

Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Tempat Wisata (Studi Kasus Pantai Warna Oesapa dan OCD Beach Cafe & Hostel) Kota Kupang

Transportation Attraction Model On Tourist Destinations (Case Study : Pantai Warna Oesapa and OCD Beach Cafe & Hostel) Kupang City

Andi Kumalawati¹, Gledhis Stevany Sinlaeoe², Wilhelmus Bunganaen³, Andi Agung Wahyu Utama^{4*)}

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

²Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

³Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

⁴Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

Article info:

Kata kunci:

Tarikan Pergerakan, Tempat Wisata,
Software SPSS

Keywords:

Attraction Movement, Tourist
Destinations, *SPSS Software*

Article history:

Received: 20-01-2026

Accepted: 25-03-2026

*Koresponden email:

gledyssinlaeoe08@gmail.com

Abstrak

Pemanfaatan lahan sebagai kawasan wisata menimbulkan tarikan pergerakan transportasi yang berdampak pada kepadatan lalu lintas, seperti di Pantai Warna Oesapa dan OCD Beach Cafe & Hostel, Kota Kupang. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan, faktor pembanding dalam pemilihan tempat wisata, serta pemodelan tarikan pergerakan transportasi. Penelitian ini menggunakan metode skala likert dan SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada Pantai Warna, faktor yang mempengaruhi tarikan adalah biaya berkegiatan dan kondisi jalan, sedangkan pada OCD adalah penghasilan perbulan, kondisi jalan dan akses transportasi. Faktor pembanding dalam pemilihan tempat wisata Pantai Warna adalah kondisi pantai sebagai daya tarik, keindahan alam, harga makanan bervariasi dan terjangkau, spot fotografi, serta keamanan dan kenyamanan, sedangkan pada OCD adalah kondisi pantai sebagai daya tarik, keindahan alam, harga makanan bervariasi dan terjangkau, dan spot fotografi. Model tarikan yang dihasilkan adalah $Y1a = 53,948 + 0,085 X2 + 0,767 X4$ (Pantai Warna); $Y1b = 32,990 + 0,011 X1$ (OCD); $Y2a = 29,430 + 0,009 X2 + 0,013 X3$ (Pantai Warna); $Y2b = 18,476 + 0,251 X4$ (OCD); $Y3a = 266,513 + 0,086 X2 + 0,938 X4$ (Pantai Warna); $Y3b = 181,737 + 0,101 X2$ (OCD).

Abstract

Land use as a tourist area creates a transportation attraction that impacts traffic density, such as at Pantai Warna Oesapa and OCD Beach Cafe & Hostel, Kupang City. This study aims to identify factors that influence the attraction, comparative factors in choosing tourist attractions, and modeling the transportation attraction. This study uses the Likert scale method and SPSS. The results show that at Pantai Warna, the factors that influence the attraction are the cost of activities and road conditions, while at OCD are monthly income, road conditions and transportation access. The comparative factors in choosing the Pantai Warna tourist attraction are the condition of the beach as an attraction, natural beauty, varied and affordable food prices, photography spots, and safety and comfort, while at OCD are the condition of the beach as an attraction, natural beauty, varied and affordable food prices, and photography spots. The resulting attraction model is $Y1a = 53,948 + 0,085 X2 + 0,767 X4$ (Pantai Warna); $Y1b = 32,990 + 0,011 X1$ (OCD); $Y2a = 29,430 + 0,009 X2 + 0,013 X3$ (Pantai Warna); $Y2b = 18,476 + 0,251 X4$ (OCD); $Y3a = 266,513 + 0,086 X2 + 0,938 X4$ (Pantai Warna); $Y3b = 181,737 + 0,101 X2$ (OCD).

Kutipan: Diisi oleh Editor

Copy Right to J-ForTeks

DOI :xxxxxxxxxxxxxx

1. Pendahuluan

Kota Kupang mengalami perubahan tata guna lahan yang cukup signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini menjadikan Kota Kupang sebagai daerah tarikan yang memerlukan perencanaan transportasi yang adaptif. Dalam proses perencanaan transportasi, analisis bangkitan dan tarikan perjalanan (*trip generation*) merupakan tahapan awal dalam model perencanaan transportasi empat tahap (*four-stage transport model*). Tarikan perjalanan (*Trip Attraction*) adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona yang mencakup pergerakan lalu lintas menuju atau tiba ke suatu lokasi (Gunawan et al., 2022). Pemodelan tarikan pergerakan tidak hanya penting untuk pengambilan keputusan dalam pembangunan infrastruktur transportasi, tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk strategi pemasaran pariwisata berbasis faktor-faktor yang memengaruhi pilihan perjalanan, seperti jarak, waktu, biaya, aksesibilitas, serta daya tarik lokasi.

Tempat wisata merupakan pemanfaatan lokasi tata guna lahan yang menimbulkan tarikan pergerakan transportasi. Di Kota Kupang, Pantai Warna Oesapa dan *OCD Beach Cafe & Hostel* menjadi destinasi populer yang terletak strategis di sepanjang garis pantai dan dekat dengan pusat kota. Keberadaan fasilitas penunjang serta daya tarik wisata tersebut mendorong intensitas kunjungan yang berdampak pada lalu lintas di sekitarnya. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis faktor yang memengaruhi tarikan pergerakan, mengidentifikasi faktor pembanding dalam pemilihan tempat wisata, serta membuat model prediktif untuk memperkirakan besarnya tarikan pergerakan transportasi.

2. Bahan dan Metode

Penelitian ini dilaksanakan di dua tempat wisata di Kota Kupang, yaitu Pantai Warna Oesapa dan *OCD Beach Cafe & Hostel*. Pengumpulan data dilakukan melalui survei kendaraan, pencatatan jumlah pengunjung, dan penyebaran kuesioner kepada 100 responden. Data yang terkumpul dianalisis menggunakan aplikasi SPSS dengan pendekatan regresi linear berganda dan skala likert. Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari hasil survei kendaraan masuk-keluar, jumlah pengunjung, serta kuesioner. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari pihak pengelola wisata, meliputi informasi luas lahan, luas bangunan, kapasitas parkir, jumlah tempat duduk, dan jumlah karyawan.

1.1. Transportasi

Transportasi merupakan suatu kegiatan yang memungkinkan terjadinya perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan pengertian tersebut, setiap transportasi dapat mengakibatkan terjadinya lalu lintas. Menurut Miro (2005 : 4), transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. transportasi memegang peran yang sangat penting karena melibatkan dan mempengaruhi berbagai aspek yang saling berkaitan dari proses kehidupan manusia. Perkembangan regional dan nasional berkorelasi positif dengan kemudahan transportasi. Perencanaan transportasi bertujuan untuk mengatasi masalah transportasi saat ini dan akan terjadi di masa depan.

1.2. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan pada hakikatnya berhubungan erat dengan sistem pergerakan suatu wilayah, dimana di dalamnya memiliki spesifikasi dan kegunaan masing-masing. Perbaikan akses transportasi akan meningkatkan suatu tarikan kegiatan dan berkembangnya guna lahan kota. Sistem transportasi yang baik akan menjamin pula efektivitas pergerakan antar fungsi kegiatan di dalam kota itu sendiri. Sistem transportasi perkotaan mencakup berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja dan bertamu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lainnya). Pergerakan dipengaruhi oleh tata guna lahan. Pergerakan ini akan menentukan jenis prasarana dan sarana transportasi yang diperlukan.

1.3. Tarikan dan Bangkitan Pergerakan

Tarikan pergerakan adalah jumlah pergerakan atau perjalanan yang menuju ke lokasi tertentu. Tahapan ini biasanya menggunakan data berbasis zona untuk memodelkan besarnya pergerakan yang terjadi karena adanya perubahan tata guna lahan. Bangkitan pergerakan merupakan tahap pemodelan transportasi yang bertugas untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang

berasal (meninggalkan) dari suatu zona/kawasan/petak lahan dan jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang/tertarik (menuju) ke suatu zona/kawasan/petak lahan pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu (Miro, 2005: 65). Setiap kegiatan pergerakan memiliki daerah asal dan daerah tujuan, dimana daerah asal menimbulkan perilaku bangkitan dan daerah tujuan menimbulkan perilaku tarikan.

1.4. Faktor yang Mempengaruhi Pergerakan

Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan untuk manusia adalah pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, nilai lahan, kepadatan daerah permukiman, dan aksesibilitas. Sedangkan faktor yang sering digunakan untuk tarikan pergerakan adalah luas lahan, lapangan kerja dan aksesibilitas (Tamin 2000).

1.5. Software SPSS

Statistical Product and Service Solution (SPSS) merupakan program komputer yang digunakan untuk membuat analisis statistika. SPSS dapat digunakan untuk hampir seluruh file data dan sekaligus membuat laporan dalam bentuk tabulasi, grafik dan plot untuk berbagai distribusi maupun statistik deskriptif.

1.5.1. Uji Validitas

Uji validitas merupakan suatu derajat ketepatan antara data yang terjadi pada objek penelitian dengan data yang dapat dilaporkan oleh peneliti. Data yang valid merupakan data yang tidak berbeda antara data yang dilaporkan dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek penelitian (Sugiyono, 2016).

$$r_{hitung} = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}} \quad (1)$$

Dimana :

r_{hitung} : koefisien regresi
 n : jumlah responden
 $\sum X$: jumlah skor item
 $\sum Y$: jumlah skor total

1.5.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan agar mengetahui sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten apabila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur yang sama (Sugiyono, 2010: 354). Metode yang digunakan untuk menguji reliabilitas adalah *Cronbach's Alpha*. Berikut rumus *Cronbach's Alpha* :

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left\{ 1 - \frac{\sum S^2 b}{\sum S^2 y} \right\} \quad (2)$$

Dimana :

α : Koefisien reliabilitas alpha
 k : Jumlah item
 Sb : Varian responden per-item
 Sy : Varian skor total

1.5.3. Uji Asumsi Klasik

Uji normalitas dan multikolinearitas dilakukan untuk meyakinkan bahwa persamaan garis regresi yang diperoleh adalah linear dan dapat dipergunakan (*valid*) untuk mencari peramalan.

1.5.4. Analisis Korelasi Variabel

Koefisien korelasi berfungsi untuk melihat tingkat hubungan (secara statistik) antara variabel karakteristik kawasan dengan variabel tarikannya. Nilai korelasi adalah nilai yang digunakan untuk memilih variabel bebas yang memiliki nilai korelasi besar dengan variabel tarikannya.

1.5.5. Analisis Regresi Linear Berganda

Menurut (Sugiyono, 1999) analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas baik secara bersama-sama (simultan) maupun secara parsial.

1. Uji parsial (Uji t)

Uji pengaruh secara parsial bertujuan untuk menguji secara parsial pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat (Sugiyono, 1999), maka formulasi uji t yang digunakan sebagai berikut :

$$t_{hitung} = \frac{b_i}{Sb_i} \quad (3)$$

Dimana:

b_i : koefisien regresi

Sb_i : simpangan baku (*standard error*)

2. Uji simultan (Uji F)

Uji bersama-sama (Uji F) bertujuan untuk menguji secara simultan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat (Sugiyono, 1999: 163), maka formulasi Uji F yang digunakan sebagai berikut :

$$F_{hitung} = \frac{JKR / (k-1)}{JKE / (n-k)} \quad (4)$$

Dimana:

JKR : Jumlah kuadrat regresi

JKE : Jumlah kuadrat error

n : banyaknya data

k : banyak variabel

1.5.6. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui kontribusi pengaruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Rumus yang digunakan sebagai berikut :

$$R^2 = \frac{JKR}{JKT} \times 100\% \quad (5)$$

Dimana:

R^2 : koefisien determinasi

JKR : Jumlah kuadrat regresi

JKT : Jumlah kuadrat total

1.5.7. Simulasi Terhadap Model

Pengujian ini dilakukan berdasarkan kedekatan atau kesesuaian hasil model dengan hasil observasi. Uji kesesuaian dilakukan untuk mengetahui jumlah pergerakan yang dihasilkan berdasarkan model yang telah terpilih, kemudian membandingkannya dengan jumlah pergerakan yang diperoleh dari hasil survei yang ditujukan dengan nilai persentase simpangan yang dihasilkan. Persentase simpangan untuk data tarikan kendaraan adalah sebagai berikut:

$$= \frac{\sum \text{tarikan hasil model} - \sum \text{tarikan hasil survey}}{\sum \text{tarikan hasil survey}} \times 100\% \quad (6)$$

1.6. Skala Likert

Skala likert merupakan skala psikometrik yang umum digunakan dalam kuesioner untuk mengukur sikap dan pendapat. Dalam skala likert, responden diminta untuk mengisi kuesioner yang menunjukkan tingkat kesetujuannya terhadap serangkaian pertanyaan.

Persamaan untuk menghitung bobot skala likert dalam penelitian ini dinyatakan sebagai berikut :

$$\bar{x} = \frac{\sum X_i}{n} \quad (7)$$

Dimana:

$\bar{x}$: rata-rata bobot

$\sum X_i$: total skor

n : banyak data

1.7. Variabel Penelitian

Penelitian ini menggunakan variabel-variabel yang berhubungan dengan tarikan pergerakan. Variabel yang digunakan pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1, Tabel 2 dan Tabel 3 berikut ini.

Tabel 1. Variabel Faktor yang Mempengaruhi Tarikan Pergerakan Transportasi

Variabel	Keterangan
Y	= Intensitas berkunjung ke tempat wisata
X1	= Jenis kelamin
X2	= Usia
X3	= Pekerjaan
X4	= Penghasilan perbulan
X5	= Tujuan perjalanan ke tempat wisata
X6	= Biaya selama berkegiatan di tempat wisata
X7	= Moda transportasi yang digunakan
X8	= Kondisi jalan menuju tempat wisata
X9	= Jarak dari kota ke tempat wisata
X10	= Fasilitas parkir di tempat wisata
X11	= Akses transportasi menuju tempat wisata
X12	= Fasilitas yang ditawarkan di tempat wisata

Tabel 2. Variabel Faktor Pembanding Dalam Pemilihan Tempat Wisata

Variabel	Keterangan
A1	= Kondisi pantai sebagai daya tarik utama
A2	= Keindahan alam yang berkesan
A3	= Harga makanan bervariasi dan terjangkau
A4	= Spot fotografi yang menjadi daya tarik
A5	= Keamanan dan kenyamanan yang terjamin

Tabel 3. Variabel Model Tarikan Pergerakan Transportasi

Variabel	Keterangan
Y1	= Tarikan pergerakan kendaraan roda dua
Y2	= Tarikan pergerakan kendaraan roda empat
Y3	= Tarikan pergerakan pengunjung
X1	= Luas lahan (m ²)
X2	= Luas bangunan (m ²)
X3	= Luas area parkir (m ²)
X4	= Jumlah tempat duduk (unit)
X5	= Jumlah karyawan (orang)

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Analisis Faktor yang Mempengaruhi Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Tempat Wisata Pantai Warna Oesapa dan OCD Beach Cafe & Hostel

3.1.1 Karakteristik Responden

Dalam penelitian ini, sebanyak 100 kuesioner telah dibagikan kepada pengunjung di dua lokasi wisata, masing-masing 50 kuesioner untuk pengunjung Pantai Warna Oesapa dan 50 kuesioner untuk pengunjung OCD Beach Cafe & Hostel. Data karakteristik pengunjung yang diperoleh dari kuesioner tersebut disajikan pada Tabel 4 berikut ini.

Tabel 4. Data Karakteristik Responden

Karakteristik		Pantai Warna Oesapa	OCD Beach Cafe & Hostel
Jenis Kelamin	Perempuan	34	25
	Laki-laki	16	25
Usia	<18 tahun	4	3
	18-25 tahun	35	36
	26-30 tahun	8	9
	31-35 tahun	2	2
	>35 tahun	1	0
Pekerjaan	PNS/ABRI	6	6
	Karyawan Swasta	5	8

	Pelajar/Mahasiswa	24	24
	Wiraswasta/Pengusaha	8	5
	Lainnya	7	7
Penghasilan Perbulan	<Rp.500.000	17	20
	Rp.500.000-Rp.1.000.000	12	10
	Rp.1.000.000-Rp.2.000.000	12	6
	Rp.2.000.000-Rp.4.000.000	5	6
	>Rp.4.000.000	4	8
Tujuan perjalanan ke tempat wisata	Rekreasi dan Liburan	17	21
	<i>Event/Family Gathering</i>	3	6
	Bekerja	3	1
	Wisata Kuliner	7	4
	<i>Refreshing</i>	20	18
Biaya selama berkegiatan di tempat wisata	<Rp.50.000	13	7
	Rp.50.000-Rp.100.000	25	25
	Rp.100.000-Rp.200.000	9	9
	Rp.200.000-Rp.300.000	2	6
	>Rp.300.000	1	3
Moda transportasi yang digunakan	Motor	28	34
	Mobil	10	12
	Angkutan Umum	6	2
	Angkutan Online (Ojol)	5	2
	Lainnya	1	0
Kondisi jalan menuju tempat wisata	Sangat Buruk	5	9
	Buruk	15	10
	Cukup Baik	15	18
	Baik	8	4
	Sangat Baik	7	9
Jarak dari kota ke tempat wisata	Sangat Tidak Setuju	5	4
	Tidak Setuju	6	5
	Netral	10	13
	Setuju	14	13
	Sangat Setuju	15	15
Fasilitas parkir di tempat wisata	Sangat Tidak Setuju	0	1
	Tidak Setuju	1	5
	Netral	15	16
	Setuju	17	18
	Sangat Setuju	17	10
Akses transportasi menuju tempat wisata	Sangat Sulit	3	2
	Sulit	2	7
	Netral	22	14
	Mudah	15	16
	Sangat Mudah	8	11
Fasilitas yang ditawarkan di tempat wisata	Santai Tidak Memadai	2	0
	Tidak Memadai	2	6
	Netral	10	5
	Memadai	21	25
	Sangat Memadai	15	14
Intensitas berkunjung ke tempat wisata	1 kali seminggu	5	0
	2-3 kali seminggu	11	9
	1 kali sebulan	23	26
	2-3 kali sebulan	11	14
	>3 kali sebulan	0	1

3.1.2 Analisis Regresi Linear Berganda (Pantai Warna)

Hasil analisis regresi linear berganda di Pantai Warna dapat dilihat pada Tabel 5 berikut ini.

Tabel 5. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Faktor yang Memengaruhi Tarikan ke Tempat Wisata Pantai Warna

<i>Coefficients^a</i>								
<i>Model</i>	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	<i>Collinearity Statistic</i>		
	<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>			<i>Tolerance</i>	<i>VIF</i>	
1 (Constant)	1,093	0,321		3,403	0,001			
Kondisi jalan	0,329	0,088	0,438	3,734	0,001	0,927	1,079	
Biaya berkegiatan	0,359	0,119	0,354	3,014	0,004	0,927	1,079	

a. *Dependent Variable* : Intensitas Berkunjung

Berdasarkan hasil analisis regresi menggunakan program SPSS versi 26 metode stepwise, diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut :

$$Y = 1,093 + 0,359X_6 + 0,329X_8$$

Dimana :

- Y : Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata
 X_6 : Biaya Selama Berkegiatan di Tempat Wisata
 X_8 : Kondisi Jalan Menuju Tempat Wisata

Interpretasi persamaan regresi

- 1.) Nilai konstanta sebesar 1,093 menunjukkan bahwa jika seluruh variabel bebas, yaitu Biaya Berkegiatan di Tempat Wisata (X_6) dan Kondisi Jalan Menuju Tempat Wisata (X_8), bernilai nol maka nilai variabel terikat yaitu Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) bernilai 1,093.
- 2.) Koefisien regresi variabel Biaya Selama Berkegiatan di Tempat Wisata (X_6) sebesar 0,359 menunjukkan bahwa apabila variabel X_6 mengalami peningkatan satu satuan, maka Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) akan meningkat sebesar 0,359.
- 3.) Koefisien regresi variabel Kondisi Jalan Menuju Tempat Wisata (X_8) sebesar 0,329 menunjukkan bahwa apabila variabel X_8 meningkat satu satuan, maka Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) akan meningkat sebesar 0,329.

3.1.3 Analisis Regresi Linear Berganda (OCD Beach Cafe dan Hostel)

Hasil analisis regresi linear berganda di OCD Beach Cafe dan Hostel dapat dilihat pada Tabel 6 berikut ini.

Tabel 6. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Faktor yang Memengaruhi Tarikan ke Tempat Wisata OCD Beach Cafe dan Hostel

<i>Coefficients^a</i>								
<i>Model</i>	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	<i>Collinearity Statistic</i>		
	<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>			<i>Tolerance</i>	<i>VIF</i>	
1 (Constant)	1,998	0,304		6,578	0,000			
Kondisi jalan	0,301	0,069	0,545	4,357	0,000	0,840	1,190	
Penghasilan perbulan	-0,191	0,065	-0,380	-2,935	0,005	0,785	1,273	

Akses terhadap transportasi	0,216	0,081	0,330	2,663	0,011	0,857	1,166
-----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

a. *Dependent Variable* : Intensitas Berkunjung

Berdasarkan hasil analisis regresi menggunakan program SPSS versi 26 metode stepwise, diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut :

$$Y = 1,998 - 0,191X_4 + 0,301X_8 + 0,216X_{11}$$

Dimana :

- Y : Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata
 X_4 : Penghasilan Perbulan
 X_8 : Kondisi Jalan Menuju Tempat Wisata
 X_{11} : Akses Transportasi Menuju Tempat Wisata

Interpretasi persamaan regresi

- 1.) Nilai konstanta sebesar 1,998 menunjukkan bahwa jika seluruh variabel bebas, yaitu Penghasilan Perbulan (X_4), Kondisi Jalan Menuju Tempat Wisata (X_8) dan Akses Terhadap Transportasi Umum Menuju Tempat Wisata (X_{11}) bernilai nol, maka nilai variabel terikat yaitu Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) bernilai 1,998.
- 2.) Koefisien regresi variabel Penghasilan Perbulan (X_4) sebesar -0,191 menunjukkan bahwa variabel ini berpengaruh negatif, artinya setiap peningkatan satu satuan pada variabel X_4 , maka Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) akan menurun sebesar 0,191.
- 3.) Koefisien regresi variabel Kondisi Jalan Menuju Tempat Wisata (X_8) sebesar 0,301 menunjukkan bahwa apabila variabel X_8 meningkat satu satuan, maka Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) akan meningkat sebesar 0,301.
- 4.) Koefisien regresi variabel Akses Transportasi Menuju Tempat Wisata (X_{11}) sebesar 0,216 menunjukkan bahwa apabila variabel X_{11} meningkat satu satuan, maka Intensitas Kunjungan ke Tempat Wisata (Y) akan meningkat sebesar 0,216.

3.2 Analisis Faktor Pembanding dalam Pemilihan Tempat Wisata Pantai Warna Oesapa dan OCD Beach Cafe & Hostel

Faktor-faktor pembanding dalam pemilihan tempat wisata diperoleh melalui kuesioner dengan skala likert. Rekapitulasi bobot rata-rata dari masing-masing faktor dapat dilihat pada Tabel 7 berikut ini.

Tabel 7. Rekapitulasi Bobot Faktor Pembanding dalam Pemilihan Tempat Wisata

Lokasi	Variabel					Rata-rata bobot
	A ₁	A ₂	A ₃	A ₄	A ₅	
Pantai Warna	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
OCD Beach Cafe & Hostel	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00

Dari hasil rekapitulasi bobot faktor pembanding, keindahan alam (A_2) merupakan faktor yang paling dominan di Pantai Warna Oesapa, sedangkan harga makanan (A_3) menjadi faktor utama di OCD Beach Cafe & Hostel. Kedua lokasi sama-sama memiliki keunggulan pada spot fotografi (A_4) sebagai daya tarik tambahan bagi pengunjung. Meskipun rata-rata bobot kedua lokasi wisata sama-sama bernilai 4, analisis per variabel menunjukkan bahwa Pantai Warna Oesapa memiliki penilaian yang lebih konsisten dan merata pada seluruh variabel (A_1 - A_5). Sebaliknya, di OCD Beach Cafe & Hostel, terdapat variabel A_5 dengan bobot lebih rendah, yang menurunkan kualitas rata-rata di lokasi tersebut. Perbedaan ini mengindikasikan bahwa responden cenderung menilai Pantai Warna Oesapa lebih unggul, terutama dari segi keindahan alam dan kenyamanan lingkungan yang menjadi daya tarik utama pengunjung.

3.3 Analisis Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Tempat Wisata Pantai Warna Oesapa dan OCD Beach Cafe & Hostel

Survei perhitungan kendaraan yang keluar masuk di setiap tempat wisata dilakukan dengan interval pencatatan adalah setiap 15 menit dari pukul 10.00 Wita hingga 20.00 Wita, selama 7 hari untuk masing-

masing tempat wisata. Selain itu, teknik survei juga mencakup survei data karakteristik zona, yaitu data yang diperoleh dari masing-masing tempat wisata. Rekapitulasi jumlah tarikan kendaraan total per hari dan data karakteristik zonadapat dilihat pada Tabel 8 dan Tabel 9 berikut ini.

Tabel 8. Rekapitulasi Jumlah Tarikan Pergerakan Total Per Hari

Tanggal	Lokasi	Kend. Masuk (Motor)	Kend. Masuk (Mobil)	Jumlah Pengunjung
07/08/2023	Pantai Warna,Oesapa	107	33	278
08/08/2023	Pantai Warna, Oesapa	163	42	364
09/08/2023	Pantai Warna, Oesapa	130	36	301
10/08/2023	Pantai Warna, Oesapa	191	35	412
11/08/2023	Pantai Warna, Oesapa	203	33	531
12/08/2023	Pantai Warna, Oesapa	260	39	546
13/08/2023	Pantai Warna, Oesapa	198	42	437
11/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	37	22	154
12/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	54	45	174
13/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	59	40	180
14/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	48	31	190
15/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	53	52	270
16/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	90	51	338
17/09/2023	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	41	55	222

Tabel 9. Data Karakteristik Zona

No.	Lokasi	LL	LB	LAP	JTD	JK
1.	Pantai Warna, Oesapa	1217	235	668	85	10
2.	OCD <i>Beach Cafe</i> & Hostel	3770	810	515	120	18

Dimana :

LL : Luas Lahan (m²)

LB : Luas Bangunan (m²)

LAP : Luas Area Parkir (m²)

JTD : Jumlah Tempat Duduk (Unit)

JK : Jumlah Karyawan (Orang)

3.3.1 Analisis Regresi Linear Berganda untuk Model Tarikan Pergerakan Transportasi

Hasil analisis regresi linear berganda tarikan pergerakan kendaraan roda dua, roda empat dan pengunjung dapat dilihat pada Tabel 10 berikut ini.

Tabel 10. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Pantai Warna dan OCD *Beach Cafe* & Hostel

<i>Coefficients^a</i>								
<i>Model</i>	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	<i>Collinearity Statistic</i>		
	<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>			<i>Tolerance</i>	<i>VIF</i>	
(Constant)	53,948	23,179		2,327	0,080			
1a Luas Bangunan	0,085	0,015	0,715	5,624	0,005	0,870	1,149	
Jumlah Tempat Duduk	0,767	0,218	0,448	3,522	0,024	0,870	1,149	

1b	(Constant)	32,990	8,117		4,065	0,010		
	Luas Lahan	0,011	0,004	0,825	3,260	0,022	1,000	1,000
2a	(Constant)	29,430	2,618		11,242	0,000		
	Luas Bangunan	0,009	0,001	1,005	6,952	0,002	0,903	1,107
	Luas Area Parkir	0,013	0,004	0,420	2,907	0,044	0,903	1,107
2b	(Constant)	18,476	9,323		1,982	0,104		
	Jumlah Tempat Duduk	0,251	0,082	0,808	3,066	0,028	1,000	1,000
3a	(Constant)	266,513	30,217		8,820	0,001		
	Luas Bangunan	0,086	0,020	0,660	4,385	0,012	0,870	1,149
	Jumlah Tempat Duduk	0,938	0,284	0,498	3,306	0,030	0,087	1,149
3b	(Constant)	181,737	19,970		9,101	0,000		
	Luas Bangunan	0,101	0,039	0,756	2,580	0,049	1,000	1,000

Dari hasil analisis regresi menggunakan program SPSS Ver.26 metode stepwise, diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut :

$$Y_{1a} = 53,948 + 0,085 X_2 + 0,767 X_4$$

$$Y_{1b} = 32,990 + 0,011 X_1$$

$$Y_{2a} = 29,430 + 0,009 X_2 + 0,013 X_3$$

$$Y_{2b} = 18,476 + 0,251 X_4$$

$$Y_{3a} = 266,513 + 0,086 X_2 + 0,938 X_4$$

$$Y_{3b} = 181,737 + 0,101 X_2$$

Dimana :

Y_{1a} : Tarikan pergerakan kendaraan roda dua pada Pantai Warna

Y_{1b} : Tarikan pergerakan kendaraan roda dua pada OCD Beach Cafe & Hostel

Y_{2a} : Tarikan pergerakan kendaraan roda empat pada Pantai Warna

Y_{2b} : Tarikan pergerakan kendaraan roda empat pada OCD Beach Cafe & Hostel

Y_{3a} : Tarikan pergerakan pengunjung pada Pantai Warna

Y_{3b} : Tarikan pergerakan pengunjung pada OCD Beach Cafe & Hostel

X_1 : Luas lahan

X_2 : Luas bangunan

X_3 : Luas area parkir

X_4 : Jumlah tempat duduk

1. Interpretasi persamaan regresi Y_{1a}
 - a. Nilai konstanta sebesar 53,948 menunjukkan bahwa apabila seluruh variabel bebas bernilai nol, maka nilai Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Dua (Y_{1a}) diperkirakan sebesar 53,948.
 - b. Koefisien regresi variabel Luas Bangunan (X_2) sebesar 0,085 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan pada variabel Luas Bangunan (X_2) akan meningkatkan nilai Y_{1a} sebesar 0,085.
 - c. Koefisien regresi variabel Jumlah Tempat Duduk (X_4) sebesar 0,767 menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan pada variabel Jumlah Tempat Duduk (X_4) akan meningkatkan nilai Y_{1a} sebesar 0,767.
2. Interpretasi persamaan regresi Y_{1b}

- a. Nilai konstanta sebesar 32,990 menunjukkan bahwa jika seluruh variabel bebas bernilai nol, maka nilai Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Dua (Y_{1b}) diperkirakan sebesar 32,990.
- b. Koefisien regresi variabel Luas Lahan (X_1) sebesar 0,011 menunjukkan bahwa apabila variabel X_1 meningkat satu satuan, maka Y_{1b} akan meningkat sebesar 0,011.
3. Interpretasi persamaan regresi Y_{2a}
 - a. Nilai konstanta sebesar 29,430 menunjukkan bahwa apabila semua variabel bebas bernilai nol, maka nilai Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Empat (Y_{2a}) diperkirakan sebesar 29,430.
 - b. Koefisien regresi variabel Luas Bangunan (X_2) adalah 0,009. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Luas Bangunan (X_2) akan meningkatkan Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Empat (Y_{2a}) sebesar 0,009.
 - c. Koefisien regresi variabel Luas Area Parkir (X_3) adalah 0,013. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Luas Area Parkir (X_3) akan meningkatkan Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Empat (Y_{2a}) sebesar 0,013.
4. Interpretasi persamaan regresi Y_{2b}
 - a. Nilai konstanta sebesar 18,476 menunjukkan bahwa apabila semua variabel bebas bernilai nol, maka nilai Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Empat (Y_{2b}) diperkirakan sebesar 18,476.
 - b. Koefisien regresi variabel Jumlah Tempat Duduk (X_4) adalah 0,251. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Jumlah Tempat Duduk (X_4) akan meningkatkan Tarikan Pergerakan Kendaraan Roda Empat (Y_{2b}) sebesar 0,251.
5. Interpretasi persamaan regresi Y_{3a}
 - a. Nilai konstanta sebesar 266,513 menunjukkan bahwa apabila semua variabel bebas bernilai nol, maka nilai Tarikan Pergerakan Pengunjung (Y_{3a}) diperkirakan sebesar 266,513.
 - b. Koefisien regresi variabel Luas Bangunan (X_2) adalah 0,086. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Luas Bangunan (X_2) akan meningkatkan Tarikan Pergerakan Pengunjung (Y_{3a}) sebesar 0,086.
 - c. Koefisien regresi variabel Jumlah Tempat Duduk (X_4) adalah 0,938. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Jumlah Tempat Duduk (X_4) akan meningkatkan Tarikan Pergerakan Pengunjung (Y_{3a}) sebesar 0,938.
6. Interpretasi persamaan regresi Y_{3b}
 - a. Nilai konstanta sebesar 181,737 menunjukkan bahwa apabila semua variabel bebas bernilai nol, maka nilai Tarikan Pergerakan Pengunjung (Y_{3b}) diperkirakan sebesar 181,737.
 - b. Koefisien regresi variabel Luas Bangunan (X_2) adalah 0,101. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Luas Bangunan (X_2) akan meningkatkan Tarikan Pergerakan Pengunjung (Y_{3b}) sebesar 0,101.

4. Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarikan pergerakan transportasi di Pantai Warna Oesapa terutama dipengaruhi oleh biaya berkegiatan yang terjangkau dan kondisi jalan yang cukup baik, sehingga aksesibilitas dan keterjangkauan menjadi faktor kunci. Sementara itu, pada OCD Beach Cafe & Hostel, penghasilan pengunjung, kondisi jalan, dan akses transportasi lebih dominan, dengan kunjungan tinggi justru datang dari pelajar dan mahasiswa berpenghasilan rendah.

Perbandingan antara kedua lokasi menunjukkan bahwa Pantai Warna lebih unggul dari segi konsistensi penilaian pengunjung, terutama pada keindahan alam dan kenyamanan lingkungan, sedangkan OCD Beach Cafe lebih menonjol pada variasi menu dan estetika desain. Perbedaan karakteristik ini memberikan implikasi praktis bagi pengelola, yakni pentingnya pengembangan fasilitas sesuai segmen pengunjung.

Model tarikan pergerakan transportasi yang dihasilkan adalah $Y_{1a} = 53,948 + 0,085 X_2 + 0,767 X_4$ (Pantai Warna Oesapa); $Y_{1b} = 32,990 + 0,011 X_1$ (OCD Beach Cafe & Hostel); $Y_{2a} = 29,430 + 0,009 X_2 + 0,013 X_3$ (Pantai Warna Oesapa); $Y_{2b} = 18,476 + 0,251 X_4$ (OCD Beach Cafe & Hostel); $Y_{3a} = 266,513 + 0,086 X_2 + 0,938 X_4$ (Pantai Warna Oesapa); $Y_{3b} = 181,737 + 0,101 X_2$ (OCD Beach Cafe & Hostel). Hal ini menunjukkan bahwa di Pantai Warna Oesapa, luas bangunan, jumlah tempat duduk, dan luas area parkir menjadi variabel yang memengaruhi pergerakan kendaraan roda dua, roda empat,

maupun jumlah pengunjung. Sementara itu, di OCD Beach Cafe & Hostel, tarikan lebih dipengaruhi oleh luas lahan, jumlah tempat duduk, dan luas bangunan. Perbedaan variabel terikat ini mengindikasikan adanya karakteristik khusus pada tiap lokasi, sehingga strategi pengelolaan fasilitas perlu disesuaikan untuk mendukung daya tarik tempat wisata.

Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik Kota Kupang. 2024. *Kota Kupang Dalam Angka*. Kupang.
- Dwijayani, M. 2009. *Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Department Store (Studi Kasus di Wilayah Surakarta)*, Skripsi. Universitas Sebelas Maret.
- Gunawan, Wibisono, dan Susanti. 2022. *Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Menuju Kawasan Ekonomi Khusus Wisata Tanjung Gunung*. Forum Profesional Teknik Sipil.
- Kementerian Pariwisata. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata*. Jakarta.
- Harahap, S. 2020. *Tinjauan Model Tarikan pergerakan transportasi Pada Tempat Wisata Funland Mickey Holiday Berastagi*. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Teknik (JIMT).
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa*, Perencana dan Praktisi. Erlangga, Jakarta.
- Nisfianoor, Muhammad. 2009. *Pendekatan Statistika Modern Untuk Ilmu Sosial*. Salemba Humanika : Jakarta.
- Normandiri, A. 2016. *Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Kompleks Lippo Plaza, Flobamora Mall dan Hypermart Bundaran PU Kota Kupang*, Skripsi. Universitas Nusa Cendana.
- Ratu Kadja, M. 2020. *Analisis Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Rumah Sakit Di Kota Kupang*, Skripsi. Universitas Nusa Cendana.
- Siregar, Y.C. 2017. *Fasilitas Pada Ekowisata Naga Sakti di Kabupaten Siak Sri Indrapura Riau*. Jurnal Organisasi dan Manajemen. 4(2): 1-11.
- Widiarsih, F. 2017. *Analisis Model Tarikan pergerakan transportasi Pada Tempat Wisata (Studi Kasus di Kabupaten Kubu Raya)*. JeLAST.
- Yanti, E. 2021. *Analisis Model Tarikan Pergerakan Pengunjung Pada Objek Wisata Pantai Harapan Ammani Kabupaten Pinrang*. Jurnal Karajata Engineering.