Research Review
Jurnal Ilmiah Multidisiplin
Vol. 4, No. 2, Agustus 2025 ISSN: 29622743

Analisis Tarikan Berdasarkan Tata Guna Lahan di Kota Gorontalo (Studi Kasus: Jalan Prof. Dr. H.B Jassin Kota Gorontalo)

(Trip Attraction Analysis Based on Land Use in Gorontalo City (Case Study: Prof. Dr. H.B Jassin Road, Gorontalo City))

Ferrina Pangemanan Ano[1], Yuliyanti Kadir[2], Frice Lahmudin Desei[3]
[1,2,3] Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Gorontalo
ferrinapangemanan@gmail.com[1], yuliyanti_kadir@ung.ac.id[2], fricedesei@ung.ac.id[3]

Article Info

Article history:

Received: 4 Agustus 2025
Revised: 20 Agustus 2025
Accepted: 21 Agustus 2025

Keywords:

Land Use
Travel Attraction
Congestion

Kata Kunci:
Tata Guna Lahan
Tarikan Perjalanan
Kemacetan

Abstract

Transportation plays a crucial role in supporting daily human activities, with significant impacts on economic, social, and environmental aspects. In Gorontalo City, one of the main challenges is traffic congestion, particularly along Prof. DR. H.B. Jassin Street, which experiences high mobility due to diverse land use functions. This condition highlights the need to examine the extent to which land use influences travel attraction on this corridor. The aim of this study is to analyze the effect of land use variables—including building area, number of employees, and number of visitors—on travel attraction along Prof. DR. H.B. Jassin Street. The research employed field observations, surveys, and quantitative analysis using multiple linear regression with SPSS software. The results indicate that all three independent variables significantly affect travel attraction, with building area emerging as the most dominant factor in explaining variations in travel demand. Furthermore, the coefficient of determination shows that the regression model is capable of explaining most of the variations in travel attraction. These findings emphasize the importance of integrating land use considerations into urban transportation planning. Consequently, the study recommends the need for stricter land use management, improved transportation systems, and better road infrastructure arrangements to reduce traffic congestion while enhancing the quality of the urban environment in a more sustainable manner.

Abstrak

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung aktivitas masyarakat sehari-hari karena keterkaitannya dengan aspek ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Di Kota Gorontalo, salah satu permasalahan utama yang muncul adalah kemacetan lalu lintas, khususnya di Jalan Prof. DR. H.B. Jassin yang dikenal sebagai kawasan dengan tingkat mobilitas tinggi akibat keberagaman fungsi lahan. Kondisi ini menuntut adanya kajian mengenai sejauh mana tata guna lahan memengaruhi tarikan perjalanan pada ruas jalan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh variabel tata guna lahan, yang meliputi luas bangunan, jumlah pegawai, dan jumlah pengunjung, terhadap tarikan perjalanan di sepanjang Jalan Prof. DR. H.B. Jassin. Metode penelitian dilakukan melalui observasi lapangan, survei, serta analisis kuantitatif dengan regresi linier berganda menggunakan perangkat lunak SPSS. Hasil analisis menunjukkan bahwa ketiga variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap tingkat tarikan perjalanan, dengan luas bangunan menjadi faktor yang paling dominan dalam menjelaskan variasi tarikan perjalanan. Selain itu, nilai koefisien determinasi mengindikasikan bahwa model regresi yang dibangun mampu menjelaskan sebagian besar

variasi yang terjadi. Temuan ini menegaskan pentingnya mempertimbangkan aspek tata guna lahan dalam perencanaan transportasi perkotaan. Oleh karena itu, penelitian ini merekomendasikan perlunya pengendalian pemanfaatan ruang, peningkatan pengelolaan transportasi, serta penataan infrastruktur jalan untuk mengurangi kemacetan sekaligus mendukung peningkatan kualitas lingkungan perkotaan yang lebih berkelanjutan.

Corresponding Author:

Ferrina Pangemanan Ano
Fakultas Teknik
Universitas Negeri Gorontalo
ferrinapangemanan@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu elemen vital dalam kehidupan manusia karena berperan besar dalam mendukung mobilitas orang, barang, dan jasa yang pada akhirnya berdampak pada perkembangan ekonomi, sosial, lingkungan, serta aspek pertahanan dan keamanan (Karim et al., 2023; Lestari et al., 2025). Keterkaitan transportasi dengan kehidupan masyarakat tidak hanya sebatas sarana perpindahan, tetapi juga sebagai penghubung antara lokasi kegiatan dan pusat-pusat aktivitas yang menentukan keberlangsungan pertumbuhan wilayah (Agustina & Nurzanah, 2019). Perkembangan sistem transportasi yang efektif dan efisien menjadi kebutuhan mendasar, terutama di kawasan perkotaan yang terus berkembang pesat (Kadarisman et al., 2016).

Salah satu permasalahan transportasi yang paling banyak dihadapi oleh kota-kota besar di Indonesia adalah kemacetan lalu lintas (Lubis, 2016; St Maryam & Said, 2021; Puspitaningrum et al., 2024). Pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggi di perkotaan menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan kapasitas jaringan jalan yang tersedia (Arifiyananta, 2015). Fenomena ini menimbulkan berbagai dampak negatif seperti polusi udara, kebisingan, penurunan kenyamanan berkendara, pemborosan energi, serta meningkatnya waktu tempuh perjalanan (Brilliant et al., 2024). Menurut penelitian Razak dan Abd (2024) dan Kawulur et al. (2024), kemacetan di wilayah perkotaan Indonesia menyebabkan kerugian ekonomi yang sangat besar akibat hilangnya produktivitas, biaya bahan bakar, dan dampak kesehatan lingkungan. Hal senada juga dijelaskan oleh Fianto (2021) dan Tamin dan Frazila (1997) bahwa tata guna lahan dan sistem transportasi memiliki hubungan timbal balik yang kuat, di mana peningkatan intensitas penggunaan lahan tanpa perencanaan transportasi yang memadai akan menimbulkan tekanan berlebih pada jaringan jalan.

Di Kota Gorontalo, Jalan Prof. DR. H.B. Jassin merupakan salah satu koridor utama dengan tingkat mobilitas tinggi. Kawasan ini dikelilingi oleh beragam fungsi lahan, seperti pusat perdagangan, perkantoran, pendidikan, serta permukiman, yang memicu terjadinya tarikan perjalanan dengan intensitas tinggi setiap harinya. Perkembangan pesat kawasan ini membawa konsekuensi terhadap peningkatan volume lalu lintas dan beban jaringan jalan. Akibatnya, muncul berbagai persoalan transportasi seperti kemacetan, konflik antar pengguna jalan, keterlambatan perjalanan, hingga penurunan kualitas lingkungan perkotaan. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Ristiyanto dan Firdaus (2021) dan Rahayu (2016) di kawasan perkotaan menunjukkan bahwa variabel-variabel tata guna lahan, seperti luas bangunan, jumlah pegawai, dan jumlah pengunjung, berpengaruh signifikan terhadap tarikan perjalanan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini secara khusus bertujuan untuk menganalisis pengaruh tata guna lahan terhadap tarikan perjalanan di sepanjang Jalan Prof. DR. H.B. Jassin, Kota Gorontalo. Analisis difokuskan pada variabel-variabel utama, yaitu luas bangunan, jumlah pegawai, dan jumlah pengunjung sebagai faktor yang diduga memengaruhi besarnya tarikan perjalanan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam penyusunan kebijakan transportasi yang lebih terintegrasi dengan perencanaan tata guna lahan, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan masyarakat, mengurangi tingkat kemacetan, serta mewujudkan lingkungan perkotaan yang lebih tertata, nyaman, dan berkelanjutan.

2. METODE PENELITIAN

Metode analisis data pada penelitian ini menggunakan model analisis regresi linier berganda dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 22. Dalam menganalisis data ini ada beberapa tahapan uji statistik yang harus dilakukan agar analisis tarikan perjalanan yang dihasilkan nantinya dapat akurat.

2.1 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis linier berganda sangat diperlukan untuk menunjukkan beberapa perubahan tata guna lahan secara simultan yang mempengaruhi tarikan perjalanan. Bentuk umum analisis linier berganda ditunjukkan pada persamaan dibawah ini:

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \cdots + bX + S_t \quad (1)$$

Dengan:

Y : variabel tidak bebas
X_1, X_2 : variabel bebas
b_1, b_2 : koefisien regr esi
S_t : *distrubunce error*

2.2 Analisis Koefisien Korelasi

Ada dua cara yang dapat digunakan sebagai pengambilan keputusan dalam analisis korelasi *bivariate pearson* yaitu:

1) Berdasarkan nilai signifikansi Sig. (2-tailed), jika nilai Sig (2-tailed) < 0,05 maka terdapat korelasi antar variabel bebas dan variabel terikan. Sebaliknya jika nilai Sig. (2-tailed) > 0,05 maka tidak ditemukan korelasi antar variabel.
2) Berdasarkan nilai r hitung (Pearson Correlation), jika nilai r hitung > r tabel maka antar variabel memiliki korelasi. Sebaliknya jika nilai r hitung < r tabel maka artinya tidak ada korelasi antar variabel tersebut.

2.3 Uji Kelayakan Model (Uji F)

Uji F merupakan metode yang digunakan untuk menilai sejauh mana variabel bebas secara simultan mempengaruhi variabel terikat. Kriteria dalam Uji F sebagai berikut.

1) Jika nilai Sig > 0,05 maka H0 ditolak, sehingga tidak terdapat pengaruh signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.
2) Jika nilai Sig < 0,05 maka H0 diterima, sehingga terdapat pengaruh signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.
3) Jika F hitung > F tabel maka H0 diterima, menunjukkan adanya pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
4) Jika F hitung < F tabel maka H0 ditolak, menunjukkan tidak adanya pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.

2.4 Uji Pengaruh Parsial (Uji t)

Uji t merupakan salah satu metode dalam uji hipotesis penelitian pada analisis regresi linier berganda yang bertujuan untuk menguji apakah setiap variabel X secara individual berpengaruh terhadap variabel Y. Kriteria penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut.

1) Jika nilai signifikansi Sig. > 0,05 atau t hitung < t tabel, maka variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.
2) Jika nilai signifikansi Sig. < 0,05 atau t hitung > t tabel, maka variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.

2.5 Uji Koefisien Determinasi (R^2)

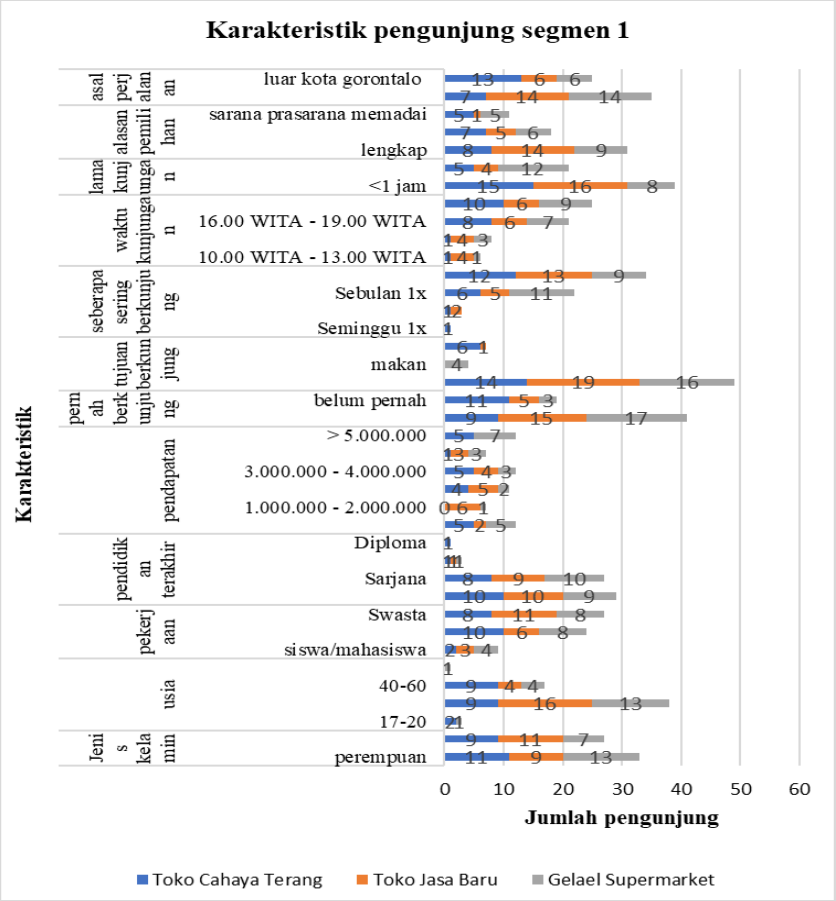
Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan model regresi linier dalam menjelaskan variasi yang terjadi pada variabel terikat berdasarkan variabel bebas yang digunakan. Nilai koefisien determinasi berkisar antara 0 hingga 1. Jika nilai R^2 mendekati 1, maka model regresi memiliki kemampuan yang sangat baik dalam menyesuaikan atau mencocokkan data, yang berarti sebagian besar variasi variabel terikat dapat dijelaskan oleh variabel bebas. Sebaliknya, jika nilai R^2 mendekati 0, maka model regresi dinilai kurang baik karena hanya mampu menjelaskan variasi data dalam jumlah yang sangat kecil. Dengan demikian, semakin tinggi nilai R^2, semakin baik model dalam merepresentasikan hubungan antarvariabel yang diteliti.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian Penelitian ini dilakukan di ruas Jalan Prof. DR. H.B. Jassin, Kecamatan Kota Tengah, Kota Gorontalo, sepanjang 2,98 km dan lebar rata-rata 10 meter, dengan jumlah penduduk 207.808 jiwa pada 2024, yang merupakan jalan kolektor sekunder, dikelilingi pertokoan, ruko, serta akses ke rumah sakit dan apotek, dan dibagi menjadi 6 segmen, yaitu: Simpang Jalan Pangeran Diponegoro dan Agung Suprapto, Simpang Jalan Moh. Yamin dan Drs. Achmad Nadjamuddin, Simpang Jalan Palma, Simpang Jalan Jend. Sudirman, Simpang Jalan Durian dan Jalan Irian, serta Simpang Jalan Beringin.

3.1 Segmen 1

Berdasarkan Gambar 1, karakteristik pengunjung Gelael Supermarket, Toko Jasa Baru, dan Toko Cahaya Terang dapat dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 1. Karakteristik Pengunjung pada Segmen 1

Berdasarkan hasil analisis, terdapat perbedaan karakteristik pengunjung pada ketiga toko yang diamati. Gelael Supermarket dan Toko Cahaya Terang didominasi oleh pengunjung perempuan, hal ini wajar mengingat kedua toko tersebut menyediakan kebutuhan pokok serta perlengkapan rumah tangga yang umumnya lebih sering dibeli oleh perempuan. Sebaliknya, Toko Jasa Baru lebih banyak dikunjungi oleh laki-laki karena menjual peralatan mesin motor dan mobil yang identik dengan kebutuhan teknis dan hobi laki-laki. Dari segi usia, mayoritas pengunjung pada ketiga toko berada dalam rentang produktif 21–40 tahun, yang menunjukkan bahwa kelompok usia ini memiliki daya beli serta kebutuhan konsumsi yang tinggi. Dari sisi pekerjaan, pengunjung Gelael Supermarket dan Toko Cahaya Terang sebagian besar berasal dari kalangan Pegawai Negeri Sipil (PNS), sedangkan Toko Jasa Baru lebih banyak dikunjungi oleh masyarakat yang bekerja di sektor swasta. Tingkat pendidikan juga bervariasi, dengan pengunjung Gelael Supermarket sebagian besar berpendidikan sarjana, sementara Toko Jasa Baru dan Toko Cahaya Terang lebih didominasi lulusan SMA.

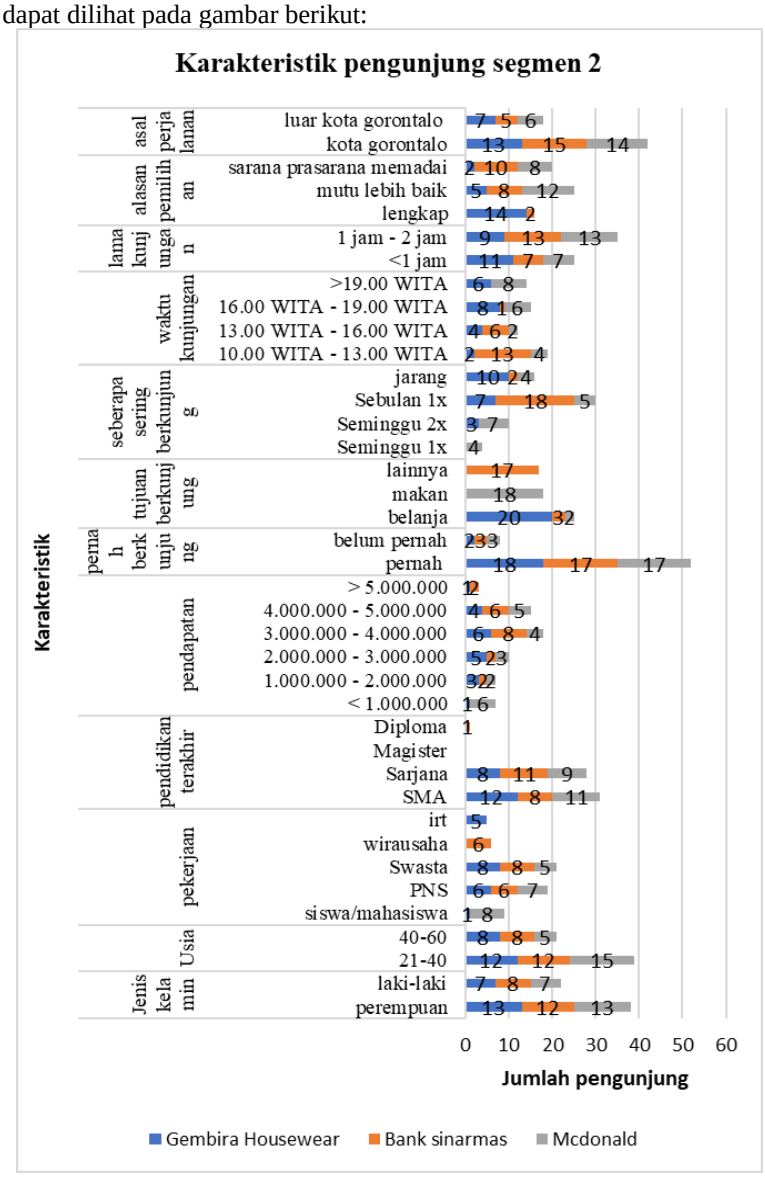
Dari aspek pendapatan, terlihat adanya perbedaan yang cukup signifikan. Pengunjung Gelael Supermarket rata-rata memiliki pendapatan lebih dari Rp5.000.000 per bulan, yang mencerminkan daya beli tinggi dan kesesuaian dengan citra supermarket modern. Sebaliknya, pengunjung Toko Jasa Baru umumnya berpenghasilan antara Rp1.000.000–Rp2.000.000, sedangkan Toko Cahaya Terang rata-rata memiliki pendapatan Rp3.000.000–Rp4.000.000. Tingkat kunjungan juga memperlihatkan pola yang berbeda. Sebagian besar pengunjung Gelael Supermarket dan Toko Jasa Baru sudah sering berkunjung, menandakan loyalitas dan kebutuhan rutin, sedangkan pengunjung Toko Cahaya Terang cenderung baru pertama kali datang, yang bisa mengindikasikan toko tersebut belum memiliki pelanggan tetap atau hanya menjadi pilihan alternatif.

Motivasi utama pengunjung di ketiga toko adalah untuk berbelanja, namun frekuensinya berbeda. Gelael Supermarket lebih sering dikunjungi sebulan sekali, sementara pengunjung Toko Jasa Baru dan Toko Cahaya Terang datang lebih jarang. Waktu kunjungan mayoritas setelah pukul 19.00 WITA, yang menunjukkan bahwa aktivitas belanja dilakukan setelah menyelesaikan aktivitas utama, seperti bekerja. Dari sisi durasi, pengunjung Gelael Supermarket rata-rata menghabiskan waktu 1–2 jam karena kelengkapan

produk dan kenyamanan berbelanja, sedangkan pengunjung Toko Jasa Baru dan Toko Cahaya Terang hanya kurang dari 1 jam karena kebutuhan lebih spesifik. Pertimbangan utama dalam memilih toko adalah kelengkapan produk, yang menjadi daya tarik utama. Dari segi asal pengunjung, Toko Cahaya Terang lebih banyak didatangi oleh pembeli dari luar Kota Gorontalo, sementara Gelael Supermarket dan Toko Jasa Baru lebih dominan dikunjungi oleh masyarakat lokal Kota Gorontalo. Temuan ini menunjukkan adanya segmentasi pasar yang jelas berdasarkan jenis toko, produk yang ditawarkan, dan karakteristik demografis pengunjungnya.

3.2 Segmen 2

Segmen 2 mencakup Toko Gembira Houseware, Bank Sinarmas, dan McDonald. Dengan karakteristik yang dapat dilihat pada gambar berikut:

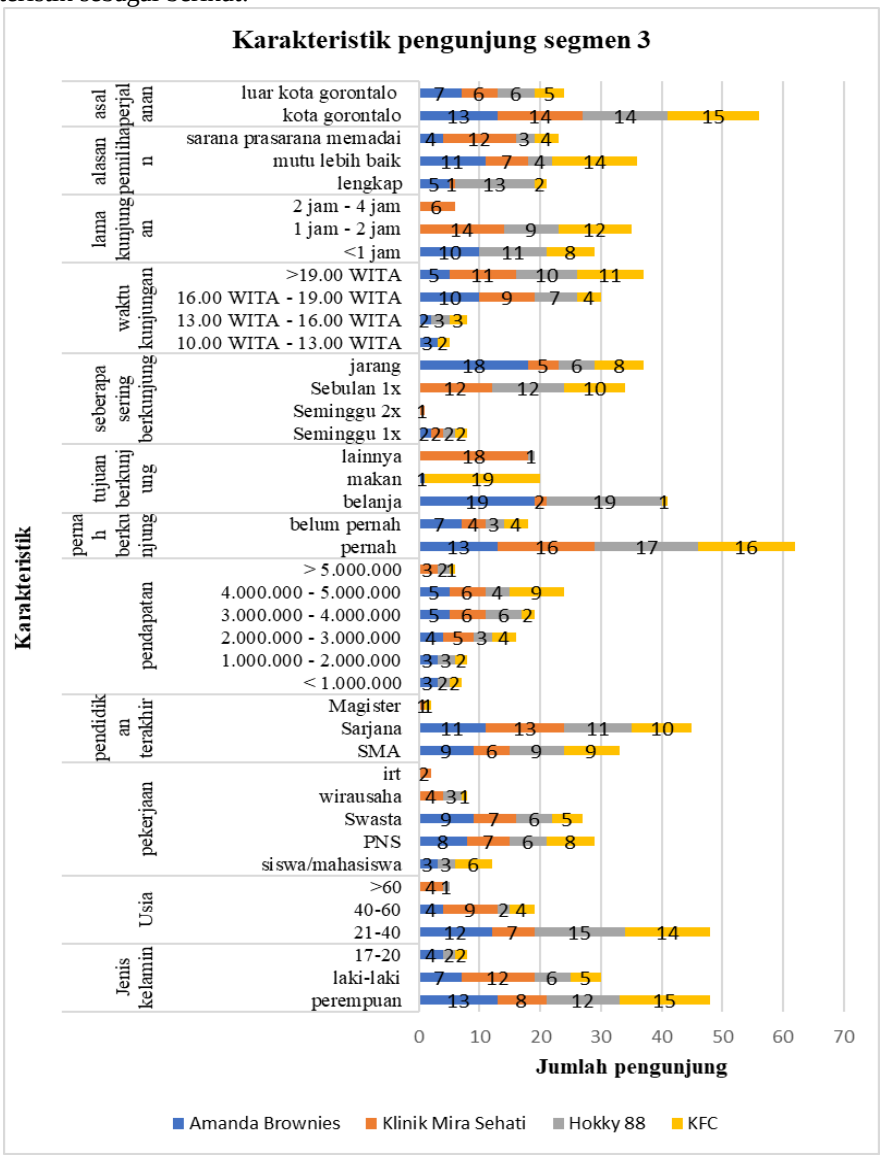


Gambar 2. Karakteristik Pengunjung pada Segmen 2

Pengunjung dengan mayoritas pengunjung perempuan usia 21-40 tahun. Pengunjung McDonald's sebagian besar siswa/mahasiswa, Toko Gembira Houseware didominasi pekerja swasta, dan Bank Sinarmas mayoritas wirausaha. Pengunjung Bank Sinarmas berpendidikan sarjana, sementara yang lain berpendidikan SMA. Penghasilan McDonald's di bawah 1.000.000, dan Bank Sinarmas serta Toko Gembira Houseware antara 4.000.000-5.000.000. Tujuan kunjungan: McDonald's untuk makan, Toko Gembira Houseware untuk berbelanja, dan Bank Sinarmas untuk transaksi. Waktu kunjungan McDonald's setelah pukul 19.00 WITA, Bank Sinarmas antara 10.00-13.00 WITA, Toko Gembira Houseware antara 16.00-19.00 WITA. Durasi kunjungan McDonald's dan Bank Sinarmas 1-2 jam, Toko Gembira Houseware kurang dari 1 jam. Alasan berkunjung: kelengkapan produk di Toko Gembira Houseware, mutu pelayanan di McDonald's dan Bank Sinarmas. Sebagian besar pengunjung berasal dari Kota Gorontalo.

3.3 Segmen 3

Segmen 3 mencakup Toko Amanda Brownies, Klinik Mira Sehati, Hokky88 Houseware, dan KFC dengan karakteristik sebagai berikut:

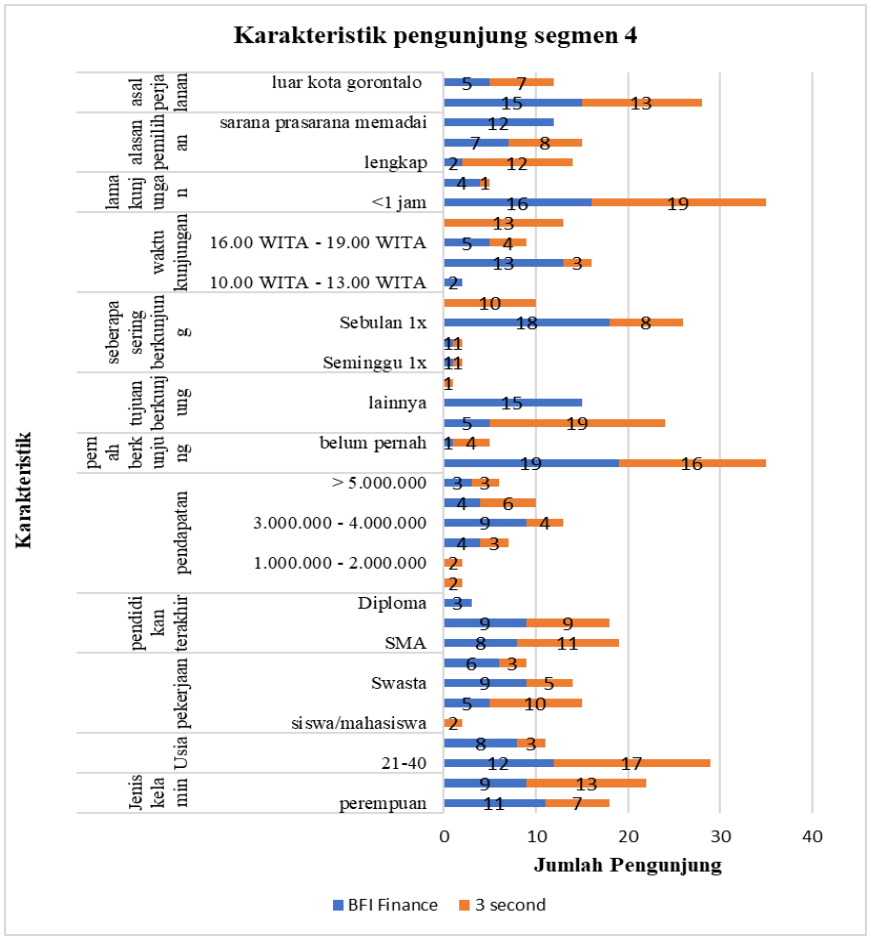


Gambar 3. Karakteristik Pengunjung pada Segmen 3

Pengunjung Klinik Mira Sehati didominasi laki-laki usia 40-60 tahun, sementara yang lainnya didominasi perempuan usia 21-40 tahun. Pengunjung Toko Amanda Brownies sebagian besar pekerja swasta, sedangkan lainnya mayoritas Pegawai Negeri Sipil. Rata-rata pengunjung berpendidikan sarjana, dengan penghasilan KFC dan Klinik Mira Sehati antara 4.000.000-5.000.000, dan Toko Amanda Brownies serta Hokky88 antara 3.000.000-4.000.000 .Tujuan kunjungan: KFC untuk makan, Klinik Mira Sehati untuk konsultasi, dan Toko Amanda Brownies serta Hokky88 untuk berbelanja. Pengunjung Toko Amanda Brownies datang saat ada kebutuhan, sementara lainnya rata-rata sebulan sekali. Waktu kunjungan Toko Amanda Brownies antara 16.00-19.00 WITA, lainnya lebih sering setelah pukul 19.00 WITA. Alasan berkunjung: Hokky88 karena kelengkapan produk, Klinik Mira Sehati karena sarana memadai, dan lainnya karena mutu layanan yang baik. Sebagian besar pengunjung berasal dari Kota Gorontalo.

3.4 Segmen 4

Segmen 4 mencakup BFI Finance dan Toko 3second. Pengunjung kedua tempat tersebut memiliki karakteristik sebagai berikut:

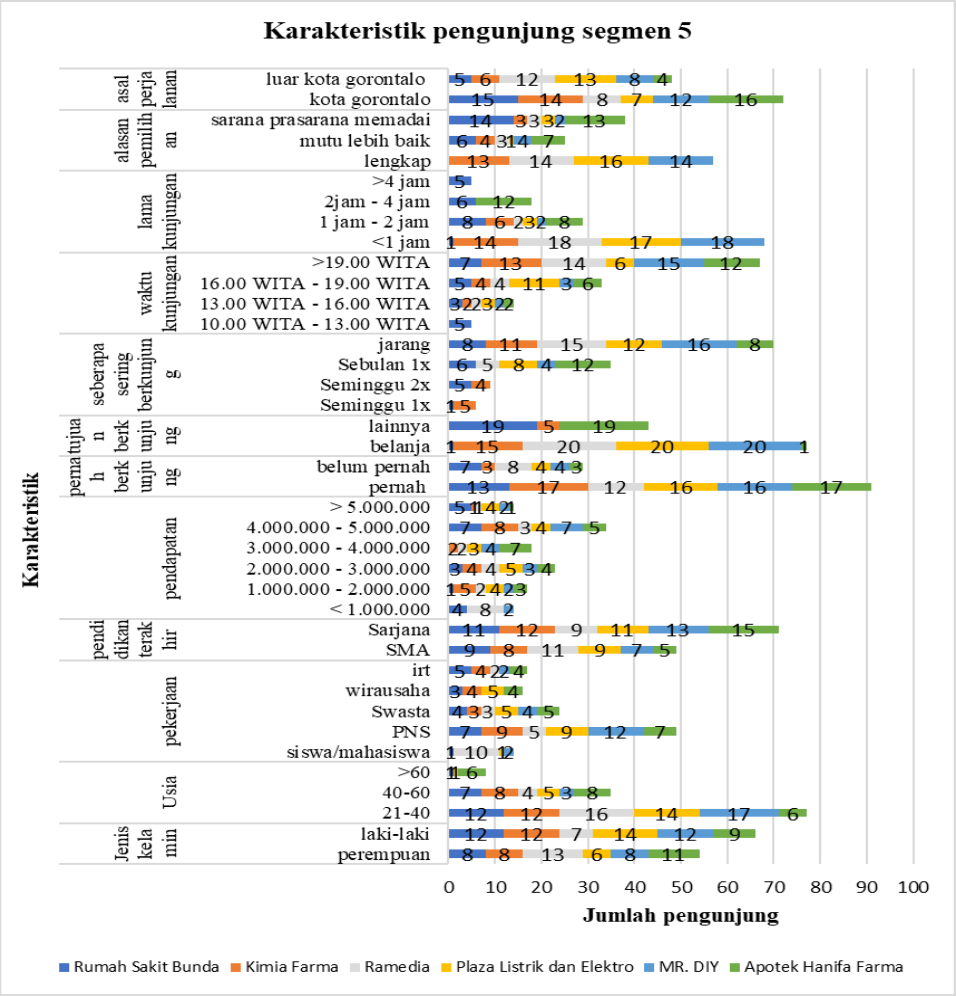


Gambar 4. Karakteristik Pengunjung pada Segmen 4

Pengunjung BFI Finance didominasi perempuan, sedangkan Toko 3second mayoritas laki-laki. Kedua tempat memiliki pengunjung usia 21-40 tahun, dengan pengunjung BFI Finance mayoritas sektor swasta dan Toko 3second Pegawai Negeri Sipil. Pengunjung BFI Finance berpendidikan sarjana, sementara Toko 3second mayoritas SMA. Pendapatan pengunjung BFI Finance 3.000.000–4.000.000, dan Toko 3second 4.000.000–5.000.000. Mayoritas sudah pernah berkunjung, dengan BFI Finance rata-rata sebulan sekali dan Toko 3second lebih jarang. Waktu kunjungan: BFI Finance antara 13.00-16.00 WITA, Toko 3second lebih sering setelah 19.00 WITA. Durasi kunjungan keduanya kurang dari 1 jam. Alasan berkunjung: BFI Finance karena fasilitas, Toko 3second karena kelengkapan produk. Sebagian besar pengunjung berasal dari Kota Gorontalo.

3.5 Segmen 5

Segmen 5 mencakup Rumah Sakit Bunda, Kimia Farma, Ramedia, Plaza Listrik dan Elektro, MR. DIY, dan Apotek Hanifa Farma dengan memiliki karakteristik sebagai berikut:

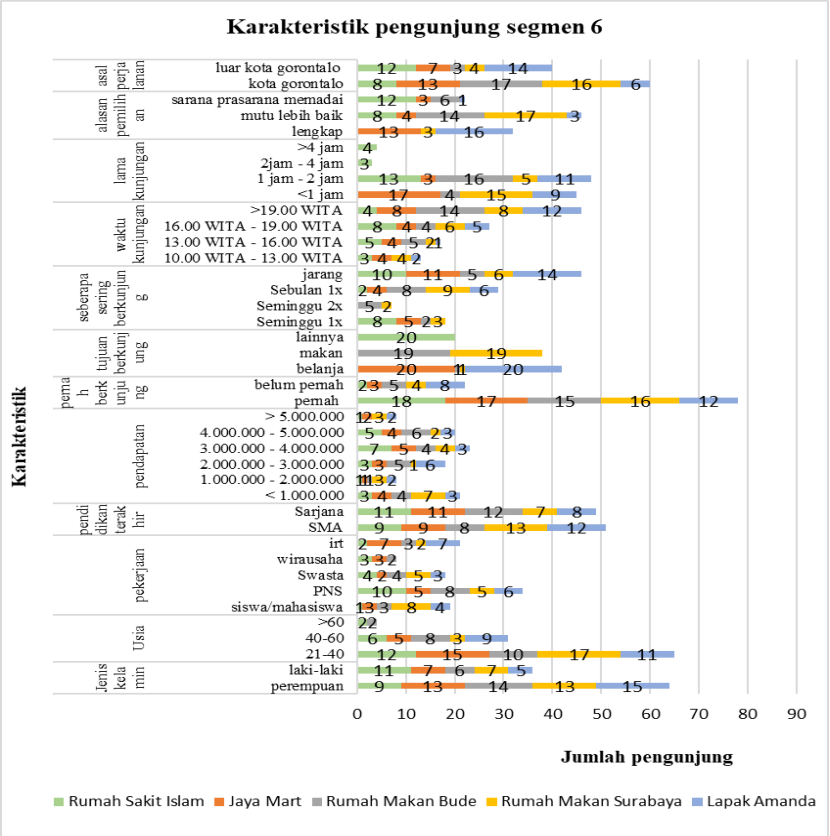


Gambar 5. Karakteristik Pengunjung Pada Segmen 5

Pengunjung Rumah Sakit Bunda, Plaza Listrik dan Elektro, dan MR. DIY didominasi laki-laki, sementara yang lainnya mayoritas perempuan. Pengunjung Apotek Hanifa Farma berusia 41-60 tahun, sedangkan yang lainnya 21-40 tahun, dengan pengunjung Ramedia sebagian besar siswa/mahasiswa dan lainnya Pegawai Negeri Sipil. Pendidikan pengunjung Rumah Sakit Bunda dan Ramedia mayoritas SMA, sementara lainnya sarjana. Pendapatan pengunjung Apotek Hanifa Farma 3.000.000-4.000.000, Ramedia kurang dari 1.000.000, dan lainnya 4.000.000-5.000.000. Frekuensi kunjungan Apotek Hanifa Farma sebulan sekali, lainnya jarang berkunjung. Waktu kunjungan Plaza Listrik dan Elektro antara 16.00-19.00 WITA, lainnya lebih sering setelah 19.00 WITA. Durasi kunjungan: Rumah Sakit Bunda 1-2 jam, Apotek Hanifa Farma 2-4 jam, lainnya kurang dari 1 jam. Alasan berkunjung: Rumah Sakit Bunda dan Apotek Hanifa Farma karena sarana memadai, lainnya karena kelengkapan produk. Sebagian besar pengunjung Ramedia dan Plaza Listrik dan Elektro berasal dari luar Kota Gorontalo, lainnya mayoritas dari Kota Gorontalo.

3.6 Segmen 6

Segmen 6 mencakup Rumah Sakit Islam, Toko Jaya Mart, Rumah Makan Bude, Rumah Makan Surabaya, dan Lapak Amanda dengan karakteristik pengunjung sebagai berikut:



Gambar 6. Karakteristik Pengunjung pada Segmen 6

Segmen 6 mencakup Rumah Sakit Islam, Toko Jaya Mart, Rumah Makan Bude, Rumah Makan Surabaya, dan Lapak Amanda. Pengunjung didominasi perempuan usia 21-40 tahun, mayoritas sarjana dan Pegawai Negeri Sipil, kecuali Rumah Makan Surabaya yang mayoritas siswa/mahasiswa. Pendapatan pengunjung berkisar antara <1.000.000 (Rumah Makan Surabaya) hingga 4.000.000-5.000.000 (Rumah Makan Bude). Frekuensi kunjungan lebih sering sebulan sekali untuk Rumah Makan Surabaya dan Bude, sementara lainnya jarang berkunjung. Waktu kunjungan Rumah Sakit Islam antara 16.00-19.00 WITA, lainnya setelah 19.00 WITA. Durasi kunjungan: Toko Jaya Mart dan Rumah Makan Surabaya (<1 jam), lainnya 1-2 jam. Alasan berkunjung: sarana (Rumah Sakit Islam), kelengkapan produk (Lapak Amanda), mutu (tempat lainnya). Sebagian besar pengunjung Rumah Sakit Islam dan Lapak Amanda dari luar Kota Gorontalo, lainnya dari dalam kota.

3.7 Analisis Regresi Linier Berganda

Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel tak bebas (Y).

3.7.1 $Y_{\text{Perdagangan dan Jasa}}$

Variabel yang dianalisis adalah Perdagangan dan Jasa (Y), dengan beberapa variabel bebas sebagai berikut: jumlah pegawai (X1), jumlah pengunjung (X2), luas bangunan (X3), dan luas lahan parkir (X4). Hasil analisis regresi linier berganda ditampilkan pada Tabel 4.

Tabel 1. Analisis Regresi Linier Berganda $Y_{\text{Perdagangan dan Jasa}}$

	Understandardized Coefficients		*Standardized Coefficients*		
Model	*B*	*Std. Error*	*Beta*	*t*	*Sig.*
Constant	-126,265	15555,709		-0,008	0,994
Jumlah pegawai (X_1)	440,185	841,971	0,117	0,523	0,609
Jumlah pengunjung (X_2)	-23,754	79,371	-0,043	-0,299	0,769
Luas bangunan (X_3)	1,304	0,329	0,894	3,961	0,001
Luas lahan parkir (X_4)	-1,067	1,016	-0,158	-1,050	0,310

Persamaan regresi yang diperoleh adalah -126,265+ 440,185 (X1) + -23,754 (X2) + 1,304 (X3) + -1,067 (X4). yang menunjukkan bahwa jumlah pegawai (X1) dan jumlah pengunjung (X2) tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap Perdagangan dan Jasa (Y) meskipun memiliki koefisien positif dan negatif masing-masing, sedangkan luas bangunan (X3) memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap

Perdagangan dan Jasa (Y), yang mengindikasikan bahwa peningkatan luas bangunan dapat mendorong peningkatan sektor perdagangan dan jasa, sementara luas lahan parkir (X4), meskipun berkoefisien negatif, tidak berpengaruh signifikan, menunjukkan bahwa faktor parkir bukanlah hal yang krusial dalam perkembangan sektor ini, dan hasil analisis ini mengarah pada pemahaman bahwa faktor-faktor lain seperti kualitas pelayanan, produk, atau lokasi mungkin lebih berpengaruh daripada jumlah pegawai dan pengunjung dalam pengembangan sektor ini.

3.7.2 $Y_{\text{Apotek dan Rumah Sakit}}$

Analisis regresi linier berganda pada apotek dan rumah sakit dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. Analisis Regresi Linier Berganda $Y_{\text{Apotek dan Rumah Sakit}}$

	Understandardized Coefficients		*Standardized Coefficients*		
Model	*B*	*Std. Error*	*Beta*	*t*	*Sig.*
Constant	2,732	19,039		0,143	0,909
Jumlah pegawai (X_5)	0,612	0,062	0,805	9,870	0,064
Jumlah pengunjung (X_6)	-0,189	0,270	-0,049	-0,700	0,611
Luas lahan parkir (X_8)	0,000	0,000	0,336	5,571	0,013

Persamaan regresi yang diperoleh adalah Y = 2,732 + 0,612(X5) - 0,189(X6) + 0,000(X8), yang menunjukkan bahwa jumlah pegawai (X5) berpengaruh positif terhadap Apotek dan Rumah Sakit (Y) dengan setiap peningkatan 1 pegawai meningkatkan Y sebesar 0,612 satuan, meskipun pengaruhnya mendekati signifikansi (p = 0,064), sedangkan jumlah pengunjung (X6) tidak berpengaruh signifikan (p = 0,611), dan luas lahan parkir (X8) berpengaruh meskipun dampaknya sangat kecil (koefisien 0,000), namun tetap signifikan secara statistik (p = 0,013), menunjukkan bahwa lahan parkir meskipun pengaruhnya terbatas, tetap memengaruhi penggunaan lahan apotek dan rumah sakit.

3.7.3 $Y_{\text{Pendidikan dan Perkantoran}}$

Analisis regresi linier berganda pendidikan dan perkantoran dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3. Analisis Regresi Linier Berganda $Y_{\text{Pendidikan dan Perkantoran}}$

	Understandardized Coefficients		*Standardized Coefficients*		
Model	*B*	*Std. Error*	*Beta*	*t*	*Sig.*
Constant	25875,421	21964,858		1,178	0,448
Model	*B*	*Std. Error*	*Beta*	*t*	*Sig.*
Jumlah murid/pengunjung (X_{10})	163,027	45,453	0,764	3,587	0,053
Jumlah pegawai/guru (X_{11})	-3064,952	748,872	-0,944	-4,093	0,153
Jumlah ruangan (X_{12})	4706,488	941,551	0,942	4,999	0,026
Luas lahan parkir (X_{13})	-0,634	0.300	-0,340	-2,111	0,282
Luas bangunan (X_{14})	-0,157	0.247	-0,177	-0,636	0,639

Persamaan regresi yang diperoleh adalah Y = 25,875.42 + 163,03(X10) – 3.064,95(X11) + 4.706,49(X12) - 0.634(X13) - 0.157(X14), yang menunjukkan bahwa jumlah murid/pengunjung (X10) dan jumlah ruangan (X12) memiliki pengaruh signifikan terhadap Pendidikan dan Perkantoran (Y), dengan koefisien positif masing-masing 163.03 dan 4,706.49, sementara jumlah pegawai/guru (X11), luas lahan parkir (X13), dan luas bangunan (X14) berpengaruh negatif, namun tidak signifikan, yang mengindikasikan bahwa meskipun faktor-faktor ini memiliki dampak, pengaruhnya tidak cukup signifikan dalam menentukan penggunaan lahan pendidikan dan perkantoran.

4. KESIMPULAN DAN SARAN/REKOMENDASI

4.1 Kesimpulan

Analisis tarikan tata guna lahan di Jalan Prof. DR. H.B. Jassin, Kota Gorontalo, menunjukkan mayoritas pengunjung perempuan usia 21-40 tahun, PNS, berpendidikan SMA, dengan pendapatan 4-5 juta rupiah. Mereka datang untuk berbelanja setelah pukul 19.00 WITA, dengan durasi kurang dari satu jam, sebagian besar dari Kota Gorontalo. Jalan ini, sebagai jalan kolektor sekunder, memiliki kapasitas 2.895,534 SMP/jam, dengan jam puncak lalu lintas antara pukul 17.15-17.30 WITA dan 18.45-19.00 WITA. Faktor utama tarikan terhadap tata guna lahan adalah luas bangunan, luas lahan parkir, serta jumlah murid/pengunjung dan ruangan.

Hasil dari pemodelan tarikan terhadap tata guna lahan di Jalan H.B. Jassin menggunakan analisis regresi linier berganda sebagai berikut.

a. Model guna lahan perdagangan dan jasa
$Y_{perdagangan\ dan\ jasa}$ = 126,265+ 440,185 (X1) + -23,754 (X2) + 1,304 (X3) + -1,067 (X4).
b. Model guna lahan apotek dan rumah sakit
$Y_{apotek\ dan\ rumah\ sakit} = 2{,}732 + 0{,}612(X_5) + -0{,}189(X_6) + 0{,}000(X_8)$
c. Model guna lahan pendidikan dan perkantoran
$Y_{pendidikan\ dan\ perkantoran} = 25875{,}421 + 163{,}027(X_{10}) + -3064{,}952(X_{11}) + 4706{,}488(X_{12}) + -0{,}634(X_{13}) + -0{,}157(X_{14})$

4.2 Saran/Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa saran yang dapat dijadikan masukan untuk pengembangan penelitian selanjutnya. Pertama, penelitian di masa mendatang sebaiknya memperluas cakupan lokasi yang diteliti dengan menambahkan jumlah tempat atau jenis guna lahan yang beragam, seperti kawasan pendidikan, perkantoran, pertokoan, dan fasilitas publik lainnya. Hal ini penting dilakukan agar permodelan pergerakan kendaraan yang dihasilkan menjadi lebih spesifik, akurat, dan representatif terhadap kondisi nyata. Kedua, perlu dilakukan kajian lebih lanjut mengenai model pergerakan menuju Jalan Prof. DR. H.B. Jassin dengan menggunakan metode analisis yang berbeda sebagai bahan perbandingan dengan hasil penelitian ini. Dengan demikian, akan diperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai pola pergerakan lalu lintas di kawasan tersebut. Selain itu, disarankan pula untuk melaksanakan survei lalu lintas secara lebih mendetail terhadap kendaraan yang keluar dan masuk pada lokasi-lokasi penelitian di sepanjang Jalan Prof. DR. H.B. Jassin. Survei ini diharapkan dapat memberikan data yang lebih akurat mengenai jumlah pergerakan kendaraan tertinggi dan terendah sesuai dengan jenis guna lahan, sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam perencanaan transportasi maupun pengambilan kebijakan lalu lintas yang lebih efektif.

REFERENSI

Agustina, I. D., & Nurzanah, W. (2019). Studi Aksesibilitas Transportasi Berkelanjutan Untuk Penyandang Cacat (Disabilitas) Di Pusat Kota Medan. *Saintek ITM*, *31*(2).

Arifiyananta, R. D. (2015). Strategi dinas perhubungan kota surabaya untuk mengurangi kemacetan jalan raya kota surabaya. *Publika*, *3*(6).

Brilliant, M. G., Meilala, R. R. S., & Herwanis, D. (2024). Manajemen Transportasi: Kerugian Transportasi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Aceh. *Sammajiva: Jurnal Penelitian Bisnis dan Manajemen*, *2*(4), 42-53.

Fianto, F. R. (2021). *Hubungan Sistem Lalu Lintan Di Koridor Jalan AH Nasution Dengan Sistem Transportasi Dan Sitem Aktivitas* (Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia).

Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., Sh, M. E., Suparman, A., Si, S., ... & Bus, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

Kawulur, D. O., Naukoko, A. T., & Maramis, M. T. B. (2020). Analisis dampak kemacetan terhadap ekonomi pengguna jalan, depan tugu taman kota manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, *20*(01).

Lestari, S., Susanto, A., & Wahib, M. (2025). Revitalisasi Akses Transportasi: Strategi untuk Memperbaiki Pendapatan Komunitas Pedesaan di Indonesia. *Journal Of Economics, Business, Management, Accounting And Social Sciences*, *3*(3), 148-158.

Lubis, Y. A. (2016). Analisis Biaya Kemacetan Kendaraan Di Jalan Setiabudi (Studi Kasus Depan Sekolah Yayasan Pendidikan Shafiyyatul Amaliyyah)(YPSA). *Warta Dharmawangsa*, (48).

Kadarisman, M., Gunawan, A., & Ismiyati, I. (2016). Kebijakan Manajemen Transportasi darat dan dampaknya terhadap perekonomian masyarakat di Kota Depok. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)*, *3*(1), 41-58.

Puspitaningrum, F. A., Setianingsih, D., Fajar, M. N., Almira, B. T., Al-Viqri, M. K., & Lawangga, D. R. (2024). Identifikasi solusi untuk kemacetan pada jaringan transportasi perkotaan.

Rahayu, Y. E. (2016). Analisis Kualitas Perjalanan Akses Bandara Internasional Juanda Terkait Perkembangan Tata Guna Lahan Kota Surabaya. *Surabaya: ITS Repository*.

Razak, M., & Abd, R. (2024). *KAJIAN DAMPAK KEMACETAN DI KOTA MAKASSAR= Study on the Impact of Traffic Congestion in Makassar City* (Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin).

Ristiyanto, H. G., & Firdaus, S. M. (2021). Pengaruh Tata Guna Lahan terhadap Kinerja Jalan dan Biaya Tundaan Lalu Lintas Koridor Jalan GOR Mustika Kabupaten Blora. *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil*, *4*(2), 115-129.

St Maryam, H., & Said, L. B. (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Persimpangan Jalan di Kota Makassar. *Jurnal Flyover*, *1*(1), 41-49.

Tamin, O. Z., & Frazila, R. B. (1997). Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kata*, *8*(3), 11-18.