

Karakteristik bangkitan perjalanan pada komplek Perumahan di Depok. Studi kasus: Komplek Perumahan Depok Mulia II

Zainal Nur Arifin, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=75142&lokasi=lokal>

Abstrak

Komplek perumahan merupakan salah satu sumber pembangkit perjalanan yang dominan di Kotamadya Depok. Dengan mengkaji karakteristik bangkitan perjalanan pada komplek perumahan di 'Depok diharapkan dapat membantu memberi asukan untuk mengatasi permasalahan transportasi yang ada saat ini di wilayah tersebut dan mengantisipasi permasalahan transportasi yang akan timbul dimasa mendatang.

Isi pokok tesis ini adalah menganalisis hubungan antara karakteristik sosial ekonomi dengan bangkitan perjalanan individu yang ditimbulkannya dan hubungan antara waktu keberangkatan bekerja/sekolah dengan waktu masuk kantor, maksud/ tujuan perjalanan, lokasi tempat bekerja/sekolah, jarak tempat bekerja/sekolah dari rumah dan model yang digunakan.

Pembuatan model menggunakan metode regresi dengan variabel semu (dummy variabel). Sedangkan untuk pemilihan model terbaik digunakan metode "seleksi maju". Proses analisis dan uji statistik dilakukan dengan bantuan program SPSS for windows ver. 10.0.

Model bangkitan perjalanan individu dibedakan berdasarkan maksud/tujuan perjalanan, yaitu: perjalanan bekerja, pekerjaan pendidikan, perjalanan belanja, perjalanan hiburan/rekreasi sosial dan perjalanan total.

Masing-masing model yang 'dihasilkan merupakan persamaan .matematis yang menggambarkan hubungan dengan tingkat kepercayaan 95 persen antara bangkitan perjalanan individu dengan karakteristik social ekonomi.

Model Bangkitan Perjalanan Bekerja Individu:

$$\text{Pkrj} = 1.287 + 0.108 \cdot \text{KRJ2} + 1.048 \cdot \text{KRJ3} + 0.138 \cdot \text{KRJ4} - 1.295 \cdot \text{KRI5} - 1.308 \cdot \text{KRJ6} - 1.369 \cdot \text{KRJ7} - 1.287 \cdot \text{KRIS} + 0.330 \cdot \text{MTR}$$

(SEE = 0.4173; F = 46.599; R² = 0.792)

$$\text{Pkrj} = 1.269 + 0.191 \cdot \text{KRJ2} + 1.197 \cdot \text{KRJ3} + 0.156 \cdot \text{KRJ4} - 1.269 \cdot \text{KRJ5} - 1.269 \cdot \text{KRJ6} - 1.303 \cdot \text{KRJ7} - 1.269 \cdot \text{KRJ8} + 0.0457 \cdot \text{MBL}$$

(SEE = 0.4279 ; F = 43.726 ; R² = 0.781)

$$\text{Pkrj} = -0.0133 + 1.497 \cdot \text{HSLI} + 1.173 \cdot \text{HSL2} + 1.183 \cdot \text{HSL3} + 1.355 \cdot \text{HSL4} + 2.198 \cdot \text{HSL5} + 0.400 \cdot \text{MTR}$$

(SEE = 0.4883 ; F = 40.533 ; R² = 11.711)

$$\text{Pkrj} = -3.03 \cdot 10-11 + 1.593 \cdot \text{HSL1} + 1.295 \cdot \text{HSL2} + 1.404 \cdot \text{HSL3} + 1.801 \cdot \text{HSL4} + 2.762 \cdot \text{HSL5} - 0.477 \cdot$$

MBL

(SEE =0.4867; F=40.910; R2=0.713)

Madel Bangkitan Perjalanan Pendidikan Individu:

Pddk = 0.634- 0.292. KRJ2 + 0.219. KRJ3 - 0.354 . KRJ4 + 1.039 . KRJ5 - 0.291 .KRJ6 - 0.291 . KRJ7- 0.285 . KRJ8- 0.0747 . USIA2 - 0.207. USIA3-0.356. USIA4 - 0.499 . USIA5 - 0.345. USIA6-0.343. USIA7 - 0.346. USIA8

(SEE =02825; F=55.0119; R2=0.893)

Model Bangkitan Perjalanan Belanja Individu:

Pbj = - 0.101 + 0.360 . KLG2 + 0.103. KLG3 + 0.06386. KLG4 + 0.04377. USIA2 + 0.112. USIA3 - 0.219 . USIA4 + 0.015 . USIA5 - 0.09545. USIA6 + 0.101 . USIA7 - 0.111 . USIA8

(SEE =0.2801; F=4.091; R2=0.299)

Model Bangkitan Perjalanan Hiburan/Rekreasi/Sosial Individu:

Phib = 0.140 + 0.593. MBL + 0.06801 . HSL1- 0.09289. HSL2 + 0.321 . HSL3 - 0.303 . HSL4 - 0.288. HSL5 - 0.205. SIM

(SEE =0.3536; F=5.526; R2=0.283)

Model Bangkitan Perjalanan Total Individu:

Ptot = 1.984 - 0.587 . KRJ2 + 0.845. KRJ3 - 0.09656 . KRJ4 - 0.262 . KRJ5 - 1.657 . KRJ6 - 2.043. KRJ7 - 1.872. KRJ8 + 0.01888. USIA2 + 0.03835 . USIA3

- 0.06661 . USIA4 - 1.108 . USIA5 - 0.309. USIA6-0.570. USIA7 - 0.607. USIAS + 0.670 . MBL + 0.395.

MTR + 0.387. KWN

- (SEE = 0.7710; F = 6.255 ; R2 = 0.544)

Model Waktu Keberangkatan Individu:

BRKT = 0.209 + 0.881 . MSK - 0.577. LOK -- 0.383 . TJH + 0.0055. JRK - 0.0581 . MD

(SEE = 0.4802 ; F =112.222 ; R2 = 0.899)