



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research
Volume 3 Nomor 2 Tahun 2023 Page 5964-5977
E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246
Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Analisis Tarikan Kendaraan dan Ketersediaan Parkir di Terminal Daya Kota Makassar

Arief Wijaya^{1✉}, Fauziah Badaron², Asma Massara³
Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia
Email: arief.wijaya161091@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis jumlah tarikan kendaraan pada Terminal Daya di Kota Makassar serta menganalisis ketersediaan lahan parkir di terminal tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat empat variabel yang mempengaruhi jumlah tarikan kendaraan pada Terminal Daya. Variabel pertama adalah aksesibilitas, dengan koefisien pengaruh sebesar 0,162 atau 16,2%. Variabel kedua adalah fungsi layout, dengan koefisien pengaruh sebesar 0,182 atau 18,1%. Variabel ketiga adalah manajemen operasional, dengan koefisien pengaruh sebesar 0,330 atau 33%. Variabel terakhir adalah fasilitas terminal, dengan koefisien pengaruh sebesar 0,41 atau 41%. Dengan demikian, keempat variabel ini memiliki pengaruh signifikan terhadap jumlah tarikan kendaraan di Terminal Daya di Kota Makassar. Selain itu, penelitian ini juga menganalisis ketersediaan lahan parkir di Terminal Daya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga jenis parkir, yaitu angkutan kendaraan antar propinsi (AKAP), angkutan kendaraan dalam propinsi (AKDP), dan angkutan kendaraan non-bus, masih memenuhi kebutuhan ketersediaan parkir yang ada di terminal tersebut.

Kata Kunci : *Tarikan, Bangkitan, Parkir, Terminal Makassar*

Abstract

This study aims to analyze the number of towing vehicles at the Daya Terminal in Makassar City and to analyze the availability of parking lots at the terminal. The research method used is descriptive qualitative and quantitative analysis. The results of the study show that there are four variables that affect the number of vehicle pulls at the Power Terminal. The first variable is accessibility, with an effect coefficient of 0.162 or 16.2%. The second variable is the layout function, with an effect coefficient of 0.182 or 18.1%. The third variable is operational management, with an influence coefficient of 0.330 or 33%. The last variable is terminal facilities, with an influence coefficient of 0.41 or 41%. Thus, these four variables have a significant influence on the number of towed vehicles at the Daya Terminal in Makassar City. In addition, this study also analyzes the availability of parking spaces at Terminal Daya. The results showed that the three types of parking, namely inter-provincial vehicle transportation (AKAP), within-provincial vehicle transportation (AKDP), and non-bus vehicle transportation, still meet the needs of parking availability in the terminal.

Keywords: *Attraction, Generation, Parking, Makassar Terminal*

PENDAHULUAN

Industri Terminal Regional merupakan sektor yang berperan penting dalam pengelolaan transportasi dan logistik di suatu wilayah geografis yang luas. Industri ini melibatkan berbagai terminal yang berfungsi sebagai titik pengumpulan, distribusi, dan transfer barang serta penumpang antara berbagai moda transportasi seperti darat, laut, dan udara. Terminal regional sering kali merupakan pusat penting dalam rantai pasok yang menghubungkan produsen, distributor, dan konsumen. Mereka menyediakan infrastruktur dan layanan yang diperlukan untuk mengatur arus barang dan penumpang dalam skala regional. Terminal ini biasanya dilengkapi dengan fasilitas penyimpanan, fasilitas pemuatan dan pembongkaran, area parkir, dan berbagai sarana pendukung lainnya.

Perkembangan teknologi dan inovasi juga memainkan peran penting dalam industri ini. Berkenaan dengan hal itu, Azizah & Adawia, (2018); Murniati, (2009); Tulungen, et,al (2022) berkesimpulan yang sama bahwa terminal regional yang modern sering kali dilengkapi dengan sistem manajemen logistik yang terintegrasi, sistem pelacakan dan pemantauan yang canggih, serta teknologi informasi yang memungkinkan visibilitas dan efisiensi yang lebih tinggi dalam pengaturan operasional. Dalam konteks ekonomi regional, industri Terminal Regional juga memberikan kontribusi signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan penciptaan lapangan kerja. Mereka menciptakan peluang bagi sektor logistik, perusahaan pengangkutan, jasa pendukung, dan industri terkait lainnya.

Industri Terminal Regional Daya terletak di Kecamatan Biringkanaya tepatnya disebelah timur Kota Makassar merupakan relokasi Terminal Kota Panaikang yang terletak di tengah kota yang

sebelumnya telah dibangun pada tahun 1992 dan karena hambatan dalam proses pembangunannya, maka pembangunan Terminal Regional Daya ini sempat tersendat hingga akhirnya diresmikan pada tahun 2003. Terminal ini berjarak ±500m dari jalan Perintis Kemerdekaan yang merupakan jalan arteri kota. Terminal Regional Daya memiliki luas 12 hektar dengan jarak 23 kilometer dari pusat kota.

Dengan mengacu pada pertumbuhan trafik armada Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) maupun Angkutan kota dan angkutan pedesaan (AKDP) yang semakin tinggi serta aktivitas terminal yang kerap memicu kemacetan parah di ruas Perintis Kemerdekaan yang merupakan jalan poros utama kota Makassar dan relatif sangat dekat dengan pusat bisnis, pemerintahan dan lainnya maka Pemerintah Kota Makassar pada tahun 2002 mulai memindahkan seluruh aktivitas Terminal Panaikang, terminal paling sibuk di Makassar, ke Terminal Regional Daya yang terletak pada Kecamatan Biringkanaya.

Terminal Daya sebenarnya masuk tipologi terminal tipe A. Akhirnya pada tanggal 17 April 2020, Manajemen PT Kalla Inti Karsa (KIK) menyerahkan pengelolaan Terminal Regional Daya (TRD) kepada Pemerintah Kota (Pemkot) Makassar. Luas dari terminal regional daya adalah 12 hektar, dengan daya tampung kendaraan pada lahan parkir yaitu: 100 kendaraan pribadi, untuk daya tampung areal keberangkatan yaitu 50 bus dan daya tampung keberangkatan barat yaitu 90 bus, sedangkan berdasarkan data rekapitulasi jumlah kendaraan dan penumpang berangkat/tiba PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar Tahun 2020 rata-rata perhari untuk tahun 2020 jumlah kendaraan tiba yaitu AKAP 17 armada, AKDP 64 armada, Panther 30 armada, penumpang 527 orang. Sedangkan jumlah kendaraan berangkat yaitu AKAP 21 armada, AKDP 77 armada, Panther 40 armada, penumpang 697 orang. Hal ini tentu saja masih jauh jika dibandingkan dengan daya tampung maksimal areal parkir serta areal keberangkatan dan kedatangan pada terminal regional Daya Makassar

Keberadaan terminal daya oleh pemerintah diharapkan agar fungsi pelayanan terminal bisa berjalan dengan baik, mengurangi kemacetan lalu lintas pada jalan arteri kota Makassar. Namun saat ini terminal bayangan menjadi salah satu penyebab kemacetan di jalan arteri antara terminal daya dan jalur menuju kota makassar karena kurangnya kendaraan yang masuk ke terminal. Sehingga menarik untuk dikaji, khususnya dalam hal tarikan kendaraan dan ketersediaan parkir di terminal.

Pada pelaksanaan penelitian ini, dengan focus menganalisis Tarikan dan bangkitan kendaraan pada terminal Daya di Kota Makassar. Hipotesis yang menjadi alternative variabel penelitian, antara lain; (1) Faktor Tarikan kendaraan Pada Terminal Daya di Kota Makassar, mencakup ; Variabel Budaya Pengendara; Kepatuhan Pengendara, Kedisiplinan Pengendara; Pemahaman Pengendara dan Solidaritas Pengendara belalulintas; (2) Faktor Ketersediaan parkir baik pada aspek Tarikan ,maupun bangkitan kendaraan masuk dan berangkat pada Terminal Daya dengan melihat secara akumulasi kendaraan masuk dan berangkat terhadap kondisi eksisting ruang parkir yang ada.

METODE PENELITIAN

Adapun Jenis penelitian merupakan penelitian dengan pendekatan Analisis kualitatif dan kuantitatif. Menurut Moleong, (2007), penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena mengenai apa yang dialami oleh subjek penelitian secara komprehensif, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan menggunakan berbagai metode ilmiah. Metode yang digunakan dalam pengumpulan informasi dan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Participatory Rapid Appraisal (PRA), meliputi: 1) Data Primer. Pada penelitian teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan menggunakan instrument kuesioner. 2) Data Sekunder Merupakan data-data yang terkait dengan penelitian dan diperoleh dari pihak dinas perhubungan, kepolisian, dan kependudukan di Kota Makassar.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Analisis Uji validitas merupakan uji untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Hasil penelitian dianggap valid apabila terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Dalam hal ini digunakan item pertanyaan yang diharapkan dapat secara tepat mengungkapkan variabel yang diukur (Widianto 2005).

$$r_{xy} = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n(\sum x^2) - (\sum x)^2][n(\sum y^2) - (\sum y)^2]}}$$

dimana:

r_{xy} = koefisien korelasi

n = jumlah responden

x = skor butir pada nomor butir ke- i

y = skor total responden

Ada dua cara sebagai dasar pengambilan keputusan dalam uji validitas yaitu: (a) Membandingkan nilai r hitung dengan nilai r tabel: (1) Jika nilai r hitung lebih besar dari r tabel maka dinyatakan valid: (2) Jika nilai r hitung lebih kecil dari r tabel maka dinyatakan tidak valid. Pada penelitian ini untuk menentukan r tabel, nilai df dapat dihitung sebagai berikut $df = n - k$ atau $100 - 2 = 98$, dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05 maka didapat r tabel sebesar 0,1966: (b) Membandingkan nilai Sig.(2-tailed) dengan probabilitas 0,05: (1) Jika nilai Sig. (2-tailed) < 0,05 dan pearson correlation bernilai positif maka dinyatakan valid: (2) Jika nilai Sig. (2-tailed) > 0,05 dan pearson correlation bernilai positif maka dinyatakan tidak valid.

Adapun hasil uji validitas data yang diuji dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Uji Validitas

Variabel/Indikator	r hitung	r tabel	Signifikansi	Keterangan
--------------------	------------	-----------	--------------	------------

esibilitas (X1)				
X1.1	0.770		0.000	Valid
X1.2	0.780	0.1966	0.000	Valid
X1.3	0.898		0.000	Valid
Fungsi Layout (X2)				
X2.1	0.844		0.000	Valid
X2.2	0.827	0.1966	0.000	Valid
X2.3	0.753		0.000	Valid
Manajemen Operasional (X3)				
X3.1	0.826		0.000	Valid
X3.2	0.865	0.1966	0.000	Valid
X3.3	0.817		0.000	Valid
Fasilitas Terminal (X4)				
X4.1	0.873		0.000	Valid
X4.2	0.741	0.1966	0.000	Valid
X4.3	0.861		0.000	Valid
Tarikan / Minat (Y)				
Y1.1	0.821		0.000	Valid
Y1.2	0.858	0.1966	0.000	Valid
Y1.3	0.660		0.000	Valid

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Berdasarkan tabel hasil uji validasi menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi r hitung $>$ dari nilai r tabel dan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$ untuk semua item pertanyaan, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan memiliki kevalidan.

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah uji untuk mengukur konsistensi konstruk/variabel penelitian. Suatu variabel dikatakan reliable (handal) jika jawaban responden terhadap pertanyaan konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Tingkat reliabilitas suatu konstruk/variabel penelitian dapat dilihat dari hasil statistik Cronbach Alpha (α). Suatu variabel dikatakan reliable jika memberikan nilai cronbach alpha $> 0,60$ (Ghozali, 2018). Adapun rumus uji reliabilitas:

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_b^2}{S_t^2} \right)$$

dimana:

- α = koefisien reliability yang dicari
- k = jumlah butir pertanyaan
- S_b^2 = varian butir pertanyaan

S_t^2 = varian skor total

Adapun hasil uji reliabilitas yang diperoleh dalam penelitian dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Uji Reliabilitas

Reliability Statistics		
Variabel	Cronbach's Alpha	N of Items
X	0.902	12
Y	0.719	3

Uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha (0.902 dan 0,719) > 0,60, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semua pengukur variabel dalam kuesioner adalah reliabel.

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi variabel dependen, variabel independen atau keduanya berdistribusi normal atau tidak. Dan dalam SPSS metode yang sering digunakan adalah uji one sample Kolmogorov Smirnov, dengan syarat data dikatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi > 0,05.

Adapun hasil uji normalitas pada penelitian ini yang diolah dengan aplikasi SPSS ver. 21 adalah sebagai berikut:

Tabel 3 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.17231450
	Absolute	.120
Most Extreme Differences	Positive	.120
	Negative	-.095
Kolmogorov-Smirnov Z		1.202
Asymp. Sig. (2-tailed)		.111

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Tabel 3 menunjukkan bahwa nilai signifikansi (2-tailed) sebesar 0.111 > 0.05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal dan layak untuk

digunakan.

b. Uji Multikolinieritas

Pengujian ada tidaknya multikolinieritas dalam model regresi dapat dilihat dengan melihat nilai tolerance dan nilai VIF (Variance Inflation Factor). Untuk menguji adanya kolinearitas ganda digunakan uji VIF dan toleransi

Apabila nilai VIF berada dibawah 10 dan nilai toleransi $> 0,10$, maka diambil kesimpulan bahwa model regresi tersebut tidak terdapat multikolinieritas (Singgih Santoso, 2000). Adapun hasil uji multikolinieritas pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Hasil Uji Multikolinieritas

	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Aksesibilitas	0.671	1.491
Fungsi Layout	0.402	2.489
Manajemen Operasional	0.303	3.306
Fasilitas Terminal	0.407	2.459

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Tabel 4. menunjukkan nilai toleransi lebih besar dari 0,10, dan nilai VIF masing-masing variabel dibawah 10 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinieritas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Singgih Santoso, 2000). Model regresi tidak terjadi gejala heteroskedastisitas Jika probabilitas signifikannya diatas tingkat kepercayaan 0,05. Adapun hasil uji heterokedastisitas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas

	Signifikansi	Keterangan
Aksesibilitas	0.679	Nilai sig > 0.05
Fungsi Layout	0.273	Nilai sig > 0.05
Manajemen Operasional	0.081	Nilai sig > 0.05
Fasilitas Terminal	0.213	Nilai sig > 0.05

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Berdasar Tabel 5 menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk semua variabel $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Teknik Analisis Data

1. Persamaan Regresi Linier Berganda

Hasil analisis regresi linier berganda yang diperoleh dengan menggunakan aplikasi SPSS Ver 21 adalah sebagai berikut:

Tabel 6. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model	Coefficients ^a				t	Sig.
	Unstandardized		Standardized	Beta		
	B	Std. Error	Coefficients			
(Constant)	3.348	1.051			3.187	.002
AKSESIBILITAS	.162	.096	.147		1.697	.093
FUNGSI LAYOUT	-.181	.117	-.174		-1.549	.125
MANAJEMEN	.330	.118	.362		2.802	.006
OPERASIONAL						
FASILITAS TERMINAL	.410	.101	.453		4.069	.000

a. Dependent Variable: Tarikan Kendaraan & Ketersediaan Parkir

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Berdasarkan Tabel 6 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda diperoleh Model Persamaan Regresi sebagai berikut:

$$Y = 3,348 + 0,162X_1 - 0,181X_2 + 0,330X_3 + 0,410X_4$$

Keterangan :

Y = Variabel Tarikan Kendaraan :

3,348 = Nilai Konstanta

X1 = Variabel Aksesibilitas

X2 = Variabel Fungsi Layout Terminal

X3 = Variabel Manajemen Operasional

X4 = Variabel Fasilitas Terminal

2. Pengujian Hipotesis

a. Uji F

Uji F digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat. Adapun hasil uji F pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 7. Hasil Uji F

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	147.702	4	36.926	25.783	.000 ^b
1 Residual	136.058	95	1.432		
Total	283.760	99			

a. *Dependent Variable: Tarikan Kendaraan & Ketersediaan Parkir*

b. Predictors: (Constant), Fasilitas Terminal, Aksesibilitas, Fungsi Layout, Manajemen Operasional

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Berdasarkan Tabel 7 dapat diuraikan sebagai berikut: (a) Menentukan H_0 = Hipotesis Nol dan H_a = Hipotesis Alternatif H_0 = Variabel Aksesibilitas (X1), Fungsi Layout (X2), Manajemen Operasional (X3), dan Fasilitas Terminal (X4) secara bersama-sama tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan & Ketersediaan Parkir (Y). H_a = Variabel Aksesibilitas (X1), Fungsi Layout (X2), Manajemen Operasional (X3), dan Fasilitas Terminal (X4) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan & Ketersediaan Parkir (Y). (b). Membandingkan antara nilai probabilitas (sig.) dengan Nilai Probabilitas (0,000) dan nilai (0,05). (c) Membuat Keputusan

Dengan demikian data yang ada dapat dilihat bahwa nilai probabilitas (p value) untuk variabel Aksesibilitas (X1), Fungsi Layout (X2), Manajemen Operasional (X3), dan Fasilitas Terminal (X4) sebesar 0,000 atau lebih kecil dari nilai (0,000 < 0,05), maka H_0 ditolak yang artinya variabel Aksesibilitas (X1), Fungsi Layout (X2), Manajemen Operasional (X3), dan Fasilitas Terminal (X4) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan & Ketersediaan Parkir (Y).

b. Uji t

Uji t digunakan untuk menguji secara parsial masing-masing variabel. Hasil uji t dapat dilihat pada tabel coefficients pada kolom sig (significance). Jika probabilitas nilai t atau signifikansi < 0,05, maka dapat dikatakan bahwa terdapat pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat secara parsial. Namun, jika probabilitas nilai t atau signifikansi > 0,05, maka dapat dikatakan bahwa tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Adapun hasil uji t pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 8. Hasil Uji t

Model	Coefficients ^a			t	Sig.
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	3.348	1.051		3.187	.002
AKSESIBILITAS	.162	.096	.147	1.697	.093
FUNGSI LAYOUT	-.181	.117	-.174	-1.549	.125
MANAJEMEN OPERASIONAL	.330	.118	.362	2.802	.006
FASILITAS TERMINAL	.410	.101	.453	4.069	.000

a. Dependent Variable: TARIKAN KENDARAAN & KETERSEDIAAN PARKIR

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Berdasarkan tabel 8 dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Hasil uji t variabel Aksesibilitas (X1)

Pada variabel Aksesibilitas (X1) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$), angka signifikansi (p value) sebesar $0,093 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel Aksesibilitas (X1) secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan dan Ketersediaan Parkir (Y).

2. Hasil uji t variabel Fungsi Layout (X2)

Pada variabel Fungsi Layout (X2) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (pvalue) sebesar $0,125 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel Fungsi Layout (X2) secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan dan Ketersediaan Parkir (Y).

3. Hasil uji t variabel Manajemen Operasional (X3)

Pada variabel Manajemen Operasional (X3) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (pvalue) sebesar $0,006 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel Manajemen Operasional (X3) secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan dan Ketersediaan Parkir (Y).

4. Hasil uji t variabel Fasilitas Terminal (X4)

Pada variabel Fasilitas Terminal (X4) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (p value) sebesar $0,000 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel Fasilitas Terminal (X4) secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Tarikan Kendaraan dan Ketersediaan Parkir (Y).

Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) dilakukan untuk melihat adanya hubungan yang sempurna atau tidak, yang ditunjukkan pada apakah perubahan variabel independen (X) akan diikuti oleh variabel dependen (Y) pada proporsi yang sama. Pengujian ini dengan melihat nilai R Square (R^2). Nilai koefisien determinasi adalah antara 0 sampai dengan 1. Selanjutnya nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati 1 berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi dependen (Ghozali, 2018).

Adapun hasil uji koefisien determinasi pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 9. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.721 ^a	.521	.500	1.197

a. Predictors: (Constant), Fasilitas Terminal, Aksesibilitas, Fungsi Layout, Manajemen Operasional.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Tabel 9 menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,521 atau 52,1%. Hal ini dapat diartikan bahwa variabel independen (aksesibilitas, fungsi layout, manajemen operasional dan fasilitas terminal) dapat menjelaskan variabel dependen tarikan kendaraan dan ketersediaan parkir sebesar 52,1% dan sisanya sebesar 47,9% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti.

Tarikan Kendaraan Pada Terminal

Pembahasan hasil penelitian didasarkan pada : 1) Uraian hasil analisis, dan 2) Klasifikasi angka koefisien sebagai ukuran kategori pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, sebagai berikut:

a. Hasil analisis data sebagai model persamaan regresi

$$Y = 3,348 + 0,162X_1 - 0,181X_2 + 0,330X_3 + 0,410X_4$$

b. Klasifikasi angka pengaruh koefisien

Menurut (Sugiyono, 2017) pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut:

Tabel 10. Nilai Koefisien Korelasi dan Keterangan Pengaruh

Koefisien Korelasi	Keterangan
0,00 - 0,199	sangat rendah
0,20 - 0,399	rendah
0,40 - 0,599	sedang

0,60 - 0,799	kuat
0,80 - 1,000	sangat kuat

Sumber: (Sugiyono, 2017)

Variabel Terikat : (Y) = Tarikan Kendaraan, merupakan variabel yang mendapat pengaruh dari variabel bebas (X), Bahwa Tarikan kendaraan dan ketersediaan parkir pada Terminal Daya Kota Makassar.

Dimana tarikan kendaraan terukur berdasar hasil analisis, yaitu :

- (1) Angka koefisien Variabel : X1 sebagai Aksesibilitas yang ada pada kawasan Terminal Angkutan Darat dengan nilai koefisien sebesar 0,162 atau sebesar 16,2%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat rendah dan diartikan sebagai kondisi yang tidak menjadi masalah pada tarikan kendaraan dikawasan area terminal;
- (2) Angka koefisie Variabel: X2 sebagai Fungsi Layout yang ada pada kawasan Terminal Angkutan Darat dengan nilai koefisien sebesar 0,181 atau sebesar 18,1%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat rendah dan diartikan sebagai kondisi yang tidak menjadi masalah pada tarikan kendaraan dikawasan area terminal;
- (3) Angka koefisie Variabel: X3 sebagai Manajemen Operasional yang ada pada kawasan Terminal Angkutan Darat dengan nilai koefisien sebesar 0,330 atau sebesar 33,0%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang rendah dan diartikan sebagai kondisi yang tidak menjadi masalah pada tarikan kendaraan dikawasan area terminal;
- (4) Angka koefisie Variabel: X4 sebagai Fasilitas Terminal yang ada pada kawasan Terminal Angkutan Darat dengan nilai koefisien sebesar 0,410 atau sebesar 41,0%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sedang dan diartikan sebagai kondisi yang sudah memberi pengaruh pada tarikan kendaraan untuk melkukan bongkar muat dikawasan area terminal .Fasilitas Terminal Secara keseluruhan salah satu didalamnya adalah Fasilitas Parkir dimana secara kuaitatif memberikan pengaruh tarikan kendaraan ke terminal dengan angka koefisien 0,410.

Hasil pembahasan diatas diadaskan pada hasil analisis dengan nilai koefisien pada variabel yang diteliti, menurut (Sugiyono, 2017) : Bahwa Semakin Kecil angka koefisien variabel, maka tingkat Tarikan kendaraan melakukan memuat dan menurunkan penumpang dapat dicapai, sebaliknya jika angka koefisien tinggi, maka angka ini memberi pengaruh yang menyebabkan Tarikan kendaraan melakukan memuat dan menurunkan penumpang tidak dicapai.

Ketersediaan Ruag Parkir Pada Terminal

Untuk ketersediaan ruag parkir diantaranya; (1) Ruang Parkir Untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP) ; Masuk sebanyak : 19 unit, Berangkat 27 unit. Akumulasi Per hari 46 unit. Sedangkan Kapasitas ruang parkir Ruang Parkir tersedia 50 Unit. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Akumulasi Jumlah Bus AKAP <TerhadapKetersediaan Ruang Parkir: 46 < 50 Dalam hal ini Ketersediaan Parkir AKAP Masih

memenuhi; (2) Ruang Parkir Untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKDP) ; Masuk sebanyak : 89 unit, dan Berangkat 96 unit, masih masuk dalam kapasitas keberadaan ruang parkir di terminal. Akumulasi Per hari 185 unit. Jika durasi waktu rasio kendaraan tiba atau masuk terhadap kendaraan berangkat Memiliki waktu yang tidak bersamaan, maka Kapasitas Ruang Parkir tersedia 90 Unit Masih Tersedia atau memenuhi; (3) Ruang Parkir Untuk Angkutan Kota Non Bus (Panther) ; Masuk sebanyak : 24 unit, Berangkat 29 unit. Akumulasi Per hari 43 unit. Jika keberangkatan dan yang tiba tidak bersamaan dengan selisih berangkat 29 dan masuk 24 sebesar 5 unit dengan Kapasitas ruang parkir tersedia 40 Unit, maka ketersediaan parkir masih memenuhi.

SIMPULAN

Dalam Hasil analisis dan pembahasan mengenai tarikan kendaraan pada Terminal Daya di Kota Makassar dapat dijelaskan sebagai berikut. Terdapat empat variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap jumlah tarikan kendaraan di terminal tersebut. Variabel pertama adalah aksesibilitas, yang memiliki koefisien pengaruh sebesar 0,162 atau 16,2%. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas terminal mempengaruhi sekitar 16,2% dari total tarikan kendaraan. Variabel kedua adalah fungsi layout, yang memiliki koefisien pengaruh sebesar 0,182 atau 18,1%. Ini mengindikasikan bahwa desain dan tata letak terminal memiliki dampak sebesar 18,1% terhadap jumlah kendaraan yang tertarik. Variabel ketiga adalah manajemen operasional, dengan koefisien pengaruh sebesar 0,330 atau 33%. Manajemen operasional terminal memiliki peran penting dalam menarik 33% dari total tarikan kendaraan. Terakhir, variabel keempat adalah fasilitas terminal, yang memiliki koefisien pengaruh sebesar 0,41 atau 41%. Fasilitas yang tersedia di terminal memiliki dampak signifikan sebesar 41% terhadap jumlah kendaraan yang tertarik.

Selanjutnya, mengenai ketersediaan lahan parkir di Terminal Daya, hasil analisis kuantitatif dan kualitatif menunjukkan bahwa ketersediaan parkir untuk tiga jenis parkir, yaitu angkutan kendaraan antar propinsi (AKAP), angkutan kendaraan dalam propinsi (AKDP), dan angkutan kendaraan non-bus, masih memenuhi kebutuhan yang ada. Hasil ini menyiratkan bahwa jumlah lahan parkir yang tersedia di terminal masih dapat menampung jumlah kendaraan dengan baik, sesuai dengan permintaan yang ada. Dengan demikian, temuan ini memberikan gambaran yang jelas tentang faktor-faktor yang memengaruhi tarikan kendaraan di Terminal Daya dan ketersediaan lahan parkir yang mencukupi. Informasi ini dapat menjadi dasar penting dalam pengelolaan dan perencanaan lebih lanjut terkait peningkatan aksesibilitas, perancangan layout yang efisien, peningkatan manajemen operasional, serta perbaikan dan pengembangan fasilitas terminal

DAFTAR PUSTAKA

- Azizah, A., & Adawia, P. R. (2018). Analisis perkembangan industri transportasi online di era inovasi disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Cakrawala: Jurnal Humaniora Bina Sarana Informatika*, 18(2), 149-156.
- Ghozali, I. (2018). Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 25 edisi ke-9..
- Murniati, D. E. (2009, November). Peran perguruan tinggi dalam triple helix sebagai upaya pengembangan industri kreatif. In *Seminar Nasional Peran Pendidikan Kejuruan Dalam Pengembangan Industri Kreatif*. Jurusan PTBB FT UNY (Vol. 21).
- Moleong, L. J. (2007). Metodologi penelitian kualitatif edisi revisi.
- Sugiyono, S. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta, CV.
- Santoso, S. (2019). Mahir statistik parametrik. Elex Media Komputindo.
- Tulungen, E. E., Saerang, D. P., & Maramis, J. B. (2022). Transformasi Digital: Peran Kepemimpinan Digital. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, 10(2).
- Widianto, R. I. (2005). Analisis Periklanan Terhadap Citra Merek Sepeda Motor Honda pada Mahasiswa Manajemen Reguler FE USU (Doctoral dissertation, Universitas Sumatera Utara).