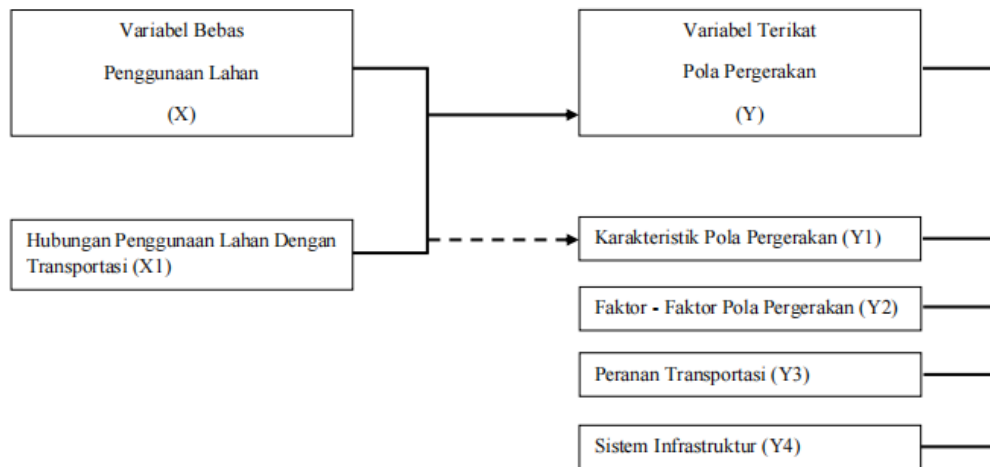
Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.24

**KERANGKA ANALISIS REGRESI LINEAR BERGANDA PENGARUH
VARIABEL X TERHADAP VARIABEL Y**

a. Analisis Pengaruh Variabel (X) Terhadap Variabel (Y1)

Analisis ini akan menjelaskan dampak variabel penggunaan lahan (X) terhadap variabel karakteristik pola pergerakan (Y1). Kerangka analisisnya ditunjukkan pada gambar dibawah ini:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.25

KERANGKA ANALISIS PENGARUH X TERHADAP Y1

1. Koefisien korelasi-Determinasi

Untuk menghitung nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi yang menggambarkan pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan, digunakan tabel ringkasan model dari hasil keluaran regresi, seperti yang terlihat di bawah ini:

TABEL 5.23

KOEFISIEN KORELASI DETERMINASI

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.787 ^a	.619	.615	.774

a. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

b. Dependent Variable: Karakteristik Pola Pergerakan (Y1)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan output pada tabel model *summary* di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0.787 menunjukkan bahwa variabel X memiliki hubungan yang **reliabel** terhadap variabel Y1, karena nilai koefisien korelasi (R) mendekati satu.

- Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.615 mengindikasikan bahwa 61.5% dari variasi variabel terikat dapat dijelaskan oleh variabel independen dalam penelitian ini. Sementara itu, 38.5% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain diluar model penelitian.

2. Uji Simultan (Uji F)

Untuk melakukan uji simultan (uji F) pengaruh variabel penggunaan lahan terhadap variabel pola pergerakan, digunakan tabel ANOVA berikut:

TABEL 5.24
ANOVA PENGARUH VARIABEL X TERHADAP Y1

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	95.267	1	95.267	158.959	.000 ^b
1 Residual	58.733	98	.599		
Total	154.000	99			

a. Dependent Variable: Karakteristik Pola Pergerakan (Y1)

b. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel analisis varians hasil regresi di atas, diperoleh nilai F hitung sebesar 158.959, F sig sebesar 0.000^b, . Karena hasil F hitung (158.959) > F tabel (3,09) yang dimana angka sig F (0.000) < 0,05 atau 5%. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel X mempengaruhi variabel karakteristik pola pergerakan (Y1) berdasarkan standar pemeriksaan yang ada.

3. Uji Parsial (Uji t)

Untuk melakukan uji parsial (uji t) pengaruh variabel X terhadap variabel Y1, digunakan tabel koefisien berikut:

TABEL 5.25
COEFFICIENT PENGARUH X TERHADAP Y1

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	4.633	.700		6.623	.000		
Penggunaan Lahan (X)	1.013	.080	.787	12.608	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Karakteristik Pola Pergerakan (Y1)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel distribusi t terhadap 100 responden dengan 2 variabel $\alpha = 5\%$ atau 0,05, diperoleh nilai t hitung sebesar 6.623. Dengan demikian, hasil uji t adalah sebagai berikut:

TABEL 5.26
UJI T PENGARUH X TERHADAP Y1

Variabel	Nilai t		Nilai sig			
	t hitung	t tabel	sig.		A	Kesimpulan
X	6.623	1.660	0.000	<	0,05	Pengaruh X terhadap Y1 signifikan

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan kriteria pengujian yang ada, maka dapat disimpulkan bahwa:

- Variabel jenis penggunaan lahan (X) berpengaruh signifikan terhadap variabel karakteristik pola pergerakan (Y1).

Berdasarkan tabel *coefficients*, didapatkan nilai koefisien regresi pada penelitian ini, sehingga diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut :

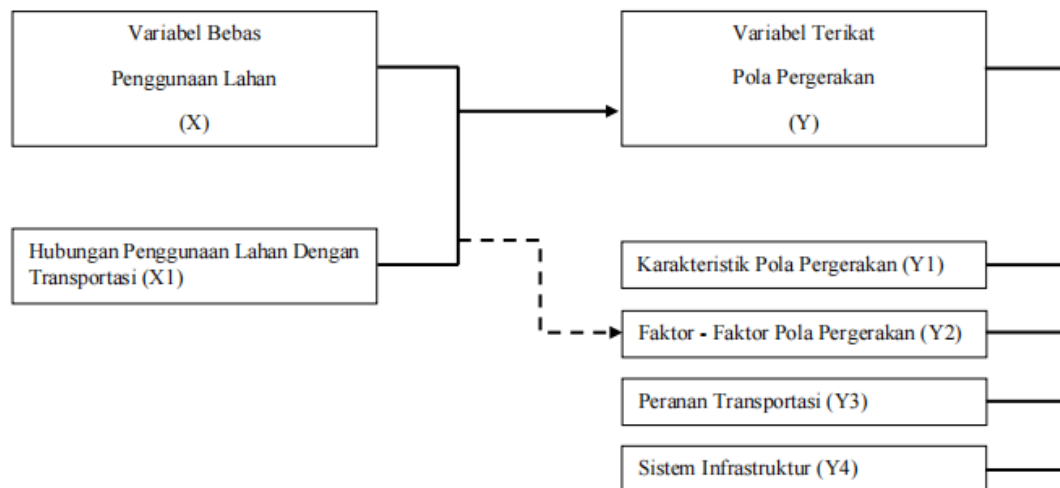
$$Y = 4.633 + 1.013 (X)$$

Persamaan diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Nilai **1.013** pada koefisien regresi variabel penggunaan lahan (X) bernilai positif, yang menunjukkan hubungan positif antar variabel penggunaan lahan (X) dan variabel karakteristik pola pergerakan (Y1). Apabila semakin tinggi nilai (X) maka semakin tinggi nilai (Y1).

b. Analisis Pengaruh Variabel (X) Terhadap Variabel (Y2)

Analisis ini bertujuan untuk menjelaskan pengaruh variabel penggunaan lahan (X) terhadap variabel faktor – faktor pola pergerakan (Y2). Kerangka analisisnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.26

KERANGKA ANALISIS PENGARUH X TERHADAP Y2

1. Koefisien korelasi-Determinasi

Untuk menentukan nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi yang menggambarkan pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan, digunakan tabel ringkasan model dari hasil keluaran regresi berikut:

TABEL 5.27
KOEFISIEN KORELASI DETERMINASI

Model Summary^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.511 ^a	.261	.254	1.460

a. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

b. Dependent Variable: Faktor - Faktor Pola Pergerakan (Y2)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan output pada tabel model *summary* di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0.511 menunjukkan bahwa variabel (X) memiliki hubungan yang **cukup reliabel** terhadap variabel (Y2), karena nilai koefisien korelasi (R) belum mendekati satu.
- Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.254 mengindikasikan bahwa 25,4% variasi pada variabel terikat dapat dijelaskan oleh variabel independen dalam penelitian ini, sementara 74,6% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain diluar model penelitian.

2. Uji Simultan (Uji F)

Untuk melakukan uji simultan (uji F) pengaruh variabel penggunaan lahan terhadap variabel pola pergerakan, digunakan tabel ANOVA berikut:

TABEL 5.28
ANOVA PENGARUH VARIABEL X TERHADAP Y2

ANOVA^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	73.828	1	73.828	34.631	.000 ^b
Residual	208.922	98	2.132		
Total	282.750	99			

a. Dependent Variable: Faktor - Faktor Pola Pergerakan (Y2)

b. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel analisis varians hasil regresi diatas, diperoleh nilai F hitung sebesar 34.631, F sig sebesar 0.000^b, Karena F hitung (34.631) > F tabel (3,09) yang dimana angka sig F (0.000) < 0,05 atau 5%. Maka berdasarkan standar pengujian yang ada, dapat disimpulkan bahwa variabel X berpengaruh terhadap variabel karakteristik faktor – faktor pola pergerakan (Y2).

3. Uji Parsial (Uji t)

Untuk menguji secara parsial (uji t) pengaruh variabel X terhadap variabel Y2, digunakan tabel koefisien berikut:

TABEL 5.29
COEFFICIENT PENGARUH X TERHADAP Y2

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	6.933	1.320		5.254	.000		
1 Penggunaan Lahan (X)	.892	.152	.511	5.885	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Faktor - Faktor Pola Pergerakan (Y2)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel distribusi t terhadap 100 responden dengan 2 variabel $\alpha = 5\%$ atau 0,05 diperoleh nilai t hitung sebesar 5.254 sehingga hasil uji t sebagai berikut:

TABEL 5.30
PENGARUH UJI X TERHADAP Y2

Variabel	Nilai t		Nilai sig			
	t hitung	t tabel	sig.		A	Kesimpulan
X	5.254	1.660	0.000	<	0,05	Pengaruh X terhadap Y2 signifikan

Sumber : Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan kriteria pengujian yang ada, maka dapat disimpulkan bahwa:

- Variabel jenis penggunaan lahan (X) berpengaruh signifikan terhadap variabel faktor – faktor pola pergerakan (Y2).

Berdasarkan tabel *coefficients*, diperoleh nilai koefisien regresi dalam penelitian ini, sehingga didapatkan persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

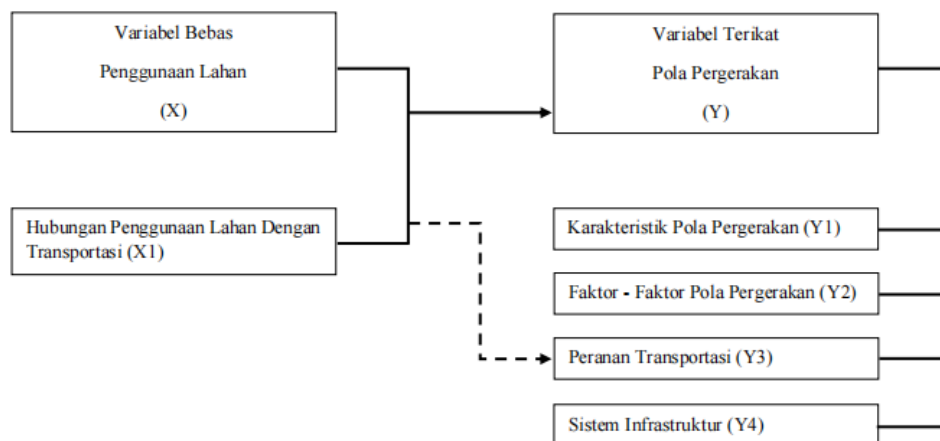
$$Y = 6.933 + 0.892(X)$$

Penjelasan dari persamaan di atas adalah sebagai berikut:

- Koefisien regresi variabel penggunaan lahan (X) sebesar **0.892** bernilai positif, yang mengindikasikan adanya hubungan positif antara variabel penggunaan lahan (X) dan variabel faktor – faktor pola pergerakan (Y2). Artinya, semakin tinggi nilai (X), maka semakin tinggi pula nilai (Y2).

c. Analisis Pengaruh Variabel (X) Terhadap Variabel (Y3)

Analisis ini bertujuan untuk menjelaskan pengaruh variabel penggunaan lahan (X) terhadap variabel peranan transportasi (Y3). Kerangka analisisnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.27

KERANGKA ANALISIS PENGARUH X TERHADAP Y3

1. Koefisien korelasi-Determinasi

Untuk menentukan nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi yang menunjukkan pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan, digunakan tabel ringkasan model dari hasil keluaran regresi berikut:

TABEL 5.31
KOEFISIEN KORELASI DETERMINASI

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.494 ^a	.244	.236	1.269

a. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

b. Dependent Variable: Peranan Transportasi (Y3)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan output pada tabel model *summary* di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Nilai koefisiensi korelasi (R) sebesar 0.494 menunjukkan bahwa variabel (X) memiliki hubungan yang **cukup reliabel** terhadap variabel (Y3), karena nilai koefisien korelasi (R) belum mendekati satu.
- Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.236 mengindikasikan bahwa variabel bebas dalam penelitian ini mempengaruhi variabel terikat sebesar 23,6%, sementara 76,4% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain diluar model penelitian.

2. Uji Simultan (Uji F)

Untuk melakukan uji simultan (uji F) terhadap pengaruh variabel penggunaan lahan terhadap variabel pola pergerakan, digunakan tabel ANOVA seperti berikut:

TABEL 5.32

ANOVA PENGARUH VARIABEL X TERHADAP VARIABEL Y3

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	50.960	1	50.960	31.650	.000 ^b
Residual	157.790	98	1.610		
Total	208.750	99			

a. Dependent Variable: Peranan Transportasi (Y3)

b. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel analisis varians hasil regresi di atas, didapatkan nilai F hitung sebesar 31.650, nilai F sig sebesar 0.000^b, Karena hasil F hitung (31.650) > F tabel (3,09) yang dimana angka sig F (0.000) < 0,05 atau 5%, maka berdasarkan kriteria pemeriksaan yang ada, dapat disimpulkan bahwa variabel X berpengaruh terhadap variabel peranan transportasi (Y3).

3. Uji Parsial (Uji t)

Untuk melakukan uji parsial (uji t) terhadap pengaruh variabel X terhadap variabel Y3, digunakan tabel koefisien seperti berikut:

TABEL 5.33

COEFFICIENT PENGARUH X TERHADAP Y3

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	1.838	1.147		1.603	.112		
1 Penggunaan Lahan (X)	.741	.132	.494	5.626	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Peranan Transportasi (Y3)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel distribusi t terhadap 100 responden dengan 2 variabel $\alpha = 5\%$ atau 0,05, didapatkan nilai t hitung sebanyak 1.603. Dengan demikian, hasil uji t adalah sebagai berikut:

TABEL 5.34
UJI T PENGARUH X TERHADAP Y3

Variabel	Nilai t		Nilai sig		A	Kesimpulan
	t hitung	t tabel	sig.			
X	1.603	1.660	0.112	>	0,05	Pengaruh X terhadap Y3 tidak signifikan

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan kriteria pengujian yang ada, dapat disimpulkan bahwa:

- Variabel jenis penggunaan lahan (X) tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel peranan transportasi (Y3).

Berdasarkan tabel *coefficients*, diperoleh nilai koefisien regresi dalam penelitian ini, sehingga persamaan regresi linear berganda yang didapatkan adalah:

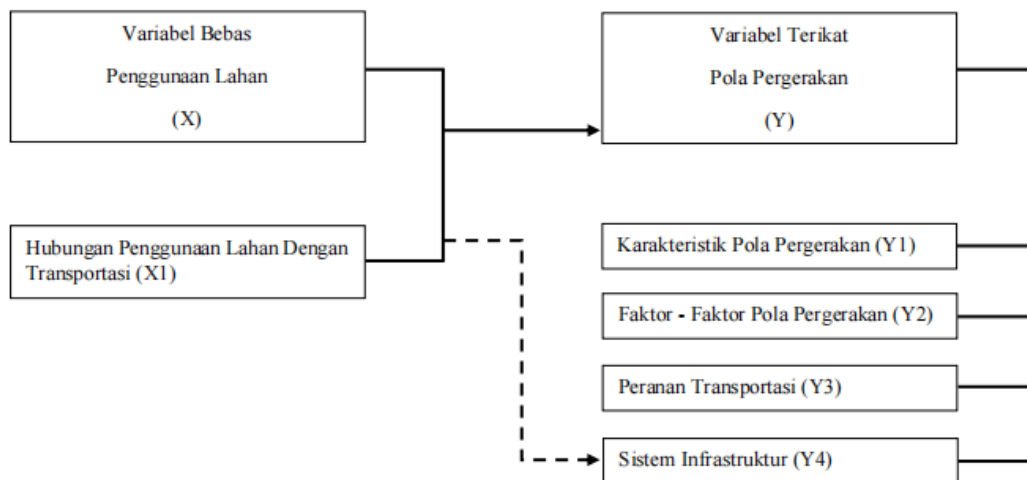
$$Y = 1.838 + 0.741 (X)$$

Persamaan diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Nilai **0,741** pada koefisien regresi variabel penggunaan lahan (X) bernilai positif, yang menunjukkan hubungan positif antar variabel penggunaan lahan (X) dan variabel peranan transportasi (Y3). Apabila semakin tinggi nilai (X) maka semakin tinggi nilai (Y3).

d. Analisis Pengaruh Variabel (X) Terhadap Variabel (Y4)

Analisis berikut akan menjelaskan pengaruh variabel penggunaan lahan (X) terhadap variabel sistem infrastruktur (Y4). Kerangka analisisnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.28

KERANGKA ANALISIS PENGARUH X TERHADAP Y4

1. Koefisien korelasi-Determinasi

Untuk menghitung nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi yang menggambarkan pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan, digunakan tabel ringkasan model hasil keluaran regresi seperti berikut:

TABEL 5.35

KOEFISIEN KORELASI DETERMINASI

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.212 ^a	.045	.035	1.063

a. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

b. Dependent Variable: Sistem Infrastruktur (Y4)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan output pada tabel model *summary* di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0.212 menunjukkan bahwa variabel (X) memiliki hubungan yang **agak reliabel** dengan variabel (Y4), karena nilai koefisien korelasi (R) belum mendekati satu

- Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.035 menunjukkan bahwa variabel bebas dalam penelitian ini mempengaruhi variabel independen sebesar 3,5%. Sementara itu, sisanya sebesar 96,5% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model penelitian.

2. Uji Simultan (Uji F)

Untuk melakukan uji simultan (Uji F) terhadap pengaruh variabel penggunaan lahan terhadap variabel pola pergerakan, digunakan tabel ANOVA berikut:

TABEL 5.36
ANOVA PENGARUH VARIABEL X TERHADAP Y4

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	5.218	1	5.218	4.616	.034 ^b
Residual	110.782	98	1.130		
Total	116.000	99			

a. Dependent Variable: Sistem Infrastruktur (Y4)

b. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel analisis varians hasil regresi diatas, diperoleh nilai F hitung sebesar 4.616, F sig sebesar 0.034^b, maka hasil F hitung (4.616) > F tabel (3,09), dimana angka sig F (0.034) < 0,05 atau 5%, maka berdasarkan standar pemeriksaan yang ada, dapat disimpulkan bahwa variabel X berpengaruh terhadap variabel sistem infrastruktur (Y4).

3. Uji Parsial (Uji t)

Untuk mengerjakan uji parsial (uji t) terhadap pengaruh variabel X terhadap variabel Y3, digunakan tabel koefisien seperti berikut:

TABEL 5.37
COEFFICIENT PENGARUH X TERHADAP Y4

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	4.148	.961		4.317	.000		
1 Penggunaan Lahan (X)	.237	.110	.212	2.149	.034	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Sistem Infrastruktur (Y4)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel distribusi t kepada 100 responden dengan 2 variabel $\alpha = 5\%$ atau 0,05, didapatkan nilai t hitung sebesar 4.317. Dengan demikian, hasil uji t adalah sebagai berikut:

TABEL 5.38
UJI T PENGARUH X TERHADAP Y4

Variabel	Nilai t		Nilai sig			
	t hitung	t tabel	sig.		A	Kesimpulan
X	4.317	1.660	0.000	<	0,05	Pengaruh X terhadap Y4 signifikan

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan kriteria pengujian yang ada, dapat disimpulkan bahwa:

- Variabel jenis penggunaan lahan (X) mempengaruhi variabel sistem infrastruktur (Y4).

Berdasarkan tabel *coefficients*, diperoleh nilai koefisien regresi dalam penelitian ini, sehingga persamaan regresi linear berganda yang didapatkan adalah:

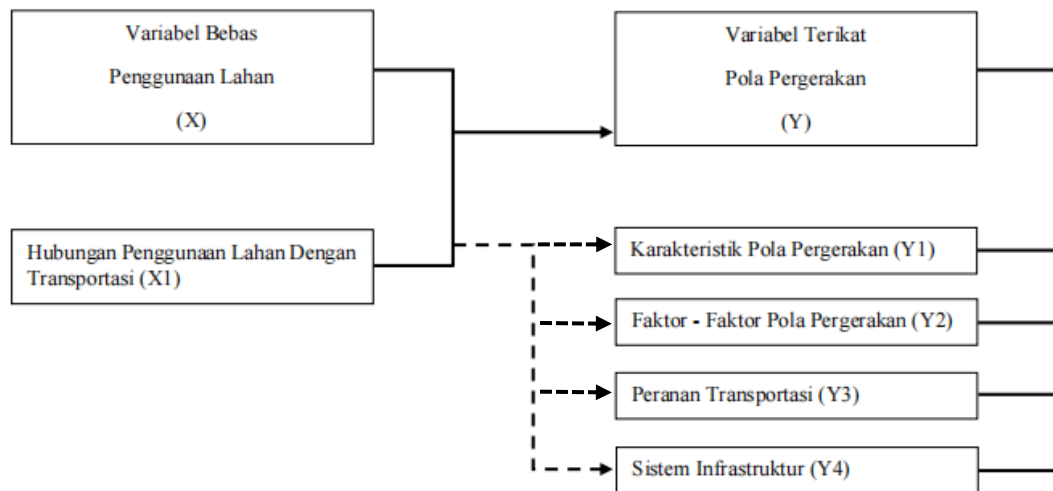
$$Y = 4.148 + 0.237 (X)$$

Persamaan diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Nilai **0.237** pada koefisien regresi variabel penggunaan lahan (X) bernilai positif, yang menunjukkan hubungan positif antar variabel penggunaan lahan (X) dan variabel sistem infrastruktur (Y4). Artinya, semakin tinggi nilai (X), semakin tinggi pula nilai (Y4).

e. Analisis Pengaruh Variabel (X) Terhadap Keseluruhan Variabel (Y)

Analisis ini akan menjelaskan dampak variabel penggunaan lahan (X) terhadap variabel pola pergerakan (Y). Kerangka analisisnya ditunjukkan pada gambar dibawah ini:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.29

KERANGKA ANALISIS PENGARUH X TERHADAP Y

1. Koefisien Korelasi-Determinasi

Untuk meneliti nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi yang menggambarkan pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan, digunakan tabel ringkasan model hasil keluaran regresi seperti berikut:

TABEL 5.39
KOEFISIEN KORELASI DETERMINASI

Model Summary^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.733 ^a	.538	.533	2.602

a. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

b. Dependent Variable: Pola Pergerakan (Y)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan output pada tabel model *summary* di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0.733 menunjukkan bahwa variabel (X) memiliki hubungan yang **reliabel** dengan variabel (Y), karena nilai koefisien korelasi (R) mendekati satu.
- Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.533 menunjukkan bahwa variabel bebas dalam penelitian ini mempengaruhi variabel terikat sebesar 53,3%. Sementara itu, sisanya sebesar 46,7% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model penelitian.

2. Uji Simultan (Uji F)

Untuk melakukan uji simultan (Uji F) pengaruh variabel penggunaan lahan terhadap variabel pola pergerakan, digunakan tabel ANOVA sebagai berikut:

TABEL 5.40
ANOVA PENGARUH VARIABEL X TERHADAP Y

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	771.496	1	771.496	113.950	.000 ^b
	Residual	663.504	98	6.770		
	Total	1435.000	99			

a. Dependent Variable: Pola Pergerakan (Y)

b. Predictors: (Constant), Penggunaan Lahan (X)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel analisis varians hasil regresi di atas, didapatkan nilai F hitung sebesar 113.950, Maka hasil F hitung ($113.950 > F \text{ tabel } (3,09)$), yang dimana angka sig F ($0.000 < 0,05$ atau 5%. Maka berdasarkan standar pemeriksaan yang ada, dapat disimpulkan bahwa variabel X berpengaruh terhadap variabel sistem pola pergerakan (Y).

3. Uji Parsial (Uji t)

Untuk melaksanakan uji parsial (uji t) pengaruh variabel X terhadap variabel Y, digunakan tabel koefisien seperti berikut:

TABEL 5.41
COEFFICIENT PENGARUH X TERHADAP Y

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	17.553	2.351		7.464	.000		
Penggunaan Lahan (X)	2.884	.270	.733	10.675	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Pola Pergerakan (Y)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel distribusi t untuk 100 responden dengan 2 variabel $\alpha = 5\%$ atau 0,05, didapatkan nilai t hitung sebesar 7.464. Dengan demikian, hasil uji t adalah sebagai berikut:

TABEL 5.42
UJI T PENGARUH X TERHADAP Y

Variabel	Nilai t		Nilai sig		A	Kesimpulan
	t hitung	t tabel	sig.			
X	7.464	1.660	0.000	<	0,05	Pengaruh X terhadap Y signifikan

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan standar pengujian yang telah ditetapkan, dapat disimpulkan bahwa:

- Variabel jenis penggunaan lahan (X) memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel pola pergerakan (Y).

Berdasarkan tabel *coefficients*, nilai koefisien regresi dalam penelitian ini diperoleh, sehingga menghasilkan persamaan regresi linear berganda berikut:

$$Y = 17.553 + 2.884 (X)$$

Penjelasan dari persamaan di atas adalah sebagai berikut:

- Koefisien regresi variabel penggunaan lahan (X) sebesar **2.884** bernilai positif, yang mengindikasikan adanya hubungan positif antara variabel penggunaan lahan (X) dan pola pergerakan (Y). Dengan kata lain, semakin tinggi nilai (X), maka nilai (Y) juga akan semakin meningkat.

3. Uji Validasi Model Regresi Linier

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengevaluasi apakah variabel pengganggu atau residu dalam model regresi memiliki distribusi yang normal. Dalam penelitian ini, normalitas diuji melalui pendekatan analisis statistik serta analisis grafis.

ANALISIS STATISTIK

Dasar pengambilan keputusan dalam uji K-S adalah sebagai berikut:

- H_0 ditolak jika probabilitas nilai signifikan pada uji K-S $< 0,05$ yang berarti data tidak berdistribusi normal.
- H_0 diterima jika probabilitas nilai signifikan pada uji K-S $> 0,05$ yang berarti data berdistribusi normal.

TABEL 5.43
UJI KOLMOGOROV-SMIRNOV

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	2.58883392
	Absolute	.228
Most Extreme Differences	Positive	.228
	Negative	-.205
Kolmogorov-Smirnov Z		2.280
Asymp. Sig. (2-tailed)		.000

a. Test distribution is Normal.

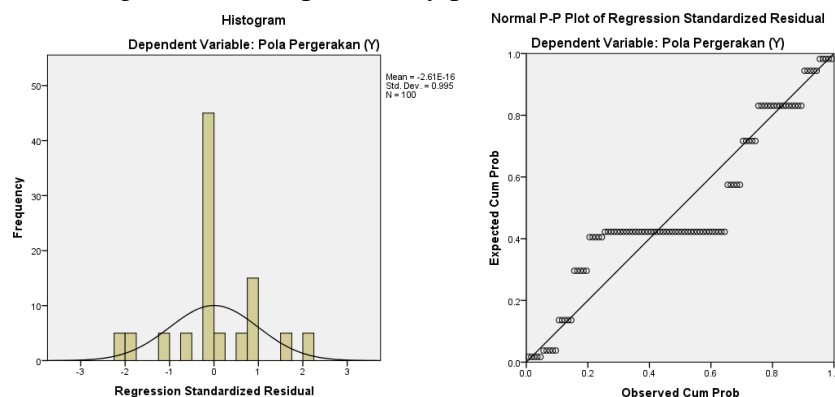
b. Calculated from data.

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan tabel di atas, nilai uji *Kolmogorov-Smirnov* diperoleh sebesar 2.280 dengan *Asymp.Sig (2-tailed)* yang merupakan *p-value* untuk uji KS. *P-value* atau *Asymp.Sig (2-tailed)* yang dihasilkan sebesar 0.000 yang lebih kecil dari $\alpha = 0,05$ atau 5% ($0.000 < 0,05$). Artinya H_0 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai residual tidak berdistribusi secara normal.

ANALISIS GRAFIK

Berikut adalah grafik normal probability plot yang dihasilkan dari output SPSS:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.30

ANALISIS GRAFIK NORMAL PROBABILITY PLOT PADA UJI NORMALITAS

Berdasarkan plot probabilitas normal diatas, baik pada tampilan histogram ataupun plot normal, dapat disimpulkan bahwa histogram memberikan pola distribusi tidak normal. Hal ini disebabkan oleh pola sebarannya cenderung acak sehingga menyajikan pola sebaran yang tidak normal, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk memeriksa apakah terdapat korelasi antara variabel bebas dalam model regresi. Hasil dari uji multikolinearitas dalam penelitian mengenai pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan adalah sebagai berikut:

TABEL 5.44
HASIL UJI MULTIKOLINEARITAS

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	17.553	2.351		7.464	.000		
	Pengaruh Penggunaan Lahan (X)	2.884	.270	.733	10.675	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Pola Pergerakan (Y)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan hasil perhitungan, nilai toleransi menunjukkan bahwa tidak ada variabel bebas dalam *variance inflasi factor* (VIF) yang memiliki nilai VIF > 0,10. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas antar variabel independen dalam model regresi.

c. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk memeriksa apakah terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dan kesalahan pengganggu pada periode

t-1 (sebelumnya) dalam model regresi linear. Jika ditemukan korelasi, maka hal ini disebut sebagai masalah autokorelasi. Model regresi yang baik seharusnya bebas dari autokorelasi. Autokorelasi dapat diuji menggunakan uji Durbin-Watson (DW Test) dan run test. Ketentuan dalam uji autokorelasi adalah sebagai berikut:

- Jika $d < dL$ atau $d > (4 - dL)$, maka terdapat autokorelasi.
- Jika $dU < d < (4 - dU)$, maka tidak ada autokorelasi.
- Jika $dL < d < dU$ atau $(4 - dU) < d < (4 - dL)$, maka tidak dapat disimpulkan dengan pasti.

TABEL 5.45
HASIL UJI DURBIN-WATSON (DW TEST)

Model Summary^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.733 ^a	.538	.533	2.602	1.607

a. Predictors: (Constant), Pengaruh Penggunaan Lahan (X)

b. Dependent Variable: Pola Pergerakan (Y)

Sumber: Analisis Penulis (2024)

Hasil dari uji *Durbin-Watson* diatas menunjukkan bahwa nilai DW sebesar 1.607, nilai ini apabila dibandingkan dengan nilai tabel distribusi *Durbin-Watson* maka diketahui nilai dL sebesar 1.654 dan nilai dU sebesar 1.694. Dapat disimpulkan bahwa nilai DW 1.607 lebih rendah dari nilai dL 1.654 berada pada posisi $d < dL$.

TABEL 5.46
HASIL UJI AUTOKORELASI DENGAN RUN TEST

Runs Test	
	Unstandardized Residual
Test Value ^a	-.50943
Cases < Test Value	25
Cases >= Test Value	75
Total Cases	100
Number of Runs	31
Z	-2.017
Asymp. Sig. (2-tailed)	.044

a. Median

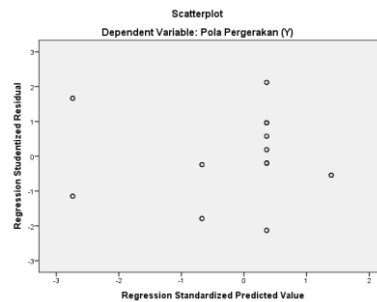
Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan hasil *run test* yang telah dilakukan, diperoleh nilai *test* adalah -0.50943 dengan probabilitas 0.044 signifikan pada 0,05 atau 5% yang berarti hipotesis nol ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa terjadi autokorelasi antar nilai residual.

d. Uji Heteroskedastisitas

Untuk menguji apakah terdapat diantara varian residu observasi di dalam model regresi maka dilakukan uji heteroskedastisitas. Apabila hasilnya tidak terdapat perbedaan maka situasi tersebut dinamakan dengan homoskedastisitas, sebaliknya apabila terdapat perbedaan yang tidak diperbolehkan dalam model regresi yang baik maka hal tersebut disebut dengan heteroskedastisitas.

Jika kondisi dari titik-titik dalam grafik tersebut terdistribusi di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y yang telah dianalisa dengan memperhatikan grafik plot diantara residual dan nilai prediksi variabel terikatnya. Berikut ini adalah hasil uji heteroskedastisitas dalam penelitian mengenai pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan:



Sumber: Analisis Penulis (2024)

GAMBAR 5.31

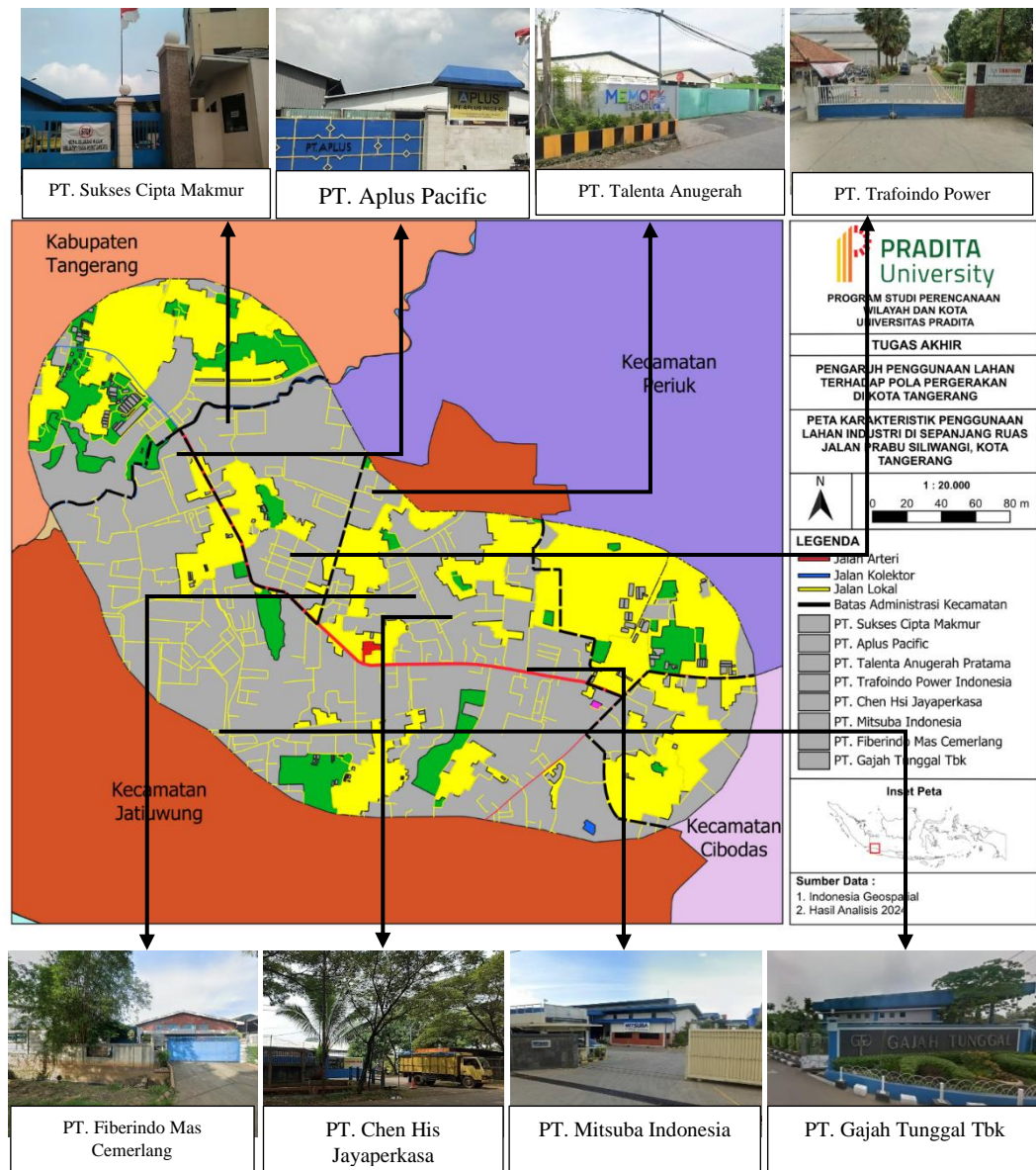
GRAFIK HASIL UJI HETEROSKEDASTISITAS

Menurut hasil dari uji heteroskedastisitas yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan jika pada model regresi terjadi kondisi homoskedastisitas yang dimana tidak terjadi perbedaan dan titik yang tersebar membentuk pola yang jelas baik diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Hal tersebut berarti tidak terjadi kesamaan dalam varian sisa antar observasi.

5.4 Interpretasi Hasil Penelitian

Setelah dilakukan analisa dengan metode overlay yang bersumber dari data sekunder yang didapat dari (Dinas Penataan Ruang Kota Tangerang) yang dikombinasikan dengan data primer berupa hasil digitasi guna lahan eksisting yang dieksekusi menggunakan aplikasi QGIS 3.28.2 dapat diketahui karakteristik dari penggunaan lahan yang berada di area Ruas Jalan Prabu Siliwangi sebesar 808,302 ha yang didominasi dengan area industri yang memiliki luas 504,713 ha (62,44%), kemudian area terluas setelahnya yaitu permukiman yang memiliki luas 233,569 ha (28,90%). Kawasan industri besar mendominasi dari area industri yang berada di sekitar Ruas Jalan Prabu Siliwangi, sedangkan untuk area permukiman terbagi kedalam 2 jenis kawasan, yaitu (*mid class*) atau perumahan skala menengah, dan juga (*low class*) atau disebut juga kawasan rural yang berada di tengah kota dan muncul secara organik tanpa perencanaan sebelumnya. Memiliki karakteristik guna lahan sebagai area industri tentu menyebabkan tingginya pergerakan yang ada di Ruas Jalan Prabu Siliwangi, pergerakan yang berasal dari aktivitas karyawan yang bekerja pada lokasi industri tersebut, pergerakan dari kendaraan berat (KB) yang

mengangkut kebutuhan industri menjadi 2 faktor utama yang mengakibatkan hal tersebut.



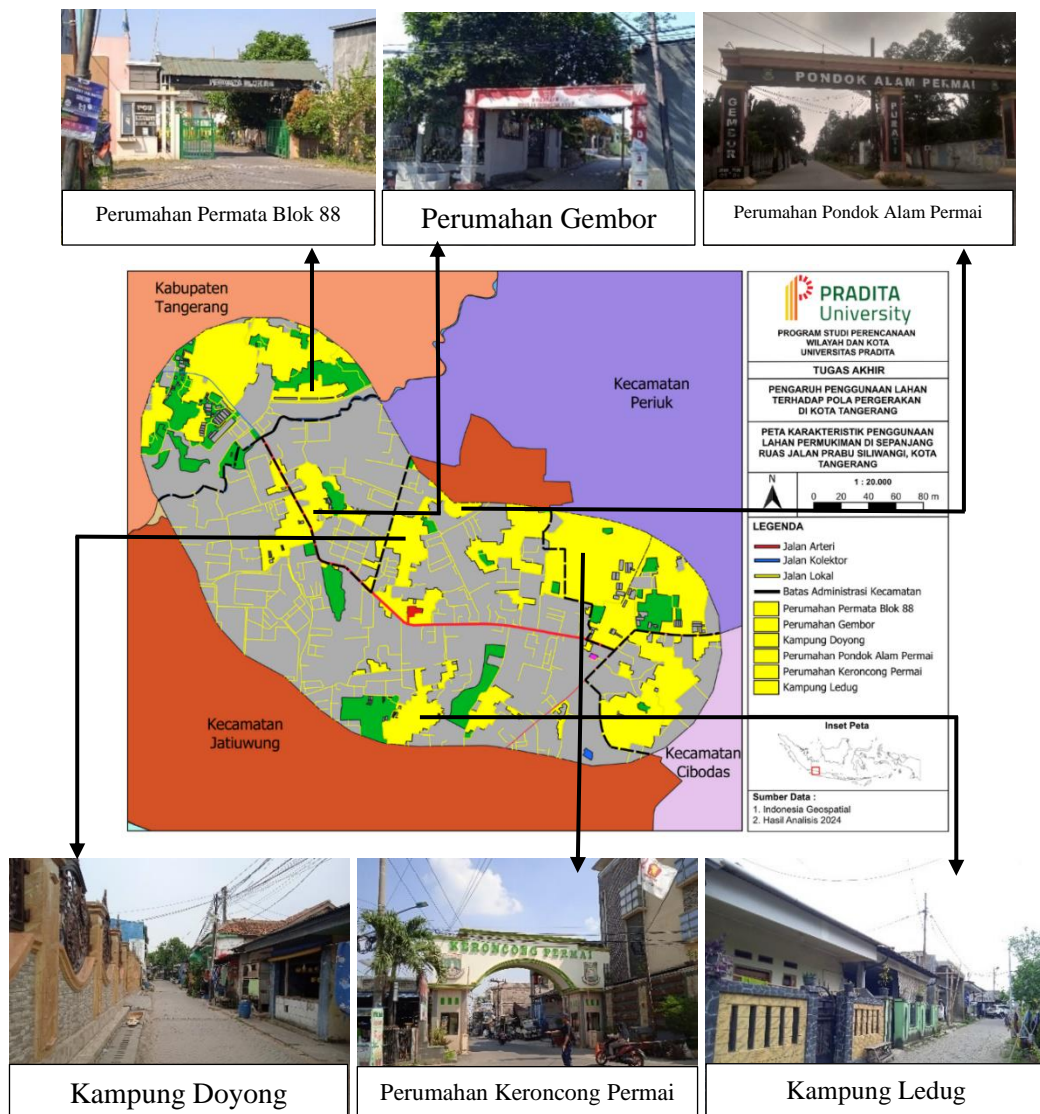
Sumber: Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.32

PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN YANG DIDOMINASI INDUSTRI

Disamping itu juga masih terdapat area dari residensial yang memiliki dominasi terbanyak kedua dalam memadati area Ruas Jalan Prabu Siliwangi, mulai dari area kelas menengah (*mid class*) yang telah direncanakan sebelumnya yang sudah tergambar dalam peta karakteristik guna lahan khusus permukiman.

Melonjaknya hunian tersebut dilatarbelakangi oleh keadaan dari Ruas Jalan Prabu Siliwangi yang memiliki akses menuju jalan tol yang cukup mudah, contohnya Perumahan Permata Blok 88 yang berlokasi di Kecamatan Pasar Kemis, Kabupaten Tangerang memiliki kemudahan akses menuju Jalan Tol Cikupa yang berlokasi di Kecamatan Cikupa, Kabupaten Tangerang. Sedangkan untuk Perumahan Keroncong Permai dan Perumahan Pondok Alam Permai memiliki kemudahan akses menuju Jalan Tol Bitung yang berlokasi di Kecamatan Curug, Kabupaten Tangerang.



Sumber : Olahan Penulis (2024)

GAMBAR 5.33

PETA KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN PERMUKIMAN

Hasil olah data yang dilakukan dengan metode statistik deskriptif dari data yang didapat melalui observasi memberikan informasi berupa jenis dan pola pergerakan dari kendaraan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi saat *weekday* maupun *weekend*, Kendaraan sepeda motor (SM) mendominasi kedua rentang waktu pada saat dilakukan observasi, yaitu pada saat *weekday* di sore hari dengan jumlah 2.464 unit yang memiliki rata-rata kendaraan melintasi yakni 990 unit kendaraan, sedangkan pada waktu *weekend* jumlah kendaraan sepeda motor (SM) tertinggi yaitu pada saat pagi hari yaitu dengan jumlah 350 unit, dengan rata-rata kendaraan terdeteksi berjumlah 154 unit kendaraan.



Sumber: Hasil Observasi Lapangan (2024)

GAMBAR 5.34

PERGERAKAN KENDARAAN YANG DIDOMINASI SEPEDA MOTOR

Tidak hanya informasi terkait pergerakan kendaraan, jenis kendaraan, dan waktu pergerakan kendaraan sering melintas. Angkutan umum juga tersedia dalam bentuk angkutan kota (angkot) dan bus antar kota antar provinsi (AKAP) yang terintegrasi dengan baik menuju tempat kerja, atau tempat pendidikan.



Sumber: Hasil Observasi Lapangan (2024)

GAMBAR 5.35

SARANA TRANSPORTASI UMUM ANGKUTAN KOTA (ANGKOT)



Sumber: Hasil Observasi Lapangan (2024)

GAMBAR 5.36

SARANA TRANSPORTASI UMUM BUS ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP)

Fasilitas umum yang tersedia dengan baik seperti adanya lampu penerangan jalan, papan penunjuk arah (*signage*), trotoar, dan jalan raya juga dapat membantu mempermudah aktivitas pergerakan.



Sumber: Hasil Observasi Lapangan (2024)

GAMBAR 5.37

FASILITAS UMUM

Analisis pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi yang dianalisis menggunakan metode regresi linear berganda dengan melihat pengaruh variabel X (penggunaan lahan) dengan variabel Y (pola pergerakan) yang terdiri dari beberapa turunan variabel, berikut merupakan hasil yang diperoleh menggunakan analisis regresi linear berganda:

- Variabel X (penggunaan lahan) dengan variabel Y1 (karakteristik pola pergerakan) memiliki persentase pengaruh sebesar 61,5% dengan nilai signifikansi (tabel uji t) sebesar 6.623
- Variabel X (penggunaan lahan) dengan variabel Y2 (faktor – faktor pola pergerakan) memiliki persentase pengaruh sebesar 25,4% dengan nilai signifikansi (tabel uji t) sebesar 5.254
- Variabel X (penggunaan lahan) dengan variabel Y4 (sistem infrastruktur) memiliki persentase pengaruh sebesar 3,5% dengan nilai signifikansi (tabel uji t) sebesar 4.317
- Variabel X (penggunaan lahan) dengan keseluruhan variabel Y (pola pergerakan) memiliki persentase pengaruh sebesar 53,3% dengan nilai signifikansi (tabel uji t) sebesar 7.464

Berdasarkan hasil pengolahan data pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi menggunakan metode regresi linear berganda, dapat disimpulkan bahwa hubungan antara variabel X (penggunaan lahan) mempengaruhi variabel Y1 (karakteristik pola pergerakan) secara signifikan yaitu sebesar 61,5% dan sisanya 38,5% dipengaruhi oleh faktor lain diluar model penelitian, serta memiliki nilai signifikansi yang diperoleh melalui uji t yaitu sebesar 6.623.

Variabel karakteristik pola pergerakan sangat berpengaruh besar pada pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan, terdapat 3 aspek utama terkait variabel karakteristik pola pergerakan yaitu:

1. Pergerakan Kendaraan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Pergerakan merupakan peralihan dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan sarana (kendaraan) karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di tempat asalnya. Menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan adalah sarana angkut di jalan raya yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Kendaraan bermotor didefinisikan sebagai alat untuk berpindah, bergerak, dan melakukan mobilisasi yang digunakan oleh manusia, alat kendaraan biasanya dilengkapi dengan alat penggerak mekanik berupa mesin (motor). Hal yang menyebabkan terjadinya sebuah pergerakan umumnya dapat terbagi dan ter kategorisasikan kedalam beberapa kriteria berdasarkan tujuan dari perjalanannya yang telah tergambarkan pada gambar 5.17 yang didapatkan dari tujuan perjalanan 100 responden yang dimintai untuk memberikan informasinya, 90 persen diantara mereka melakukan mobilisasi kendaraan dengan tujuan bekerja/menuju tempat kerja, dan sisanya 10 persen memiliki tujuan untuk pendidikan.

2. Waktu Terjadinya Pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan menjelaskan mengenai kapan terjadinya mobilisasi tersebut, secara individu tentunya memiliki rutinitas untuk melakukan pergerakan dalam sehari – hari nya. Dalam tabel 5.2 dan tabel 5.3, menggambarkan tentang pola pergerakan yang secara umum terjadi pada pagi hari pukul 07.00 – 08.00 WIB, waktu siang pukul 11.00 – 12.00 WIB, dan sore pada jam 16.00 – 17.00 WIB pada Ruas Jalan Prabu Siliwangi, pergerakan yang dominan terjadi yaitu pada *weekday* sore hari dan di waktu *weekend* pagi hari. Jumlah yang teridentifikasi saat *weekday* waktu sore hari antara pukul 16.00 – 17.00 WIB pergerakan dari kendaraan ringan sebanyak 468, kendaraan berat sebanyak 40 pergerakan, dan kendaraan bermotor yang terbanyak sejumlah 2.464, sedangkan pada waktu *weekend* pagi hari pada pukul 07.00 – 08.00 WIB, teridentifikasi sejumlah pergerakan kendaraan ringan sebanyak

108 pergerakan, kendaraan berat sebanyak 6 pergerakan, dan yang terbanyak adalah pergerakan sepeda motor sebanyak 350 pergerakan.

3. Jenis Transportasi Yang Digunakan

Terdapat berbagai macam pilihan transportasi yang dapat dipakai oleh seseorang ketika ingin melakukan sebuah perjalanan, hal tersebut tergambarkan pada gambar 5.10 yang menyimpulkan bahwa terdapat 3 jenis transportasi yang digunakan oleh orang yang melintas pada Ruas Jalan Prabu Siliwangi saat pagi, siang, dan sore hari baik saat *weekday* maupun *weekend*. Ketiga jenis tersebut ialah kendaraan ringan, kendaraan berat, dan sepeda motor dengan jumlah total sebanyak 5.994 unit kendaraan yang melintas.