

ANALISIS MODEL BANGKITAN PERJALANAN PADA KAWASAN PERUMAHAN KORPRI, SEMARANG, BANJARNEGARA

Muhammad Syauqi Raihan¹, Azarine Marsya Reza Dhamayanti², Yayan Yudha Purnama³, Nisa Amelia Hasana⁴

syauqiraihan7@gmail.com¹, azarinemarsya17@gmail.com², yayanyudha805@gmail.com³, nisa.ameliaaa11@gmail.com⁴

Universitas Sains Al-Qur'an

ABSTRAK

Kabupaten Banjarnegara, Jawa Tengah, memiliki potensi perjalanan penduduk yang sangat intens, yang menjadi topik menarik untuk dipelajari. Penelitian ini bertujuan untuk memahami pengaruh minat perjalanan warga perumahan Korpri Banjarnegara terhadap transportasi lokal, dengan fokus pada fenomena bangkitan perjalanan berbasis perumahan. Metode penelitian kualitatif digunakan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang tren perjalanan dan dampaknya terhadap perkembangan pariwisata lokal. Penelitian ini melibatkan wawancara mendalam dengan warga perumahan Korpri Banjarnegara untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi minat perjalanan mereka dan preferensi transportasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor seperti aksesibilitas transportasi lokal, kemudahan penggunaan, dan ketersediaan layanan transportasi berpengaruh signifikan terhadap minat perjalanan warga perumahan. Selain itu, budaya perjalanan dan aktivitas sosial juga memainkan peran penting dalam membentuk pola perjalanan masyarakat. Penelitian ini memberikan kontribusi penting untuk pemahaman tentang fenomena bangkitan perjalanan berbasis perumahan di Kabupaten Banjarnegara. Implikasi praktis dari penelitian ini termasuk rekomendasi untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas layanan transportasi lokal, serta memperkuat budaya perjalanan dan aktivitas sosial dalam rangka meningkatkan minat perjalanan warga perumahan. Penelitian selanjutnya dapat melibatkan pengembangan strategi pariwisata berbasis masyarakat yang lebih baik sesuai dengan karakteristik perjalanan lokal.

Kata kunci: Kabupaten Banjarnegara, Perumahan Korpri Banjarnegara, Transportasi Lokal

PENDAHULUAN

Kabupaten Banjarnegara, yang terletak di Provinsi Jawa Tengah, memiliki potensi perjalanan penduduk yang sangat intens. Salah satu aspek yang menarik untuk dieksplorasi adalah bangkitan perjalanan atau fenomena peningkatan minat masyarakat untuk melakukan perjalanan. Fenomena ini menjadi topik menarik untuk dipelajari, karena dapat memberikan pemahaman mendalam tentang tren perjalanan dan dampaknya terhadap perkembangan pariwisata lokal.

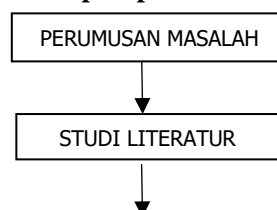
Karena di sisni kita melakukan tinjauan bangkitan perjalanan berbasis perumahan jadi, yang menjadi topik utama adalah pengaruh minat perjalanan dari warga perumahan Korpri Banjarnegara terhadap transportasi setempat.

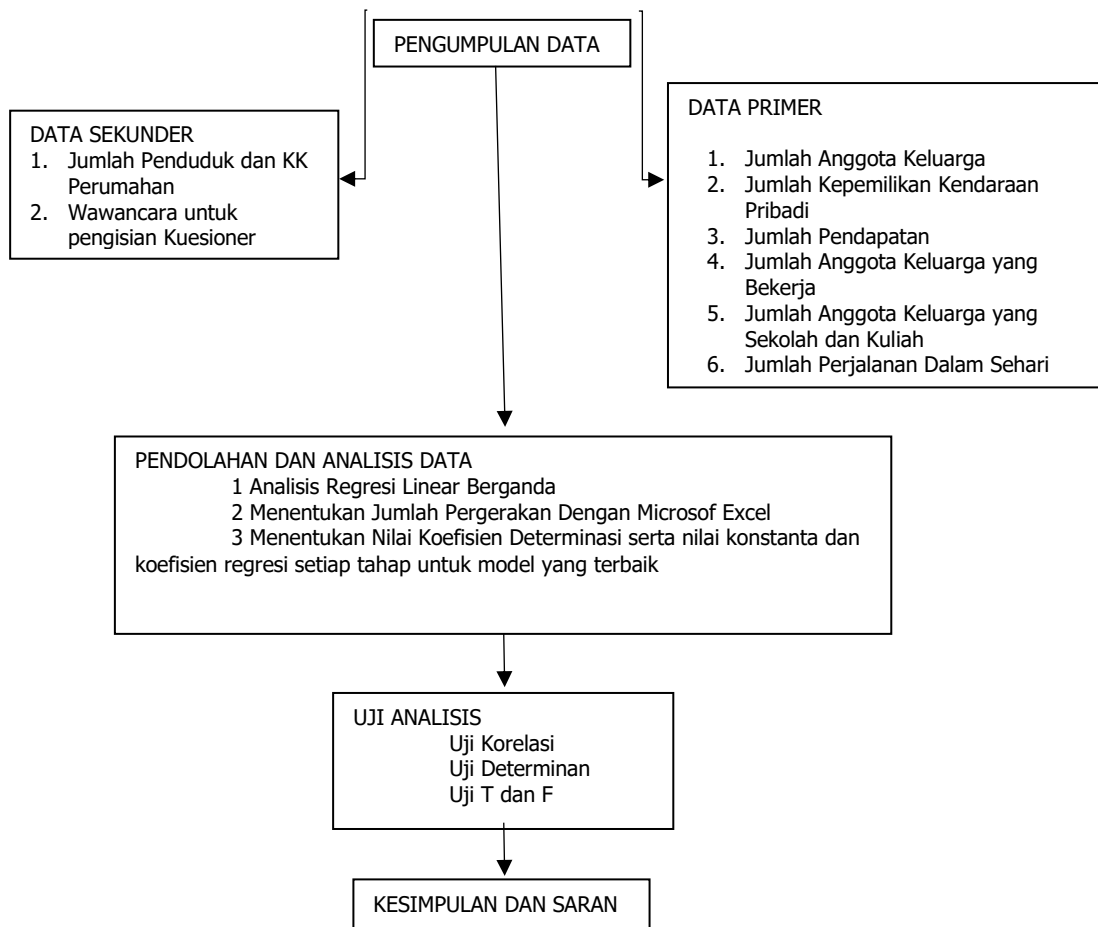
METODOLOGI

Tahapan Penelitian/Bagan Alir

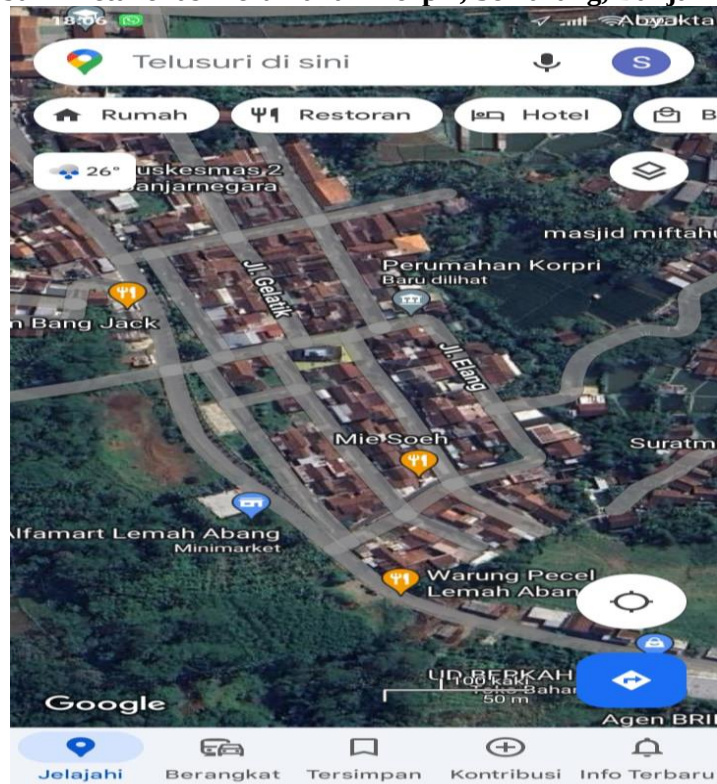
Tahapan Penelitian Perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara

Gambar 1 Tahapan penelitian/ bagan alir





Gambar 2 Peta lokasi Perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara



Penentuan Jumlah Sampel

Pengambilan sampel adalah mendapatkan sampel dengan jumlah relatif kecil dibandingkan dengan jumlah populasi tetapi mampu mempresentasikan seluruh populasi tersebut. Untuk itu sangat penting menentukan cara yang tepat dalam menarik sampel yang dimaksud agar benar-benar mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi. Teknik penarikan sampel yang dipergunakan adalah sampel acak sederhana. Dengan jumlah populasi Perumahan Nasional Helvetia sebanyak 8.814 keluarga dan

persen kesalahan 10% dengan menggunakan rumus persamaan, maka pada penelitian ini jumlah sampel yang diperoleh sebanyak keluarga:

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$
$$n = \frac{8.814}{1 + 8.814 \cdot 0,1^2}$$

Tahap Persiapan Penelitian $n = 98,87 \approx 99$ Keluarga

Pada tahap ini disiapkan peralatan yang diperlukan meliputi:

1. Alat tulis dan kuesioner. Kuesioner berisi tentang pertanyaan dan data yang harus diisi oleh responden.
2. Dalam melakukan penelitian ini dibutuhkan beberapa surveyor yang terdiri dari 4 orang yaitu 2 orang untuk menyebarkan kuesioner, dan 2 lagi untuk dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sampel Penelitian

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara membagikan kuesioner secara langsung kepada Penghuni Perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara. Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan teknik Slovin. Adapun batas waktu penyebaran kuesioner adalah dua hari dan kuesioner yang dibagikan berjumlah 130 140 kuesioner.

Uji Validitas Dan Reliabilitas

Uji Validitas

Validitas menunjukan sejauh mana alat pengukur yang dipergunakan untuk mengukur apa yang diukur. Adapun caranya adalah dengan mengkorelasikan antara skor yang diperoleh pada masing- masing item pertanyaan dengan skor total individu. Pengujian validitas dilakukan dengan bantuan computer menggunakan program SPSS for Windows Versi 29. Dalam Penelitian ini pengujian validitas hanya dilakukan terhadap 30 responden. Pengambilan keputusan berdasarkan pada nilai rhitung (Corrected Item- Total Corelation) > rtabel sebesar 0,361 untuk $df = 30-2 = 28$ $\alpha = 0,05$ maka item pertanyaan tersebut valid dan sebaliknya .

Tabel 1 Uji Validitas(Perumahan Korpri)

Variabel	Rhitung	Rtabel	Sig	Ket
Pendidikan tertinggi (X1)	0.239	0.361	0.076	TIDAK VALID
Status pekerjaan (X2)	0.570	0.361	0.001	VALID
Status tempat tinggal (X3)	0.644	0.361	0.000	VALID

Jumlah anggota keluarga (X4)	0.456	0.361	0.011	VALID
Jumlah kendaraan yang dimiliki (X5)	0.190	0.361	0.316	TIDAK VALID
Waktu tempuh (X6)	0.058	0.361	0.762	TIDAK VALID
Biaya perjalanan (X7)	0.348	0.361	0.060	TIDAK VALID
Intensitas pergantian moda (X8)	0.447	0.361	0.013	VALID
Alasan menggunakan moda angkutan umum (X9)	0.275	0.361	0.141	TIDAK VALID
Alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10)	0.598	0.361	0.000	VALID
Bahan bakar (X11)	0.594	0.361	0.001	VALID
Jenis Kelamin (X12)	0.190	0.361	0.316	TIDAK VALID
Usia (X13)	0.438	0.361	0.015	VALID
Gaji (X14)	0.122	0.361	0.520	TIDAK VALID

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan dinyatakan valid. Suatu variabel dikatakan reliabel atau handal jika jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Koefisien reliabilitas instrument dimaksudkan untuk melihat konsistensi jawaban butir pernyataan yang diberikan oleh responden. Adapun alat analisisnya menggunakan metode belah dua (split half) dengan mengkorelasikanya total skor ganjil lawan genap, selanjutnya dihitung reliabilitasnya menggunakan rumus "Alpha Cronbach". Perhitungan dilakukan dengan dibantu computer program SPSS. Adapun reliabilitas untuk hasilnya disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 2 Uji reliabilitas (Perumahan Korpri)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0.611	7

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 2 uji reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan valid. Suatu variabel dikatakan reliabel atau handal jika jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Jadi hasil koefisien reliabilitas instrument 7 variabel adalah sebesar $r_{ll} = 0,611$. Ternyata memiliki nilai "Alpha Cronbach" lebih besar dari 0,600, yang berarti instrument dinyatakan reliabel atau memenuhi persyaratan.

Karakteristik Responden Perumahan Korpri, Semarang

Berdasarkan hasil survei dan penyebaran kuesioner terhadap 130-140 responden, dapat dijelaskan karakteristik responden yang dianggap memiliki korelasi dengan tarikan perjalanan menuju pasar

Pemilihan Moda

Adanya kendaraan bagi orang yang akan bepergian menjadi salah satu faktor penentu orang tersebut melakukan perjalanan atau tidak. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa jumlah kendaraan yaitu:

Tabel 3 Pemilihan Moda

		Pemilihan moda			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mobil Pribadi	25	22.7	22.7	22.7
	Sepeda Motor	85	77.3	77.3	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 3 maka dapat diketahui jumlah kendaraan bermotor yang dipilih untuk pemilihan moda dalam satu rumah tangga yang paling banyak adalah sepeda motor sebanyak 85 responden (77,3%).

Pendidikan Tertinggi

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa jumlah Pendidikan tertinggi yaitu:

Tabel 4 Pendidikan Tertinggi

		Pendidikan tertinggi			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMP	7	6.4	6.4	6.4
	SMU	29	26.4	26.4	32.7
	D3/S1	72	65.5	65.5	98.2
	S2/S3	2	1.8	1.8	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 4 maka dapat diketahui jumlah yang orang yang sudah selesai Pendidikan yang paling banyak adalah D3/S1 sebanyak 72 responden (65,5%).

Pekerjaan

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa jumlah profesi pekerjaan yaitu:

Tabel 5 Pekerjaan

		Pekerjaan			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	PNS	30	27.3	27.3	27.3
	Swasta	6	5.5	5.5	32.7
	Wiraswasta	13	11.8	11.8	44.5
	Lainnya	61	55.5	55.5	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 5 maka dapat diketahui jumlah profesi pekerjaan perumahan korpri yang paling banyak adalah lainnya sebanyak 61 responden (55,5%).

Tempat Tinggal

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa jumlah tempat tinggal yaitu:

Tabel 6 Tempat Tinggal
Tempat tinggal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rumah Sendiri	54	49.1	49.1	49.1
	Kontrak/ Sewa	9	8.2	8.2	57.3
	Kos	14	12.7	12.7	70.0
	Lainnya	33	30.0	30.0	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 6 maka dapat diketahui tempat tinggal perumahan korpri yang paling banyak adalah Rumah sendiri sebanyak 54 responden (49,1%).

Jumlah Anggota Keluarga Yang Ditanggung

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa jumlah anggota keluarga yang ditanggung yaitu:

Tabel 7 Jumlah Anggota Keluarga
Jumlah anggota keluarga

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	69	62.7	62.7	62.7
	2	24	21.8	21.8	84.5
	3	17	15.5	15.5	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 7 maka dapat diketahui jumlah anggota keluarga yang ditanggung perumahan korpri yang paling banyak adalah 1 orang sebanyak 69 orang responden (62,7%).

Kendaraan Yang Dimiliki

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa kendaraan yang dimiliki yaitu:

Tabel 8 kendaraan yang dimiliki
Kendaraan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mobil Pribadi dan Sepeda Motor	84	76.4	76.4	76.4
	Mobil Pribadi	3	2.7	2.7	79.1
	Sepeda Motor	23	20.9	20.9	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 8 maka dapat diketahui jumlah kendaraan yang dimiliki yang ditanggung perumahan korpri yang paling banyak adalah mobil pribadi dan sepeda motor sebanyak 84 orang responden (76,4%).

Waktu Tempuh

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa waktu tempuh yang di perlukan yaitu:

Tabel 9 waktu tempuh

		Waktu tempuh			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<10 mnt	82	74.5	74.5	74.5
	11-15 mnt	18	16.4	16.4	90.9
	16-20 mnt	5	4.5	4.5	95.5
	21-25 mnt	1	0.9	0.9	96.4
	26-30 mnt	2	1.8	1.8	98.2
	31-35 mnt	1	0.9	0.9	99.1
	>40 mnt	1	0.9	0.9	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 9 maka dapat diketahui jumlah waktu tempuh yang diperlukan yang paling banyak adalah kurang dari 10 menit sebanyak 82g responden (74,5%).

Biaya Perjalanan

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa biaya perjalanan yang diperlukan yaitu:

Tabel 10 biaya perjalanan

		Biaya perjalanan			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<1/4 ltr	42	38.2	38.2	38.2
	1/2 ltr	58	52.7	52.7	90.9
	1 ltr	7	6.4	6.4	97.3
	1,5 ltr	3	2.7	2.7	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 10 maka dapat diketahui jumlah biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh penghuni perumahan korpri yang paling banyak adalah 5000 sebanyak

58 orang responden (52,7%).

Intensitas Pergantian Moda

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa intensitas pergantian moda yang dilakukan yaitu:

Tabel 11 intensitas pergantian moda

		Intensitas pergantian moda			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1x	83	75.5	75.5	75.5
	2x	25	22.7	22.7	98.2
	3x	1	0.9	0.9	99.1
	>3x	1	0.9	0.9	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 11 maka dapat diketahui jumlah intensitas pergantian moda yang paling banyak adalah 1x sebanyak 83 orang responden (75,5%).

Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa alasan menggunakan moda angkutan umum yang dilakukan yaitu:

Tabel 12 alasan menggunakan moda angkutan umum

Alasan pemilihan moda menggunakan angkutan umum

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	keamanan	38	34.5	34.5	34.5
	kenyamanan	59	53.6	53.6	88.2
	tidak punya kendaraan	10	9.1	9.1	97.3
	tidak punya sim	3	2.7	2.7	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 12 maka dapat diketahui jumlah alasan menggunakan moda angkutan umum yang paling banyak adalah kenyamanan sebanyak 59 orang responden (53,6%).

Alasan Menggunakan Moda Kendaraan Pribadi

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa alasan menggunakan moda kendaraan pribadi yang dilakukan yaitu:

Tabel 13 alasan menggunakan moda kendaraan pribadi

Alasan pemilihan moda menggunakan kendaraan pribadi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kenyamanan	18	16.4	16.4	16.4
	biaya	1	0.9	0.9	17.3
	waktu tempuh	91	82.7	82.7	100.0

Total	110	100.0	100.0
-------	-----	-------	-------

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 13 maka dapat diketahui jumlah alasan menggunakan moda kendaraan pribadi yang paling banyak adalah kenyamanan sebanyak 91 orang responden (82,7%).

Bahan Bakar

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa orang yang menggunakan bahan bakar yang dilakukan yaitu:

Tabel 14 bahan bakar

Bahan bakar		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	pertamax	22	20.0	20.0	20.0
	pertalite	54	49.1	49.1	69.1
	solar	34	30.9	30.9	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 14 maka dapat diketahui jumlah bahan bakar yang digunakan paling banyak adalah 2.00 (pertalite) sebanyak 54 orang responden (49,1%).

Jenis Kelamin

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai jenis kelamin dapat dilihat ditabel dibawah ini:

Tabel 15 jenis kelamin

Jenis Kelamin		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	laki laki	63	57.3	57.3	57.3
	perempuan	47	42.7	42.7	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 15 maka dapat diketahui untuk jenis kelamin pria memiliki 63 responden (57.3%) / jenis kelamin Wanita sebanyak 47 responden (42.7%)

Umur

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai umur dapat dilihat ditabel dibawah ini:

Tabel 16 Umur

Usia		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	26-35 tahun	16	14.5	14.5	14.5
	36-45 tahun	21	19.1	19.1	33.6
	46-55	50	45.5	45.5	79.1

tahun				
>55 tahun	23	20.9	20.9	100.0
Total	110	100.0	100.0	

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 16 maka dapat diketahui untuk rata rata umur 46-55 th dengan 50 responden (45.5%)

Penghasilan

Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai umur dapat dilihat ditabel dibawah ini:

Tabel 17 Penghasilan

Gaji

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < Rp 2.000.000	3	2.7	2.7	2.7
Rp 2.000.000 - 3.499.999	8	7.3	7.3	10.0
Rp 3.500.000 - 5.000.000	74	67.3	67.3	77.3
Rp 5.000.000 - 6.599.999	12	10.9	10.9	88.2
>Rp 7.000.000	13	11.8	11.8	100.0
Total	110	100.0	100.0	

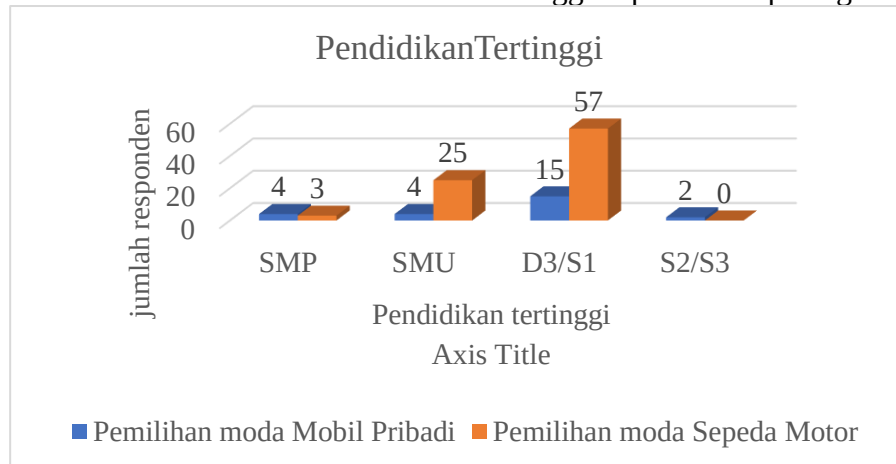
Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan Tabel 4.17 maka dapat diketahui untuk rata rata penghasilan 3.500.000-5.000.000 dengan 74 responden (67.3%)

Karakteristik Responden Berdasarkan Pemilihan Moda

Pemilihan Moda Berdasarkan Pendidikan Tertinggi

Pemilihan moda berdasarkan Pendidikan tertinggi dapat dilihat pada gambar.

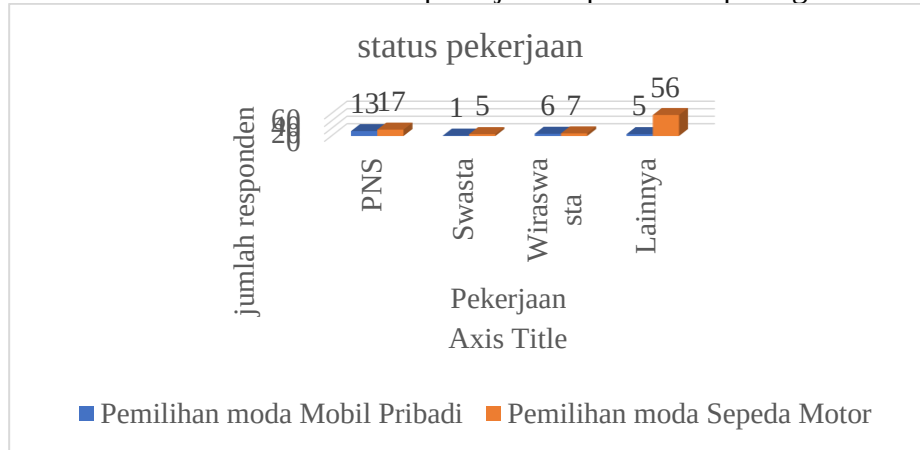


Gambar 1. pemilihan moda berdasarkan Pendidikan tertinggi

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 57 responden dengan Pendidikan tertinggi d3/s1 memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 15 dengan Pendidikan tertinggi d3/s1 memiliki jumlah responden terbanyak.

Pemilihan Moda Berdasarkan Status Pekerjaan

Pemilihan moda berdasarkan status pekerjaan dapat dilihat pada gambar

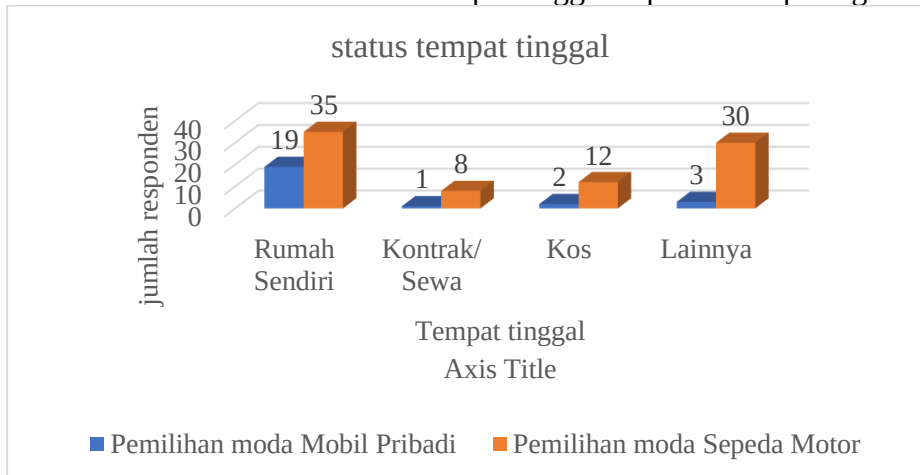


Gambar 2. pemilihan moda berdasarkan Status Pekerjaan

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 56 responden dengan Pekerjaan Lainnya memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 13 dengan Status Pekerjaan PNS memiliki jumlah responden terbanyak.

Pemilihan Moda Berdasarkan Status Tempat Tinggal

Pemilihan moda berdasarkan status tempat tinggal dapat dilihat pada gambar.

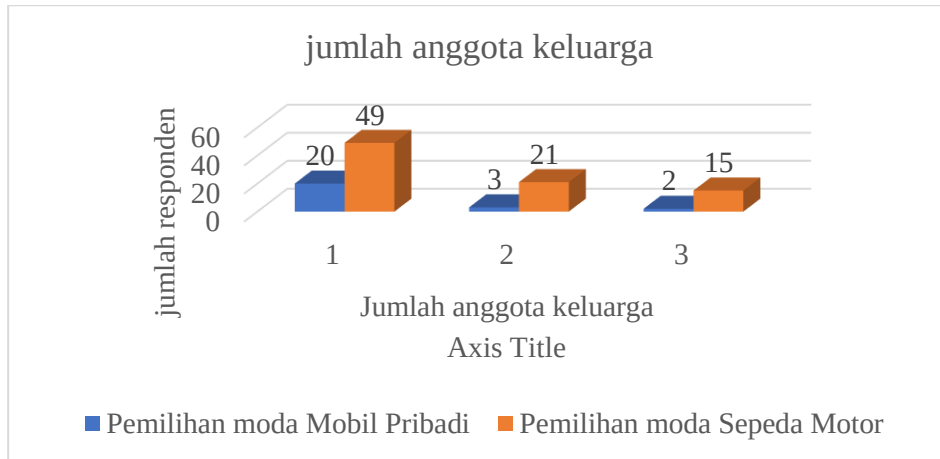


Gambar 3. pemilihan moda berdasarkan Status Tempat Tinggal

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 35 responden dengan Status Rumah Sendiri memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 19 dengan Status Rumah Sendiri memiliki jumlah responden terbanyak.

Pemilihan Moda Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

Pemilihan moda berdasarkan jumlah anggota yang dimiliki dapat dilihat pada gambar

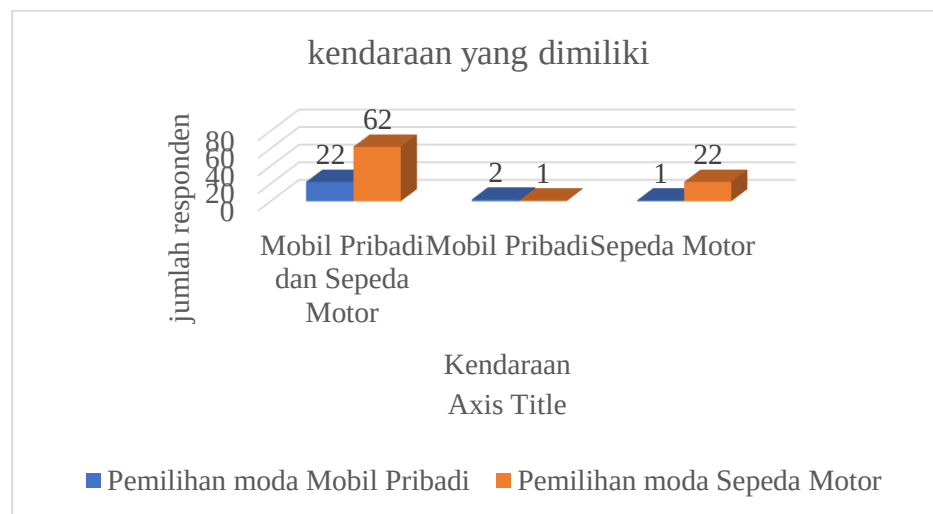


Gambar 4. pemilihan moda berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 49 responden dengan Jumlah Anggota Keluarga 1 orang memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 20 dengan Jumlah Anggota Keluarga 1 orang memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Jumlah Kendaraan Yang Dimiliki

Pemilihan moda berdasarkan jumlah kendaraan yang dimiliki dapat dilihat pada gambar.

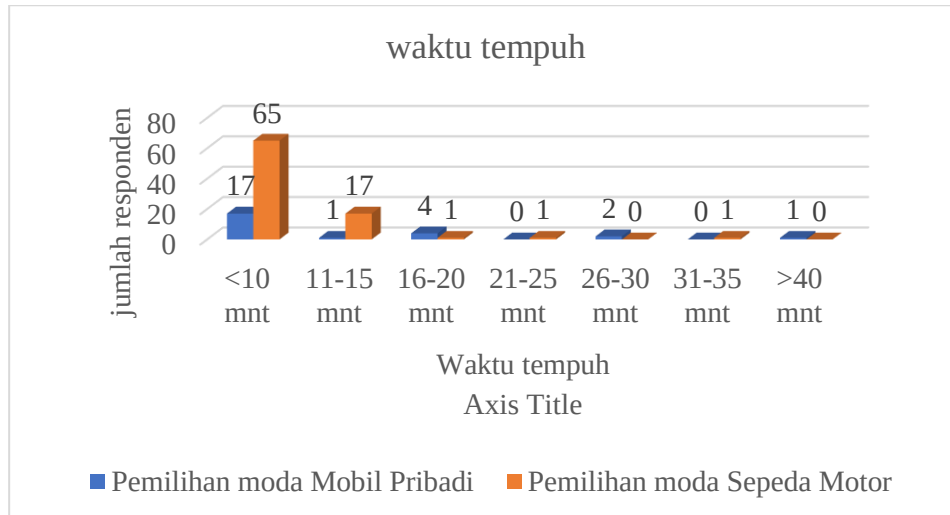


Gambar 5. pemilihan moda berdasarkan jumlah kendaraan yang dimiliki

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 62 responden dengan Jumlah kendaraan yang dimiliki yaitu mobil pribadi dan sepeda motor memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 22 dengan Jumlah kendaraan yang dimiliki yaitu mobil pribadi dan sepeda motor memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Waktu Tempuh

Pemilihan moda berdasarkan waktu tempuh dapat dilihat pada gambar

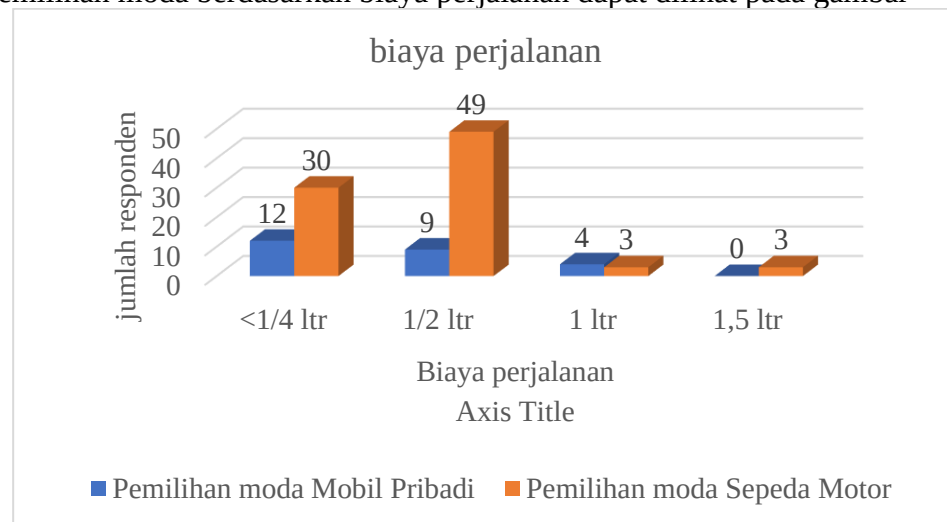


Gambar 6. pemilihan moda berdasarkan waktu tempuh

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 65 responden dengan waktu tempuh kurang dari 10 menit memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 17 dengan waktu tempuh kurang dari 10 menit memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Biaya Perjalanan

Pemilihan moda berdasarkan biaya perjalanan dapat dilihat pada gambar

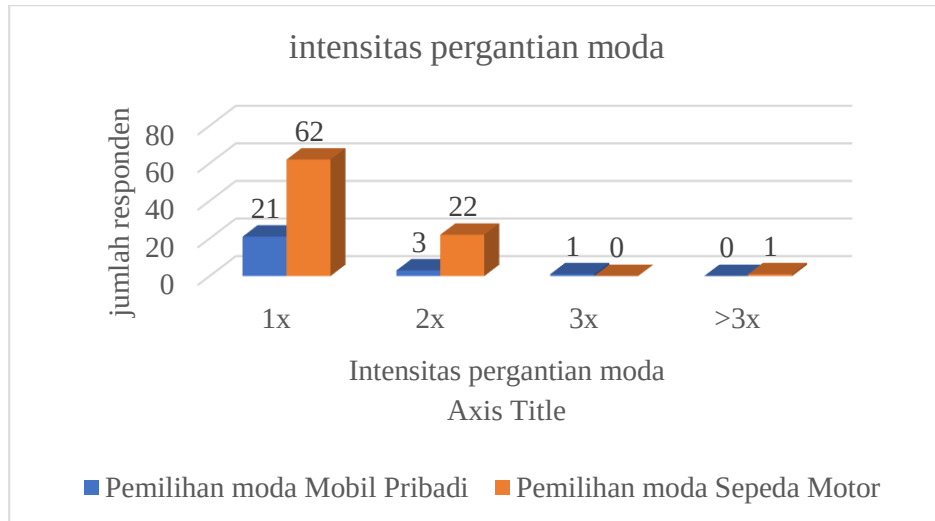


Gambar 7. pemilihan moda berdasarkan biaya perjalanan

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 49 responden dengan biaya perjalan 5000 memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 12 dengan biaya perjalanan 2500 memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Intensitas Pergantian Moda

Pemilihan moda berdasarkan intensitas pergantian moda dapat dilihat pada gambar

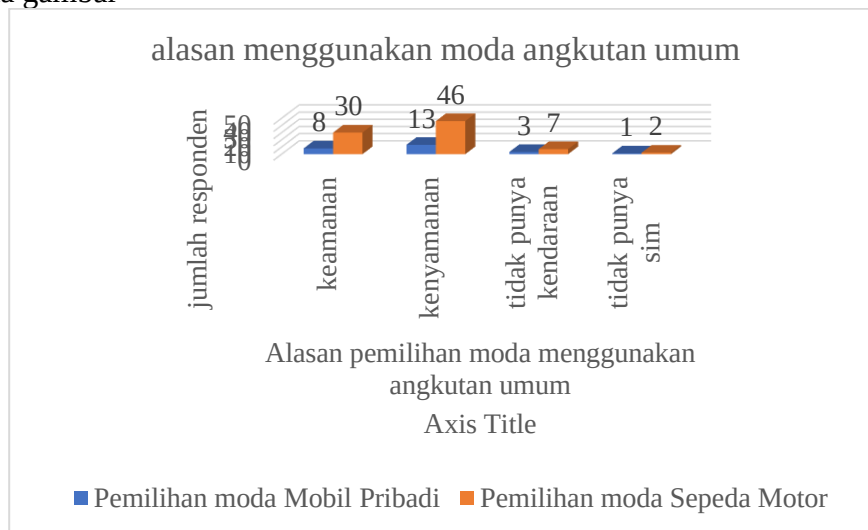


Gambar 8. pemilihan moda berdasarkan Intensitas Pergantian Moda

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 62 responden dengan intensitas pergantian moda 1x memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 21 dengan intensitas pergantian moda 1x memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum

Pemilihan moda berdasarkan alasan menggunakan moda angkutan umum dapat dilihat pada gambar

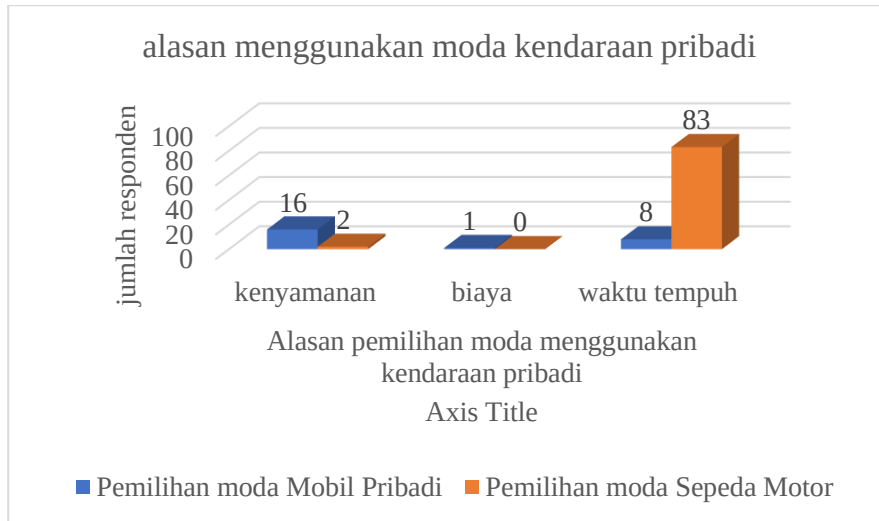


Gambar 9. pemilihan moda berdasarkan Alasan Menggunakan Moda Angkutan Umum

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 46 responden dengan alasan menggunakan moda angkutan umum karna kenyamanan memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 13 dengan alasan menggunakan moda angkutan umum karna kenyamanan memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Alasan Menggunakan Moda Kendaraan Pribadi

Pemilihan moda berdasarkan alasan menggunakan moda kendaraan pribadi dapat dilihat pada gambar

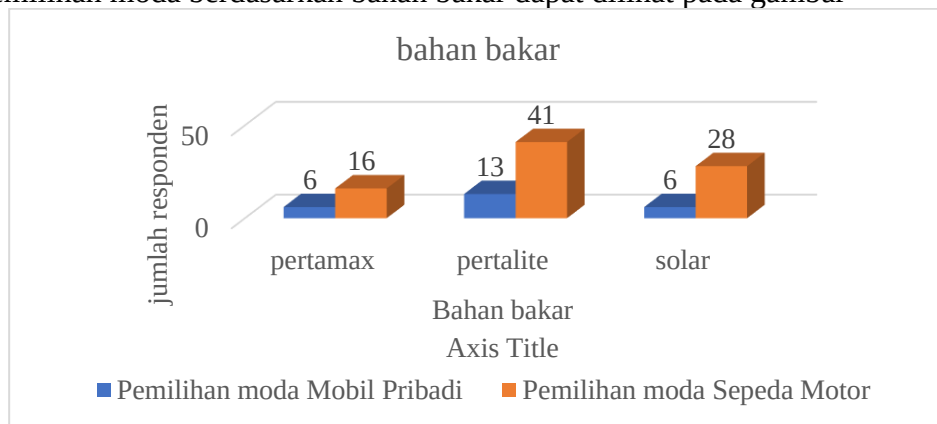


Gambar 10. pemilihan moda berdasarkan Alasan Menggunakan Moda Kendaraan Pribadi

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 83 responden dengan alasan menggunakan moda kendaraan pribadi karna waktu tempuh memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 16 dengan alasan menggunakan moda kendaraan pribadi karna kenyamanan memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Bahan Bakar

Pemilihan moda berdasarkan bahan bakar dapat dilihat pada gambar

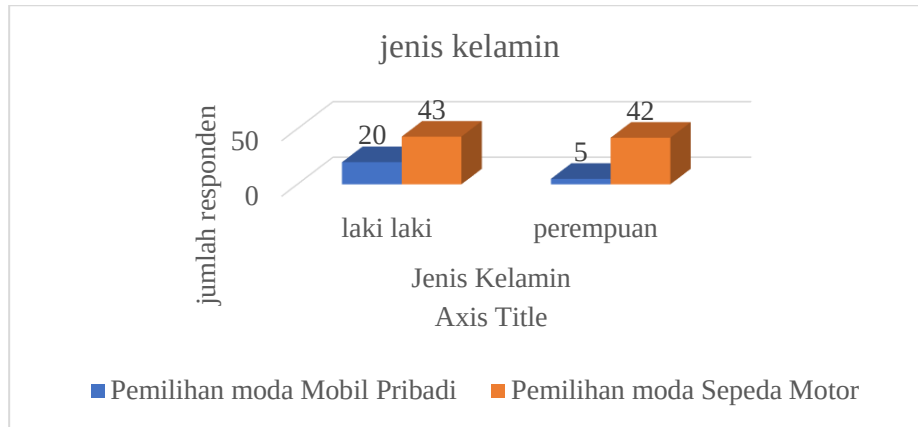


Gambar 11. pemilihan moda berdasarkan Bahan Bakar

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 41 responden dengan bahan bakar pertamax memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 13 dengan bahan bakar pertamax memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Jenis Kelamin

Pemilihan moda berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada gambar

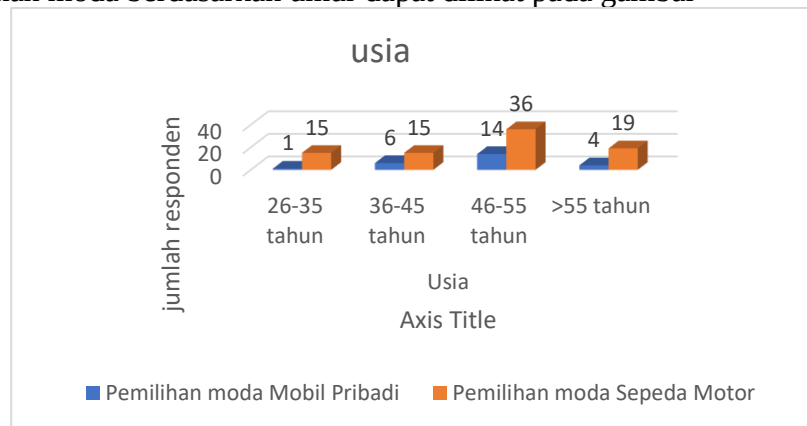


Gambar 12. pemilihan moda berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 43 responden dengan jenis kelamin pria memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 20 dengan jenis kelamin pria memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Umur

Pemilihan moda berdasarkan umur dapat dilihat pada gambar

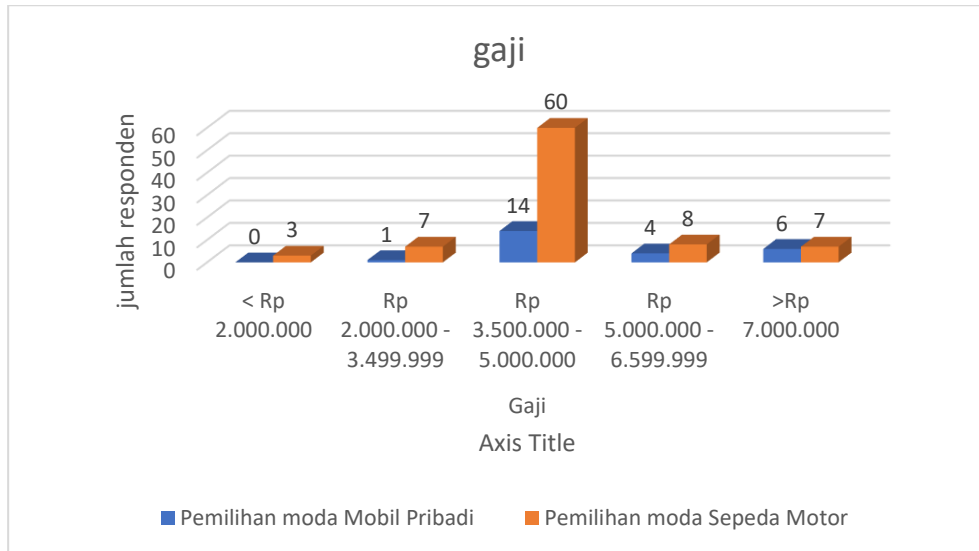


Gambar 13. pemilihan moda berdasarkan Umur

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 36 responden dengan umur 36-45 th memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 14 dengan umur 46-55 th memiliki jumlah responden terbanyak

Pemilihan Moda Berdasarkan Penghasilan

Pemilihan moda berdasarkan penghasilan dapat dilihat pada gambar



Gambar 14. pemilihan moda berdasarkan Penghasilan

Berdasarkan gambar diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna moda sepeda motor dengan jumlah 60 responden dengan penghasilan 3,500,000-5,000-000 memiliki jumlah responden terbanyak sedangkan untuk pengguna mobil pribadi dengan jumlah responden 14 dengan penghasilan 3,500,000-5,000,000 memiliki jumlah responden terbanyak

Uji Statistik

Uji Regresi Berganda

Tabel 1 Uji Regresi Berganda

tabel	Unstandardized B
(Constant)	-0.721
status pekerjaan	0.140
status tempat tinggal	0.004
jumlah anggota keluarga	0.090
Intensitas pergantian moda	0.077
alasan menggunakan moda kendaraan pribadi	0.745
Bahan bakar	0.004
usia	-0.036

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan tabel dapat diuraikan bahwa regresi berganda yaitu sebagai berikut:

RUMUS

$$Y = \alpha + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_8 X_8 + \beta_{10} X_{10} + \beta_{11} X_{11} + \beta_{13} X_{13}$$

$$Y = -0.721 + (0.140 X_2) + (0.004 X_3) + (0.090 X_4) + (0.077 X_8) + (0.745 X_{10}) + (0.004 X_{11}) - (0.036 X_{13})$$

Dari persamaan regresi linear berganda di atas, dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Nilai konstanta (a) memiliki nilai negative sebesar -0.721. Tanda negative menunjukkan pengaruh yang berlawanan arah antara variable dependent. Hal ini menunjukkan bahwa jika semua variable independent yang meliputi status pekerjaan (X2), status tempat tinggal (X3), jumlah anggota keluarga (X4), intensitas pergantian moda (X8), alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10), bahan bakar (X11), usia (X13), Bernilai 0% atau tidak mengalami perubahan, maka nilai agresivitas pajak -0.721.
2. Nilai koefisien regresi untuk variable status pekerjaan (X2) yaitu sebesar 0.140. hal

ini menunjukkan jika status pekerjaan mengalami kenaikan 1% maka agresivitas pajak akan naik sebesar 0.140 dengan asumsi variable independent lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh searah antara variable independent dan variable dependent.

3. Nilai koefisien regresi untuk variable status tempat tinggal (X3) yaitu sebesar 0.004. hal ini menunjukkan jika status tempat tinggal mengalami kenaikan 1% maka agresivitas pajak akan naik sebesar 0.004 dengan asumsi variable independent lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh searah antara variable independent dan variable dependent.
4. Nilai koefisien regresi untuk variable jumlah anggota keluarga (X4) yaitu sebesar 0.090. hal ini menunjukkan jika jumlah anggota keluarga mengalami kenaikan 1% maka agresivitas pajak akan naik sebesar 0.090 dengan asumsi variable independent lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh searah antara variable independent dan variable dependent.
5. Nilai koefisien regresi untuk variable intensitas pergantian moda (X8) yaitu sebesar 0.077. hal ini menunjukkan jika intensitas pergantian moda mengalami kenaikan 1% maka agresivitas pajak akan naik sebesar 0.077 dengan asumsi variable independent lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh searah antara variable independent dan variable dependent.
6. Nilai koefisien regresi untuk variable alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10) yaitu sebesar 0.745. hal ini menunjukkan jika alasan menggunakan moda kendaraan pribadi mengalami kenaikan 1% maka agresivitas pajak akan naik sebesar 0.745 dengan asumsi variable independent lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh searah antara variable independent dan variable dependent.
7. Nilai koefisien regresi untuk variable bahan bakar (X11) yaitu sebesar 0.004. hal ini menunjukkan jika bahan bakar mengalami kenaikan 1% maka agresivitas pajak akan naik sebesar 0.004 dengan asumsi variable independent lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh searah antara variable independent dan variable dependent.
8. Nilai regresi untuk variable usia (X13) yaitu sebesar -0.036. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatife (berlawanan arah) antara variable bahan bakar dan agresifitas pajak. Hal ini artinya jika variable bahan bakar mengalami kenaikan sebesar 1% maka sebaliknya variable agresivitas pajak akan mengalami penurunan sebesar -0.036. Dengan asumsi bahwa variable lainnya tetap konstan.

Uji F

Tabel 2 Uji F

model	F	Sig
Regresion	19.557	0.000

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan tabel dapat diperoleh keputusan bahwa H^0 ditolak dan H^1 diterima. Hal ini dapat dilihat dari nilai F hitung yaitu sebesar 16.857. Sedangkan nilai signifikansi yang dihasilkan yaitu 0.000 yang dimana lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa model regresi berganda ini layak digunakan, dan variable independent yang meliputi status pekerjaan (X2), status tempat tinggal (X3), jumlah anggota keluarga (X4), intensitas pergantian moda (X8), alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10), bahan bakar (X11), usia (X13) memiliki pengaruh secara simultan terhadap variable dependent agresivitas pajak.

Uji T

Tabel 3 Uji T

Model	Sig
status pekerjaan (X2)	0.012
status tempat tinggal (X3)	0.935
jumlah anggota keluarga (X4)	0.223
Intensitas pergantian moda (X8)	0.482
Alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10)	0.000
Bahan bakar (X11)	0.962
usia (X13)	0.554

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

1. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable status pekerjaan (X2) yaitu 0,012 yang dimana lebih kecil dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable status pekerjaan berpengaruh terhadap agresivitas pajak.
2. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable status tempat tinggal (X3) yaitu 0,935 yang dimana lebih besar dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable status tempat tinggal tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak.
3. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable jumlah anggota keluarga (X4) yaitu 0,223 yang dimana lebih besar dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable jumlah anggota keluarga tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak.
4. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable intensitas pergantian moda (X8) yaitu 0,482 yang dimana lebih besar dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable jumlah kendaraan yang dimiliki tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak.
5. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10) yaitu 0,000 yang dimana lebih besar dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable biaya perjalanan berpengaruh terhadap agresivitas pajak.
6. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable bahan bakar (X11) yaitu 0,962 yang dimana lebih besar dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable intensitas pergantian moda tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak.
7. Hasil pengujian hipotesis (Uji T) pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variable alasan usia (X13) yaitu 0,554 yang dimana lebih kecil dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable alasan menggunakan kendaraan pribadi tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak.

Uji Determinasi

Tabel 4 Uji Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.757 ^a	0.573	0.544	0.56873

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

Berdasarkan table nilai koefisien determinasi (R-square) pada variable endogen

adalah 0,573, hal ini menunjukkan bahwa semua variable independent/bebas secara simultan memiliki pengaruh besar 57,3% terhadap kepatuhan variable endogen (variable dependent/terikat). Sedangkan sisanya yaitu 42,7% dipengaruhi oleh variable lain yang tidak diuji dalam penelitian.

Uji Korelasi

Tabel 5 Uji Korelasi

Tabel	Pearson Corellation	keeratan korelasi	keterangan
status pekerjaan	0.347	LEMAH	1 ARAH
status tempat tinggal	0.276	LEMAH	1 ARAH
jumlah anggota keluarga	0.179	SANGAT LEMAH	1 ARAH
Intensitas pergantian moda	0.190	SANGAT LEMAH	1 ARAH
Alasan menggunakan moda kendaraan pribadi	0.044	SANGAT LEMAH	1 ARAH
Bahan bakar	0.076	SANGAT LEMAH	1 ARAH
usia	0.719	KUAT	1 ARAH

Sumber : Hasil pengolahan data, (2024)

KESIMPULAN

Hasil pengujian statistik Bangkitan Perjalanan di Perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara dengan uji regresi linear berganda menggunakan software SPSS versi 29 dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Model bangkitan perjalanan masyarakat Perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara yaitu:

$$Y = -0.721 + (0.140X_2) + (0.004X_3) + (0.090X_4) + (0.077X_8) + (0.745X_{10}) + (0.004X_{11}) - (0.036X_{13})$$

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan masyarakat di Kawasan perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara diantaranya pendidikan tertinggi (X1), status pekerjaan (X2), status tempat tinggal (X3), jumlah anggota keluarga (X4), jumlah kendaraan yang dimiliki (X5), waktu tempuh (X6), biaya perjalanan (X7), intensitas pergantian moda (X8), alasan menggunakan moda angkutan umum(X9), alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10), bahan bakar (X11),usia (X13). Adapun faktor yang paling mempengaruhi bangkitan perjalanan yaitu status pekerjaan (X2) dengan nilai korelasi 0,140 (lemah), status tempat tinggal (X3) dengan nilai korelasi 0,004 (lemah), jumlah anggota keluarga (X4) dengan nilai korelasi 0,090 (sangat lemah), jumlah kendaraan yang dimiliki (X5) dengan nilai korelasi 0,190 (sangat lemah), biaya perjalanan (X7) dengan nilai korelasi 0,044 (sangat lemah), intensitas pergantian moda (X8) dengan nilai korelasi 0,077(sangat lemah), alasan menggunakan moda kendaraan pribadi (X10) dengan nilai korelasi 0,745 (kuat), bahan bakar (X11) dengan nilai korelasi 0,004 (sangat lemah),usia (X13) dengan nilai korelasi -0,036.
3. karakteristik perumahan Korpri, Semarang, Banjarnegara berdasarkan pemilihan moda dalam rumah tangga paling banyak adalah sepeda motor dengan responden 85 (77,3%), berdasarkan Pendidikan tertinggi paling banyak adalah D3/S1 dengan 72 responden (65,5%), berdasarkan status pekerjaan yang paling banyak adalah lainnya dengan 61 responden (55,5%), berdasarkan status tempat tinggal yang paling banyak adalah rumah sendiri dengan 54 responden (49,1%), berdasarkan jumlah anggota

DAFTAR PUSTAKA

- 282