

ANALISA TARIKAN PERJALANAN KAWASAN PERKANTORAN KABUPATEN KONAWA UTARA

Elisabet

Alumni Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Haluoleo
Kampus Hijau Bumi Tridharma Anduonohu
Kendari 93721

La Welendo

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Haluoleo
Kampus Hijau Bumi Tridharma Anduonohu
Kendari 93721
wlawel@yahoo.com

Try Sugiyarto Soeparyanto

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Haluoleo
Kampus Hijau Bumi Tridharma Anduonohu
Kendari 93721
trysaja@gmail.com

Abstract

Humans move from place to place is a result of the human need to perform a certain activity. Various human activities undertaken will lead to different characteristics of different trip anyway. Activity, in this regard, economic activity, social activity, and others. The purpose of this study was to determine the factors - factors that influence the pull of the movement in Konawe Utara office area and to gain traction drive models in Konawe Utara office area

Based on analysis of the pull of the movement of visitors in an office area Konawe Utara , factors - factors that influence the pull of the movement of visitors in an office area Konawe north are : gender X1 , X2 respondent status , district of origin X3 , X4 used vehicles , the X5 range , long trip X6 , X7 income , vehicles owned X8 , X9 effective day and hour to come to the office X10 . These variables simultaneously affect the Y variable intensity of 96.5 % movement . While the regression equation generated from a statistical test , the pull model of the movement of visitors traveling office area Konawe Utara namely : $Y = 5.363 + 0.433 X_2 - 0.011 X_3 - X_6 0.046 - 0.748 X_9 - 0.034 X_{10}$.

Keywords: Pull Travel, Multiple Regression Analysis, Kabupaten Konawe Utara

Abstrak

Manusia berpindah dari suatu tempat ketempat lainnya merupakan akibat dari kebutuhan manusia untuk melakukan suatu aktivitas tertentu. Berbagai aktivitas yang dilakukan manusia berbeda-beda akan menimbulkan karakteristik perjalanan yang berbeda-beda pula. Aktivitas, dalam hal ini dapat berupa aktivitas ekonomi, aktivitas sosial dan lain-lain. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan pada kawasan perkantoran Kabupaten Konawe Utara dan untuk mendapatkan model tarikan perjalanan pada kawasan perkantoran Kabupaten Konawe Utara.

Berdasarkan hasil analisa tarikan pergerakan pengunjung pada kawasan perkantoran Kabupaten Konawe Utara, faktor – faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan pengunjung pada kawasan perkantoran kabupaten konawe utara adalah: jenis kelamin X₁, status responden X₂, kecamatan asal X₃, kendaraan yang digunakann X₄, jarak X₅, lama perjalanan X₆, penghasilan X₇, kendaraan yang dimiliki X₈, hari efektif X₉ dan jam datang ke kantor X₁₀. Variabel tersebut secara bersamaan berpengaruh terhadap variabel Y intensitas pergerakan sebesar 96,5%. Sedangkan persamaan regresi yang dihasilkan dari uji statistik, model tarikan perjalanan pergerakan pengunjung kawasan perkantoran kabupaten konawe utara yaitu : $Y = 5,363 - 0,433 X_2 - 0,011 X_3 - 0,046 X_6 - 0,748 X_9 - 0,034$ Dimana R² 0,965.

Kata Kunci : Tarikan Perjalanan, Analisa Regresi Berganda, Kabupaten Konawe Utara.

PENDAHULUAN

Kabupaten Konawe Utara memiliki luas wilayah 500.339 Ha atau 13,38 % dari luas wilayah Sulawesi Tenggara. Secara administratif, Kabupaten ini memiliki 10 kecamatan, 8 kelurahan dan 138 desa dengan ibu kota kabupaten adalah Desa Wanggudu . Kabupaten Konawe Utara juga merupakan daerah yang perkembangan pembangunannya cukup pesat. hal ini ditandai dengan adanya pembangunan disegala bidang, seperti pembangunan gedung daerah, pembangunan pabrik nikel, pembangunan sekolah dan peningkatan sarana lainnya.

Sejak mulai terbentuknya kabupaten Konawe Utara, pemerintah terus melakukan pembangunan sarana dan prasarana perkantoran yang akan menunjang pelaksanaan sistem pemerintahan yang dipusatkan di ibu kota kabupaten. Di ibu Kota Kabupaten terdapat 42 kantor instansi pemerintah Kabupaten Konawe Utara.

Banyaknya kantor pemerintah pada kawasan tersebut mengakibatkan arus lalu lintas cukup ramai, khususnya pada pagi hari dan siang hari pada jam-jam pulang kantor. Dari kondisi yang ada, perlu dicari model tarikan perjalanan (*trip attraction model*) pada kondisi sekarang yang ditimbulkan oleh banyaknya bangunan kantor di kawasan tersebut. 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 tata kota. Karena sistem transportasi yang cepat, nyaman, aman, murah dan sesuai dengan lingkungannya dapat terlaksana dengan adanya perencanaan sistem transportasi yang memperhitungkan segala aspek rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Konsep Perencanaan Transportasi

Secara garis besar, transportasi dapat dilihat sebagai suatu sistem dengan tiga komponen utama yang saling mempengaruhi. Ketiga komponen tersebut adalah :

a. Sub sistem tata guna lahan

Sub sistem ini mengamati penggunaan lahan tempat aktivitas – aktivitas masyarakat dilakukan , seperti tipe, struktur dan uraian intensitas aktivitas sosial dan ekonomi (berupa : populasi, tenaga kerja, output industri).

b. Sub sistem transportasi supply

Sub sistem ini merupakan penyediaan penghubung fisik antara tata guna lahan dan manusia pelaku aktivitas dalam masyarakat. Penyediaan ini meliputi moda transportasi seperti: jalan raya, rel kereta, rel bus dan lain – lain, dan menyatakan karakteristik operasional moda tersebut seperti: waktu tempuh, biaya, frekuensi pelayanan dan lain – lain.

c. Lalu lintas

Lalu lintas merupakan akibat langsung dari interaksi antara tata guna lahan dan transportasi supply yang berupa pergerakan barang dan jasa.

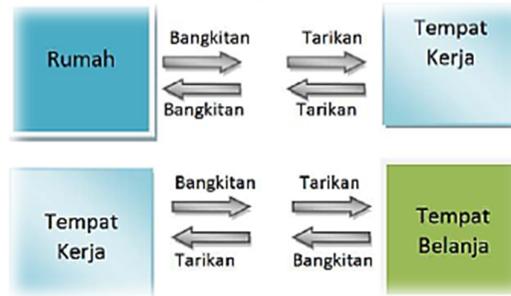
2. Defenisi Tarikan perjalanan

Tarikan perjalanan adalah jumlah pergerakan perjalanan yang terjadi menuju ke lokasi tertentu setiap satuan waktu. Perlu dicermati faktor – faktor apa yang merupakan variabel/ peubah baik variabel bebas maupun terikat apa saja yang akan banyak mempengaruhinya.

Tujuan dasar dari perencanaan transportasi adalah untuk memperkirakan jumlah dan lokasi kebutuhan akan transportasi (misalnya menentukan total pergerakan, baik untuk angkutan umum maupun angkutan pribadi) pada masa mendatang atau pada tahun

rencana yang akan digunakan untuk berbagai kebijakan investasi perencanaan transportasi (Tamin. O. Z, 2000).

Sistem Transportasi makro diilustrasikan pada Gambar berikut.



Gambar 1. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (tamin 2000)

a. Klasifikasi Pergerakan

Klasifikasi pergerakan dapat dibagi atas :

1. Maksud Pergerakan

Dalam kasus pergerakan *HomeBased*, terdapat lima kategori tujuan pergerakan, yaitu pergerakan, kerja, pergerakan sekolah, pergerakan belanja, pergerakan sosial dan rekreasi, serta pergerakan lainnya

2. Karakteristik Orang

Klasifikasi lainnya adalah perilaku pergerakan individu. Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik sosial dan ekonomi. Kategori yang digunakan adalah tingkat pendapatan, pemilikan mobil, ukuran rumah tangga (jumlah anggota keluarga).

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tarikan dan Bangkitan

Faktor faktor yang mempengaruhi tarikan dan bangkitan:

1. Pendapatan

Semakin tinggi tingkat pendapatan, seseorang memungkinkan tingginya tingkat pergerakan yang tertarik dari satu zona (zona asal) ke zona tujuan.

2. Pemilikan Kendaraan

Tingkat kepemilikan kendaraan sangat berpengaruh besar terhadap tingkat pergerakan. Semakin meningkat jumlah pemilikan kendaraan dalam suatu keluarga, maka memungkinkan tingkat pergerakan yang terjadi semakin besar. Dalam satu rumah tangga biasanya terdapat empat tingkat dalam kepemilikan kendaraan : 0, 1, 2, atau lebih dari dua (2+) kendaraan.

3. Nilai lahan

Sekelompok orang atau seseorang akan tertarik pada tata guna lahan yang mempunyai aksesibilitas yang baik. Salah satu ukuran nilai tata guna lahan yaitu aksesibilitas yang merupakan faktor dalam mempermudah terjadinya interaksi antara dua buah tata guna lahan, disamping moda angkutan sebagai media dalam mempercepat pergerakan. Tata guna lahan dengan luas yang berbeda akan menghasilkan nilai lahan yang berbeda pula.

4. Kepadatan daerah pemukiman

Kepadatan suatu daerah pemukiman akan meningkatkan pergerakan yang menuju pada suatu nilai tata guna lahan untuk melakukan aktivitasnya atau untuk

memenuhi kebutuhan-kebutuhan yang tidak terdapat pada zona dimana dia berada.

5. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain melalui sistem jaringan transportasi, yang dapat dinyatakan dengan jarak. Seiring dengan semakin meningkatnya kajian sistem transportasi perkotaan, jarak seakan bukanlah salah satu ukuran dari aksesibilitas.

6. Model Tarikan Perjalanan

Model dapat didefinisikan sebagai alat bantu atau media yang dapat digunakan untuk mencerminkan dan menyederhanakan suatu realita (dunia sebenarnya) secara terukur, yang termasuk diantaranya:

- a. Model fisik
- b. Peta dan diagram (grafis)
- c. Model statistika dan matematika (persamaan)

c. Analisa Regresi

Model analisis regresi adalah suatu model dalam pemodelan tarikan perjalanan yang dilakukan sebagai usaha untuk mendapatkan hubungan linier antara jumlah pergerakan yang tertarik oleh zona dari ciri sosio-ekonomi rata-rata dari rumah tangga pada setiap zona.

1. Analisis Regresi Linear Tunggal

Variabel analisis regresi dibedakan menjadi dua jenis variabel yaitu variabel bebas (X) dan variabel tak bebas (Y). Hubungan linear dari 2 jenis variabel tersebut dituliskan dalam persamaan:

$$Y = a + bX \quad (1)$$

Dimana :

Y = Kriteria

X = Predikto

a = Konstanta

b = Koefisien prediktor

2. Analisis Regresi Linear Berganda

Teknik ini merupakan teknik analisis regresi linier sederhana yang diperluas untuk mendapatkan hubungan lebih dari satu variabel bebas. Model umum bentuk ini adalah :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_M X_M \quad (2)$$

dimana :

Y = variabel tidak bebas

X_1, X_2, \dots, X_M = variabel bebas

b_1, b_2, \dots, b_M = koefisien regresi

a = konstanta

3. Tahapan Uji Statistik dalam Model

a. Uji Korelasi

Uji statistik ini harus dilakukan untuk memenuhi persyaratan model matematis, dimana antara peubah tidak bebas dengan peubah bebas harus ada korelasi yang kuat (baik positif maupun negatif).

b. Analisis Korelasi Ganda (R),

Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua atau lebih variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) terhadap variabel dependen (Y) secara serentak. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) secara serentak terhadap variabel dependen (Y). pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut:

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

c. Analisis Determinasi (R^2)

Analisis determinasi dalam regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui prosentase sumbangan pengaruh variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) secara serentak terhadap variabel dependen (Y).

d. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik multikolinieritas yaitu adanya hubungan linear antar variabel independen dalam model regresi. Prasyarat yang harus terpenuhi dalam model regresi adalah tidak adanya multikolinieritas.

e. Uji autokorelasi

Metode pengujian yang sering digunakan adalah dengan uji Durbin-Watson (uji DW) dengan ketentuan sebagai berikut: jika nilai DW berada diantara 1,65 – 2,35 berarti tidak terdapat gejala autokorelasi, sedangkan jika nilai DW > 2,79 atau < 1,21 berarti terdapat gejala autokorelasi.

f. Uji t-test

Uji t-test dapat digunakan untuk dua tujuan: untuk menguji signifikansi nilai koefisien korelasi (r) dan untuk menguji signifikansi nilai koefisien regresi. Setiap peubah yang mempunyai koefisien regresi yang tidak signifikan secara statistik harus dibuang dari model.

g. Uji F,

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Atau untuk mengetahui apakah model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen atau tidak.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian yang di pilih adalah kawasan perkantoran Pemerintah Kabupaten Konawe Utara yang terlertak di Desa Wanggudu Kec Asera. Dengan pembagian dan pengambilan kuisioner dilakukan mulai tanggal 4 November sampai 12 November. Hal tersebut dilakukan karena hari kerja pegawai yaitu pada hari Senin sampai hari Jumat.

1. Metode Survei / Pengambilan Data

a. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk melengkapi dan mendukung data yang dihasilkan dari penelitian dilapangan yang membahas tentang teori tentang tarikan dan data – data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu jumlah pegawai per instansi untuk mengetahui populasi secara keseluruhan.

b. Peninjauan Lapangan

Studi peninjauan lapangan dilakukan dengan cara survey kuesioner. Dalam metode ini pengumpulan data dilakukan dengan cara memberikan daftar kuesioner kepada responden dalam hal ini pegawai kantor.

2. Cara Pengambilan Sampel Dan Ukuran Sampel

Jumlah sampel pada cara ini biasanya ditetapkan sebesar 10% dari populasi seperti pada rumus berikut:

$$N = 10\% P \quad (3)$$

Dimana:

N = sampel

P = populasi

$$n_0 = \frac{N \sum [NiPi (1-Pi)]}{N^2 + \sum NiPi (1-Pi)} \quad (4)$$

Dan

$$n_i = \frac{Ni}{N} \times n \quad (5)$$

Dimana:

n = besar sampel

N = besar populasi

ni = besar sampel pada tingkat (strata) ke-i

Ni = besar sub populasi pada tingkat (strata) ke-i

Pi = proporsi unit sampling pada tingkat (strata) ke-i

D = kuadrat tingkat derajat kesalahan dibagi empat ($\alpha^2/4$)

Dari rumus diatas, dicari jumlah sampel sebagai berikut tingkat konfidensi 95%, besar kesalahan yang diinginkan maksimal 5%. Karena presentase kesalahan tidak diketahui, maka Pi digunakan nilai yang tertinggi yaitu 0,5.

3. Metode Penyajian Dan Analisa Data

Skala nominal merupakan skala pengukuran yang menyatakan kategori, atau kelompok dari suatu subyek. Misalnya variabel jenis kelamin, responden dapat dikelompokkan kedalam dua kategori laki-laki dan wanita

Variabel terikat (*Dependent Variabel*) dalam penelitian ini adalah intensitas perjalanan pegawai pada kawasan perkantoran Konawe Utara (Y). Variabel bebas (*independent*

Variabel) adalah fakto-faktor yang jumlah perjalanan pegawai kantor . Variabel ini diberi simbol X, berikut adalah variabel-variabel hipotesa yang digunakan dalam penelitian ini.

- (X₁) = Jenis Kelamin Responden
- (X₂) = Status Responden
- (X₃) = Kecamatan tempat tinggal
- (X₄) = Jenis kendaraan yang digunakan
- (X₅) = Jarak perjalanan
- (X₆) = Lama perjalanan
- (X₇) = Kepemilikan kendaraan
- (X₈) = Rata – rata penghasilan perbulan.
- (X₉) = Hari Efektif Ke Kantor
- (X₁₀) = Waktu berangkat

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Regresi Linier Berganda

a. Analisa Korelasi Sederhana

Dari hasil analisis korelasi sederhana (r) didapat korelasi antara Intensitas pergerakan ke kantor dengan hari efektif, status responden dan penghasilan rata – rata memiliki korelasi yang sangat kuat dengan nilai korelasi hari efektif -0,979, status responden - 0,868 dan penghasilan rata – rata 0,797. Sedangkan kecamatan asal dan jarak memiliki nilai korelasi yang rendah. Dengan nilai korelasi jarak 0,075 dan lama perjalanan -0,042.

b. Bentuk Model

No	Model	R ²
1	$Y = 5,300 - 0,019 X_1 - 0,419 X_2 - 0,011 X_3 - 0,003 X_4 + 0,012 X_5 - 0,055 X_6 + 0,007 X_7 - 0,001 X_8 - 0,749 X_9 - 0,034 X_{10}$	0,965
2	$Y = 5,298 + 0,019 X_1 - 0,419 X_2 - 0,011 X_3 - 0,003 X_4 + 0,012 X_5 - 0,055 X_6 + 0,007 X_7 - 0,749 X_9 - 0,034 X_{10}$	0,965
3	$Y = 5,298 + 0,018 X_1 - 0,421 X_2 - 0,011 X_3 - 0,012 X_5 - 0,055 X_6 - 0,006 X_7 - 0,749 X_9 - 0,034 X_{10}$	0,965
4	$Y = 5,334 + 0,018 X_1 - 0,435 X_2 - 0,011 X_3 + 0,011 X_5 - 0,053 X_6 - 0,749 X_9 - 0,034 X_{10}$	0,965
5	$Y = 5,334 + 0,017 X_1 - 0,438 X_2 - 0,011 X_3 - 0,044 X_6 - 0,748 X_9 - 0,034 X_{10}$	0,965
6	$Y = 5,363 - 0,433 X_2 - 0,011 X_3 - 0,046 X_6 - 0,748 X_9 - 0,034 X_{10}$	0,965

Sumber : Hasil Analisa

c. Analisis Korelasi Ganda (R)

Model	R	R Square	Std. Error of the
			Estimate
1	0,982	,965	,228
2	0,982	,965	,228
3	0,982	,965	,227
4	0,982	,965	,227
5	0,982	,965	,227
6	0,982	,965	,227

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan tabel tersebut diperoleh angka R untuk persamaan 1 sampai persamaan 6 sebesar 0,982. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara variabel X dari persamaan 1 – persamaan 6 dengan variabel Y yaitu intensitas pergerakan ke kantor.

d. Analisis Determinasi (R^2)

Berdasarkan tabel 4.22 diperoleh angka R^2 (*R Square*) sebesar 0,965 untuk persamaan 1 – persamaan 6. Hal ini menunjukkan bahwa persentase sumbangan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (intensitas pergerakan ke kantor) sebesar 96,5%,. Sedangkan sisanya 3,5% dipengaruhi atau dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian.

e. Uji Multikolinieritas

Hipotesis untuk Multikolinieritas ini adalah:

Ho : Torance $\geq 0,10$ dan VIF < 10 tidak terjadi Multikolinieritas antara variabel bebas

Ho : Torance $< 0,10$ dan VIF > 10 terjadi Multikolinieritas antara variabel bebas

Berdasarkan nilai tolerance untuk persamaan 1 – persamaan 6 $\geq 0,10$ sedangkan nilai *variance inflation factor* (VIF) untuk persamaan 1 – persamaan 5 > 10 dan nilai VIF untuk persamaan 6 < 10 . Maka dapat disimpulkan untuk persamaan 1 – persamaan 5 terjadi multikolinieritas karena nilai VIP > 10 . Sedangkan untuk persamaan 6 tidak terjadi multikolinieritas karena nilai tolerance $\geq 0,10$ dan nilai VIF < 10 .

f. Uji autokorelasi

Berdasarkan hasil olah data dengan SPSS 20, nilai DW_{hitung} 1,917 berada diantara 1,65 – 2,35. Hal ini menunjukan bahwa tidak ada gejala autokorelasi pada persamaan.

g. Uji F

Hipotesis Ho = variabel $X_1 - X_{10}$ secara simultan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap intensitas pergerakan ke kantor.

Ha = variabel $X_1 - X_{10}$ secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap intensitas pergerakan ke kantor.

Tingkat signifikan

Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95 %, maka tingkat signifikan yang digunakan adalah 0.05 ($\alpha = 5 \%$).

Kriteria Pengujian

Ho diterima jika Signifikansi $< 0,05$

Ho ditolak jika Signifikansi $> 0,05$

Berdasarkan tabel, tingkat signifikansi sebesar 0.000 atau sebesar 0% untuk persamaan 1 – persamaan 6 artinya bahwa variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen dengan tingkat signifikansi sebesar 0 %. Sehingga model tersebut layak digunakan untuk memprediksi Intensitas pergerakan ke kantor.

h. Uji t

Langkah-langkah untuk melakukan uji F sebagai berikut :

Hipotesis

H_0 = Variabel bebas intensitas pergerakan secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Intensitas pergerakan ke kantor.

H_a = Variabel bebas intensitas pergerakan secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Intensitas pergerakan ke kantor.

Tingkat signifikan

Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95 %, maka tingkat signifikan yang digunakan adalah 0.05 ($\alpha = 5\%$).

Kriteria Pengujian

H_0 diterima jika Signifikansi < 0,05

H_0 ditolak jika Signifikansi > 0,05

Dari keenam persamaan, variabel independen yang dimasukkan dalam model ternyata hanya 5 variabel (status responden, kecamatan asal, lama perjalanan, hari efektif, dan jam datang) yang signifikan < 0,05, hal ini terlihat dari probabilitas signifikansi ketiga variabel tersebut $\leq 0,05$.

2. Pertimbangan Model Yang Paling Sesuai

Berdasarkan analisa regresi linear berganda persamaan yang paling mendekati adalah persamaan 6 yaitu :

$$Y = 5,363 - 0,433 X_2 - 0,011 X_3 - 0,046 X_6 - 0,748 X_9 - 0,034 X_{10}$$

Dengan pertimbangan sebagai berikut :

- a. Berdasarkan hasil olah data koefisien determinasi persamaan 6 sebesar 96,5 % yang berarti intensitas pergerakan ke kantor dipengaruhi oleh variabel dalam model tersebut sedangkan 3,5% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model ini.
- b. Berdasarkan uji parsial signifikansi variabel persamaan 6 nilai signifikansi untuk variabel status responden sebesar 0,000, kecamatan asal 0,040, lama perjalanan 0,000, hari efektif sebesar 0,000, dan jam datang sebesar 0,029.
- c. Berdasarkan uji simultan (uji F) nilai F hitung persamaan 6 sebesar 1729, 41 dengan tingkat signifikansi 0,000 sehingga model tersebut layak digunakan untuk memprediksi Intensitas pergerakan ke kantor.
- d. Berdasarkan tanda aljabar koefisien regresi dalam model diperoleh asumsi sebagai berikut :
 1. Koefisien konstanta bernilai positif menyatakan bahwa dengan mengabaikan ketiadaan variabel independen lainnya, intensitas pergerakan ke kantor cenderung naik.
 2. Koefisien variabel status responden, kecamatan asal, lama perjalanan, hari efektif dan jam datang bernilai negatif menyatakan X berpengaruh negatif terhadap nilai variabel terikat Y.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan hal – hal sebagai berikut :

- a. Berdasarkan penyebaran kuisioner karakteristik responden adalah sebagai berikut : jumlah responden yang berstatus sebagai pegawai negeri adalah 220 orang dan pegawai honorer berjumlah 103 orang. sedangkan moda yang paling banyak digunakan oleh

responden adalah sepeda motor dengan persentase 83%. Sedangkan penghasilan rata – rata pegawai negeri adalah Rp. 2.000.000 – Rp.3.000.000 dengan persentase 46,64% dan penghasilan rata – rata pegawai honorer adalah <Rp. 500.000 dengan persentase 31,9%.

- b. Berdasarkan hasil analisa regresi berganda faktor – faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan pengunjung pada kawasan perkantoran kabupaten konawe utara adalah: jenis kelamin X_1 , status responden X_2 , kecamatan asal X_3 , kendaraan yang digunakann X_4 , jarak X_5 , lama perjalanan X_6 , penghasilan X_7 , kendaraan yang dimiliki X_8 , hari efektif X_9 dan jam datang ke kantor X_{10} . Variabel tersebut secara bersamaan berpengaruh terhadap variabel Y intensitas pergerakan sebesar 96,5%.
- c. Model tarikan pergerakan pengunjung pada kawasan perkantoran kabupaten konawe utara berdasarkan persamaan regresi yang dihasilkan dari uji statistik dengan menggunakan SPSS versi 20 *For Windows*, maka model tarikan perjalanan pergerakan pengunjung kawasan perkantoran kabupaten konawe utara yaitu :
$$Y = 5,363 - 0,433 X_2 - 0,011 X_3 - 0,046 X_6 - 0,748 X_9 - 0,034 X_{10}$$
Dimana R^2 0,965, berdasarkan uji simultan (uji F) nilai F hitung sebesar 312,014 dengan tingkat signifikansi 0,000 sehingga model tersebut layak digunakan untuk memprediksi Intensitas pergerakan kekantor. Karena persamaan tersebut memenuhi tingkat signifikan yang telah di tentukan dalam penelitian ini yaitu dengan tingkat ketelitian data 95 %, dan tingkat kesalahan yang di inginkan hanya 0.05 atau 5% .

Saran

- a. Model ini bisa dipergunakan sebagai salah satu alternatif dalam memperkirakan jumlah pergerakan pada kawasan perkantoran dan sebagai outputnya adalah untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi efektifitas pegawai dalam melakukan aktifitas kantor terhadap intensitas perjalanan, sehingga dapat digunakan untuk menentukan kebijakan yang mungkin timbul akibat tarikan perjalanan tersebut.
- b. Perlu dilakukan studi lebih lanjut tentang model tarikan pergerakan pada kawasan perkantoran kabupaten konawe utara dengan menggunakan metode yang berbeda.
- c. Oleh karena adanya keterbatasan dalam pengambilan data yaitu pada survei *questioner*, dimana keseriusan serta fokus pengisian *questioner* tiap responden berbeda dan penyebarannya tidak memenuhi waktu aktifitas pegawai tiap SKPD, maka diharapkan pada penelitian selanjutnya yang sejenis juga memperhatikan hal ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Alqifari 2000. Analisis Regresi (Teori, Kasus dan Solusi). Penerbit BPFE Yogyakarta.
- Ambarawati,L. Dan A.Kurniadi.2006,*Bangkitan Pegerakan Berbasis Rumah Tangga : Studi Kasus di Kawasan Perkotaan Tranggalek*, Jurnal Teknik Vol.XIII No.2.100-106.lac
- Hobbs, F.D, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Gajah Mada University, Yogyakarta, 1995
- Kasenda Cindy Kartini, 2002, *Karakteristik Tarikan Perjalanan Ke Kampus UNDIP Tembalang Semarang*. Tesis Program Pascasarjana Teknik Sipil Universitas Diponegoro Semarang.
- Khisty,C.Jotin & Lall,B.Kent.2003. *Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi*, Edisi Ke-3.Penerbit Erlangga.Jakarta
- Miro, fidel, S.E.,MSTR (2005), *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan praktisi*. Erlangga. Jakarta
- Marlok E.K, (1995), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta
- Patria, B. (2007, August 17). *Entry Data: Seri Tutorial SPSS 03*. Retrieved from

http://inparametric.com/bhinablog/download/03_entr_data.pdf

Tamin Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi kedua. ITB Bandung.

Yuliani.2004.*Analisa Model Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Pendidikan Di Cengklik Surakarta*. Universitas Sebelas Maret. Surakarta.

