

**ANALISIS MODEL TARIKAN PERJALANAN PADA
KAWASAN PUSAT PEMERINTAHAN DI
KABUPATEN DEMAK**

Andi Lappangara

Taruna D-III Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD
alappangara@gmail.com

Abstract

Transportation is needed by humans since ancient times until now to meet their needs, therefore humans are unable to escape from this activity because the fulfillment of human desires cannot be obtained from one place alone. Therefore, office buildings located in the government area in Demak Regency have a great influence on the number of travel pulls so it is necessary to find a travel pull model generated by the number of office buildings in the area. The amount of travel pull to the office center can be known, by making a travel pull model. Therefore, the purpose of this study is to identify the factors that affect the trip attraction and get the trip attraction model. Data collection in this study was carried out by giving questionnaires to office employees, while secondary data were obtained from the Central Bureau of Statistics, The method for analyzing the travel demand model in this study is the multiple linear regression analysis method using the SPSS program. The results showed that the factors that influence the travel demand to office areas in Demak Regency include travel costs (X2). The model of attraction obtained from the results of the analysis is $Y = 1.664 + 0.020 (X4) + 0.023 (X1) - 0.001 (X2) + 0.026 (X3)$

Keywords: Trip Attraction, Office Area, Multiple Linear Regression

Abstrak

transportasi diperlukan manusia sejak zaman dahulu hingga sekarang untuk memenuhi kebutuhan, oleh karena itu manusia tidak mampu lepas dari aktivitas ini karena pemenuhan keinginan manusia tidak bisa didapatkan dari satu tempat saja. maka dari itu gedung perkantoran yang berada di kawasan pemerintahan di Kabupaten Demak mempunyai pengaruh yang besar terhadap banyaknya tarikan perjalanan sehingga perlu dicari model tarikan perjalanan yang ditimbulkan oleh banyaknya bangunan perkantoran di kawasan tersebut. Besarnya tarikan perjalanan menuju pusat perkantoran tersebut dapat diketahui, dengan membuat model tarikan perjalanan. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan dan mendapatkan model tarikan perjalanan. Pengambilan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara memberikan kuisioner kepada pegawai perkantoran, sedangkan data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik, Metode untuk menganalisis model tarikan perjalanan dalam

penelitian ini adalah metode analisa regresi linear berganda dengan menggunakan program SPSS. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke kawasan perkantoran di Kabupaten Demak diantaranya biaya perjalanan (X2). Model tarikan yang didapatkan dari hasil analisa adalah $Y = 1,664 + 0,020 (X4) + 0,023 (X1) - 0,001 (X2) + 0,026 (X3)$

Kata kunci : Tarikan perjalanan, Kawasan Perkantoran, Regresi Linier Berganda

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Area perkantoran merupakan bagian dari tata guna lahan yang berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Ma'Ruf *et al.*, 2021) ditemukan variabel yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke Kawasan pusat pemerintahan kecamatan Balikpapan Selatan yaitu pendapatan, pemilikan kendaraan, moda transportasi, alasan penggunaan moda, biaya perjalanan, jarak perjalanan, waktu perjalanan. dan dari penelitian oleh (Budiman *et al.*, 2014) ditemukan variabel yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke pusat pemerintahan provinsi banten antara lain kepemilikan kendaraan mobil dan motor, responden yang tidak memiliki kendaraan, responden yang memiliki waktu lebih cepat, responden yang memilih jarak lebih dekat, dan responden yang memilih biaya lebih murah. terdapat juga faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan pengunjung pada Kawasan perkantoran konawe utara berdasarkan penelitian oleh (Elisabet *et al.*, 2013) yaitu jenis kelamin, status responden, kecamatan asal, kendaraan yang digunakan, jarak, lama perjalanan, penghasilan, kendaraan yang dimiliki.

Berdasarkan badan pusat statistik Kabupaten Demak, Kecamatan Demak adalah ibu kota Kabupaten Demak di Jawa Tengah yang luasnya sekitar 61.65 km². dengan jumlah penduduk di Kecamatan Demak tahun 2023 yaitu 112.974 jiwa dengan kepadatan sebesar 1.791,82 jiwa/km². Pada Kecamatan Demak, terdapat Kawasan perkantoran yang menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Demak. Banyaknya perkantoran pada kawasan ini mengakibatkan arus lalu lintas yang cukup ramai sehingga perlu dilakukan analisis model tarikan perjalanan. Model tarikan perjalanan ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam peramalan jumlah tarikan perjalanan di masa mendatang serta untuk menentukan kebijakan dalam bidang transportasi dan pengembangan Daerah Kabupaten demak.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas maka dapat dirumuskan permasalahannya yaitu,

- a. Bagaimana karakteristik pelaku perjalanan pada Kawasan pemerintahan di kecamatan demak?
- b. Bagaimana model tarikan perjalanan pegawai ke Kawasan pemerintahan di kecamatan demak?

1.3 Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengkaji serta memberikan usulan untuk mengatasi permasalahan transportasi di Kawasan pemerintahan Kabupaten Demak. Adapun tujuan dari penelitian yaitu :

- a. Mengidentifikasi karakteristik pelaku perjalanan Kawasan pemerintahan.
- b. Mendapatkan model tarikan perjalanan ke Kawasan pemerintahan.

2. LANDASAN TEORI

2.1 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*) adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan atau jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin, 1997). Bangkitan pergerakan adalah suatu proses analisis yang menetapkan atau menghasilkan hubungan antara aktivitas kota dengan pergerakan (Tamin, 1997) perjalanan dibagi menjadi 2 yaitu

Home base trip, pergerakan yang berbasis rumah. Artinya perjalanan yang dilakukan berasal dari rumah dan kembali ke rumah

Non home base trip, pergerakan berbasis bukan rumah. Artinya perjalanan yang asal dan tujuannya bukan rumah.

Pernyataan di atas menyatakan bahwa ada dua jenis zona yaitu zona yang menghasilkan pergerakan (*trip production*) dan zona yang menarik suatu pergerakan (*trip attraction*). Definisi *trip attraction* dan *trip production* adalah:

Bangkitan perjalanan (*trip production*) adalah suatu perjalanan yang mempunyai tempat asal dari kawasan perumahan ditata guna tanah tertentu.

Tarikan perjalanan (*trip attraction*) adalah suatu perjalanan yang berakhir tidak pada kawasan perumahan tata guna tanah tertentu.

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas berupa jumlah kendaraan, orang, atau angkutan barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari atau satu jam untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan. sedangkan tujuan adalah zona yang menarik pelaku untuk melakukan kegiatan.

2.2 Konsep Pemodelan Bangkitan Pergerakan

Pemodelan bangkitan pergerakan adalah alat penting dalam perencanaan transportasi dan pengembangan wilayah yang membantu dalam memahami pola pergerakan dan kebutuhan infrastruktur di masa depan. Pemodelan bangkitan pergerakan adalah proses menganalisis dan memprediksi jumlah perjalanan yang dihasilkan dari suatu zona tertentu berdasarkan aktivitas penduduk dan karakteristik wilayah tersebut.

Dalam pemodelan bangkitan pergerakan, metode analisis regresi linear berganda (*Multiple Linear Regression Analysis*) yang paling sering digunakan baik dengan data zona (agregat) dan tata rumah tangga atau individu (tidak agregat). Metode analisis regresi linear berganda digunakan untuk menghasilkan hubungan dalam bentuk numerik dan untuk melihat bagaimana variabel saling berkaitan. (Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi, 2014).

2.3 Pengujian Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji normalitas berfungsi untuk menguji sebuah model regresi, variabel pengganggu memiliki distribusi normal. Dalam penelitian ini akan digunakan uji *One Sample Kolmogorov-Smirnov* dengan menggunakan taraf signifikansi 0,05. Data dinyatakan berdistribusi normal jika signifikansi lebih besar dari 0,05 Iman (Ghozali 2011).

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya korelasi antar variabel independen dalam model regresi. Model regresi yang baik adalah yang tidak mengandung multikolinearitas. Mendeteksi multikolinieritas dapat melihat nilai tolerance dan varian inflation factor (VIF) sebagai tolak ukur. Apabila nilai tolerance $\leq 0,10$ dan nilai VIF ≥ 10 maka dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian tersebut terdapat multikolinieritas (Ghozali 2011).

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam sebuah regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual dari suatu pengamatan ke pengamatan lain. Prasyarat yang harus terpenuhi dalam model regresi adalah tidak adanya gejala heteroskedastisitas. menggunakan uji glesjer yaitu mengkorelasikan nilai absolut residual dengan masing-masing variabel. Hasil dari uji glejser menunjukkan tidak ada heteroskedastisitas apabila dari perhitungan SPSS nilai probabilitas signifikansinya diatas tingkat kepercayaan 5% (Ghozali 2011). Dan dapat dilakukan dengan membuat Scatterplot (alur sebaran) antara residual dan nilai prediksi dari variabel terikat yang telah distandarisasi. Hasil uji heteroskedastisitas dapat dilihat pada gambar Scatterplot. Uji ini (scatterplot) rentan kesalahan dalam penarikan kesimpulannya. Hal ini dikarenakan penentuan ada tidaknya pola/alur atas titik-titik yang ada di gambar sangat bersifat subjektif. Bisa saja sebagian orang mengatakan tidak ada pola, tapi sebagian lainnya mengatakan ini ada polanya. Tidak ada ukuran yang pasti kapan suatu scatterplot membentuk pola atau tidak. Keputusan hanya mengandalkan pengamatan/penglihatan peneliti.

4. Uji Autokorelasi

Menurut (Ghozali 2011) uji autokolerasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linear ada kolerasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi autokolerasi maka dinamakan ada problem autokolerasi. Pada penelitian ini, untuk mengetahui ada atau tidaknya autokorelasi digunakan uji *Durbin Watson* (DW) dengan kriteria sebagai berikut:

$0 < d < dl$, berarti tidak ada autokorelasi positif dan keputusannya ditolak.

$dl \leq d \leq du$, berarti tidak ada autokorelasi positif dan keputusannya no desicison.

$4 - dl < d < 4$, berarti tidak ada autokorelasi negatif dan keputusannya ditolak.

$4 - du \leq d \leq 4 - dl$, berarti tidak ada autokorelasi negatif dan keputusannya no desicison.

$du < d < 4 - du$, berarti tidak ada autokorelasi positif atau negatif dan keputusannya tidak ditolak.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Langkah awal untuk pengumpulan data adalah sebagai berikut:

a. Menentukan lokasi pusat pemerintahan Kabupaten Demak

Langkah pertama dalam penelitian ini adalah menentukan lokasi pusat pemerintahan Kabupaten Demak. Data mengenai lokasi pusat pemerintahan diperoleh melalui penelusuran dokumen resmi dari pemerintah Kabupaten Demak, termasuk peta administrasi dan informasi dari situs web resmi pemerintah. Informasi ini dikonfirmasi melalui kunjungan lapangan untuk memastikan keakuratan data lokasi yang diperoleh.

b. Mengetahui jumlah pegawai pada lokasi pusat pemerintahan.

Untuk mengetahui jumlah pegawai yang bekerja di pusat pemerintahan Kabupaten Demak, Data ini dikumpulkan dengan cara mencatat jumlah pegawai di setiap kantor pemerintahan yang berada di pusat pemerintahan. Selain itu, kami juga meminta data resmi dari bagian kepegawaian untuk memastikan keakuratan jumlah pegawai yang terdaftar dan data jumlah pegawai dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Demak.

c. Pengumpulan data primer yang didapatkan dari hasil survei wawancara pegawai menggunakan google form.

Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode survei wawancara menggunakan *Google Form*. Kuesioner disusun untuk mengumpulkan informasi yang relevan dari pegawai di pusat pemerintahan Kabupaten Demak. Pertanyaan dalam kuesioner meliputi data kepemilikan kendaraan, biaya perjalanan, jarak, waktu perjalanan, dan moda yang digunakan. Google Form dipilih karena efisien, mudah diakses, dan memungkinkan responden untuk mengisi survei pada waktu yang fleksibel.

d. Pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Demak.

Selain data primer, kami juga mengumpulkan data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Demak. Data sekunder ini mencakup statistik mengenai jumlah pegawai pemerintah, struktur organisasi, serta informasi terkait lainnya yang mendukung penelitian ini. Setelah dilakukan pengumpulan data, maka dari itu data yang telah dikumpulkan selanjutnya akan dilakukan analisis regresi dan uji asumsi klasik yang bertujuan untuk mendapatkan model tarikan perjalanan pada kawasan pemerintahan. Untuk mendapatkan model dilakukan secara sekaligus dengan pengujian asumsi klasik (multikolinieritas, autokorelasi, heteroskedastisitas dan normalitas). Sehingga output yang dihasilkan dari pengolahan data dapat digunakan untuk uji asumsi klasik dan uji kelayakan model.

3.1 Jenis Variabel

Adapun variabel dalam penelitian ini adalah:

a. Variabel bebas (*independen variable*) adalah variabel yang mempengaruhi perubahan variabel dependen (terikat). Baik yang pengaruhnya positif namun yang pengaruhnya negatif. Variabel ini disimbolkan dengan simbol (X). Faktor-faktor berpengaruh yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- X_1 = Kepemilikan kendaraan
- X_2 = Biaya perjalanan
- X_3 = Jarak perjalanan (Km)
- X_4 = Waktu perjalanan (Menit)

b. Variabel terikat (Dependent Variable) adalah tarikan perjalanan yang dihasilkan oleh kawasan perkantoran tersebut. Variabel ini diberi simbol Y. ini dipengaruhi oleh variabel-variabel bebas seperti kepemilikan kendaraan, moda transportasi, alasan penggunaan moda, jarak, biaya, dan waktu perjalanan.

Y = Jumlah perjalanan

Secara keseluruhan, penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana faktor-faktor seperti kepemilikan kendaraan, moda transportasi yang digunakan, alasan penggunaan moda tersebut, jarak, biaya, dan waktu perjalanan mempengaruhi tarikan perjalanan yang oleh individu-individu di kawasan perkantoran. Dengan menganalisis hubungan antara variabel-variabel ini, diharapkan dapat ditemukan pola atau hubungan yang signifikan yang dapat digunakan untuk meningkatkan efisiensi transportasi.

4. HASIL ANALISIS

4.1 Karakteristik responden

Karakteristik responden diperoleh dengan cara memberikan kuesioner kepada pegawai, setelah hasil kuesioner terkumpul maka dilakukan tabulasi data sesuai dengan kelompoknya meliputi jenis kelamin, alasan pemilihan moda, dan kendaraan yang digunakan, biaya, jarak, waktu perjalanan, dan kepemilikan kendaraan. data yang diperoleh adalah sebagai berikut : Berdasarkan jenis kelamin responden bahwa pegawai dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 44% yaitu 51 orang, sedangkan responden dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 56% yaitu 66 orang.

Tabel 4. 1 Alasan Pemilihan Moda

Moda	Alasan pemilihan moda					
	Murah	Cepat	Aman dan nyaman	Jarak perjalanan dekat	Tidak terjangkau angkutan	Pelayanan angkutan kurang baik
Motor	57	6	10	18	2	1
Mobil	5	1	14	1		
Angkutan umum		2				
Sepeda						

Dari **Tabel 4.1** menunjukkan variasi preferensi yang signifikan di antara pengguna. Motor adalah moda transportasi yang paling banyak dipilih, dengan 57 responden memilihnya karena alasan murah, 6 karena cepat, 10 karena aman dan nyaman, 18 untuk jarak perjalanan dekat, 2 karena tidak terjangkau angkutan, dan 1 karena pelayanan angkutan kurang baik. Mobil dipilih oleh 5 responden karena murah, 1 karena cepat, dan 14 karena aman dan nyaman. Angkutan umum hanya dipilih oleh 2 responden karena cepat. Sepeda tidak dipilih sebagai moda transportasi oleh responden dalam survei ini. jarak yang di tempuh pegawai tertinggi yaitu dengan jarak < 5 km sebesar 44%, sedangkan untuk yang terendah yaitu jarak tempuh >30 Km sebesar 2%. persentase waktu perjalanan tertinggi yaitu di waktu lama perjalanan 5 – 10 menit, yaitu sebesar 41% hal ini tentu sejalan dengan analisis di atas yaitu jarak, di dominasi perjalanan jarak yang dekat <5 km, sedangkan yang terendah yaitu dengan waktu 21-25 menit hanya 2% orang dengan lama tersebut. persentase kendaraan yang digunakan tertinggi yaitu motor sebesar 80%, 18% menggunakan mobil, dan 2% menggunakan angkutan umum. moda transportasi yang paling sedikit digunakan adalah sepeda dengan persentase 0%. Tidak ada responden yang memilih sepeda sebagai moda transportasi mereka. biaya perjalanan yang paling sering dikeluarkan oleh responden adalah antara 10.000 hingga 30.000 rupiah, dengan persentase sebesar 70%. Sementara itu, hanya 3% responden yang mengeluarkan biaya lebih dari 50.000 rupiah. persentase kepemilikan kendaraan yang berbeda. Pada bagian terbesar dari kepemilikan kendaraan yaitu dengan persentase sebesar 54%. Hal ini menunjukkan bahwa lebih dari separuh responden memiliki 1 kendaraan.

Tabel 4. 2 Uji Korelasi

		Correlations				
		Y	X1	X2	X3	X4
Pearson Correlation	Y	1.000	.074	.430	.808	.827
	X1	.074	1.000	.319	.069	.035
	X2	.430	.319	1.000	.347	.442
	X3	.808	.069	.347	1.000	.846
	X4	.827	.035	.442	.846	1.000
Sig. (1-tailed)	Y	.	.213	.000	.000	.000
	X1	.213	.	.000	.230	.355
	X2	.000	.000	.	.000	.000
	X3	.000	.230	.000	.	.000
	X4	.000	.355	.000	.000	.

Dari tabel dapat disimpulkan bahwa nilai pearson correlation variabel X1 yaitu 0,074 yang berarti memiliki korelasi lemah. X2 = 0,430 yang berarti memiliki korelasi sedang. X3 = 0,808 yang berarti memiliki korelasi kuat. dan X4 = 0,827 yang berarti memiliki korelasi yang kuat.

Tabel 4. 3 Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.856 ^a	.732	.722	.29568	2.151

a. Predictors: (Constant), X4, X1, X2, X3

b. Dependent Variable: Y

Diketahui bahwa nilai adjusted R square sebesar 0,722. Hal ini berarti sebesar 72,2% variabel Y dapat dijelaskan dengan variabel X1, X2, X3, X4. Sedangkan sisanya (100% - 72,2% = 27,8%) dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain di luar model.

Tabel 4. 4 Uji F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	26.738	4	6.685	76.460	.000 ^b
	Residual	9.792	112	.087		
	Total	36.530	116			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X4, X1, X2, X3

Dilihat nilai F hitung 76,460 > nilai F tabel pada lampiran 1, yaitu 2,45 dan nilai sig 0,000 < 0,05.

Tabel 4. 5 Uji T

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.674	.073		23.032	.000
	X1	.002	.039	.002	.042	.966
	X2	.003	.002	.092	1.578	.117
	X3	.027	.006	.391	4.233	.000
	X4	.018	.004	.455	4.685	.000

a. Dependent Variable: Y

Dari keempat variabel independent yang dimasukkan dalam model ternyata hanya dua variabel yang signifikan. Hal ini terlihat nilai signifikan pada keduanya < 0,05.

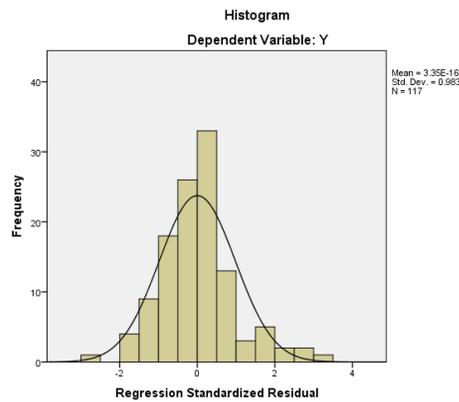
Tabel 4. 6 Persamaan Model Regresi Linier Berganda

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
Model	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	1.674	.073		23.032	.000
	X1	.002	.039	.002	.042	.966
	X2	.003	.002	.092	1.578	.117
	X3	.027	.006	.391	4.233	.000
	X4	.018	.004	.455	4.685	.000

Berdasarkan hasil uji diatas maka didapatkan model sebagai berikut :

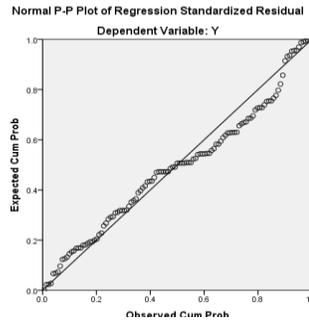
$$Y = 1,674 + 0,002 (X1) + 0,003 (X2) + 0,027 (X3) + 0,018 (X4).$$

4.7 UJI ASUMSI KLASIK



Gambar 4. 1 Uji Normalitas

dapat diketahui bahwa sebaran data yang menyebar ke semua daerah kurva normal dan memberikan pola distribusi yang tidak melenceng ke kanan maupun ke kiri, maka dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini memiliki distribusi normal.



Gambar 4. 2 Grafik Normal P-Plot

grafik normal P-plot pada gambar diatas diketahui bahwa data dengan Normal P-plot pada nilai residual dalam analisis regresi linier yang digunakan dinyatakan berdistribusi normal atau mendekati normal.

Tabel 4. 7 One sample Kolomogorov - Smirnov

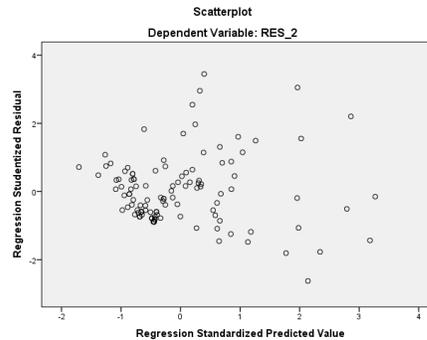
		Unstandardized Residual
N		117
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	-.0296159
	Std. Deviation	.28900850
Most Extreme Differences	Absolute	.081
	Positive	.081
	Negative	-.070
Test Statistic		.081
Asymp. Sig. (2-tailed)		.055 ^c

Diketahui nilai signifikan Asymp.Sig (2- tailed) sebesar 0,055 lebih besar dari 0,05. Data dapat dinyatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05.

Tabel 4. 8 Uji Multikolinieritas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	1.674	.073		23.032	.000		
X1	.002	.039	.002	.042	.966	.876	1.142
X2	.003	.002	.092	1.578	.117	.707	1.414
X3	.027	.006	.391	4.233	.000	.281	3.564
X4	.018	.004	.455	4.685	.000	.253	3.947

Masing-masing variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini memiliki nilai tolerance yang lebih besar dari 0,10. Jika dilihat dari VIF masing-masing variabel independen lebih kecil dari 10. Karena jika nilai tolerance lebih besar dari 0,10 artinya tidak terjadi multikolinieritas.



Gambar 4.3 Uji Heteroskedastisitas

Dari uji Heteroskedastisitas grafik scatter plot memperlihatkan bahwa titik-titik menyebar secara acak serta tersebar baik di atas maupun di bawah pada angka 0. Artinya tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi sehingga model regresi layak dipakai.

Tabel 4.9 Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.856 ^a	.732	.722	.29568	2.151

Nilai DW hitung sebesar 2.151 lebih besar dari 1.7696 dan lebih kecil dari 2.2304 pada tabel Durbin Watson yang artinya berada pada daerah tidak ada autokorelasi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam model regresi linier tidak terjadi autokorelasi.

Setelah dilakukan uji korelasi untuk mengetahui hubungan antara variabel-variabel independen dengan variabel dependen, Analisis regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh simultan dari semua variabel independen terhadap variabel dependen, dan uji asumsi klasik untuk memastikan model regresi memenuhi asumsi-asumsi dasar. Berdasarkan hasil uji di atas maka didapatkan model sebagai berikut :

$$Y = 1,674 + 0,002 (X1) + 0,003 (X2) + 0,027 (X3) + 0,018 (X4)$$

Tabel ini menunjukkan proses seleksi variabel dalam model statistik. Model ini menggunakan metode "Enter," yang berarti semua variabel yang terdaftar dimasukkan ke dalam model tanpa eliminasi.

1. Nilai variabel X1 (Kepemilikan Kendaraan) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X1 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.
2. Nilai variabel X2 (Biaya Perjalanan) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X2 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.
3. Nilai variabel X3 (Jarak Perjalanan) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X3 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.

4. Nilai variabel X4 (Waktu Perjalanan) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X4 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pengamatan dan hasil analisis data yang telah dilakukan di Kawasan pemerintahan Kabupaten Demak, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Responden terdiri dari 44% laki-laki sebanyak 51 orang dan 56% perempuan sebanyak 66. Kenyamanan dan murah adalah alasan utama pemilihan moda transportasi, 80% responden menggunakan sepeda motor, 18% menggunakan mobil, dan 2% menggunakan angkutan umum, Rata-rata biaya perjalanan harian adalah Rp.10.000 – Rp.30.000 untuk pengguna kendaraan pribadi, Rata-rata jarak tempuh harian adalah kurang dari 5 km, dan rata-rata waktu perjalanan harian adalah kurang dari 5 menit.

2. Model tarikan pegawai ke kawasan perkantoran Kabupaten Demak yang didapat yaitu:

$$Y = 1,674 + 0,002 (X1) + 0,003 (X2) + 0,027 (X3) + 0,018 (X4)$$

nilai adjusted R square sebesar 0,722. Hal ini berarti sebesar 72,2% variabel Y dapat dijelaskan dengan variabel X1, X2, X3, X4. dilihat nilai F hitung 76,460 > nilai F tabel pada lampiran 1, yaitu 2,45 dan nilai sig 0,000 < 0,05. berdasarkan uji t parsial diatas variabel X3, X4 berpengaruh signifikan terhadap banyaknya tarikan perjalanan. dan berdasarkan uji asumsi klasik dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini memiliki distribusi normal.

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka ada beberapa saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini, antara lain :

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan serta bahan pendukung untuk perencanaan Kawasan pemerintahan di kabupaten demak.
2. Diharapkan dapat dilakukan penelitian yang sejenis dengan variabel atau karakteristik dan metode yang berbeda dengan lebih spesifik.

6. DAFTAR PUSTAKA

Biro Hukum. 2023. *Penetapan ruas jalan menurut statusnya sebagai jalan Provinsi di Provinsi Jawa Tengah*. Semarang: Biro Hukum.

Pemerintah, Peraturan. 2022. *Keputusan Menteri PUPR Nomor 430/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1)*. Jakarta: Keputusan Menteri PUPR.

2020. *Peraturan Daerah (PERDA) Kabupaten Demak Nomor 1 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Demak Nomor 6 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Demak Tahun 2011 - 2031*. Demak: Pemda Demak.

—. 2007. *Undang-undang (UU) Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*. Jakarta: Pemerintah Pusat.

- Abbas, Salim. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Budiman, A., Bethary, R. T., & Prativi, H. B. (2014). *ANALISIS MODEL TARIKAN PERJALANAN PADA KAWASAN PUSAT PEMERINTAHAN PROVINSI BANTEN (KP3B)* $157X_4 + 0,739X_6 + 0,041X_8 + 0,148X_9$ with the variables as $X_4 = \text{Car Owners}$, $X_5 = \text{Car and Motorbike Owners}$, $X_6 = \text{Number Of Respondents Not Having Vehicle}$, $X_7 = \text{Nu. August}$, 22–24.
- Elisabet, Walendo, L., & Soeparyanto, T. S. (2013). Analisa Tarikan Perjalanan Kawasan Perkantoran Kabupaten Konawe Utara. *Jurnal Stabilita*, 1(3), 235–246.
- F., Miro. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Progam SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ikhamuddin, Z., Kurniati, E., & Fardila, D. (2023). Analisis Model Bangkitan Tarikan Perjalanan Zona Pendidikan Universitas Teknologi Sumbawa. *J-CENTAL*, 1(1), 42-49.
- J., Bruton. M. 1985. *Introduction to Transportation Planning*. Melbourne: Hutchinson.
- Ma'Ruf, A. E., Ain, M. I. M., & Soeparlan, A. A. (2021). Analisis Model Tarikan Perjalanan pada Kawasan Perkantoran Ruhui Rahayu I Kecamatan Balikpapan Selatan. *Jurnal Tugas Akhir Teknik Sipil*, 5(1), 1–11.
- Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ofyar Tamin, I. Z., & Russ Bona Frazila, I. (2020). Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 8(3), 34–52.
- Pramesti, N. D., Wulandari, W. L., Riyanto, B., & Basuki, K. H. (2014). Analisis Distribusi Perjalanan Menggunakan Model Gravitasi Dua Batasan dengan Optimasi Fungsi Hambatan Studi Kasus: Kota Semarang dan Kota Surakarta. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3(1), 228-239.
- Ristiyanto, H. G. (2022). Analisis Tarikan Perjalanan dan Pola Sebaran Panjang Perjalanan ke Kawasan Pendidikan (Studi Kasus: Kawasan Pendidikan Jalan Gatot Subroto, Kabupaten Blora). *SIMETRIS*, 16(2), 25-34.
- Sarwono, J. (2006). Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif.
- Tamin. (2007).