

**TESIS**

**ANALISA KARAKTERISTIK PERGERAKAN  
KE KAWASAN INDUSTRI ROKOK  
DI KABUPATEN KUDUS  
(STUDI KASUS KAWASAN MEGAWON KECAMATAN JATI  
KABUPATEN KUDUS)**

**Diajukan Sebagai Persyaratan  
Dalam Menyelesaikan Pendidikan Pasca Sarjana (S2)  
Program Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro Semarang**



Disusun oleh :  
**SUTOMO**  
**L4A 004 063**

**PROGRAM STUDI MAGISTER TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2006**

## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penyusun panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia- Nya hingga terselesaikannya tesis dengan judul "Analisa Karakteristik Pergerakan Ke Kawasan Industri Rokok Kabupaten Kudus" dengan lokasi studi kasus Kawasan Megawon Kecamatan Jati Kabupaten Kudus.

Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan akademis dalam menyelesaikan studi pada Magister Teknik Sipil – Program Pascasarjana – Universitas Diponegoro – Semarang.

Selama pembuatan tesis ini, banyak penulis dapatkan bantuan dari berbagai pihak, masukan-masukan dan tuntunan dalam penulisan, yang membuat tulisan ini menjadi lebih baik, meskipun masih banyak kekurangan-kekurangannya. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ir. Bambang Pudjianto, MT dan Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA selaku dosen pembimbing.
2. Ir. Wahyudi Kusharjoko, MT dan Ir. Joko Siswanto, MSP selaku dosen penguji.
3. Seluruh Staf Pengajar, Karyawan dan Civitas Akademika di lingkungan Program Magister Teknik Sipil – Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
4. Istriku tercinta dan anak-anakku tersayang yang telah memberikan dorongan semangat hingga terselesaikannya tesis ini.
5. Semua pihak yang telah membantu hingga terselesaikannya tesis ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata semoga semua bantuan dan amal baik tersebut mendapatkan limpahan berkah dan anugerah dari Allah SWT..... Amin.

Semarang, 22 Agustus 2006

Penulis,

( S U T O M O )

## DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	
LEMBAR PENGESAHAN	
ABSTRAK .....	i
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	viii
DAFTAR TABEL .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
<b>BAB I</b>	<b>PENDAHULUAN</b>
1.1. LATAR BELAKANG.....	1
1.2. POKOK PERMASALAHAN.....	2
1.3. TUJUAN DAN MANFAAT .....	3
1.4. PEMBATAAN MASALAH .....	3
1.5. LOKASI STUDI.....	3
1.6. SISTEMATIKA PENULISAN .....	3
<b>BAB II</b>	<b>TINJAUAN PUSTAKA</b>
2.1. TATA GUNA LAHAN .....	5
2.2. BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN.....	7
2.3. PENGGUNAAN MODA KENDARAAN .....	12
2.4. METODE TARIKAN PERJALANAN .....	16
2.5. MENENTUKAN UKURAN SAMPEL .....	21
2.6. PENELITIAN SEJENIS TERDAHULU .....	24
<b>BAB III</b>	<b>METODOLOGI PENELITIAN</b>
3.1. PENDEKATAN PENELITIAN.....	28
3.2. ALUR PIKIR METODOLOGI PEMECAHAN MASALAH.....	29
3.3. LINGKUP DAERAH PENELITIAN.....	31
3.4. TEKNIK ANALISA DATA .....	32
3.5. OUTPUT .....	32
<b>BAB IV</b>	<b>PENGUMPULAN DATA DAN IDENTIFIKASI</b>
4.1. GAMBARAN UMUM KAWASAN INDUSTRI ROKOK MEGAWON.....	33
4.2. TENAGA KERJA PADA PERUSAHAAN ROKOK DJARUM.....	34
4.3. PERHITUNGAN JUMLAH SAMPEL.....	35
4.4. DATA KUESIONER .....	35
4.5. IDENTIFIKASI KARAKTERISTIK TENAGA KERJA .....	38

<b>BAB V</b>	<b>PENGOLAHAN DAN ANALISA DATA</b>	
	5.1. ANALISA KARAKTERISTIK TENAGA KERJA .....	52
	5.2. ANALISA REGRESI TUNGAL (SINGLE REGRESION) .....	53
	5.3. ANALISA REGRESI BERGANDA (MULTIPLE REGRESION) .....	65
	5.4. PERILAKU PERGERAKAN DI KAWASAN MEGAWON DAN KAITANNYA DENGAN PENATAAN WILAYAH DAN TRANSPORTASI.....	78
<b>BAB VI</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI</b>	
	6.1. KESIMPULAN .....	84
	6.2. REKOMENDASI .....	84
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	86
	<b>LAMPIRAN</b> .....	87

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Sistem Transportasi .....	6
Gambar 2.2 Bangkitan dan Tarikan perjalanan .....	7
Gambar 2.3 Bangkitan dan tarikan perjalanan .....	9
Gambar 3.1 Diagram Alur Pemikiran .....	27
Gambar 4.1 Grafik Prosentase Jenis Kelamin Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon.....	39
Gambar 4.2. Grafik Prosentase Usia Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon .....	40
Gambar 4.3 Grafik Prosentase tingkat pendidikan .....	41
Gambar 4.4 Grafik prosentase jenis pekerjaan tenaga kerja .....	42
Gambar 4.5 Grafik Prosentase Tingkat penghasilan Keluarga tenaga kerja .....	43
Gambar 4.6 Grafik Prosentase Tingkat penghasilan Pribadi tenaga kerja .....	44
Gambar 4.7 Grafik Prosentase Besaran Biaya Transportasi tenaga kerja .....	45
Gambar 4.8 Grafik Prosentase Jarak tempat tinggal tenaga kerja .....	46
Gambar 4.9 Grafik Prosentase Status tempat tinggal tenaga kerja .....	47
Gambar 4.10. Grafik Prosentase Status dalam Keluarga tenaga kerja .....	48
Gambar 4.11 Grafik Prosentase Jumlah Anggota Keluarga .....	49
Gambar 4.12 Grafik Prosentase penggunaan moda kendaraan .....	49
Gambar 4.13. Grafik Prosentase Jumlah Ganti Angkutan .....	50
Gambar 4.14. Grafik Prosentase Lama waktu tinggal dari tenaga kerja .....	51
Gambar 5.1 Diagram hubungan lokasi tempat tinggal dan pergantian moda angkutan Tenaga kerja PT. Djarum Kudus di Kawasan Megawon .....	83

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Jumlah sampel yang ditentukan atas jumlah populasi (Tabel Krijcie) .....	22
Tabel 4.1 Brak PT.Djarum di Kudus .....	34
Tabel 4.2 Rekapitulasi Hasil Kuesioner .....	36
Tabel 4.3 Jenis Kelamin Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon .....	39
Tabel 4.4 Usia Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon .....	40
Tabel 4.5 Identifikasi tingkat pendidikan .....	41
Tabel 4.6 Jumlah jenis pekerjaan tenaga kerja .....	42
Tabel.4.7 Tingkat penghasilan Keluarga tenaga kerja .....	43
Tabel.4.8 Tingkat penghasilan Pribadi tenaga kerja .....	44
Tabel.4.9 Besaran Biaya Transportasi tenaga kerja .....	45
Tabel 4.10 Jarak tempat tinggal tenaga kerja .....	46
Tabel 4.11 Status Rumah Tinggal tenaga kerja .....	47
Tabel 4.12 Status dalam Keluarga tenaga kerja .....	48
Tabel 4.13 Jumlah Anggota Keluarga .....	49
Tabel 4.14 Prosentase penggunaan moda kendaraan .....	49
Tabel 4.15 Jumlah ganti Angkutan Kawasan Industri Rokok Megawon .....	50
Tabel 4.16 Lama waktu tinggal dari tenaga kerja .....	51
Tabel 5.1 Interpretasi Nilai Korelasi .....	52
Tabel 5.2. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan jenis kelamin .....	53
Tabel 5.3. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan usia .....	53
Tabel 5.4. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan .....	54
Tabel 5.5. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan pekerjaan .....	55
Tabel 5.6. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Keluarga .....	56
Tabel 5.7. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Pribadi .....	57
Tabel 5.8. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat Biaya Transportasi .....	58
Tabel 5.9. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Status Rumah Tinggal .....	58
Tabel 5.10. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Status Dalam keluarga .....	59
Tabel 5.11. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Keluarga .....	60
Tabel 5.12. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan jarak tempat tinggal .....	61
Tabel 5.13. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan moda kendaraan .....	62
Tabel 5.14. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum ...	62
Tabel 5.15. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan waktu lama tinggal .....	63
Tabel 5.16. Rekapitulasi hubungan kuat antara dua variabel .....	64
Tabel 5.17. Nilai korelasi regresi berganda dengan dua variabel .....	66
Tabel 5.18. Nilai korelasi regresi berganda dengan tiga variabel .....	67
Tabel 5.19. Nilai korelasi regresi berganda dengan empat variabel .....	68
Tabel 5.20. Nilai korelasi regresi berganda dengan lima variabel .....	69

Tabel 5.21. Nilai korelasi regresi berganda dengan enam variabel .....	70
Tabel 5.22. Nilai korelasi regresi berganda dengan tujuh variabel .....	71
Tabel 5.23. Nilai korelasi regresi berganda dengan delapan variabel .....	72
Tabel 5.24. Nilai korelasi regresi berganda dengan sembilan variabel .....	73
Tabel 5.25. Nilai korelasi regresi berganda dengan sepuluh variabel .....	74
Tabel 5.26. Nilai korelasi regresi berganda dengan sebelas variabel .....	74
Tabel 5.27. Nilai korelasi regresi berganda dengan dua belas variabel .....	75
Tabel 5.28. Nilai korelasi regresi berganda dengan tiga belas variabel .....	75
Tabel 5.29. Nilai korelasi regresi berganda dengan empat belas variabel .....	76
Tabel 5.30. rekapitulasi variabel penghasilan pribadi terhadap biaya transportasi .....	79
Tabel 5.31. rekapitulasi variabel biaya transportasi terhadap status tempat tinggal .....	80
Tabel 5.32. rekapitulasi variabel status tempat tinggal terhadap jarak tempat tinggal .....	80
Tabel 5.33. rekapitulasi variabel jarak tempat tinggal terhadap jumlah ganti angkutan .....	81

## DAFTAR LAMPIRAN

### LAMPIRAN A

Kuesioner Penelitian .....	87
----------------------------	----

### LAMPIRAN B

Peta Lokasi Studi .....	89
Peta Trayek Angkutan Umum Kawasan Megawon .....	90
Peta Tata Guna Lahan .....	91
Peta Penggunaan Lahan Kab. Kudus .....	92
Peta Sebaran Industri Skala Besar Kab. Kudus .....	93
Peta Sebaran Industri Rokok Kab. Kudus .....	94
Prosentase asal Pekerja Industri Rokok PT. Djarum Kudus Megawon .....	95
Peta Desire Line Jumlah Kendaraan dan Pola Pergerakan Pengguna Jasa Angkutan ke Kawasan Megawon Kudus .....	96
Daftar Perusahaan di Kota Kudus (contoh skala besar) .....	97
Tabel Brak PT. Djarum Kudus .....	98
Jumlah Angkutan Perdesaan Kab. Kudus .....	99
Jumlah Tenaga Kerja Industri Rokok yang tercover Dinas Nakertrans .....	100

### LAMPIRAN C

Hasil Perhitungan Analisa Regresi dengan program SPSS	
---	--

## ABSTRAK

Dengan berkembangnya pusat-pusat kegiatan yang ada di Kota Kudus, mampu menjadikan Kota Kudus sebagai daerah yang paling sering dituju untuk melakukan kegiatan-kegiatan tersebut. Penduduk dan daerah sekitar Kudus berusaha mencari penghasilan di Kudus karena Kudus adalah pusat industri dan perdagangan. Dan banyaknya orang-orang yang berdatangan ke Kudus, maka bermunculan kawasan-kawasan pemukiman di Kota Kudus. Jenis industri yang tumbuh di Kota Kudus antara lain industri pengolahan rotan, furniture dan kayu, industri pembuatan karung, industri di bidang elektronik seperti pembuatan *speaker active*, televisi, tabung televisi, radio, alat perekam suara, industri kertas dan percetakan, industri-industri tekstil serta industri rokok.

Salah satu industri yang menjadi ikon utama di Kota Kudus adalah industri rokok, bahkan oleh karena begitu besarnya industri rokok di Kudus sampai ada slogan yang menyatakan Kudus Kota Kretek”. Hal ini dapat dipahami karena begitu besarnya industri rokok di Kota Kudus. Tercatat dan industri rokok ini telah menyerap lebih dan 100.000 tenaga kerja yang tersebar di berbagai pabrik dan brak-brak rokok diberbagai kawasan atau wilayah. Brak dalam hal ini adalah tempat untuk memproduksi rokok secara manual menggunakan tenaga manusia, kegiatan di brak ini lebih kepada proses penggilingan rokok, pemotongan ujung-ujung tembakau rokok agar lebih rapi dan proses pengepakan rokok di tiap kotak atau kardus. Industri rokok yang terbesar saat ini adalah PT.Djarum dengan jumlah total tenaga kerja lebih dan 50.000 orang yang tersebar di berbagai kawasan brak di seluruh Kudus. Jumlah total brak yang dimiliki PT.Djarum adalah 25 brak dengan kapasitas produksi mencapai 58.000.000 batang perhari. Bahkan brak-brak PT.Djarum memiliki tenaga kerja terbanyak adalah brak di Megawon. Kawasan Megawon yang terletak di Kecamatan Jati Kabupaten Kudus merupakan salah satu kawasan yang menjadi lokasi brak rokok dan PT.Djarum. Brak di Kawasan Megawon sendiri merupakan brak terbesar dengan menampung sekitar 8000 tenaga kerja dengan kapasitas sekitar 9.000.000 batang per hari. Permasalahan dalam penulisan penelitian ini adalah bagaimanakah pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon Kecamatan Jati Kabupaten Kudus tersebut. Mengingat jumlah tenaga kerja yang melakukan pergerakan ke Kawasan tersebut cukup tinggi. Dan dikarenakan Kawasan Megawon juga merupakan kawasan permukiman, sehingga perlu adanya suatu pengidentifikasian pola perilaku pergerakan di kawasan Megawon. Yang pada akhirnya dapat memberikan manfaat untuk peningkatan pengembangan dan penataan wilayah di kawasan Megawon Kota Kudus serta kebutuhan sarana maupun prasarana transportasi. Wilayah administratif Kabupaten Kudus merupakan wilayah seluas 42.5 15.644 hektar, yang secara administratif terdiri dan 9 kecamatan, 124 desa dan 7 kelurahan. Terletak pada titik jalur transportasi regional Semarang-KudusSurabaya,Jepara-Kudus-Surakarta. Sedangkan pada Kawasan Industri rokok Megawon sendiri terletak pada Kecamatan Jati Kabupaten Kudus di mana pada Hirarki Pusat Perkembangan masuk pada orde I yang meliputi Kecamatan Kota dan Kecamatan Jati. Dan pembagian Sub Wilayah Pembangunan, Kecamatan Jati masuk pada Sub Wilayah Pembangunan I bersama-sama dengan Kecamatan Kota, Kecamatan Bae dan Kecamatan Mejobo.

Analisa ini dilakukan untuk menguji hubungan antara jumlah tenaga kerja yang berkunjung sebagai variabel tidak bebas (Y) dengan jawaban masing-masing pertanyaan yang ada pada kuesioner sebagai variabel bebas (X).

Proses analisa regresi dilakukan dengan bantuan program komputer SPSS. 10 sehingga akan didapatkan hasil analisa. Dalam menganalisa untuk menentukan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas digunakan nilai koreksi, semakin besar nilai koreksi maka semakin kuat hubungan antara variabel.

Analisa Regresi Berganda dilakukan untuk menguji atau mengetahui hubungan yang kuat antara tenaga kerja yang digunakan sebagai variabel tidak bebas dengan dua atau lebih faktor-faktor yang mempunyai hubungan paling kuat dengan jumlah tenaga kerja pada setiap analisa regresi tunggal yang kemudian dipakai sebagai variabel bebas.

Dan hasil analisis, nilai korelasi yang diperoleh menunjukkan bahwa faktor yang digunakan untuk menganalisis mempunyai hubungan kuat dengan jumlah tenaga kerja yang berkunjung tersebut. Hal ini dapat dilihat dan nilai korelasi R yang dihasilkan antara 0,950 sampai dengan 1.

Dan hasil penelitian ini ada beberapa faktor yang merupakan karakteristik tenaga kerja yang dapat menyebabkan tanikan perjalanan ke Kawasan Megawon.

Moda angkutan umum adalah moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja Kawasan Megawon, yaitu sebanyak 67,18 %. Adanya tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang belum terlayani oleh angkutan umum dengan balk membuat mereka dalam sekali perjalanan dapat berganti moda angkutan sebanyak 2 (dua) kali yaitu sebesar 37,40 %. Untuk tenaga kerja yang seperti itu mereka belum bisa meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi tiap bulannya.

Jarak tempat tinggal tenaga kerja dengan Kawasan Megawon sebagian besar adalah bejarak antara 3 Km sampai dengan 5 Km yaitu 25, 64 % dengan status rumah pada umumnya adalah rumah pribadi sebanyak 64,61 %. Sedangkan untuk prosentase tipe rumah tinggal kos-kosan, kontrak, mess dan lainnya adalah sebesar 35,39 % hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya tenaga kerja masih banyak yang belum memiliki rumah pribadi. Dan mereka pada umumnya mencari tempat tinggal yang dekat dengan lokasi Kawasan Megawon. supaya dapat meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi.

Berdasarkan hasil analisa, maka diperlukan peningkatan sarana dan prasarana di Kawasan Megawon, misalnya dengan penataan rute untuk melayani tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang cukup jauh misalnya Kecamatan Undaan dan Kecamatan Gebog. Selain dapat melayani dengan baik terhadap pam tenaga kerja juga diharapkan dapat lebih meminimalisir pengeluaran biaya transportasi untuk para tenaga kerja.

Kemudian mengusahakan adanya pengembangan kawasan perumahan atau permukiman untuk tenaga kerja sehingga inereka dapat mempunyai rumah atau tempat tinggal yang lebih dekat dengan Kawasan Megawon sehingga diharapkan dapat mengurangi biaya transportai terutama disebabkan oleh pegantian moda angkutan yang lebih dan 1 (satu) kali.

## ABSTRACT

The development of activity centers located in Kudus makes the town the most frequently visited area for that kind of activities. The residents of areas around Kudus work in the town because Kudus is an industrial and trade center. The number of people visiting and work in the town then causes the occurrence of settlement regions in Kudus. Amongst the types of industry that grow in Kudus are rattan manufacture, wood-made furniture, the industry of sack production, industries in the field of electronics such as the manufactures of active speakers, television, television tube, radio, tape-recorder, paper industry and printing, textile and cigarette industries.

One of the industries that become the main icon of Kudus is cigarette industry, even the huge range of the industry in the town emerge a popular slogan of “Kudus Kota Kretek” or “Kudus the Cigarette Town.” It is understandable since the industry of cigarette is considerably huge. It is noted that from this cigarette industry, as many of 100.000 work forces have been employed in the industry that spread in many factories and braks throughout the region. The braks here refer to places in which the cigarettes are produced manually using human capital. The activities in the braks are the processes of rolling the cigarettes, cutting the tip of tobacco so that will be neater and packing the cigarettes. Currently, the biggest cigarette industry is PT. Djarum with total number of work forces more than 50,000 men which are distributed in lots of braks region throughout Kudus. The entire braks owned by PT. Djarum is 25 with production capacities approximately 58,000,000 cigarettes per day.

One of the braks of PT. Djarum located in Megawon has the biggest number of employees. The Megawon region that is situated in the subdistrict of Jati, Kudus is one of the regions that become the location of cigarette brak of PT. Djarum. The brak in the Megawon region itself has 8000 employees with production capacity of 9,000,000 cigarettes a day.

The problem in this research is how the trip attraction habit pattern to the Megawon region in the Jati subdistrict, Kudus, considering the number of work forces that mobile to the region is high enough. It is also that the Megawon is a settlement region, so that it needs an identification of trip attraction habit pattern in the region. It is hoped, therefore, that the identification will provide an advantage to increase the development and arrangement of the region in Megawon, Kudus as well as the need of means and infrastructure of transportation.

The administrative area of Kudus regency constitute of areas as large of 42,515,664 hectare that administratively consists of 9 subdistricts, 124 villages, and 7 sub-subdistricts. The town is situated on the regional transportation lane of Semarang-Kudus-Surabaya, Jepara-Kudus-Surakarta.

The region of cigarette industry of Megawon itself is located in the subdistrict of Jati, Kudus in which on the Hierarchy of Development Center belongs to order I that include Kota and Jati subdistrict. And on the distribution of Developmental SubRegion, Jati subdistrict belongs to Developmental Sub-Region I together with Kota, Bae and Mejobo subdistricts.

# **BAB I**

## **P E N D A H U L U A N**

### **1.1. LATAR BELAKANG**

Kota Kudus merupakan kota yang terus berbenah dalam pelaksanaan pembangunan. Sebagai salah satu kota di Propinsi Jawa Tengah , Kudus mempunyai arti penting bagi kegiatan perekonomian dan industri baik bagi Kota Kudus ,Propinsi Jawa Tengah maupaun bagi Indonesia secara umum. Kota Kudus mempunyai tingkat mobilisasi yang sangat tinggi, karena pembangunan yang dilaksanakan telah menjadikan Kota Kudus sebagai kota dengan laju kemajuan yang sangat pesat.

Pembangunan yang dilaksanakan di Kota Kudus tentunya dilakukan dalam berbagai bidang. Pembangunan infrastruktur, peningkatan perekonomian, pengembangan sarana-sarana pendidikan, pengembangan di bidang social dan budaya, dan peningkatan sarana pelayanan kesehatan membuat Kota Kudus sebagai magnet yang mampu menarik banyak orang untuk datang menuju Kota Kudus . Dengan hal tersebut , kini Kota Kudus telah menjadi kota dengan berbagai sistem kegiatan. Kota Kudus menjadi pusat perekonomian, pusat pendidikan dan sebagai kota kawasan industri.

Dengan berkembangnya pusat-pusat kegiatan yang ada di Kota Kudus , mampu menjadikan Kota Kudus sebagai daerah yang paling sering dituju untuk melakukan kegiatan-kegiatan tersebut. Penduduk dari daerah sekitar Kudus berusaha mencari penghasilan di Kudus karena Kudus adalah pusat industri dan perdagangan. Dari banyaknya orang-orang yang berdatangan ke Kudus , maka bermunculan kawasan-kawasan pemukiman di Kota Kudus . Jenis industri yang tumbuh di Kota Kudus antara lain industri pengolahan rotan, furniture dari kayu, industri pembuatan karung, industri di bidang elektronik seperti pembuatan *speaker active*, televisi, tabung televisi, radio, alat perekam suara , industri kertas dan percetakan, industri, industri trekstil dan industri rokok.

Salah satu industri yang menjadi ikon utama di Kota Kudus adalah industri rokok, bahkan oleh karena begitu besarnya industri rokok di Kudus sampai ada slogan yang menyatakan “ **Kudus Kota kretek**”. Hal ini dapat dipahami karena begitu besarnya industri rokok di Kota Kudus. Tercatat dari industri rokok ini telah menyerap lebih dari 100.000 tenaga kerja yang tersebar di berbagai pabrik dan brak-brak rokok di berbagai kawasan atau wilayah.. **Brak** dalam hal ini adalah tempat untuk memproduksi rokok secara manual menggunakan tenaga manusia, kegiatan di brak ini lebih kepada proses pengilingan rokok, pemotongan ujung-ujung tembakau rokok agar lebih rapi dan proses pengepakan rokok di tiap kotak atau kardus. Industri rokok yang terbesar saat ini adalah PT.Djarum dengan jumlah total tenaga kerja lebih dari 50.000 orang yang tersebar di berbagai kawasan brak di seluruh Kudus. Jumlah total brak yang dimiliki PT.Djarum adalah 25 brak dengan kapasitas produksi mencapai 58.000.000 batang per hari. Dari keterangan tersebut di atas dapat dilihat bahwa brak-brak PT.Djarum yang memiliki tenaga kerja terbanyak adalah brak di Megawon. Kawasan Megawon yang terletak di Kecamatan Jati Kabupaten Kudus merupakan salah satu kawasan yang menjadi lokasi brak rokok dari PT.Djarum. Brak di kawasan Megawon sendiri merupakan brak terbesar dengan menampung sekitar 8000 tenaga kerja dengan kapasitas sekitar 9.000.000 batang per hari.

## **1.2. POKOK PERMASALAHAN**

Permasalahan dalam penulisan penelitian ini adalah bagaimanakah pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon Kecamatan Jati Kabupaten Kudus tersebut. Mengingat jumlah tenaga kerja yang melakukan pergerakan ke Kawasan tersebut cukup tinggi.. Dan dikarenakan Kawasan Megawon juga merupakan kawasan permukiman, sehingga perlu adanya suatu pengidentifikasian pola perilaku pergerakan di kawasan Megawon. Yang pada akhirnya dapat memberikan manfaat untuk peningkatan pengembangan dan penataan wilayah di kawasan Megawon Kota Kudus serta kebutuhan sarana maupun prasarana transportasi.

### **1.3. TUJUAN DAN MANFAAT**

Tujuan dari penulisan penelitian tentang pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon adalah :

Mengidentifikasi pola perilaku pergerakan orang ke Kawasan Megawon yang dapat memberikan masukan dalam penataan dan pembangunan sistem transportasi di Kawasan Megawon serta dalam proses penataan kawasan menjadi lebih baik dan tertib.

Adapun manfaat dari penulisan tesis ini yang dapat diambil adalah :

1. Dapat memberikan saran dan masukan kepada Pemerintah Kabupaten Kudus dalam proses penataan dan pengembangan pelayanan transportasi serta penataan wilayah tata ruang kota di Kawasan Megawon .
2. Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam penataan dan pemberian perizinan rute angkutan kota .

### **1.4. PEMBATASAN MASALAH**

Adapun pengambilan masalah untuk penelitian ini dibatasi hanya pada lingkup kawasan Megawon di Kota Kudus. Permasalahan yang diambil hanya pada pola perilaku pergerakan pengunjung dan difokuskan pada lingkup tarikan pergerakan. Oleh karena keterbatasan kemampuan, dana dan waktu, kami menetapkan obyek survei penelitian ini dibatasi dengan mengambil sampel dari tenaga kerja di brak rokok di Kawasan Megawon.

### **1.5. LOKASI STUDI**

Lokasi studi secara umum di Kabupaten Kudus Propinsi Jawa Tengah dan secara khusus di Kawasan Megawon yaitu di brak rokok PT.Djarum Kudus. ( lihat gambar 1.1 dan 1.2 )

### **1.6. SISTEMATIKA PENULISAN**

Adapun sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### **BAB I            PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang latar belakang, pokok permasalahan, tujuan dan manfaat, pembatasan masalah, lokasi studi dan sistematika penulisan.

- BAB II**            **TINJAUAN PUSTAKA**  
Bab ini berisi tentang karakteristik pola perilaku perjalanan, tata gunalahan, bangkitan dan tarikan perjalanan. Juga berisi pemodelan pergerakan yang sering digunakan.
- BAB III**           **METODOLOGI PENELITIAN**  
Bab ini berisi tentang pembahasan mengenai metodologi penelitian masalah yang meliputi garis besar langkah kerja dan inventarisasi data.
- BAB IV**           **PENGUMPULAN DAN IDENTIFIKASI DATA**  
Bab ini berisi tentang identifikasi data yang telah didapat dari hasil pengumpulan data di lapangan dan pengolahannya.
- BAB V**            **PENGOLAHAN DAN ANALISA DATA**  
Bab ini berisi tentang hasil pengolahan data, hasil analisa serta pembahasan dari pembatasan masalah studi.
- BAB VI**           **PENUTUP**  
Bab ini berisi tentang kesimpulan dan rekomendasi.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. TATA GUNA LAHAN**

Tata guna lahan suatu kota pada hakikatnya berhubungan erat dengan sistem pergerakan yang ada. Perbaikan akses transportasi akan meningkatkan atraksi/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 terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olah raga, belanja dan bertamu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain). Potongan lahan ini biasa disebut tata guna lahan. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misalnya berjalan kaki atau naik bus). Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Kebutuhan perjalanan antar guna lahan ini akan menentukan jumlah dan pola perjalanan penduduk kota. Sebagai contoh, besarnya jumlah perjalanan yang terjadi ke pusat perdagangan akan sebanding dengan intensitas kegiatan kawasan perdagangan itu sendiri, baik dilihat dari tingkat pelayanan maupun jenis-jenis kegiatan yang di dalamnya. Dengan kata lain, jumlah dan pola perjalanan yang terjadi dalam kota atau dapat disebut dengan pola bangkitan dan tarikan perjalanan tergantung pada dua aspek tata guna lahan :

- a. Jenis tata guna lahan (jenis penggunaan lahan).
- b. Jumlah aktifitas (dan intensitas) pada tata guna lahan tersebut.

Pergerakan penduduk untuk mencapai satu tempat tujuan tertentu melahirkan apa yang disebut sebagai perjalanan. Karakteristik perjalanan penduduk yang dihasilkan tentu akan berbeda satu sama lain, tergantung dari tujuan perjalanan itu sendiri.

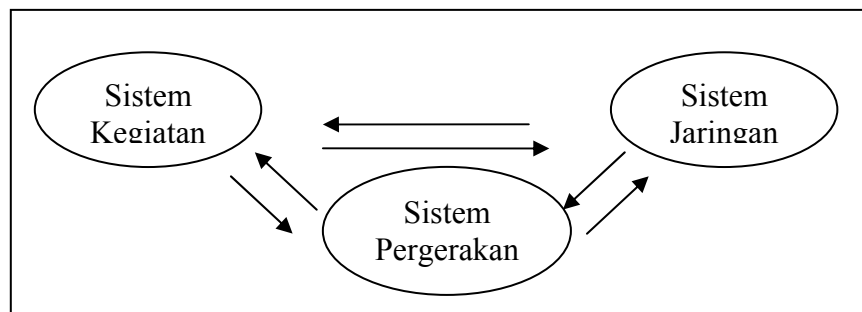
Berbagai karakteristik perjalanan yang terjadi (dikenal dengan lalu lintas) sebenarnya merupakan fungsi dari (Bruton, 1985) :

1. Pola dan perkembangan guna lahan kota.
2. Karakteristik sosial ekonomi pelaku perjalanan.
3. Sifat dan kemampuan sistem perangkutan yang ada.

Guna lahan berkaitan erat dengan kegiatan (aktivitas) manusia. Guna lahan dibentuk oleh tiga unsur yaitu manusia, aktivitas dan lokasi yang saling berinteraksi satu sama lain. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki sifat yang sangat dinamis yang diperlihatkan dari berbagai aktivitas yang diperbuatnya. Manusia membutuhkan ruang untuk melakukan aktivitasnya yang menjadi guna lahan. Dalam lingkup kota, guna lahan adalah pemanfaatan lahan untuk kegiatan-kegiatan. Secara umum jenis guna lahan kota ada 4 jenis yaitu pemukiman, jaringan transportasi, kegiatan industri/komersil dan fasilitas pelayanan umum.

Hubungan yang mendasar dalam aspek transportasi adalah keterkaitan antara guna lahan dan transportasi. Hubungan ini memiliki sifat yang saling mempengaruhi. Pola pergerakan, volume, dan distribusi moda angkutan merupakan fungsi dari distribusi guna lahan. Sebaliknya, pola guna lahan dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitas sistem transportasi.

Sistem transportasi dipengaruhi oleh sistem kegiatan, sistem pergerakan dan sistem jaringan. Adanya sistem kegiatan akan mengakibatkan pembentukan sistem jaringan melalui perubahan tingkat pelayanan dan sistem pergerakan. Munculnya sistem jaringan akan mempengaruhi sistem peningkatan mobilitas dan aksesibilitas. Sistem pergerakan dalam mengakomodir kelancaran lalu lintas akan mempengaruhi sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem transportasi dapat dilihat pada gambar 2.1



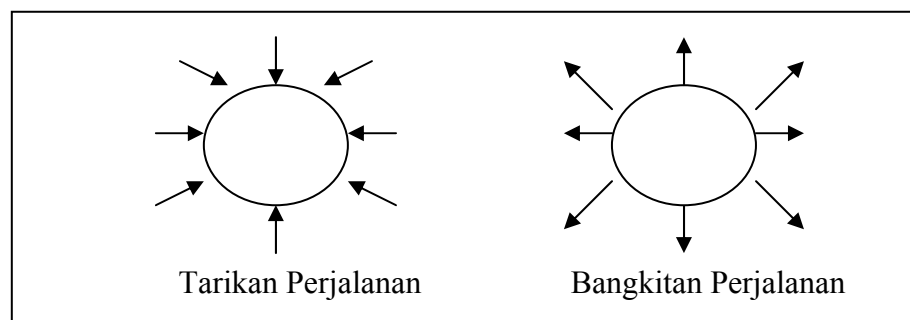
**Gambar 2.1. Sistem Transportasi**

## 2.2. BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN

Bangkitan perjalanan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan aliran lalu lintas. Bangkitan lalu lintas ini mencakup :

- Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi.
- Lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan dan tarikan perjalanan terlihat secara diagram pada gambar 2.2 (Wells, 1975).



**Gambar 2.2 Bangkitan dan Tarikan perjalanan**

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. Bangkitan dan tarikan lalu lintas tersebut tergantung pada dua aspek tata guna lahan :

- Jenis tata guna lahan
- Jumlah aktifitas (dan intensitas) pada tata guna lahan tersebut

Jenis tata guna lahan yang berbeda (pemukiman, pendidikan dan komersial) mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda :

- Jumlah arus lalu lintas
- Jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk atau mobil)

- Lalu lintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan arus lalu lintas pada pagi dan sore hari, pertokoan menghasilkan arus lalu lintas di sepanjang hari)

Jumlah dan jenis lalu lintas yang dihasilkan oleh setiap tata guna lahan merupakan hasil dari fungsi parameter sosial dan ekonomi ; seperti contoh di Amerika Serikat (Black, 1978).

- 1 ha perumahan menghasilkan 60-70 pergerakan kendaraan per minggu
- 1 ha perkantoran menghasilkan 700 pergerakan kendaraan per hari
- 1 ha tempat parkir umum menghasilkan 12 pergerakan kendaraan per hari

Bangkitan pergerakan bukan saja beragam dalam jenis tata guna lahan, tetapi juga tingkat aktifitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan sebidang tanah, semakin tinggi pergerakan arus lalu lintas yang dihasilkannya. Salah satu ukuran intensitas aktifitas sebidang tanah adalah kepadatannya.

### **2.2.1. Definisi Dasar**

Beberapa definisi dasar mengenai bangkitan perjalanan :

#### **a. Perjalanan**

Pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti, secara kebetulan tidak dianggap sebagai tujuan perjalanan, meskipun perubahan rute terpaksa dilakukan. Meskipun perjalanan sering diartikan dengan perjalanan pulang dan pergi, dalam ilmu transportasi biasanya analisis keduanya harus dipisahkan.

#### **b. Pergerakan berbasis rumah**

Pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan/atau tujuan) perjalanan tersebut adalah rumah.

#### **c. Pergerakan berbasis bukan rumah**

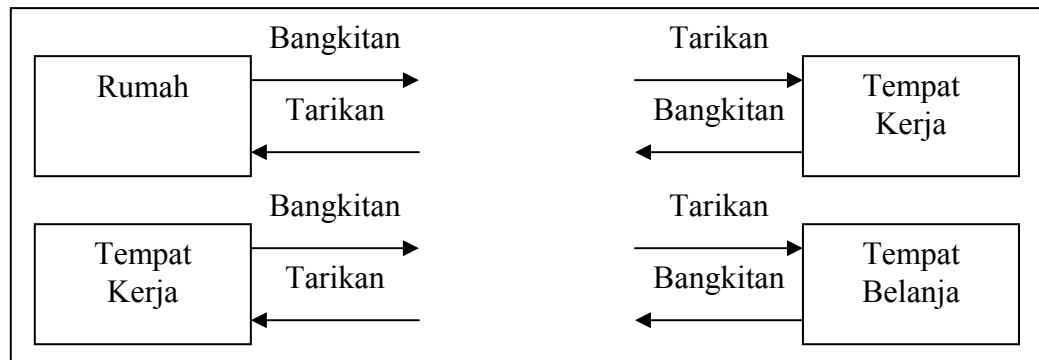
Pergerakan yang baik asal maupun tujuan pergerakan adalah bukan rumah.

#### **d. Bangkitan perjalanan**

Digunakan untuk suatu perjalanan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah. (lihat gambat 2.2).

### e. Tarikan perjalanan

Digunakan untuk suatu perjalanan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau perjalanan yang tertarik oleh perjalanan berbasis bukan rumah. (Masrianto, 2004).



**Gambar 2.3 Bangkitan dan tarikan perjalanan**

### f. Tahapan bangkitan perjalanan

Sering digunakan untuk menetapkan besarnya bangkitan perjalanan yang dihasilkan oleh rumah tangga (baik untuk perjalanan berbasis rumah maupun berbasis bukan rumah) pada selang waktu tertentu (per jam atau per hari).

Bangkitan perjalanan harus dianalisis secara terpisah dengan tarikan perjalanan. Jadi, tujuan akhir perencanaan tahapan bangkitan perjalanan adalah menaksir setepat mungkin bangkitan dan tarikan perjalanan pada masa sekarang, yang akan digunakan untuk meramalkan perjalanan pada masa mendatang.

#### 2.2.2. Klasifikasi perjalanan

##### a. Berdasarkan tujuan perjalanan

Dalam kasus perjalanan berbasis rumah, lima kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan adalah :

- Perjalanan ke tempat kerja.
- Perjalanan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan).
- Perjalanan ke tempat belanja.
- Perjalanan untuk kepentingan sosial dan rekreasi.
- Dan lain-lain.

Dua tujuan pergerakan yang pertama (bekerja dan pendidikan ) disebut sebagai tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap harinya, sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan.

**b. Berdasarkan waktu**

Pergerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari.

Pergerakan pada selang jam sibuk pagi hari terjadi antara jam 7.00 sampai dengan jam 9.00, untuk jam sibuk pada sore hari terjadi pada waktu antara jam 3.00 sampai dengan jam 5.00. Untuk jam tidak sibuk berlangsung antara jam 10.00 pagi sampai dengan jam 12,00 siang (DICTUS,1978)

**c. Berdasarkan jenis orang**

Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku perjalanan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosio-ekonomi.

Atribut yang dimaksud adalah :

- Tingkat pendapatan : biasanya terdapat tingkat pendapatan di Indonesia yaitu tinggi, menengah dan rendah.
- Tingkat kepemilikan kendaraan : biasanya terdapat empat tingkat, yaitu: 0, 1, 2 , atau lebih dari 2 (2+) kendaraan per rumah tangga.
- Ukuran dan struktur rumah tangga

**2.2.3. Faktor Penentu Bangkitan Lalu Lintas**

Ada 10 faktor yang menjadi variabel penentu bangkitan lalu lintas (Martin, B, 1966) dan semuanya sangat mempengaruhi volume lalu lintas serta penggunaan sarana transportasi yang tersedia. Kesepuluh faktor tersebut adalah sebagai berikut :

**1. Perjalanan**

Merupakan ciri khas sosial suatu perjalanan. Sekelompok orang yang melakukan perjalanan bersama-sama (misalnya dalam satu kendaraan umum) bisa jadi mempunyai satu tujuan yang sama, tetapi maksud mereka mungkin saja berbeda-beda, misalnya ada yang hendak bekerja, belanja,

sekolah atau berwisata. Jadi maksud perjalanan merupakan peubah yang tidak sama rata dalam satu kelompok perjalanan.

## **2. Penghasilan keluarga**

Merupakan ciri khas lain yang berhubungan dengan perjalanan seseorang. Penghasilan keluarga berkaitan erat sekali dengan pemilikan kendaraan.

## **3. Pemilikan kendaraan**

Berkaitan dengan perjalanan individu (per unit rumah) dan juga dengan kerapatan penduduk, penghasilan keluarga dan jarak dari pusat kota.

## **4. Guna lahan di tempat asal**

Merupakan ciri khas pertama dari serangkaian ciri khas fisik. Karena guna lahan di tempat asal tidak sama, maka peubah ini tidak kontinu, walaupun kerapatan penggunaan lahan bersifat kontinu.

## **5. Jarak dari pusat kota**

Berkaitan dengan kerapatan penduduk dan kepemilikan kendaraan.

## **6. Jauh perjalanan**

Bergantung pada macam sarana (moda) perjalanan. Faktor ini sangat perlu diperhatikan dalam mengatur peruntukan lahan dan cenderung meminimumkan jarak serta menekan biaya bagi lalu lintas orang maupun kendaraan.

## **7. Moda perjalanan**

Merupakan fungsi dari peubah lain. Setiap moda mempunyai tempat khusus pula dalam transportasi kota serta mempunyai beberapa keuntungan di samping sejumlah kekurangan.

## **8. Penggunaan kendaraan**

Merupakan fungsi tujuan perjalanan, penghasilan, pemilikan kendaraan dan jarak ke pusat kota. Penggunaan kendaraan dinyatakan dengan jumlah (banyaknya) orang per kendaraan.

## **9. Guna lahan di tempat tujuan**

Faktor ini adalah ciri khas fisik yang pada hakikatnya sama saja dengan guna lahan di tempat asal.

## **10. Waktu**

Merupakan peubah kontinyu dan memegang peranan penting.

#### **2.2.4. Faktor yang mempengaruhi pemodelan bangkitan**

Dalam pemodelan bangkitan dan tarikan perjalanan, hal-hal yang perlu diperhatikan adalah :

##### **a. Bangkitan perjalanan untuk manusia .**

Faktor-faktor berikut perlu dipertimbangkan pada beberapa kajian yang dilakukan :

- Pendapatan
- Pemilikan kendaraan
- Struktur rumah tangga
- Ukuran rumah tangga
- Nilai lahan
- Kepadatan daerah pemukiman
- Aksesibilitas

Empat hal faktor pertama ( pendapatan, pemilikan kendaraan, struktur dan ukuran rumah tangga ) digunakan pada kajian bangkitan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan pemukiman hanya sering dipakai untuk kajian tentang zona.

##### **b. Tarikan perjalanan untuk manusia.**

Faktor yang paling sering digunakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pertokoan, dan pelayanan lainnya. Faktor lain yang dapat digunakan adalah lapangan kerja dan aksesibilitas.

##### **c. Bangkitan dan tarikan perjalanan untuk barang.**

Perjalanan ini hanya sebagian kecil dari seluruh perjalanan, berkisar antara 20% , yang biasanya terjadi di negara industri. Faktor yang berpengaruh adalah jumlah lapangan kerja, jumlah daerah pemasaran, dan total daerah yang ada.

### **2.3. PENGGUNAAN MODA KENDARAAN**

Jika interaksi terjadi antara dua tata guna lahan di suatu kota, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Dalam banyak kasus, pilihan pertama adalah dengan menggunakan telepon (atau pos) karena hal ini akan dapat menghindari terjadinya perjalanan. Akan tetapi, sering interaksi mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini, keputusan harus ditentukan dalam hal pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis

transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihannya adalah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bus, becak dan lain-lain).

Dalam beberapa kasus, mungkin terdapat sedikit pilihan atau tidak ada pilihan sama sekali. Orang yang ekonominya lemah mungkin tidak mampu membeli sepeda atau membayar transportasi sehingga mereka biasanya berjalan kaki. Sementara itu, keluarga berpenghasilan kecil yang tidak mempunyai mobil atau sepeda motor biasanya menggunakan angkutan umum. Selanjutnya, seandainya keluarga tersebut mempunyai sepeda, jika harus bepergian jauh tentu menggunakan angkutan umum. Orang yang hanya mempunyai satu pilihan moda saja disebut dengan *captive* terhadap moda tersebut. Sedangkan yang mempunyai banyak pilihan moda disebut dengan *choice*. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan moda dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) kategori, yaitu :

### **1. Ciri perjalanan**

Ada dua faktor pokok yang termasuk dalam kategori ini yaitu jarak perjalanan dan tujuan perjalanan. Sumber: “Masrianto (2004) *Tesis Analisa Karakteristik Tarikan Perjalanan Pengunjung Obyek Pariwisata*. (Studi Kasus: Obyek Pariwisata Situs Ratu Boko Yogyakarta)

#### **a. Jarak perjalanan**

Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pilihan moda. Hal ini dapat diukur dengan tiga cara populer, yaitu jarak fisik udara, jarak fisik yang diukur sepanjang lintasan yang dilalui dan jarak yang diukur dengan waktu perjalanan. Untuk perjalanan jarak pendek, orang mungkin memilih menggunakan sepeda, sedangkan untuk perjalanan jauh menggunakan bus.

Lama waktu tempuh dari pintu ke pintu (tempat asal sebenarnya ke tempat tujuan akhir) adalah ukuran waktu yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang berhubungan dengan perjalanan tersebut.

Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan mungkin memilih berjalan saja.

b. Tujuan perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi pemilihan moda. Pengalaman menunjukkan adanya keterkaitan antara jumlah pemakai angkutan umum dan tujuan perjalanan. Untuk tujuan tertentu, ada yang memilih menggunakan kereta

pulang-pergi meskipun memiliki kendaraan sendiri. Dengan alasan lain, sejumlah orang lain memilih menggunakan bus.

## 2. Ciri pelaku perjalanan

Sejumlah faktor penting yang termasuk dalam kategori ini adalah yang berkaitan dengan ciri sosial – ekonomi keluarga pelaku perjalanan, termasuk tingkat penghasilan, kepemilikan kendaraan, struktur dan besarnya keluarga, kerapatan permukiman, macam pekerjaan dan lokasi tempat pekerjaan. Meskipun dalam menentukan pilihan moda semua faktor ini semua faktor ini dapat dibahas secara terpisah, pada prakteknya mereka saling berkaitan (Bruton, 1975).

a. Penghasilan

Penggunaan kendaraan untuk melakukan perjalanan bergantung pada kemampuan orang untuk membayar dan merawatnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kepemilikan kendaraan adalah fungsi penghasilan dan penghasilan mempengaruhi pemilihan moda angkutan.

b. Kepemilikan kendaraan

Kepemilikan kendaraan, atau kesempatan menggunakan kendaraan, mungkin merupakan faktor yang paling berpengaruh pada pemilihan moda angkutan.

Tingkat atau laju bangkitan perjalanan keluarga *captive* jauh lebih rendah dibandingkan dengan *choice*. Di daerah perkotaan (seukuran apapun) kaum *captive* adalah yang paling memerlukan angkutan umum untuk keperluan perjalanan.

Memperkirakan kepemilikan kendaraan di masa depan ternyata lebih mudah dibandingkan dengan memperkirakan tingkat penghasil pada zone yang sama (Bruton, 1975). Selanjutnya, Bruton mengungkapkan bahwa kepemilikan beberapa kendaraan pada hakikatnya memang akan menaikkan

banyaknya perjalanan, namun di daerah perkotaan yang luas hal ini hanya sedikit saja mengurangi jumlah perjalanan yang menggunakan angkutan umum.

c. Kepadatan permukiman

Telah terbukti bahwa apabila kepadatan bersih daerah permukiman menurun, maka penggunaan kendaraan umum menurun pula. Telaah transportasi di Pittsburgh (1985) menemukan bahwa perjalanan ke sekolah dengan angkutan umum berbanding terbalik dengan kerapatan permukiman, sementara perjalanan yang lain dengan angkutan umum justru berbanding lurus dengan kerapatan permukiman. Perbandingan yang terbalik itu ditandai oleh besarnya jumlah pejalan kaki ke sekolah di daerah yang lebih padat (Bruton, 1975).

d. Faktor sosial-ekonomi

Besarnya keluarga, gender, usia anggota keluarga, proporsi angkatan kerja perempuan yang kawin, jenis kekayaan yang dimiliki, dan jenis pekerjaan kepala keluarga adalah sejumlah faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan. Penelitian di Milwaukee, Wisconsin menunjukkan korelasi negatif antara status sosial ekonomi tinggi dengan penggunaan AUP (Bruton, 1975). Penelitian ini dilakukan tahun 1964, namun kecenderungannya kurang lebih sama dengan yang berlaku di Indonesia sekarang, yaitu para pemilik kendaraan cenderung menggunakan kendaraan pribadi dari pada AUP. Direktorat LLAK Departemen Perhubungan RI (1987) menemukan angka bahwa di Jakarta, AUP hanya melayani 5% volume perjalanan per hari.

### **3. Ciri sistem transportasi**

Derajat layanan yang ditawarkan oleh berbagai moda angkutan adalah faktor yang patut diperhitungkan pengaruhnya pada pemilihan moda angkutan. Di lain pihak, waktu perjalanan dan besarnya biaya yang dikeluarkan untuk angkutan umum maupun pribadi juga berpengaruh pada pilihan moda angkutan (Bruton, 1970).

Pengertian lain ciri ini dikategorikan menjadi dua, yaitu :

a. Faktor kuantitatif

- Waktu perjalanan : waktu menunggu di pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke pemberhentian bus, waktu selama bergerak dan lain-lain.
  - Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain).
  - Ketersediaan ruang dan tarif parkir.
- b. Faktor kualitatif, cukup sukar menghitungnya, meliputi kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.

## 2.4. METODE TARIKAN PERJALANAN

Menurut Morlok (1991), metode yang paling banyak dipakai pembangkit perjalanan adalah analisa regresi dan analisa klasifikasi silang.

### 2.4.1 Analisa Regresi

Metode analisa regresi digunakan untuk menghasilkan hubungan dalam bentuk numerik dan untuk melihat bagaimana. Beberapa asumsi yang diperlukan antara lain :

- Variabel tidak bebas adalah fungsi linear dari variabel bebas. Jika hubungan tersebut tidak linear, data kadang-kadang harus ditransformasikan agar menjadi linier.
- Variabel, terutama variabel bebas adalah tetap atau telah terukur tanpa kesalahan.
- Tidak ada korelasi antar variabel bebas.
- Variasi dari variabel tidak bebas tentang garis regresi adalah sama untuk seluruh nilai variabel tidak bebas.
- Nilai Variabel tidak bebas harus berdistribusi normal atau mendekati.

Macam analisis regresi yang digunakan adalah :

a) Analisis Regresi Linier Sederhana

Persamaan dasar yang digunakan adalah :

$$\bar{y} = a + b x$$

Dengan :

$$\bar{y} = \text{Variabel tidak bebas}$$

- x = Variabel bebas yang merupakan data masukan berupa faktor sosial ekonomi
- a = konstanta
- b = koefisien regresi

b) Analisis Regresi Berganda

Persamaan regresi berganda digunakan untuk membuat hubungan jumlah perjalanan dengan beberapa variabel yang berpengaruh. Bentuk persamaan dasar yang digunakan pada analisis regresi berganda adalah :

$$y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_mx_m$$

Keterangan :

- y = variabel tidak bebas  
 = jumlah perjalanan pada jangka waktu tertentu dan untuk maksud dan zona tertentu atau dengan mobil dalam bentuk produksi perjalanan.
- a = konstanta
- $x_1, x_2, x_m$  = variabel bebas, a = konstanta
- $b_1, b_2, b_m$  = koefisien regresi

c) Analisis Regresi Non Linier

Apabila pada perhitungan dengan analisa regresi linier hipotesis kelinieran ditolak atau hubungan antara variabel-variabel bebas dengan variabel tidak bebas lemah, maka perlu diperbaiki dengan analisa regresi non linier.

Ada beberapa model regresi non linier, yaitu :

▪ **Model Parabola Kuadrat**

Taksiran untuk model parabola kuadrat mempunyai persamaan umum :

$$Y = a + bX + cX^2$$

Keterangan :

- Y = Variabel tidak bebas
- X = Variabel bebas

- a = Konstanta
- b,c = Koefisien regresi

Dengan koefisien-koefisien a, b dan c harus ditentukan berdasarkan data hasil pengamatan. Dengan menggunakan metode kuadrat terkecil, maka a, b dan c dapat dihitung dengan persamaan :

$$\begin{aligned}\Sigma y_i &= a + b\Sigma X_i + c\Sigma X_i^2 \\ \Sigma X_i Y_i &= a\Sigma X_i + b\Sigma X_i^2 + c\Sigma X_i^3 \\ \Sigma X_i^2 Y_i &= a\Sigma X_i^2 + b\Sigma X_i^3 + c\Sigma X_i^4\end{aligned}$$

▪ **Model Parabola Kubik**

Persamaan umum untuk model parabola kubik ini adalah :

$$Y = a + bX + cX^2 + dX^3$$

Keterangan :

- Y = Variabel tidak bebas
- X = Variabel bebas
- a = Konstanta
- b,c,d = Koefisien regresi

Dengan koefisien-koefisien a, b dan c harus ditentukan berdasarkan data hasil pengamatan. Sistem persamaan yang harus diselesaikan untuk menentukan a, b, c dan d adalah :

$$\begin{aligned}\Sigma y_i &= a + b\Sigma X_i + c\Sigma X_i^2 + d\Sigma X_i^3 \\ \Sigma X_i Y_i &= a\Sigma X_i + b\Sigma X_i^2 + c\Sigma X_i^3 + d\Sigma X_i^4 \\ \Sigma X_i^2 Y_i &= a\Sigma X_i^2 + b\Sigma X_i^3 + c\Sigma X_i^4 + d\Sigma X_i^5 \\ \Sigma X_i^3 Y_i &= a\Sigma X_i^3 + b\Sigma X_i^4 + c\Sigma X_i^5 + d\Sigma X_i^6\end{aligned}$$

Semakin tinggi pangkat X di dalam persamaan regresi, semakin banyak pula sistem persamaan yang harus diselesaikan. Untuk penyelesaian yang lebih baik dan cepat, penganalisaan dapat dilakukan dengan bantuan program komputer.

▪ **Model Eksponen**

Persamaan umum untuk model eksponen adalah :

$$Y = a b^X$$

Persamaan diatas dapat dikembalikan pada model linier apabila diambil logaritmanya, sehingga persamaan menjadi :

$$\text{Log } Y = \log a + (\log b) X$$

Apabila diambil :

$$Y' = \log Y$$

$$a' = \log a$$

$$b' = \log b$$

Maka diperoleh model :

$$Y' = a' + b' X$$

Dengan menggunakan metode kuadrat terkecil  $a'$  dan  $b'$  dapat dihitung, sehingga  $a$  dan  $b$  dapat dihitung pula. Dengan menggunakan perhitungan logaritma,  $a$  dan  $b$  dapat dihitung dengan persamaan :

$$\text{Log } a = \frac{\sum \log Y_i}{n} - (\log b) \left( \frac{\sum X_i}{n} \right)$$

$$\text{Log } b = \frac{n (\sum X_i \log Y_i) - (\sum X_i) (\sum \log Y_i)}{n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2}$$

Persamaan-persamaan regresi non linier sederhana atau berganda ini dalam penyelesaiannya dapat ditransformasikan menjadi bentuk regresi linier.

Metode analisis regresi memiliki beberapa keuntungan, yaitu :

1. Keabsahan dari model dapat diuji secara statistik.
2. Data yang dibutuhkan relatif lebih sedikit dibandingkan metode analisis kategori.
3. Dapat dilakukan ekstrapolasi variabel pengaruh guna peramalan pada masa yang akan datang.

Metode analisis regresi linier mempunyai kelemahan atau kekurangan sebagai berikut :

1. Secara empiris hasil yang diperoleh tidak konsisten karena perbedaan yang timbul dari berbagai variabel bebas suatu wilayah penelitian lainnya tidak signifikan.
2. Model tidak menentukan variasi antar wilayah.
3. Intercept dan koefisien regresi bersifat sistem zoning.

4. Model agregat umumnya hanya digunakan untuk mengubah sistem zoning sehingga kurang fleksibel digunakan dalam prakiraan model.
5. Adanya asumsi hubungan antara variabel bebas dengan variabel tak bebasnya.

#### **2.4.2 Analisa Klasifikasi Silang**

Metode ini didasarkan pada adanya keterkaitan antara terjadinya pergerakan dengan atribut rumah tangga. Asumsi dasarnya adalah tingkat bangkitan pergerakan dapat dikatakan stabil dalam waktu untuk setiap stratifikasi rumah tangga tertentu.

Metode analisis kategori sering digunakan untuk mendapatkan bangkitan lalu lintas untuk daerah pemukiman tetapi juga bisa dipakai untuk aplikasi lainnya seperti tarikan perjalanan pengunjung daerah pariwisata. Variabel yang bisa digunakan dalam analisis kategori adalah populasi (jumlah orang), kepemilikan kendaraan dan tingkat pendapatan.

Terdapat 4 tahapan dalam pendekatan kategori yaitu :

##### **Tahap 1**

Stratifikasi berdasarkan variabel-variabel yang ditentukan, misalnya jumlah pengunjung pada obyek wisata, tingkat pendidikan, tingkat pendapatan, dan kepemilikan kendaraan.

##### **Tahap 2**

Setiap variabel yang didapat dari data yang diperoleh harus dicocokkan untuk masing-masing kategori, tergantung dari data untuk masing-masing pengunjung tersebut (tujuan kedatangan, jenis pekerjaan, tingkat pendidikan, tingkat pendapatan dan jarak perjalanan).

##### **Tahap 3**

Rata-rata tingkat tarikan pergerakan dihitung untuk setiap kategori dengan menggunakan data dari tenaga kerja di kawasan industri Megawon. Hal ini bisa didapat dengan jalan membagi jenis pergerakan yang dihasilkan untuk setiap kategori dengan jumlah pengunjung yang ada dalam kategori tersebut.

##### **Tahap 4**

Sejauh ini, rata-rata tarikan pergerakan dilakukan untuk setiap kategori, tetapi sudah cukup untuk digunakan dalam mengestimasi tarikan pergerakan pada suatu zona. Hal ini dapat dilakukan untuk setiap zona dengan

mengalikan jumlah pengunjung pada zona tersebut untuk setiap kategori dari hasilnya dijumlahkan.

Metode ini pada dasarnya memiliki beberapa keuntungan, yaitu :

1. Pengelompokan klasifikasi silang tidak tergantung pada sistem zona di daerah kajian.
2. Tidak ada asumsi awal yang harus diambil mengenai bentuk hubungan.
3. Hubungan tersebut berbeda-beda untuk setiap kategori.

Sedangkan kelemahan dari analisis kategori adalah :

1. Tidak diperbolehkan melakukan ekstrapolasi.
2. Tidak ada pengujian statistik untuk menguji keabsahan model.
3. Data yang dibutuhkan sangat banyak, sekurang-kurangnya dibutuhkan 50 pengamatan untuk setiap kategori agar dihasilkan sebaran frekuensi yang lebih merata.
4. Tidak ada cara yang efektif dalam memilih variabel.

## **2.5.MENENTUKAN UKURAN SAMPEL**

Jumlah anggota sampel sering dinyatakan dengan ukuran sampel. Jumlah sampel ditentukan berdasarkan jumlah populasi dalam artian semakin besar jumlah sampel atau semakin mendekati populasi, maka peluang kesalahan generalisasi semakin kecil, dan sebaliknya makin kecil jumlah sampel atau semakin menjauhi jumlah populasi, maka semakin besar kesalahan generalisasi. Pada penelitian ini diberikan dua cara yang dapat digunakan untuk menentukan jumlah sampel yang diperlukan, yaitu :

- a. **Krejcie** memberikan cara menentukan ukuran sampel yang sangat praktis, yaitu dengan menggunakan tabel. Dalam melakukan perhitungan ukuran sampel didasarkan atas kesalahan 5 %. Jadi sampel yang diperoleh tersebut mempunyai tingkat kepercayaan 95 % terhadap populasi. Tabel Krejcie ditunjukkan pada tabel 2.1. dibawah ini.

**Tabel 2.1. Jumlah sampel yang ditentukan atas jumlah populasi (Tabel Krijcie)**

N	S	N	S	N	S
10	10	220	140	1200	291
15	14	230	144	1300	297
20	19	240	148	1400	302
25	24	250	152	1500	306
30	28	260	155	1600	310
35	32	270	159	1700	313
40	36	280	162	1800	317
45	40	290	165	1900	320
50	44	300	169	2000	322
55	48	320	175	2200	327
60	52	340	181	2400	331
65	56	360	186	2600	335
70	59	380	191	2800	338
75	63	400	196	3000	341
80	66	420	201	3500	346
85	70	440	205	4000	351
90	73	460	210	4500	354
95	76	480	214	5000	357
100	80	500	217	6000	361
110	86	550	226	7000	364
120	92	600	234	8000	367
130	97	650	242	9000	368
140	103	700	248	10000	370
150	108	750	254	15000	375
160	113	800	260	20000	377
170	118	850	265	30000	379
180	123	900	269	40000	380
190	127	950	274	50000	381
200	132	1000	278	75000	382
210	136	1100	285	100000	384

Sumber : “ STATISTIKA untuk PENELITIAN” DR. SUGIYONO (2002)

**Keterangan :**

N = Jumlah Populasi.

S = Jumlah minimal sampel.

Dengan demikian dapat dilihat bahwa semakin besar populasi, maka semakin kecil prosentase sampel. Oleh karena itu tidak tepat apabila ukuran populasinya berbeda prosentase sampelnya sama.

- b. **Richardson** (1982) memberikan bahwa besar sampel sebaiknya diambil dari stau populasi agar mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi yang ada dasarnya dipengaruhi oleh tiga faktor utama :

- Tingkat variabilitas dari parameter yang ditinjau dari seluruh populasi yang ada.
- Tingkat ketelitian yang dibutuhkan untuk mengukur parameter yang dimaksud.
- Besarnya populasi dimana parameter akan disurvei.

Teori limit pusat menyatakan bahwa perkiraan rerata dari suatu sampel cenderung terdistribusi secara normal ketika ukuran sampel  $n$  bertambah. Kenormalan rerata dari sampel yang berlaku dengan tidak memperhitungkan distribusi populasi dari mana sampel itu diambil asalkan ukuran sampel itu masih rasional ( $n > 30$ ). Secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$n' = \frac{S^2}{[s.e(x)]^2}$$

$$n = \frac{N'}{1 + \frac{n'}{N}}$$

Keterangan :

- $n'$  = Jumlah sampel (untuk jumlah populasi yang tidak terbatas).
- $S$  = Standard deviasi (tingkat keseragaman dari parameter yang diukur).
- $s.e(x)$  = *Standard error* yang dapat diterima untuk parameter yang diukur. (derajat ketelitian ukuran parameter yang disyaratkan).
- $N$  = Jumlah populasi.
- $n$  = Jumlah sampel setelah dikoreksi (untuk jumlah populasi tertentu).  
= Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian.

Data dari 30 sampel tersebut baru dapat digunakan untuk menghitung  $n$  setelah melalui beberapa langkah pengolahan, yaitu (Konstituanto, B, 1994) :

$$\text{Mean} = \frac{\sum f(x)}{[s.e(x)]^2}$$

$$\text{Standard Deviasi} = \sqrt{\frac{n \sum f(x^2) - (\sum fx)^2}{n(n-1)}}$$

dengan :

$\sum f(x) = \sum f(x^2)$  = Jumlah dari hasil perkalian frekuensi dengan data dari masing-masing variabel.  $n = 30$

Besarnya tingkat kepercayaan ditentukan 95 %. Hal ini berarti *error* yang terjadi tidak lebih dari 5 % dari data yang ada. Berdasarkan tingkat kepercayaan yang telah ditentukan dapat dihitung *sampling error* dan *standard error* yang dapat diterima dengan rumus :

*Sampling error* yang dapat diterima = 0,05 x rata-rata jumlah tarikan perjalanan pengunjung tiap hari.

$$s.e.(x) = \frac{\text{Sampling error yang dapat diterima}}{z}$$

$z$  = diperoleh dari tabel statistik berdasarkan derajat kepercayaan.

## 2.6. PENELITIAN SEJENIS TERDAHULU

A. Penelitian dari SYAFRIE.D.S pada tahun 2004 tentang “Karakteristik Tarikan ke Kawasan Wisata Studi kasus Kawasan Wisata Candi Prambanan Jawa Tengah “ mengemukakan tentang karakteristik atau perilaku dari pergerakan ke Kawasan Wisata Candi Prambanan dengan kesimpulan yang dapat diambil yaitu :

1. Pergerakan yang terjadi pada umumnya adalah tenaga kerja dengan jenis kelamin wanita (52,57 %) dengan usia lebih dari dua puluh lima tahun (68,86 %) . Dapat dilihat bahwa semakin dewasa umur seseorang maka keinginan untuk melakukan kunjungan wisata menjadi lebih besar.
2. Tingkatan pendidikan tenaga kerja yang berkunjung pada umumnya adalah sarjan S1 (44,86 %) dengan jenis pekerjaan adalah berprofesi sebagai wiraswasta (29,14%).Hal ini dapat disimpulkan bahwa wisatwan yang dating ke lokasi taman wisata adalh mereka yang mempunyai

kemampuan untuk mengelola waktu sendiri atau mereka yang mempunyai waktu luang yang cukup besar.

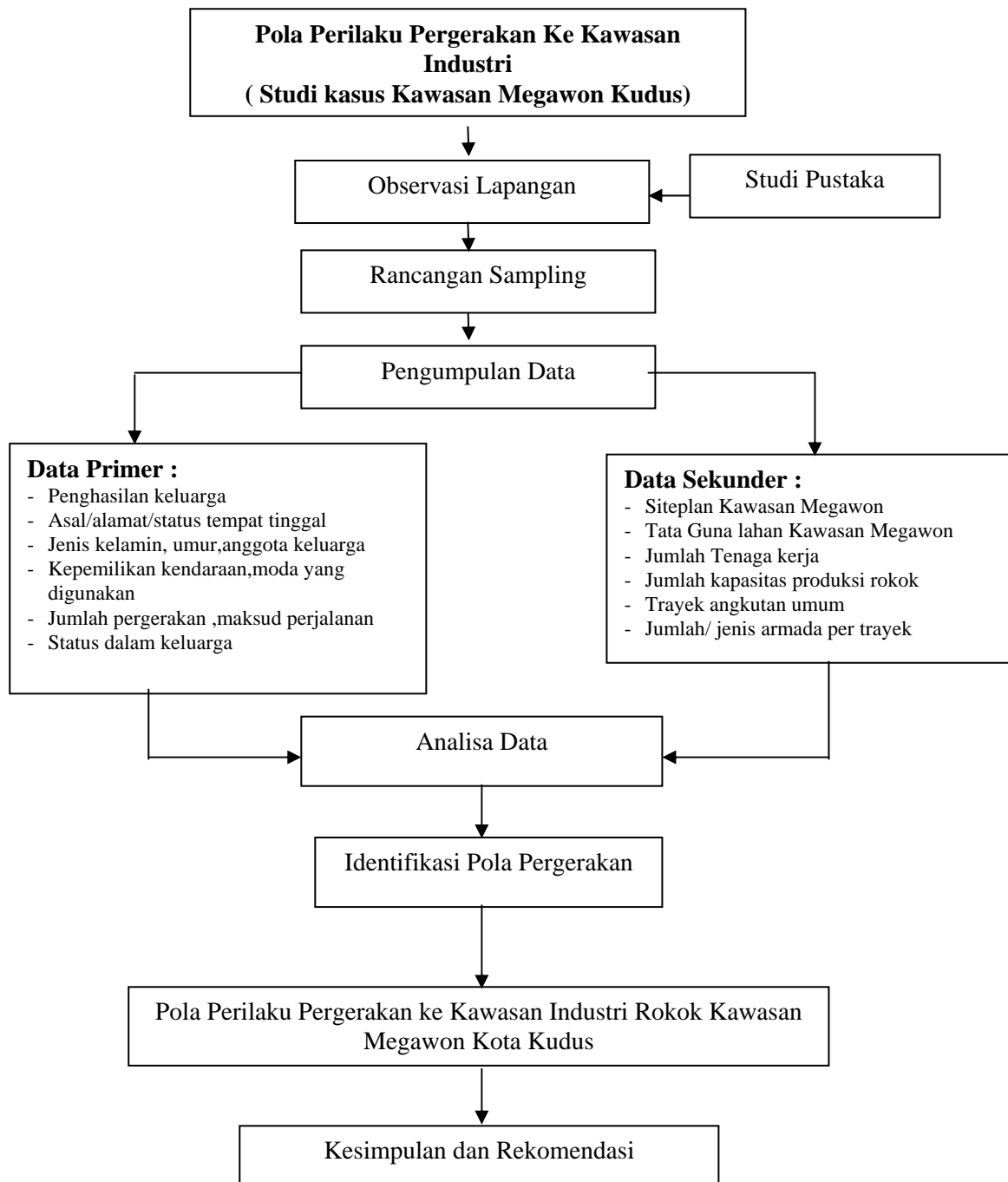
3. Tingkat penghasilan berkaitan dengan jenis pekerjaan yang dimiliki dan tingkat pendidikan yang dipunyai. Pengunjung yang datang berkunjung ke Candi Prambanan sebagian besar adalah pengunjung dengan tingkat penghasilan antara Rp.1.000.000 sampai dengan Rp.2.000.000 dengan prosentase 34,57% . Dari hasil analisa diperoleh bahwa pengunjung dengan penghasilan antara Rp.500.000 sampai Rp.1.000.000 mempunyai korelasi tertinggi  $R=0,965$ . Dari penghitungan analisa tersebut dapat dilihat bahwa penghasilan bukanlah salah satu factor yang mempengaruhi seseorang bepergian ke kawasan wisata Candi Prambanan.
  4. Jarak tempat tinggal dari pengunjung yang berwisata ke Candi Prambanan pada umumnya adalah antara 15 sampai dengan 50 KM, yang masih berada di daerah Propinsi Jawa tengah. Hal ini dapat berarti bahwa Candi lebih banyak dikunjungi oleh wisatawan local, sehingga masih perlu lagi dikembangkan promosi untuk lebih mengenalkan Candi Prambanan ke seluruh Indonesia dan dunia.
  5. Dari hasil analisa , dapat diketahui bahwa tenaga kerja lebih senang untuk memakai mobil pribadi sebagai moda yang digunakan untuk mengadakan kunjungan ke Candi Prambanan, selain lebih praktis juga bias memuat lebih banyak anggota keluarganya. Mereka ini sebagian besar mempunyai tujuan mengunjungi Candi dengan keperluan untuk berekreasi.
- B. Penelitian yang dilakukan oleh Bappeda Kabupaten Kudus tentang “Karakteristik Pergerakan Ke Kawasan Industri Rokok Di Kabupaten Kudus Studi Kasus Kawasan Kota Kudus pada Pabrik Rokok Nojorono Kudus (2006)” menggambarkan tentang karakteristik atau perilaku dari pergerakan ke Kawasan Industri Rokok pada Kecamatan Kota Kabupaten Kudus dengan kesimpulan yang dapat diambil yaitu :
1. Pergerakan yang terjadi pada umumnya adalah tenaga kerja dengan jenis kelamin wanita (80 %) dengan usia lebih dari dua puluh lima tahun (75

%) . Dapat dilihat bahwa tenaga kerja yang bekerja di pabrik rokok mayoritas adalah wanita .

2. Tingkatan pendidikan tenaga kerja pada umumnya adalah SMA (56 %) dengan jenis golongan pekerjaan sebagai buruh (44%).Hal ini dapat disimpulkan bahwa buruh-buruh yang bekerja di pabrik rokok tingkat pendidikan hanya sampai jenjang pendidikan SMA.
  3. Tingkat penghasilan berkaitan dengan jenis pekerjaan yang dimiliki dan tingkat pendidikan yang dipunyai. Tingkat penghasilan dari tenaga kerja adalah berkisar antara Rp500.000 sampai dengan Rp.750.000 dengan prosentase 30% . Dari hasil analisa diperoleh bahwa pengunjung dengan penghasilan antara Rp.500.000 sampai Rp.750.000 mempunyai korelasi tertinggi  $R=0,667$
  4. Jarak tempat tinggal dari tenaga kerja ke lokasi kawasan Industri rokok Nojorono pada umumnya adalah antara 1 sampai dengan 2 KM, yang masih berada di dalam Kota Kudus. Dari hasil analisa dapat dilihat bahwa tenaga kerja lebih menyukai tempat tinggal yang lebih dekat dengan lokasi kerja untuk berangkat bekerja, selain lebih praktis juga lebih ekonomis dalam biaya transportasinya.
- C. Penelitian yang dilakukan oleh Mohamad Yasin, dan kawan-kawan pada tahun 2002 tentang pola umum lalu lintas dan angkutan jalan Kabupaten Kudus mengemukakan tentang karakteristik dan sistem transportasi yang ada di kota Kudus dengan kesimpulan sebagai berikut:
1. Maksud perjalanan terbesar masyarakat Kabupaten Kudus adalah bekerja sebesar 19% dan maksud perjalanan terkecil adalah rekreasi yaitu sebesar 2%
  2. Tingkat penggunaan moda masyarakat Kabupaten Kudus terbesar menggunakan sepeda motor sebesar 39%.
  3. Jaringan trayek yang ada di Kabupaten Kudus 64,7% berhimpit sehingga pelayanan angkutan tidak menyebar secara merata.
  4. Dari hasil analisis, dapat diketahui bahwa masyarakat Kabupaten Kudus terbesar untuk bekerja dengan menggunakan sepeda motor sebagai moda angkutan. Hal ini disebabkan jaringan yang tidak menyebar secara merata.

### BAB III

## METODOLOGI PENELITIAN



**Gambar 3.1 Diagram Alur Pemikiran**

### 3.1. PENDEKATAN PENELITIAN

Penulisan tugas akhir ini lebih dititik beratkan pada pengidentifikasian pola pergerakan perjalanan ke Kawasan Megawon Kabupaten Kudus. Yang merupakan perjalanan dari rumah atau pemukiman ke kawasan industri. Dengan demikian karakter pergerakan tersebut adalah pergerakan yang berbasis rumah untuk kepentingan bekerja ke brak rokok di Kawasan Megawon.

Pola perilaku pergerakan bisa didapat melalui survei wawancara rumah tangga, survei wawancara di tepi jalan, survei angkutan barang dan survei angkutan umum. Tamin OZ (2000). Dalam survei wawancara tersebut, beberapa informasi berikut sangat dibutuhkan yaitu, usia dan jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan intensitas pergerakan, di mana hal-hal tersebut akan dibuat prioritasnya sehingga lebih jelas. Informasi lainnya yang juga bisa ditanyakan dalam pengidentifikasian karakteristik perjalanan, misalnya jenis tata guna lahan waktu berangkat dan tiba, tujuan pergerakan, dan moda transportasi yang digunakan. Pengambilan sample 100% sangatlah tidak mungkin karena membutuhkan biaya yang sangat besar, tenaga yang sangat banyak, dan waktu proses yang sangat lama.

Variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi atau penentu tarikan perjalanan ke Kawasan brak rokok Megawon beserta batasan-batasannya adalah sebagai berikut :

➤ Tujuan Perjalanan

Yang dimaksud adalah tujuan dari responden mengunjungi Kawasan Megawon. Hal ini untuk mengidentifikasi kepentingan responden.

➤ Tempat Tinggal

Yang dimaksud adalah tempat tinggal responden. Menunjukkan seberapa jauhnya jarak yang harus ditempuh responden.

➤ Pemilihan Moda

Yang dimaksud dengan pemilihan moda adalah penggunaan moda oleh responden untuk datang ke Kawasan Megawon.

➤ Kepemilikan Kendaraan

Merupakan variabel yang menunjukkan jenis kendaraan pribadi yang dimiliki oleh responden.

➤ Periode Lama Kunjungan

Menunjukkan lamanya responden berada di kawasan industri Megawon

➤ **Status Sosial**

Yang dimaksud status sosial di sini adalah pekerjaan. Hal ini dapat mempengaruhi pemilihan moda, pemilihan tempat tinggal dan frekuensi kunjungan.

➤ **Tingkat Pendapatan per bulan**

Tingkat pendapatan dapat menunjukkan tingkat social responden.

➤ **Jumlah Lalu Lintas**

Merupakan akumulasi kendaraan yang masuk ke kawasan Industri Megawon

➤ **Jumlah Tenaga Kerja**

Sebagai faktor utama dalam penentuan pola perilaku pergerakan ke kawasan Industri Megawon.

### **3.2.ALUR PIKIR METODOLOGI PEMECAHAN MASALAH**

Alur pemikiran metodologi pada penelitian pola perilaku pergerakan ke Kawasan industri yang mengambil lokasi studi Kawasan Megawon Kudus dengan pengambilan sample pada brak rokok PT.Djarum adalah sebagai berikut :

#### **A. Permasalahan**

Melihat perkembangan Kota Kudus yang semakin pesat, khususnya perkembangan pada Kawasan Megawon yang menjadi magnet untuk menarik orang-orang ( sekitar lebih dari 8000 tenaga kerja) melakukan perjalanan ke sana karena ada industri rokok, maka penulis bermaksud untuk menganalisa bagaimanakah pola perilaku pergerakan yang ada pada Kawasan Megawon Kudus.

#### **B. Observasi Lapangan**

Observasi lapangan ini dilakukan di lokasi studi yaitu kawasan Megawon .Sebagai tempat lokasi studi secara khusus adalah pada brak rokok PT.Djarum untuk mendapatkan pengetahuan gambaran umum tentang kondisi lapangan. Pada kegiatan akan dilakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Pengamatan visual terhadap situasi yang akan diteliti.
2. Wawancara dengan sumber .

Melalui observasi lapangan ini diperoleh data-data yang diperlukan untuk mendapat informasi atau keterangan tentang daerah penelitian serta jumlah tenaga kerja atau populasinya

### **C. Rancangan Sampling**

Langkah selanjutnya yang akan dilakukan adalah penentuan rancangan sampling, hal ini dilakukan untuk mencari jumlah sample yang digunakan pada penelitian pola perilaku pergerakan ke Kwasan Megawon. Untuk menentukan jumlah sample, digunakan metode atau cara **Krejcie**. Dikarenakan metode ini adalah metode yang paling praktis tetapi dengan tingkat kepercayaan 95 % yang berarti sampling error yang terjadi tidak lebih dari 5 % dari data yang ada.

### **D. Pengumpulan Data**

Pengumpulan data merupakan langkah selanjutnya setelah tahap persiapan dalam penelitian pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon Kabupaten Kudus

#### **1. Data Primer**

Data Primer berisi tentang karakteristik dari tenaga kerja yang datang ke brak rokok PT.Djarum, merupakan data yang diambil secara langsung melalui survei pada lokasi bersangkutan. Di mana tenaga kerja yang disurvei dikelompokkan dengan komposisi yang proposional sesuai dengan tingkatan atau stratanya. Dilakukan dengan penyebaran kuisioner, dengan isian seperti usia, jenis kelamin, pekerjaan, tingkat pendapatan dan lain sebagainya. Sehingga dapat diketahui tentang karakteristik dari tenaga kerja tersebut.

#### **2. Data Sekunder**

Data Sekunder berisi tentang tata guna lahan dapat diperoleh dari instansi-instansi yang berkepentingan. Pada dasarnya sifatnya merupakan penunjang ataupun *background information* bagi observasi lapangan. Data tata guna lahan yang dibutuhkan ada beberapa macam yaitu :

- Site plan dan tata letak Kawasan SWP I Kabupaten Kudus secara umum dan secara khusus adalah Kawasan Megawon.

- Tata guna lahan kawasan Megawon secara umum dan secara khusus adalah brak-brak rokok PT.Djarum di Megawon.
- Jumlah tenaga kerja di brak rokok PT.Djarum di Kawasan Megawon.

#### **E. Rekapitulasi Data**

Dari hasil pengamatan di lapangan, data-data yang ada direkapitulasi untuk selanjutnya akan dianalisa. Hasil data-data direkapitulasi secara runtut, untuk memudahkan pembacaan.

#### **F. Analisa Data**

Untuk mendapatkan hasil keluaran yang optimal, maka dalam Identifikasi Pola Perilaku Pergerakan ke Kawasan Megawon adalah sebagai berikut :

- Analisa jumlah tenaga kerja brak rokok PT.Djarum di Kawasan Megawon
- Analisa Karakteristik sosial ekonomi pengunjung, merupakan analisa yang penting dalam penentuan pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon.
- Analisa tata guna lahan, dengan indikasi perjalanan lalu lintas.

#### **G. Identifikasi Karakteristik**

Tahap selanjutnya yang dapat dilakukan setelah analisa data, adalah pengidentifikasian pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon Kudus yang mencakup social ekonomi pengunjung dan jenis kegiatannya.

#### **H. Kesimpulan dan Saran**

Merupakan tahap terakhir dari tesis, dimana di dalamnya berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan dan juga memberikan saran-saran yang diperlukan.

### **3.3. LINGKUP DAERAH PENELITIAN**

Lokasi studi secara umum di Kecamatan Jati, Kabupaten Kudus Propinsi Jawa Tengah dan secara khusus di Kawasan Megawon yaitu pada brak rokok PT.Djarum Kudus

### **3.4. TEKNIK ANALISIS DATA**

Data yang diperoleh dianalisis dengan metode statistik cara regresi. Pada proses analisa data ini menggunakan program SPSS-10. Cara analisa regresi ini dipilih karena memiliki keunggulan sebagai berikut:

- Keabsahan dari model dapat diuji secara statistik
- Data yang dibutuhkan relatif lebih sedikit.
- Dapat dilakukan ekstrapolasi variable pengaruh guna peramalan pada masa yang akan datang.

### **3.5 OUTPUT**

Setelah semua langkah penelitian diatas selesai dilakukan dan hasil-hasil yang didapat sesuai dengan tujuan penelitian maka laporan penelitian dapat dibuat secara runtut dan sistematis. Dari hasil penelitian ini akan diketahui karakteristik pola pergerakan ke Kawasan Megawon, Kecamatan, Kabupaten Kudus.

Output yang dihasilkan dapat dipakai sebagai rekomendasi perbaikan sarana dan prasarana transportasi sehingga dapat mengatasi permasalahan transportasi di masa mendatang.

## **BAB IV**

### **PENGUMPULAN DATA DAN IDENTIFIKASI**

#### **4.1 GAMBARAN UMUM KAWASAN INDUSTRI ROKOK MEGAWON**

Kabupaten Kudus merupakan wilayah seluas 42.515,644 hemtar , yang secara administrative terdiri dari 9 kecamatan, 124 desa dan 7 Kelurahan. Kabupaten Kudus terletak pada 6<sup>o</sup>51' - 7<sup>o</sup>16' Lintang Selatan dan 110<sup>o</sup>36' - 110<sup>o</sup>50' Bujur Timur dengan batas-batas :

- Sebelah timur : Kabupaten Pati
- Sebelah selatan : Kabupaten Grobogan dan Kabupaten Pati
- Sebelah barat : Kabupaten Demak dan Kabupaten Jepara
- Sebelah utara : Kabupaten Jepara dan kabupaten Pati.

Dengan pembagian kecamatan sebagai berikut :

- Kecamatan Kota
- Kecamatan Jati
- Kecamatan Bae
- Kecamatan Mejobo
- Kecamatan Jekulo
- Kecamatan Gebog
- Kecamatan Dawe
- Kecamatan Undaan
- Kecamatan Kaliwungu.

Sedangkan pada Kawasan Industri rokok Megawon sendiri terletak pada Kecamatan Jati Kabupaten Kudus di mana pada Hirarki Pusat Perkembangan masuk pada Ordo I yang meliputi Kecamatan Kota dan Kecamatan Jati. Dan pada pembagian Sub Wilayah Pembangunan, Kecamatan Jati masuk pada Sub Wilayah Pembangunan I bersama-sama dengan Kecamatan Kota, Kecamatan Bae dan Kecamatan Mejobo.

## 4.2 TENAGA KERJA PADA PERUSAHAAN ROKOK DJARUM

PT.Djarum dengan jumlah total tenaga kerja lebih dari 50.000 orang yang tersebar di berbagai kawasan brak di seluruh Kudus. Jumlah total brak yang dimiliki PT.Djarum adalah 25 brak dengan kapasitas produksi mencapai 58.000.000 batang per hari. Berikut ini dalam table.4.1 akan disajikan brak-brak yang dimiliki oleh PT.Djarum di Kota Kudus

**Tabel.4.1. Brak PT.Djarum di Kudus**

No	Nama Brak	Tenaga Kerja	
		Laki-laki	Perempuan
1	Brak Blolo	82	3038
2	Brak BulungCangkring	83	2703
3	Brak Burikan	55	1832
4	Brak Gribig	41	1074
5	Brak Jetak 1	70	2489
6	Brak Kedungdowo	55	1529
7	Brak Megawon 1	54	1792
8	Brak Megawon 2	43	1592
9	Brak Megawon 3	40	1487
10	Brak Megawon 4	59	2494
11	Brak Besito	52	1732
12	Brak Karang bener	30	1082
13	Brak Skt Jetak	26	676
14	Brak Terban	32	992
15	Brak Kesambi	31	980
16	Brak Skt Kliwon	54	1016

Sumber : Bagian HRD PT.Djarum

Dari keterangan tersebut di atas dapat dilihat bahwa brak-brak PT.Djarum yang memiliki tenaga kerja terbanyak adalah brak di Megawon. Kawasan Megawon yang terletak di Kecamatan Jati Kabupaten Kudus merupakan salah satu kawasan yang menjadi lokasi brak rokok dari PT.Djarum. Brak di kawasan Megawon sendiri merupakan brak terbesar dengan menampung sekitar 8000 tenaga kerja dengan kapasitas sekitar 9.000.000 batang per hari.

#### 4.3 PERHITUNGAN JUMLAH SAMPEL

Dengan data jumlah tenaga kerja yang didapat dari Kantor HRD Djarum sebagai populasi, maka dapat diperoleh jumlah data yang diperlukan agar dapat memenuhi jumlah minimal data yang mencukupi dan memenuhi persyaratan.

Metode yang dipakai untuk penentuan jumlah sampel yang diperlukan adalah dengan Cara Metode Krecjie dengan menetapkan tingkat kepercayaan (level of confidence) sebesar 95% yang berarti sampling error yang terjadi tidak lebih dari 5% dari data yang ada, maka perhitungannya adalah sebagai berikut :

Jumlah Populasi Tenaga Kerja Kawasan Megawon  $N= 7365$  tenaga kerja

Jumlah Sampel minimal (S) berdasar tabel Krecjie adalah:

Untuk  $N = 7000$  tenaga kerja jumlah  $S_{\text{tabel } 7000} = 364$  data

Untuk  $N = 8000$  tenaga kerja jumlah  $S_{\text{tabel } 8000} = 367$  data

Dengan interpolasi dihitung jumlah  $S_{\text{tabel}}$  untuk  $N= 7365$  tenaga kerja yaitu :

$$\begin{aligned} S_{\text{tabel } 3427} &= [(7365-7000) \times (367-364) / (8000-7000)] + 364 \\ &= 365,095 \approx 366 \end{aligned}$$

Jadi dari jumlah populasi 7365 tenaga kerja pada Kawasan Industri Rokok Megawon , jumlah sampel minimal yang dibutuhkan adalah **366** data , sedangkan data survei yang diperoleh pada tanggal pelaksanaan survei yaitu pada tanggal 11 April sampai dengan 13 April 2006 telah disebar dan dikumpulkan kuesioner sebanyak **390** data sehingga jumlah minimal sampel data yang harus diperoleh sudah mencukupi.

#### 4.4. DATA KUESIONER

Data kuesioner diperoleh dengan cara penyebaran blangko kuesioner yang berisi beberapa pertanyaan yang dapat memberikan karakteristik dari tenaga kerja objek wisata Kawasan Industri Rokok Megawon, yaitu :

- Jenis kelamin
- Usia

- Tingkat pendidikan
- Jenis golongan pekerjaan
- Tingkat penghasilan keluarga
- Tingkat penghasilan pribadi
- Biaya transportasi per bulan
- Jarak tempat tinggal
- Status rumah tinggal
- Status dalam keluarga
- Jumlah anggota keluarga
- Jenis kendaraan yang digunakan
- Jumlah ganti Angkutan umum(jika pakai angkutan umum)
- Waktu lama berada di Kawasan Megawon

Masing-masing pertanyaan tersebut disertai dengan pilihan jawaban yang sesuai dengan keadaan tenaga kerja yang sebenarnya. Dan data yang diperoleh dapat dilihat pada tabel 4.2 di bawah ini.

**Tabel. 4.2. Rekapitulasi Hasil Kuesioner**

No	Uraian	Brak Rokok Megawon			
		1	2	3	4
<b>1</b>	<b>Jenis Kelamin</b>				
	Pria	70	22	10	15
	Wanita	20	73	90	90
<b>2</b>	<b>Usia Tenaga Kerja</b>				
	< 15 tahun	1	0	0	0
	15-20 tahun	8	7	7	8
	20-25 tahun	18	20	20	20
	> 25 tahun	61	60	60	60
<b>3.</b>	<b>Pendidikan Terakhir</b>				
	SD	20	4	5	6
	SMP	4	26	15	10
	SMA	45	57	71	72
	D-III	16	8	9	5
	S1	5	0	0	12

4	<b>Golongan Pekerjaan</b>				
	Buruh	60	59	62	74
	Staf Administrasi	15	20	12	13
	Pengawas	12	15	25	17
	Manajer	3	1	1	1
5	<b>Besaran Penghasilan Keluarga</b>				
	< 500.000	12	18	13	9
	500.000-750.000	43	59	60	62
	750.000-1.000.000	14	6	11	24
	1.000.000-1.500.000	14	11	15	6
	>1.500.000	7	1	1	4
6	<b>Besaran Penghasilan Pribadi</b>				
	< 500.000	18	19	28	9
	500.000-750.000	64	68	60	82
	750.000-1.000.000	5	6	10	9
	1.000.000-1.500.000	2	1	1	2
	>1.500.000	1	1	1	3
7	<b>Besaran Biaya Transportasi</b>				
	<50.000	14	10	8	15
	50.000-75.000	12	42	34	42
	75.000-100.000	16	13	15	22
	100.000-150.000	12	12	30	26
	>150.000	16	18	14	16
8.	<b>Jarak tempat Tinggal</b>				
	<1KM	12	34	4	8
	1 – 2 KM	16	20	24	36
	3 – 5 KM	32	16	20	32
	5 – 10 KM	22	19	28	16
	10 – 15 KM	4	2	12	8
	> 15 KM	4	4	12	5
9	<b>Status Rumah Tinggal</b>				
	Pribadi	62	68	68	54
	Kontrakan	10	4	2	32
	Kos-kosan	6	8	2	4
	Mess/ asrama	6	9	2	3
	Lainnya ( orang tua, mertua)	6	6	26	12
10	<b>Status dalam Keluarga</b>				
	Orang tua	50	47	54	60
	Anak kandung	18	21	20	36
	Saudara	16	3	2	5
	Lainnya	6	24	24	4

11	<b>Jumlah Anggota Keluarga</b>				
	2	12	4	8	8
	3	11	35	24	56
	4	12	28	40	12
	5	15	8	12	12
	6	12	12	8	12
	> 6	28	8	8	5
12	<b>Moda Kendaraan</b>				
	Angkutan penumpang (plat hitam)	15	17	3	11
	Mobil pribadi	1	1	1	3
	Sepeda Motoir	6	3	9	7
	Angkutan umum	60	66	66	70
	Sepeda	8	8	21	14
13	<b>Juml;ah ganti moda( jika naik Angkutan umum)</b>				
	1	18	18	2	31
	2	20	32	24	22
	>2	3	5	9	12
	Tidak ganti	19	11	31	5
14,	<b>Lama berada di Kawasan Industri Megawon</b>				
	< 1 jam	4	8	8	7
	1 – 3 jam	8	4	8	3
	3 – 5 jam	12	4	0	10
	> 5 jam	66	79	84	85

#### 4.5 IDENTIFIKASI KARAKTERISTIK TENAGA KERJA

Dari 390 kuesioner yang telah diterima dari koresponden yang mengisi blangko pertanyaan, telah didapatkan data-data dari karakteristik tenaga kerja pada Kawasan Industri Rokok Megawon Kecamatan Jati Kabupaten Kudus . Hasil identifikasi karakteristik yang didapatkan dari pengumpulan data disajikan sebagai berikut .

#### 4.5.1. Identifikasi Jenis Kelamin Tenaga kerja

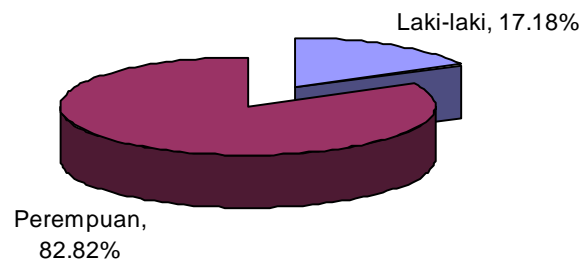
Dari penyebaran kuesioner yang terkumpul sebanyak 390 responden, didapat prosentase jumlah pria dan wanita adalah 17,18 % pria dan untuk wanita adalah 82,82 %. Adapun jumlah tenaga kerja dengan jenis kelamin wanita sebanyak 323 orang dan tenaga kerja dengan jenis kelamin pria sebanyak 67 orang.

Dapat dilihat bahwa tenaga kerja wanita lebih banyak dari tenaga kerja pria, atau dengan kata lain Kawasan Industri Rokok Megawon lebih banyak dikunjungi oleh tenaga kerja wanita.

Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah tenaga kerja yang bekerja pada Kawasan industri rokok Megawon serta prosentase jumlah tenaga kerja dengan jenis kelamin (gender) dapat dilihat pada tabel 4.3 dan gambar 4.1.

**Tabel 4.3. Jenis Kelamin Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon**

Jenis Kelamin		Jumlah	Prosen
A	Pria	67	17,18
B	Wanita	323	82,82
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.1. Grafik Prosentase Jenis Kelamin Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon**

#### 4.5.2. Identifikasi Usia Tenaga kerja

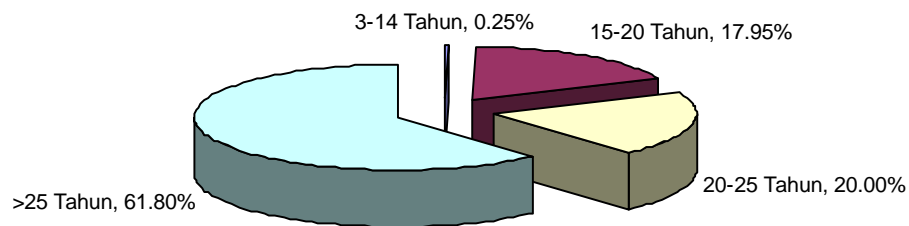
Sebagian besar tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon adalah tenaga kerja dengan usia lebih dari 25 tahun. Dari hasil kuesioner diperoleh bahwa usia tenaga kerja adalah sebagai berikut, untuk usia 3-14 tahun 0,25% , usia 15-20 tahun 17,95% , usia 20-25 tahun 20% dan usia lebih dari 25 tahun sebesar 68,8 %.

Dapat dilihat bahwa tenaga kerja dengan usia lebih dari 25 tahun memiliki prosentase yang terbesar.

Untuk lebih jelasnya tentang usia dari tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon dapat dilihat pada tabel 4.4. dan gambar 4.2

**Tabel 4.4. Usia Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon**

Kelompok Usia		Jumlah	Prosen
1	3-14 TAHUN	1	0,25
2	15-20 TAHUN	70	17,95
3	20-25 TAHUN	78	20
4	>25 TAHUN	241	61,8
<b>JUMLAH</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.2. Grafik Prosentase Usia Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon**

#### 4.5.3. Identifikasi Tingkat Pendidikan

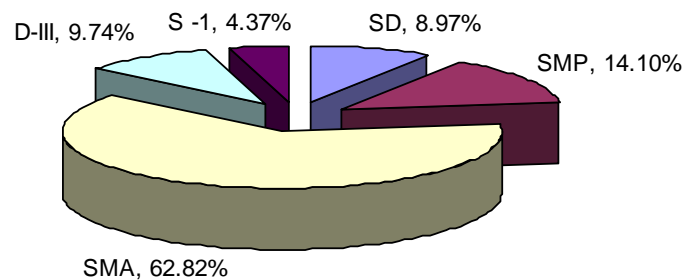
Tingkat pendidikan sangat erat hubungannya dengan jenis pekerjaan dan tingkat pendapatan. Pada umumnya semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin tinggi pula tingkat penghasilannya, yang disebabkan karena mempunyai jenis pekerjaan yang baik.

Dari proses penyebaran kuesioner yang telah dikumpulkan didapat prosentase tingkat pendidikan sebagai berikut, 8,97 % adalah tenaga kerja dengan jenjang pendidikan SD, 14,10 % tenaga kerja dengan pendidikan SMP, 62,82 % memiliki jenjang pendidikan SMA, sedangkan tenaga kerja dengan jenjang pendidikan D3 adalah sebesar 9,74 % dan untuk pendidikan S1 adalah 4,37 %.

Tenaga kerja dengan tingkat pendidikan SMA merupakan tenaga kerja dengan prosentase yang terbesar. Untuk lebih jelasnya identifikasi tingkat pendidikan tenaga kerja dapat dilihat pada tabel 4.5 dan gambar 4.3.

**Tabel 4.5 Identifikasi tingkat pendidikan**

Tingkat Pendidikan		Jumlah	Prosen
1	SD	35	8,97
2	SMP	55	14,10
3	SMA	245	62,82
4	D-III	38	9,74
5	S -1	17	4,37
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100</b>



**Gambar 4.3 Grafik Prosentase tingkat pendidikan**

#### 4.5.4. Identifikasi Jenis Pekerjaan Tenaga kerja Kawasan Industri Rokok

##### Megawon

Hasil dari sebaran kuesioner, didapat besarnya prosentase untuk macam penggolongan pekerjaan dari tenaga kerja adalah sebagai berikut 65,38% bekerja sebagai buruh, 15,38% bekerja sebagai Staf administrasi. Adapun prosentase responden yang bekerja sebagai pengawas adalah sebesar 17,69% , 1,54% tenaga kerja adalah sebagai manajer.

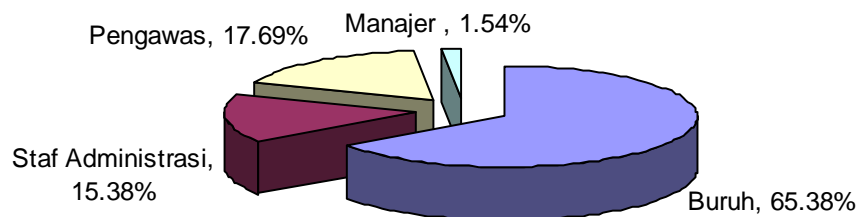
Tenaga kerja dengan jenis golongan pekerjaan buruh merupakan golongan tenaga kerja dengan prosentase tertinggi, hal ini dapat disebabkan karena pengerjaan

rokok lebih banyak menggunakan tenaga kerja manual khususnya untuk proses produksi rokok sigaret tangan.

Untuk lebih jelasnya tentang jumlah tenaga kerja serta prosentase masing-masing jenis pekerjaan dapat dilihat pada tabel 4.6 dan gambar 4.4 .

**Tabel 4.6. Jumlah jenis pekerjaan tenaga kerja.**

Pekerjaan		Jumlah	Prosen
1	Buruh	255	65,38
2	Staf Administrasi	60	15,38
3	Pengawas	69	17,69
4	Manajer	6	1,54
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.4. Grafik prosentase jenis pekerjaan tenaga kerja.**

Dari hasil survei, dapat dilihat bahwa tenaga kerja dengan jenis pekerjaan sebagai buruh memiliki prosentase terbesar, diikuti oleh pengawas dan staf administrasi.

#### **4.5.5. Identifikasi Tingkat Penghasilan Keluarga Tenaga kerja**

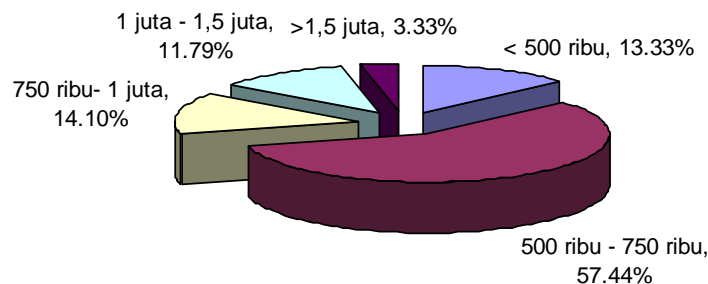
Tingkat penghasilan keluarga dan penghasilan pribadi dapat memberikan pengaruh yang cukup berarti dalam pengidentifikasian social ekonomi dari tenaga kerja di Kawasan Industri Rokok Megawon.

Setelah melakukan survei penyebaran kuesioner, maka dapat diperoleh data tentang penghasilan tenaga kerja. Dalam pertanyaan ini tidak semua responden

memberikan jawaban dalam tempat yang disediakan. Berikut akan disajikan indentifikasi tingkat penghasilan keluarga dalam tabel 4.7 dan gambar 4.5

**Tabel.4.7. Tingkat penghasilan Keluarga tenaga kerja**

Tingkat Penghasilan		Jumlah	Prosen
1	< 500 ribu	52	13,33
2	500 ribu – 750 ribu	224	57.44
3	750 ribu- 1 juta	55	14,10
4	1 juta – 1,5 juta	46	11,79
5	>1,5 juta	13	3,33
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.5. Grafik Prosentase Tingkat penghasilan Keluarga tenaga kerja**

Dari hasil penyebaran kuesioner, dapat dilihat bahwa sebagian besar tenaga kerja mempunyai penghasilan keluarga antara 500 ribu – 750 ribu (57,44 %). Diikuti oleh penghasilan 750 ribu – 1 juta sebesar 14,10 %,.

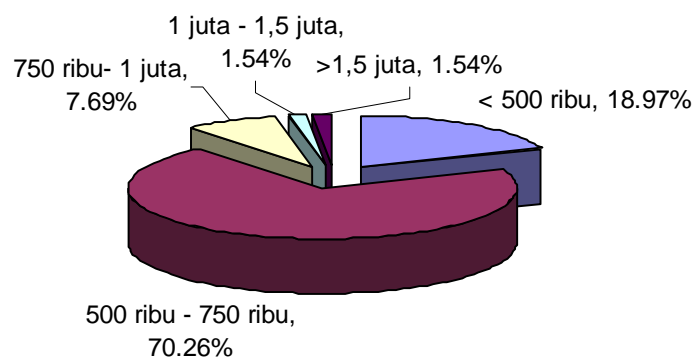
#### **4.5.6. Identifikasi Tingkat Penghasilan Pribadi Tenaga kerja**

Selain tingkat penghasilan keluarga , penghasilan pribadi dapat memberikan pengaruh yang cukup berarti dalam pengidentifikasian social ekonomi dari tenaga kerja di Kawasan Industri Rokok Megawon.

Setelah melakukan survei penyebaran kuesioner, maka dapat diperoleh data tentang penghasilan pribadi tenaga kerja.. Berikut akan disajikan indentifikasi tingkat penghasilan keluarga dalam tabel 4.8 dan gambar 4.6.

**Tabel.4.8. Tingkat penghasilan Pribadi tenaga kerja**

Tingkat Penghasilan Pribadi		Jumlah	Prosen
1	< 500 ribu	74	18,97
2	500 ribu – 750 ribu	274	70,26
3	750 ribu- 1 juta	30	7,69
4	1 juta – 1,5 juta	6	1,54
5	>1,5 juta	6	1,54
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.6. Grafik Prosentase Tingkat penghasilan Pribadi tenaga kerja**

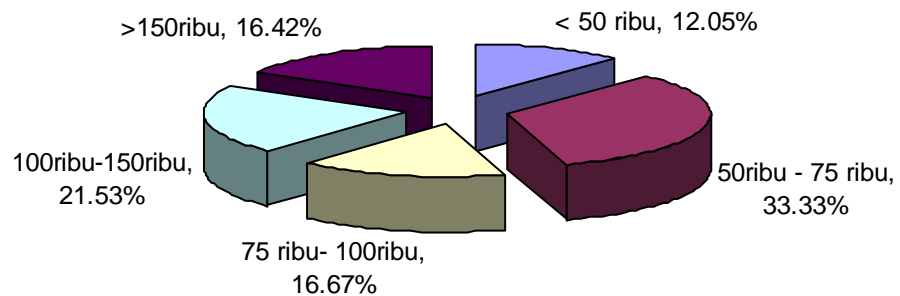
Dari hasil penyebaran kuesioner, dapat dilihat bahwa sebagian besar tenaga kerja mempunyai penghasilan pribadi antara 500 ribu – 750 ribu (70,26 %). Diikuti oleh penghasilan <500 ribu 18,97 %,.

#### **4.5.7. Identifikasi Biaya Pengeluaran Transportasi tiap Bulan**

Setelah melakukan survei penyebaran kuesioner, maka dapat diperoleh data tentang biaya pengeluaran untuk kebutuhan transportasi dari tenaga kerja. Berikut akan disajikan indentifikasi tingkat penghasilan keluarga dalam tabel 4.9 dan gambar 4.7

**Tabel.4.9. Besaran Biaya Transportasi tenaga kerja**

Tingkat Biaya		Jumlah	Prosen
1	< 50 ribu	47	12.05
2	50ribu – 75 ribu	130	33.33
3	75 ribu- 100ribu	65	16.67
4	100ribu-150ribu	84	21.53
5	>150ribu	64	16.42
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.7. Grafik Prosentase Besaran Biaya Transportasi tenaga kerja**

Dari hasil penyebaran kuesioner, dapat dilihat bahwa sebagian besar tenaga kerja mempunyai pengeluaran untuk transportasi antara 50 ribu – 75 ribu (33,33 %). Diikuti oleh penghasilan kurang dari 50 ribu (12,05%)

#### **4.5.8. Identifikasi Jarak Tempat Tinggal Tenaga kerja dari Kawasan Industri Rokok Megawon**

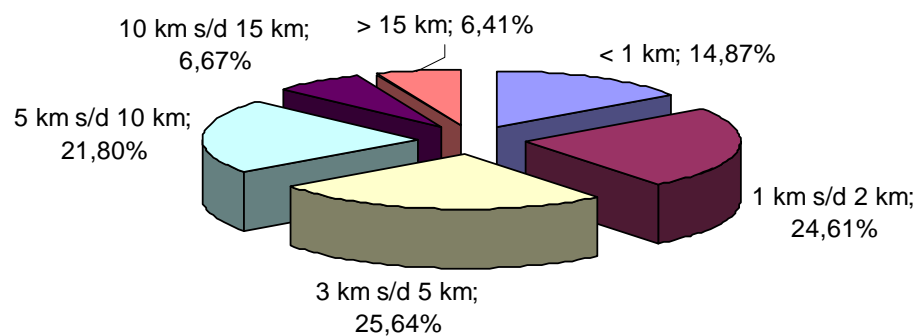
Jarak tempat tinggal dengan tempat bekerja menjadi salah satu pertimbangan tenaga kerja dalam memilih lokasi tempat tinggal. Sehingga jikalau tempat tinggal lebih dekat dengan lokasi tempat kerja maka biaya untuk pengeluaran transportasi akan menjadi lebih kecil.

Berdasarkan hasil kuesioner pada Kawasan Industri Rokok Megawon, tenaga kerja berasal dari dalam Kota Kudus , yang bekerjapaling banyak mempunyai jarak tempat tinggal antara 3 km sampai dengan 5 km (25.64%).

Jumlah tenaga kerja berdasarkan jarak tempat tinggal serta prosentasenya dapat dilihat pada tabel 4.10 dan gambar 4.8

**Tabel 4.10. Jarak tempat tinggal tenaga kerja**

Jarak Tempat Tinggal		Jumlah	Prosen
1	< 1 km	58	14.87
2	1 km s/d 2 km	96	24.61
3	3 km s/d 5 km	100	25.64
4	5 km s/d 10 km	85	21.80
5	10 km s/d 15 km	26	6.67
5	> 15 km	25	6.41
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.8. Grafik Prosentase Jarak tempat tinggal tenaga kerja**

#### **4.5.9. Identifikasi Status Rumah Tinggal Tenaga kerja dari Kawasan Industri Rokok Megawon**

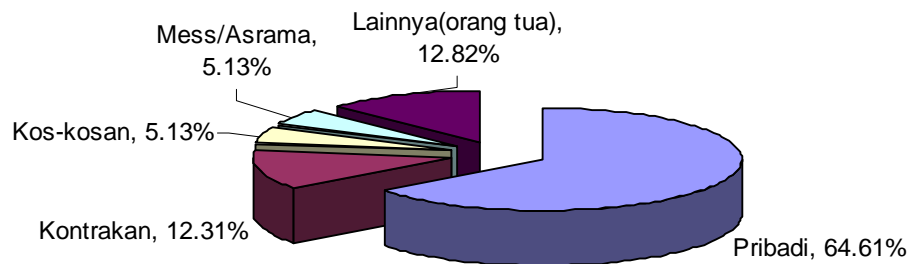
Status rumah tinggal dari tenaga kerja dapat memberikan gambaran tentang kepemilikan rumah dari tenaga kerja . Dari data yang diperoleh sebagian besar memang merupakan rumah milik pribadi akan tetapi ada juga tenaga kerja yang masih tinggal di rumah orang tua. Dan ada juga tenaga kerja yang tinggal di dalam rumah kontrakan atau kos-kosan.

Berdasarkan hasil kuesioner pada Kawasan Industri Rokok Megawon, tenaga kerja pada umumnya tinggal di rumah milik pribadi dengan prosentase 64.61%.

Jumlah tenaga kerja berdasarkan status tempat tinggal serta prosentasenya dapat dilihat pada tabel 4.11 dan gambar 4.9.

**Tabel 4.11. Status Rumah Tinggal tenaga kerja**

Status Rumah Tinggal		Jumlah	Prosen
1	Pribadi	252	64.61
2	Kontrakan	48	12.31
3	Kos-kosan	20	5.13
4	Mess/Asrama	20	5.13
5	Lainnya(orang tua)	50	12.82
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.9. Grafik Prosentase Status tempat tinggal tenaga kerja**

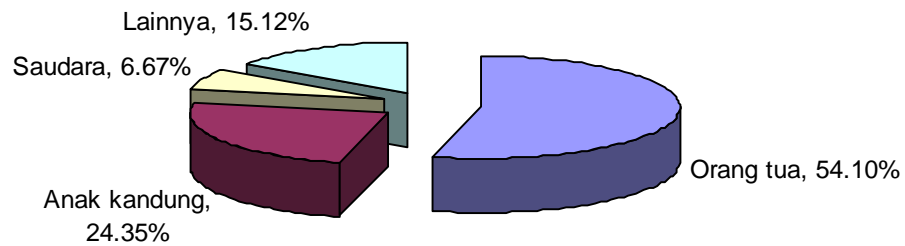
#### **4.5.10. Identifikasi Status Dalam Keluarga Tenaga kerja dari Kawasan Industri Rokok Megawon**

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner pada Kawasan Industri Rokok Megawon, tenaga kerja pada umumnya memiliki status dalam rumah tangga sebagai orang tua yaitu sebanyak 54,10% dan sebagai anak kandung yaitu sebesar 24,35%.

Jumlah tenaga kerja berdasarkan jarak tempat tinggal serta prosentasenya dapat dilihat pada tabel 4.12. dan gambar 4.10

**Tabel 4.12. Status dalam Keluarga tenaga kerja**

	<b>Status</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Prosen</b>
1	Orang tua	211	54,10
2	Anak kandung	95	24,35
3	Saudara	26	6.67
4	Lainnya	58	15,12
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.10. Grafik Prosentase Status dalam Keluarga tenaga kerja**

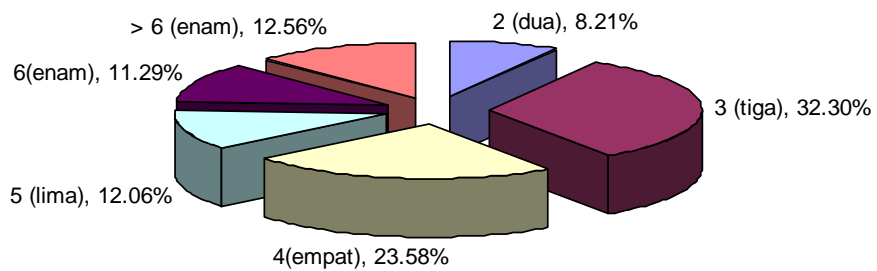
#### 4.5.11. Identifikasi Jumlah Anggota Keluarga Tenaga kerja dari Kawasan Industri Rokok Megawon

Tenaga kerja yang bekerja di Kawasan Industri Rokok Megawon sebagian besar memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 3 orang sebesar 32,30% , jumlah anggota keluarga sebanyak 4 orang sebesar 23,58 %.

Berikut ini akan ditampilkan distribusi jumlah anggota keluarga tenaga kerja yang disajikan pada table.4.13 dan gambar 4.11

**Tabel 4.13. Jumlah Anggota Keluarga**

	<b>Jumlah Anggota Keluarga Tenaga Kerja</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Prosen</b>
1	2 (dua)	32	8.21
2	3 (tiga)	126	32.30
3	4(empat)	92	23.58
4	5 (lima)	47	12.06
5	6(enam)	44	11.29
6	> 6 (enam)	49	12,56
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



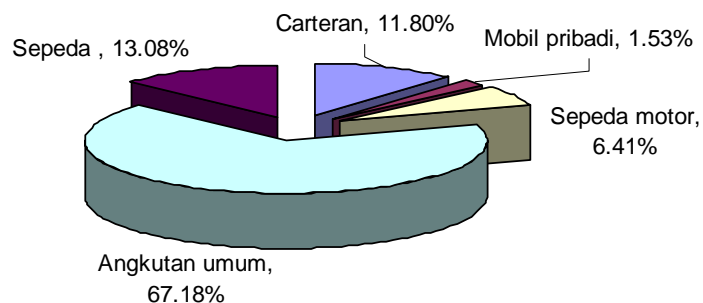
**Gambar 4.11. Grafik Prosentase Jumlah Anggota Keluarga**

#### 4.5.12. Identifikasi Penggunaan Moda Kendaraan

Hasil kuesioner, didapat bahwa sebagian besar dari tenaga kerja menggunakan moda kendaraan angkutan umum sebanyak 262 orang .Tabel 4.14 dan gambar 4.12 menunjukkan rincian mengenai penggunaan moda kendaraan.

**Tabel 4.14. Prosentase penggunaan moda kendaraan**

	<b>Moda Kendaraan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Prosen</b>
1	Carteran	46	11.80
2	Mobil pribadi	6	1.53
3	Sepeda motor	25	6.41
4	Angkutan umum	262	67.18
5	Sepeda	51	13.08
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.12. Grafik Prosentase penggunaan moda kendaraan**

Pemakaian angkutan umum (67,18%) merupakan moda kendaraan yang menjadi pilihan utama tenaga kerja dalam melakukan perjalanan di Kawasan Industri Rokok Megawon. Moda kendaraan lain yang menjadi pilihan kedua adalah sepeda onthel sebanyak 13.08% %).

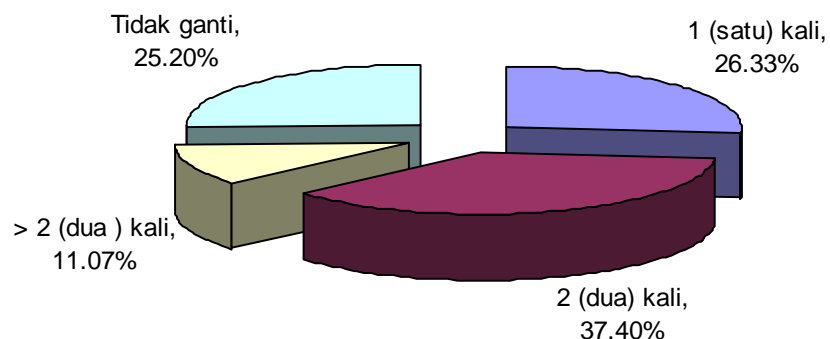
#### 4.5.13. Identifikasi Jumlah Pergantian Moda Angkutan Umum

Dari sebagian besar tenaga yang menggunakan moda angkutan umum, pada umumnya mereka tidak hanya menggunakan satu kali trayek saja tetapi lebih dari 1. Dalam hasil perhitungan servey diperoleh bahwa tenaga kerja yang tidak mengganti angkutan berjumlah 66 sehingga sisanya melakukan pergantian angkutan umum. .

Dalam tabel 4.15 dan gambar 4.13 akan dilihat rincian jumlah pergantian moda angkutan umum untuk menuju ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

**Tabel 4.15. Jumlah ganti Angkutan Kawasan Industri Rokok Megawon**

Jumlah Ganti Moda Angkutan		Jumlah	Prosen
1	1 (satu) kali	69	26.33
2	2 (dua) kali	98	37.40
3	> 2 (dua ) kali	29	11.07
4	Tidak ganti	66	25.20
<b>Jumlah</b>		<b>262</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.13. Grafik Prosentase Jumlah Ganti Angkutan**

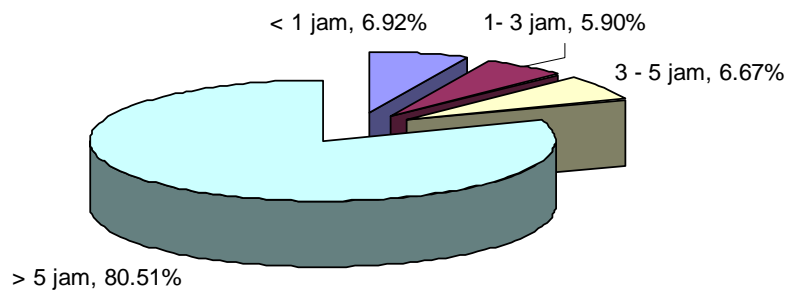
#### 4.5.14. Identifikasi Waktu Lama Tinggal di Kawasan Industri Rokok Megawon

Para tenaga kerja memiliki variasi dalam hal lama waktu tinggal Kawasan Industri Rokok Megawon, sesuai dengan kebutuhan dari jumlah target produksi rokok yang dibebankan pada tenaga kerja.. Memang sebagian besar dari tenaga kerja melakukan lama tinggal di Kawasan industri rokok Megawon lebih dari 5 jam yaitu sebanyak 314 orang.

Berikut ini dalam table 4.16 dan gambar 4.14 akan disajikan sebaran lama waktu tinggal dari tenaga kerja di Kawasan industri rokok Megawon.

**Tabel 4.16. Lama waktu tinggal dari tenaga kerja**

Lama Tinggal		Jumlah	Prosen
1	< 1 jam	27	6.92
2	1- 3 jam	23	5.90
3	3 – 5 jam	26	6.67
4	> 5 jam	314	80.51
<b>Jumlah</b>		<b>390</b>	<b>100,00</b>



**Gambar 4.14. Grafik Prosentase Lama waktu tinggal dari tenaga kerja**

## **BAB V**

### **PENGOLAHAN DAN ANALISA DATA**

#### **5.1. ANALISA KARAKTERISTIK TENAGA KERJA**

Analisa ini dilakukan untuk menguji hubungan antara jumlah tenaga kerja yang berkunjung sebagai variabel tidak bebas (Y) dengan jawaban masing-masing pertanyaan yang ada pada kuesioner sebagai variabel bebas (X).

Proses analisa regresi dilakukan dengan bantuan program komputer SPSS.10 sehingga akan didapatkan hasil analisa. Dalam menganalisa, untuk menentukan hubungan kuat antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas digunakan nilai koreksi, semakin besar nilai koreksi maka semakin kuat hubungan antara variabel. Nilai koreksi dapat dilihat pada tabel 5.1.

**Tabel 5.1. Interpretasi Nilai Korelasi**

<b>R (KORELASI)</b>	<b>INTERPRETASI</b>
0	Tidak Berkorelasi
0,01 – 0,20	Sangat Lemah
0,21 – 0,40	Lemah
0,41 – 0,60	Agak Lemah
0,61 – 0,80	Cukup Kuat
0,81 – 0,99	Kuat
1	Sangat Kuat

## 5.2. ANALISA REGRESI TUNGGAL (SINGLE REGRESION)

Analisa ini untuk hubungan antara variabel tidak bebas (Y) dengan satu variabel bebas (X) yaitu masing-masing jawaban dari setiap pertanyaan yang ada pada kuesioner sehingga diperoleh nilai hubungan pada kedua variabel.

### 5.2.1. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jenis Kelamin

Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan antara jumlah kedatangan tenaga kerja terhadap jenis kelamin yang paling kuat adalah jenis kelamin yang paling kuat adalah jenis kelamin wanita dengan nilai korelasi  $R = 0,925$ .

Nilai korelasi R dari hasil regresi untuk hubungan jumlah tenaga kerja dan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel 5.2. dibawah ini.

**Tabel 5.2. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan jenis kelamin**

Variabel Bebas ( $X_1$ )		R	$R^2$	Sign
Jenis Kelamin				
1	Wanita	0,925	0,855	0,075
2	Pria	0,648	0,420	0,325

### 5.2.2. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Usia

Usia seseorang dapat berpengaruh kepada tingkat kehidupannya, terutama tingkat kedewasaan hidup. Beragam kelompok usia yang telah bekerja di Kawasan Industri Rokok Megawon. Dalam tabel 5.3. akan dapat dilihat nilai korelasi R dari usia tenaga kerja.

**Tabel 5.3. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan usia**

Variabel Bebas ( $X_2$ )		R	$R^2$	Sign
Usia Tenaga kerja				
1	<15 tahun	0,000	0,000	1,000
2	15 – 20 tahun	0,298	0,089	0,702
3	20 – 25 tahun	0,393	0,155	0,607
4	> 25 tahun	0,869	0,755	0,022

Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan jumlah kedatangan tenaga kerja dengan usia lebih dari 25 tahun memiliki nilai korelasi paling kuat ( $R=0,0,869$ ).

### 5.2.3. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Tingkat Pendidikan

Menjadi tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon, tingkat pendidikan merupakan salah satu faktor yang cukup berpengaruh. Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan yang kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan SMA yang memiliki nilai korelasi  $R = 0,995$ .

Sedangkan tenaga kerja dengan tingkat pendidikan SD mempunyai hubungan sangat lemah dengan jumlah tenaga kerja.

**Tabel 5.4. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan**

Variabel Bebas ( $X_3$ )		R	$R^2$	Sign
Tingkat Pendidikan Tenaga kerja				
1	SD	0,702	0,492	0,298
2	SMP	0,097	0,009	0,006
3	SMA	0,857	0,916	0,043
4	D-III	0,788	0,788	0,112
5	S1	0,477	0,228	0,523

Berdasarkan hasil analisis tersebut diatas dapat diartikan bahwa tingkat pendidikan tenaga kerja di Kawasan Industri Rokok Megawon cukup berpengaruh. Dari hasil analisis diatas hubungan yang paling kuat adalah jumlah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan SMA.

#### 5.2.4. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Golongan Pekerjaan

Golongan pekerjaan dari tenaga kerja merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kedatangan tenaga kerja ke tempat industri, demikian juga dengan tenaga kerja pada Kawasan Industri Rokok Megawon. Berdasarkan hasil analisis regresi diperoleh bahwa hubungan antara jumlah tenaga kerja yang berkunjung sangat besar dengan tenaga kerja dengan jenis golongan pekerjaan sebagai buruh dengan nilai korelasi  $R = 0,836$ .

Nilai korelasi yang menunjukkan kuat atau tidaknya hubungan kedua variabel dapat dilihat pada tabel 5.5 dibawah ini.

**Tabel 5.5. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan pekerjaan**

Variabel Bebas ( $X_4$ )		R	$R^2$	Sign
Pekerjaan Tenaga kerja				
1	Buruh	0,836	0,699	0,164
2	Staf adm	0,508	0,258	0,492
3	Pengawas	0,580	0,337	0,42
4	Manajer	0,775	0,600	0,225

Tenaga kerja dengan golongan pekerjaan buruh mempunyai hubungan yang paling kuat terhadap jumlah tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon, dapat dimungkinkan dengan pekerjaan sebagai buruh mempunyai jumlah persentase yang paling besar dari semua penggolongan pekerjaan di Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### 5.2.5. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Penghasilan Keluarga

Tingkat penghasilan keluarga tenaga kerja dapat menjadikan salah satu faktor yang penting bagi tenaga kerja dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Megawon, karena tingkat penghasilan keluarga dapat menentukan kemampuan keluarga tersebut.

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Rp. 750.000,00 sampai dengan Rp. 1.000.000,00 dengan nilai korelasi  $R = 0,868$ .

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 5.6 dibawah ini.

**Tabel 5.6. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Keluarga**

Variabel Bebas ( $X_5$ )		R	$R^2$	Sign
Penghasilan Keluarga				
1	< 500.000	0,299	0,090	0,701
2	500.000 – 750.000	0,620	0,385	0,380
3	750.000 – 1.000.000	0,868	0,753	0,132
4	1.000.000 – 1.500.000	0,000	0,000	1,000
5	> 1.500.000	0,775	0.600	0,225

Dapat dilihat dari tabel bahwa penghasilan Rp. 750.000 s/d Rp. 1.000.000 dan penghasilan lebih dari Rp. 1.500.000 memiliki nilai korelasi yang kuat yaitu  $R = 0,868$  dan  $R = 0,775$ . Sedangkan penghasilan kurang Rp. 1.000.000 memiliki hubungan yang paling lemah.

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa tingkat penghasilan memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### **5.2.6. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Penghasilan Pribadi**

Pada analisa ini akan diberikan hubungan jumlah tenaga kerja dengan besaran penghasilan pribadi dari tenaga kerja di Kawasan Megawon.

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Rp. 500.000,00 sampai dengan Rp. 750.000,00 dengan nilai korelasi  $R = 0,855$ .

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada tabel 5.6 dibawah ini.

**Tabel 5.7. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Pribadi**

Variabel Bebas ( $X_5$ )		R	$R^2$	Sign
Penghasilan Tenaga kerja				
1	< 500.000	0,483	0,233	0,517
2	500.000 – 750.000	0,855	0,731	0,145
3	750.000 – 1.000.000	0,595	0,355	0,405
4	1.000.000 – 1.500.000	0,693	0,408	0,61
5	> 1.500.000	0,405	0,164	0,595

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa tingkat penghasilan pribadi juga memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### **5.2.7. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Biaya Transportasi**

Tingkat besaran biaya transportasi tenaga kerja dapat menjadikan salah satu faktor yang penting bagi tenaga kerja dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Megawon, karena tingkat besaran transportasi memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan atau pergerakan ke Kawasan Megawon .

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Rp. 100.000,00 sampai dengan Rp. 150.000,00 dengan nilai korelasi  $R = 0,775$

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 5.7 dibawah ini.

**Tabel 5.8. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat Biaya Transportasi**

Variabel Bebas ( $X_5$ )		R	$R^2$	Sign
Biaya Transportasi				
1	< 50.000	0,030	0,002	0,961
2	50.000-75.000	0,713	0,508	0,287
3	75.000-100.000	0,542	0,294	0,458
4	100.000-150.000	0,775	0,600	0,225
5	>150.000	0,674	0,4550,326	

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa tingkat biaya pengeluaran untuk transportasi memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### 5.2.8. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Status Rumah

Status rumah tinggal dapat memberikan pengaruh tenaga kerja dalam melakukan pergerakan atau perjalanan ke Kawasan Megawon.

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan status rumah yinggal adalah rumah pribadi nilai korelasi  $R = 0,939$ .

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 5.6 dibawah ini.

**Tabel 5.9. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Status Rumah Tinggal**

Variabel Bebas ( $X_5$ )		R	$R^2$	Sign
Status Rumah Tinggal				
1	Pribadi	0,939	0,882	0,61
2	Kontrakan	0,600	0,361	0,400
3	Kos-kosan	0,600	0,360	0,400
4	Mess/asrama	0,447	0,200	0,553
5	Lainnya(orang tua,dll)	0,520	0,270	0,480

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa status rumah tinggal rumah pribadi memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### 5.2.9. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Status Dalam keluarga

Status dalam keluarga dapat memberikan pengaruh tenaga kerja dalam menentukan karakter pergerakan atau perjalanan ke Kawasan Megawon.

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan status rumah yinggal adalah rumah pribadi nilai korelasi  $R = 0,850$ .

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 5.6 dibawah ini.

**Tabel 5.10. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Status Dalam keluarga**

Variabel Bebas ( $X_5$ )		R	$R^2$	Sign
Status Rumah Tinggal				
1	Orang tua	0,850	0,722	0,150
2	Anak kandung	0,828	0,686	0,172
3	Saudara	0,680	0,462	0,320
4	lainnya	0,070	0,005	0,930

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa status dalam rumah tangga memberikan pengaruh dalam mementukan karakterpergerakan atau perjalanan ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### 5.2.10. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah keluarga dalam rumah tangga dapat memberikan pengaruh dalam menemtukan karakteristik pergerakan ke Kawasan Megawon, jumlah keluarga berkait erat dengan penghasilan keluarga dan biaya transportasi yang dikeluarkan tiap bulannya.

Nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 5.6 dibawah ini.

**Tabel 5.11. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Keluarga**

Variabel Bebas ( $X_5$ )		R	$R^2$	Sign
Jumlah Anggota Keluarga				
1	2 (dua)	0,316	0,100	0,684
2	3(tiga)	0,840	0,706	0,160
3	4(empat)	0,114	0,013	0,886
4	5(lima)	0,225	0,051	0,775
5	6(enam)	0,258	0,067	0,724
6	> 6 (enam)	0,841	0,707	0,049

Dapat dilihat dari tabel bahwa jumlah anggota keluarga 3 (tiga) dan anggota lebih dari 6 (enam) memiliki nilai korelasi yang kuat yaitu  $R = 0,840$  dan  $R = 0,841..$

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa jumlah anggota keluarga memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan Industri Rokok Megawon.

#### **5.2.11. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jarak Tempat Tinggal**

Jarak tempat tinggal dari asal tempat tinggal ke Kawasan Industri Rokok Megawon merupakan salah satu pertimbangan utama bagi seseorang yang melakukan perjalanan.

Berikut ini hasil analisa hubungan jumlah tenaga kerja dengan jarak asal tempat tinggal yang disajikan dalam tabel 5.8.

**Tabel 5.12. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan jarak tempat tinggal**

Variabel Bebas ( $X_7$ )		R	$R^2$	Sign
Jarak asal tempat tinggal				
1	< 1km	0,405	0,164	0,595
2	1km – 2 km	0,956	0,914	0,044
3	3 km -5 km	0,063	0,004	0,937
4	5 km – 10 km	0,227	0,051	0,773
5	10 km – 15 km	0,640	0,410	0,360
6	> 15 km	0,368	0,135	0,632

Berdasarkan tabel 5.8. terlihat bahwa jarak tempat tinggal antara 1 – 2 km mempunyai hubungan kuat terhadap jumlah kedatangan tenaga kerja ke Kawasan Industri Rokok Megawon dengan nilai korelasi  $R = 0,956$ .

#### **5.2.12. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jenis Kendaraan Yang Digunakan**

Banyaknya moda kendaraan telah memberikan begitu banyak pilihan kepada tenaga kerja dalam menggunakan salah satu moda kendaraan. Hal ini dapat dilihat dari variasi jawaban tenaga kerja Kawasan Industri Rokok Megawon tentang moda yang dipakai. Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan yang kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja yang menggunakan moda angkutan umum dengan nilai korelasi  $R = 0,939$ .

Sedangkan hasil analisis antara hubungan jumlah tenaga kerja dengan moda kendaraan yang digunakan dapat dilihat pada tabel 5.9.

**Tabel 5.13. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan moda kendaraan**

Variabel Bebas ( $X_8$ )		R	R <sup>2</sup>	Sign
Moda kendaraan				
1	Angkutan Penumpang (plat hitam)	0,542	0,294	0,458
2	Mobil pribadi	0,775	0,600	0,225
3	Sepeda motor	0,465	0,216	0,535
4	Angkutan umum	0,939	0,882	0,061
5	Sepeda	0,647	0,419	0,353

### 5.2.13. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum

Moda angkutan umum menjadi moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja untuk menuju ke Kawasan Megawon dan angkutan umum juga mempunyai nilai Korelasi yang paling besar. Oleh karena itu perlu dianalisa juga hubungan antara tenaga kerja dengan jumlah pergantian moda angkutan umum sehingga dapat memberikan karakter perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon . Sedangkan hasil analisis antara hubungan jumlah tenaga kerja dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum dapat dilihat pada tabel 5.9.

**Tabel 5.14. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum**

Variabel Bebas ( $X_8$ )		R	R <sup>2</sup>	Sign
Jumlah Ganti Angkutan Umum				
1	Ganti 1 (satu) kali	0,380	0,144	0,620
2	Ganti 2 (dua) kali	0,261	0,068	0,739
3	> Ganti 2 (dua) kali	0,892	0,796	0,108
4	Tidak ganti	0,439	0,193	0,561

Dari analisa di atas dapat dilihat bahwa jumlah pergantian angkutan sebanyak lebih dari 2 kali mempunyai korelasi paling besar dengan R=0,892. Jadi

hubungan antara jumlah tenaga kerja dan jumlah pergantian moda angkutan memberikan pengaruh terhadap perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon.

#### **5.2.14. Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Waktu Lama Tinggal di Kawasan Industri Rokok Megawon**

Hubungan antara jumlah tenaga kerja dengan waktu lama tinggal di Kawasan Industri Rokok Megawon dapat dilihat pada tabel 5.11. dibawah ini.

**Tabel 5.15. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan waktu lama tinggal**

Variabel Bebas ( $X_{10}$ )		R	$R^2$	Sign
Waktu lama tinggal				
1	<1 jam	0,614	0,377	0,386
2	1 jam – 3 jam	0,540	0,292	0,460
3	3 jam – 5 jam	0,234	0,055	0,766
4	> 5 jam	0,916	0,839	0,084

Dari hasil analisa, dapat dilihat bahwa hubungan jumlah tenaga kerja dengan waktu lama tinggal lebih dari 5 jam mempunyai nilai korelasi yang paling kuat yaitu  $R = 0,916$ .

#### **5.2.15. Rekapitulasi hubungan yang kuat antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas**

Berdasarkan hasil pembahasan di atas, ada beberapa variabel yang mempunyai hubungan paling kuat dengan variabel tidak bebas (jumlah tenaga kerja), dimana hal tersebut menyatakan bahwa ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tarikan pergerakan tenaga kerja pada obyek Kawasan Industri Rokok Megawon. Faktor-faktor tersebut yaitu :

- Tenaga kerja dengan jenis kelamin wanita.
- Usia tenaga kerja lebih dari 25 tahun.
- Tingkat pendidikan tenaga kerja yaitu SMA.
- Golongan Pekerjaan tenaga kerja adalah Buruh.

- Tingkat penghasilan keluarga tenaga kerja antara Rp. 750.000,00 sampai dengan Rp. 1.000.000,00.
- Tingkat penghasilan pribadi tenaga kerja antara Rp. 500.000,00 sampai dengan Rp. 750.000,00.
- Tingkat biaya transportasi tiap bulan antara Rp. 100.000,00 sampai dengan Rp. 150.000,00.
- Status rumah tinggal tenaga kerja Rumah pribadi
- Status dalam keluarga sebagai Orang tua
- Jumlah anggota tenaga kerja dalam satu keluarga lebih dari 6 orang
- Tempat tinggal tenaga kerja berjarak antara 1 km sampai dengan 2 km dari Kawasan Industri Rokok Megawon.
- Moda kendaraan yang digunakan yaitu angkutan umum.
- Jumlah penggantian moda nagkutan umum sebanyak lebih dari 2 kali
- Waktu lama tinggal di Kawasan Industri Rokok Megawon selama lebih dari 5 jam

Untuk lebih jelasnya hal tersebut dapat dilihat pada tabel. 5.12. dibawah ini.

**Tabel 5.16. Rekapitulasi hubungan kuat antara dua variabel**

VARIABEL BEBAS (X)		NILAI KORELASI R
X1	Jenis kelamin wanita	0,925
X2	Kelompok usia > 25 tahun	0,869
X3	Pendidikan SMA	0,857
X4	Pekerjaan Buruh	0,836
X5	Penghasilan Keluarga Rp. 750.000,- s/d Rp. 1.000.000,-	0,868
X6	Penghasilan Pribadi Rp. 500.000,- s/d Rp. 750.000,-	0,855
X7	Biya Transportasi Rp.100.000 s/d Rp.150.000	0,775
X8	Status rumah Pribadi	0,939
X9	Status dalam Keluarga Orang tua	0,850
X10	Jumlah Anggota Keluarga Lebih dari 6(enam)	0,841

X11	Jarak tempat tinggal dengankawasan 1-2 km	0,956
X12	Moda kendaraan Angkutan Umum	0,939
X13	Jumlah penggantian Moda 2 kali	0,892
X14	Waktu lama tinggal lebih dari 5 jam	0,916

**Catatan :**

Y = Variabel tidak bebas = jumlah tenaga kerja / hari.

X = Variabel bebas.

**5.3.ANALISA REGRESI BERGANDA (MULTIPLE REGRESION)**

Analisa Regresi Berganda dilakukan untuk menguji atau mengetahui hubungan yang kuat antara jumlah tenaga kerja yang digunakan sebagai variabel tidak bebas dengan dua atau lebih faktor-faktor yang mempunyai hubungan paling kuat dengan jumlah tenaga kerja pada setiap analisa regresi tunggal yang kemudian dipakai sebagai variabel bebas.

Hasil perhitungan regresi berganda dengan menggunakan 2 atau lebih variabel bebas dapat dilihat pada tabel 5.13 ; 5.14 ; 5.15 ; 5.16 ; 5.17 ; 5.18 ; 5.19 ; 5.20 ; 5.21 dibawah ini.

**Tabel 5.17. Nilai korelasi regresi berganda dengan dua variabel**

N O	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*														0,930
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*													0,986
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*												0,997
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*											0,951
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*										0,950
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*									0,976
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*								0,984
8	Y= JML TENAGA KERJA								*	*							0,989
9	Y= JML TENAGA KERJA									*	*						1,000
10	Y= JML TENAGA KERJA										*	*					0,983
11	Y= JML TENAGA KERJA											*	*				0,974
12	Y= JML TENAGA KERJA												*	*			1,000
13	Y= JML TENAGA KERJA													*	*		0,998

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 2 variabel bebas, dapat dilihat bahwa :

- Hubungan jumlah tenaga kerja dengan status dalam keluarga sebagai orang tua dan jumlah anggota keluarga lebih dari 6 orang dan
- Hubungan jumlah tenaga kerja dengan penggunaan moda kendaraan angkutan umum dan Ganti moda angkutan 2 kali

mempunyai nilai korelasi yang paling kuat yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.18. Nilai korelasi regresi berganda dengan tiga variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)													NILAI R		
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13		X 14	
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*													1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*												1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*											1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*										1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*									1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*								1,000
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*	*							1,000
8	Y= JML TENAGA KERJA								*	*	*						1,000
9	Y= JML TENAGA KERJA									*	*	*					1,000
10	Y= JML TENAGA KERJA										*	*	*				1,000
11	Y= JML TENAGA KERJA											*	*	*			1,000
12	Y= JML TENAGA KERJA												*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 3 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.19. Nilai korelasi regresi berganda dengan empat variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*												1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*											1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*										1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*									1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*								1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*	*							1,000
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*	*	*						1,000
8	Y= JML TENAGA KERJA								*	*	*	*					1,000
9	Y= JML TENAGA KERJA									*	*	*	*				1,000
10	Y= JML TENAGA KERJA										*	*	*	*			1,000
11	Y= JML TENAGA KERJA											*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 4 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.20. Nilai korelasi regresi berganda dengan lima variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*											1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*										1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*									1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*								1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*	*							1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*	*	*						1,000
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*	*	*	*					1,000
8	Y= JML TENAGA KERJA								*	*	*	*	*				1,000
9	Y= JML TENAGA KERJA									*	*	*	*	*			1,000
10	Y= JML TENAGA KERJA										*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 5 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.21. Nilai korelasi regresi berganda dengan enam variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*										1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*									1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*								1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*	*							1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*	*	*						1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*	*	*	*					1,000
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*	*	*	*	*				1,000
8	Y= JML TENAGA KERJA								*	*	*	*	*	*			1,000
9	Y= JML TENAGA KERJA									*	*	*	*	*	*	*	1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 6 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.22. Nilai korelasi regresi berganda dengan tujuh variabel**

N O	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*									1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*								1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*	*							1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*	*	*						1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*	*	*	*					1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*	*	*	*	*				1,000
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*	*	*	*	*	*			1,000
8	Y= JML TENAGA KERJA								*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 7 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.23. Nilai korelasi regresi berganda dengan delapan variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*								1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*	*							1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*	*	*						1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*	*	*	*					1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*	*	*	*	*				1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*	*	*	*	*	*			1,000
7	Y= JML TENAGA KERJA							*	*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 8 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.24. Nilai korelasi regresi berganda dengan sembilan variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*	*							1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*	*	*						1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*	*	*	*					1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*	*	*	*	*				1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*	*	*	*	*	*			1,000
6	Y= JML TENAGA KERJA						*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 9 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.25. Nilai korelasi regresi berganda dengan sepuluh variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*						1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*					1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*				1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*			1,000
5	Y= JML TENAGA KERJA					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 10 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.26. Nilai korelasi regresi berganda dengan sebelas variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R	
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14		
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*					1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*				1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*			1,000
4	Y= JML TENAGA KERJA				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 11 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.27. Nilai korelasi regresi berganda dengan dua belas variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)												NILAI R		
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12			
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000
3	Y= JML TENAGA KERJA			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 12 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.28. Nilai korelasi regresi berganda dengan tiga belas variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)												NILAI R		
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12		X13	
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000
2	Y= JML TENAGA KERJA		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 13 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

**Tabel 5.29. Nilai korelasi regresi berganda dengan empat belas variabel**

NO	VARIABEL TIDAK BEBAS (Y)	VARIABEL BEBAS (X)														NILAI R
		X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14	
1	Y= JML TENAGA KERJA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	1,000

Dari hasil analisa regresi berganda dengan 14 variabel bebas, dapat dilihat bahwa untuk semua variable bebas yang digunakan mempunyai nilai korelasi sama yaitu  $R = 1,000$

Keterangan :

- Y = Variabel tidak bebas = Jumlah tenaga kerja / hari
- X = Variabel bebas
- X1 = Jenis kelamin tenaga kerja → wanita
- X2 = Usia tenaga kerja → lebih 25 tahun
- X3 = Pendidikan tenaga kerja → SMA
- X4 = Pekerjaan tenaga kerja → Buruh
- X5 = Penghasilan keluarga tenaga kerja → Rp. 750.000 s/d Rp. 1.000.000
- X6 = Penghasilan pribadi tenaga kerja → Rp. 500.000 s/d Rp. 750.000
- X7 = Pengeluaran Transportasi tenaga kerja → Rp. 100.000 s/d Rp150.000
- X8 = Status rumah tinggal → rumah pribadi
- X9 = status dalam keluarga → orang tua
- X10 = jumlah anggota keluarga → lebih dari 6 orang
- X11 = Jarak tempat tinggal tenaga kerja → 1 km – 2 km
- X12 = Moda kendaraan → angkutan
- X13 = Ganti moda angkutan → 2 kali
- X14 = Lama tinggal → lebih dari 5 jam

Dari hasil analisis diatas, nilai korelasi yang diperoleh menunjukkan bahwa faktor yang digunakan untuk menganalisis mempunyai hubungan kuat dengan jumlah tenaga kerja yang berkunjung tersebut, hal ini dapat dilihat dari nilai korelasi R yang dihasilkan antara 0,950 sampai dengan 1.

Hasil analisis diatas dapat diartikan bahwa kecenderungan tenaga kerja yang berkunjung ke Kawasan Industri Rokok Megawon adalah sebagai berikut :

- Tenaga kerja yang berkunjung sebagian besar adalah wanita dengan usia lebih dari 25 tahun.
- Sebagian besar tenaga kerja bergolongan pekerjaan sebagai buruh , hal ini dapat dilihat karena proses produksi pada system rokok sigaret tangan adalah dengan tenaga manusia.
- Tingkat pendidikan tenaga kerja pada umumnya adalah SMA, hal ini menunjukkan tenaga kerja dengan pendidikan SMA berprofesi sebagai buruh.

- Penghasilan keluarga sebagian besar tenaga kerja rata-rata berkisar antara Rp. 750.000,- sampai dengan Rp. 1.000.000,-
- Tenaga kerja sebagian besar memiliki pendapatan pribadi sebesar Rp.500.000 sampai dengan Rp.750.000,00
- Biaya transportasi yang dikeluarkan tenaga kerja selama satu bulan berkisar antara Rp.100.000 sampai dengan 150,000,00
- Status tenaga kerja pada keluarga adalah sebagai orang tua dengan status kepemilikan rumah adalah rumah pribadi. Dan pada rumah tangga tersebut jumlah anggota keluarganya adalah lebih dari 6 orang.
- Pada umumnya jarak tempat tinggal tenaga kerja berkisar antara 1 km sampai dengan 2 km.
- Moda kendaraan yang dipakai oleh tenaga kerja sebagian besar adalah angkutan umum dengan jumlah pergantian moda angkutan sebanyak dua kali.
- Tenaga kerja pada umumnya berada di Kawasan Industri Rokok Megawon selama lebih dari 5 jam.

#### **5.4 . PERILAKU PERGERAKAN DI KAWASAN MEGAWON DAN KAITANNYA DENGAN PENATAAN WILAYAH DAN TRANSPORTASI**

Sesuai dengan tujuan dari penelitian ini untuk mengidentifikasi pola perilaku pergerakan orang ke Kawasan Megawon yang dapat memberikan masukan dalam penataan dan pembangunan sistem transportasi di Kawasan Megawon serta dalam proses penataan kawasan menjadi lebih baik dan tertib. Maka perlu dilakukan pengolahan data yang lebih lanjut baik dari hasil kuesioner maupun dari hasil wawancara.

Variable – variable yang lebih lanjut dianalisa adalah Jumlah penghasilan, biaya transportasi, status rumah tinggal, jarak tempat tinggal dan jumlah ganti angkutan. Sehingga dapat dilihat hubungan di antara variable tersebut dan akhirnya dapat memberikan masukan untuk penataan transportasi.

Dari penyebaran kuesioner dapat diperoleh data-data rekapitulasi hubungan antara satu variable dengan variable lainnya sebagai berikut :

## 1. Variable Penghasilan Pribadi Dengan Pengeluaran Biaya Transportasi

Dapat kita lihat bahwa penghasilan pribadi mempengaruhi besar biaya transportasi, semakin besar penghasilan pribadi seseorang maka cenderung lebih besar nilai besaran biaya transportasinya. Tenaga kerja dengan penghasilan kurang dari 500.000 mempunyai prosentase terbesar untuk biaya transportasi kurang dari 50.000. Untuk rekapitulasi dapat dilihat pada table dibawah ini

**Table.5.30. rekapitulasi variable penghasilan pribadi terhadap biaya transportasi**

### PENGHASILAN PRIBADI

	< 500 rb	500rb-750rb	750rb-1juta	1juta-1,5juta	>1,5 juta
<50 ribu	40	7	0	0	0
50rb-75rb	16	109	5	0	0
75rb-100rb	10	47	8	0	0
100rb-150rb	0	73	11	0	0
>150ribu	8	20	24	6	6

Untuk tenaga kerja dengan penghasilan 500.000 sampai dengan 750.000 besar biaya transportasi antara 50.000 sampai dengan 75.000. Sedangkan tenaga kerja yang berpenghasilan antara 1 juta sampai dengan lebih dari 1,5 juta rupiah besaran transportasinya lebih dari 150.000. Jadi dapat diambil kesimpulan bahwa besaran penghasilan mempengaruhi besaran biaya transportasi.

## 2. Variable Biaya Transportasi dengan Status Tempat Tinggal

Dari data tersebut pada tabel dapat dilihat bahwa untuk tipe rumah tinggal kos-kosan dan kontrakan biaya transportasi yang dikeluarkan berkisar antara kurang dari 50.000 sampai dengan 75.000 rupiah. Hal ini disebabkan karena jarak yang diambil tenaga kerja bila memilih tempat tinggal kos atau kontrak adalah lebih dekat ke lokasi Megawon sehingga dapat menekan biaya transportasinya

**Table.5.31. rekapitulasi variable biaya transportasi terhadap status tempat tinggal.**

**BIAYA TRANSPORTASI**

	< 50 rb	50rb-75rb	75rb-100rb	100rb-150rb	>150ribu
Pribadi	25	90	56	60	21
Kontrakan	0	10	9	20	9
Kos-kosan	10	10	0	0	0
Mess/asrama	5	15	0	0	0
Orang tua	7	5	0	4	34

Sedangkan untuk pemilik rumah pribadi atau rumah orang tua , lebih merata pengeluaran transportasinya. Hal terjadi karena tenaga kerja mempunyai banyak pilihan lokasi tempat tinggal dan jarak tempat tinggal.

Dari hal tersebut dapat dilihat bahwa pengeluaran transportasi untuk jenis tempat tinggal kos atau kontrak rendah, sedangkan untuk rumah pribadi bervariasi tergantung pada jarak tempat tinggal dengan lokasi Megawon.

**3. Variable Status Tempat Tinggal dengan Jarak Tempat tinggal**

Untuk rekapitulasi antara hubungan status tempat tinggal dengan jarak tempat tinggal dari kawasan Megawon dapat dilihat pada table dibawah ini :

**Table.5.32. rekapitulasi variable status tempat tinggal terhadap.jarak tempat tinggal**

**STATUS TEMPAT TINGGAL.**

	Pribadi	Kontrak	Kos	Mess/asrama	Orang tua
< 1KM	0	16	20	20	0
1-3 KM	60	32	0	0	4
3-5 KM	78	0	0	0	22
5-10 KM	72	0	0	0	15
10-15 KM	22	0	0	0	4
> 15 KM	20	0	0	0	5

Jarak tempat tinggal dengan status rumah tinggal juga mempunyai hubungan yang erat. Dari data tersebut dapat dilihat untuk tipe tempat tinggal Kontrak, jaraknya dengan lokasi megawon antara kurang dari 1 KM sampai dengan 3 KM . Tipe rumah tinggal kosa-kosan mempunyai jarak kurang dari 1 KM

sehingga dapat dilihat bahwa dengan jarak yang dekat maka biaya untuk transportasi juga lebih kecil.

Sedangkan untuk rumah pribadi dan rumah orang tua jaraknya bervariasi mulai dari 1KM sampai dengan lebih dari 15 KM sehingga sesuai dari yang dilihat pada hubungan variable biaya transportasi dengan status rumah tinggal juga bervariasi antara 50 ribu sampai lebih dari 150 ribu tiap bulannya. Dapat ditarik kesimpulan bahwa tenaga kerja yang memilih kos dan kontrakan biasanya jarak lebih dekat sehingga biaya transportasi lebih rendah.

#### 4. Variable Jarak Tempat Tinggal dengan Jumlah Ganti Angkutan

Rekapitulasi variable jarak tempat tinggal dengan jumlah ganti angkutan dapat dilihat pada table di bawah ini

**Table.5.33 rekapitulasi variable jarak tempat tinggal terhadap jumlah ganti angkutan.**

##### JARAK TEMPAT TINGGAL

	< 1KM	1-3KM	3-5KM	5-10KM	10-15KM	>15 KM
1 (satu)	0	0	48	21	0	0
2(dua)	0	0	12	64	22	0
>2(dua)	0	0	0	0	4	25
Tidak ganti	30	36	0	0	0	0

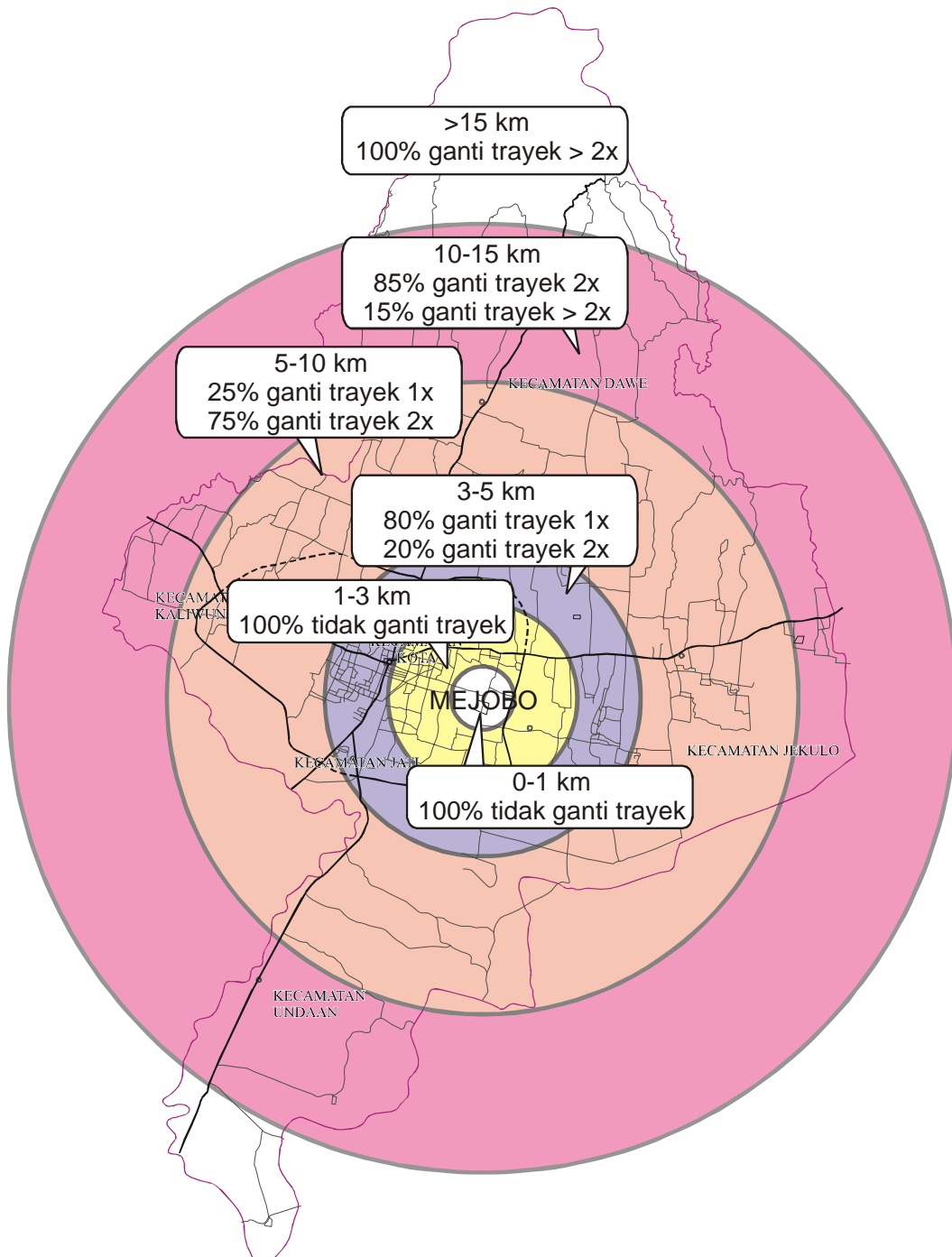
Dari rekapitulasi data di atas dapat dilihat hal-hal sebagai berikut, bahwa semakin jauh jarak tempat tinggal dengan lokasi Megawon maka kecenderungan untuk mengganti angkutan semakin tinggi. Untuk jarak tempat tinggal sampai dengan 3 KM tidak terjadi proses pergantian angkutan. Sedangkan untuk jarak lebih dari 3 KM dapat dilihat pergantian angkutan baik 1 kali ganti, 2 kali ganti dan untuk jarak lebih dari 15 KM dapat dilihat lebih dari 2 kali ganti.

Dari informasi yang diperoleh, untuk tenaga kerja yang bertempat tinggal dengan jarak antara 10 Km sampai lebih dari 15 KM mereka lebih menyukai memakai alat transportasi plat hitam di mana rute mereka yang tidak dibatasi oleh trayek. Akan tetapi hal itu yang tidak disukai oleh mereka yang mengemudikan angkutan plat kuning karena dianggap mengambil lahan atau mengurangi jumlah konsumen yang akan naik angkutan umum resmi plat kuning.

Untuk tenaga kerja yang mempunyai tempat tinggal dengan jarak antara 10 KM sampai lebih dari 15 KM yang menggunakan alat transportasi umum mereka berharap bila ada trayek langsung menuju ke kawasan Megawon. Sebagai contoh untuk mereka yang tinggal di Kecamatan Jekulo, dimana mereka harus naik angkutan menuju ke Sub Terminal Bareng dahulu, baru setelah itu menuju ke Mejobo dan kemudian berganti angkutan lagi untuk menuju ke Megawon. Di mana terjadi dua kali pergantian angkutan.

Baik dari hasil penyebaran surevei ataupun dari wawancara dan proses analisisnya dapat diambil saran ataupun rekomendasi untuk penataan kawasan ataupun transportasinya antara lain penyiapan lahan di dekat kawasan Megawon yang dapat digunakan sebagai kawasan pemukiman dan sebagai pertimbangan untuk dapat menambah rute trayek bagi mereka (tenaga kerja) yang mempunyai jarak tempat tinggal lebih dari 10 KM sehingga pada akhirnya dapat mengurangi biaya transportasi .

Gambar 5.1  
**DIAGRAM HUBUNGAN LOKASI TEMPAT TINGGAL  
 DAN PERGANTIAN MODA ANGKUTAN  
 TENAGA KERJA PT. DJARUM KUDUS DI KAWASAN MEGAWON**



## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **6.1 KESIMPULAN**

Dari hasil analisa statistik ada beberapa faktor yang merupakan karakteristik tenaga kerja yang dapat menyebabkan tarikan perjalanan Kawasan Megawon. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut;

1. Moda angkutan umum adalah moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja Kawasan Megawon, yaitu sebanyak 67,18 %. Adanya tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang belum terlayani oleh angkutan umum, membuat mereka dalam sekali perjalanan dapat berganti moda angkutan sebanyak 2 (dua) kali yaitu sebesar 37,40 %. Untuk tenaga kerja yang seperti itu mereka belum bisa meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi tiap bulannya.
2. Jarak tempat tinggal tenaga kerja dengan Kawasan Megawon sebagian besar adalah berjarak antara 3 Km sampai dengan 5 Km yaitu 25,64 % dengan status rumah pada umumnya adalah rumah pribadi sebanyak 64,61 %. Sedangkan untuk prosentase tipe rumah tinggal kos-kosan, kontrak, mess dan lainnya adalah sebesar 35,39 % hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya tenaga kerja masih banyak yang belum memiliki rumah pribadi. Dan mereka pada umumnya mencari tempat tinggal yang dekat dengan lokasi Kawasan Megawon supaya dapat meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi.

#### **6.2 REKOMENDASI**

Berdasarkan hasil analisa, maka disarankan beberapa hal sebagai berikut:

1. Peningkatan sarana dan prasarana di Kawasan Megawon, misalnya dengan penataan rute untuk melayani tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang cukup jauh misalnya Kecamatan Undaan dan Kecamatan Gebog. Selain dapat melayani para tenaga kerja juga diharapkan dapat lebih meminimalisir pengeluaran biaya transportasi untuk para tenaga kerja.

2. Mengusahakan adanya pengembangan kawasan perumahan, atau permukiman untuk tenaga kerja sehingga mereka dapat mempunyai rumah atau tempat tinggal yang lebih dekat dengan Kawasan Megawon sehingga diharapkan dapat mengurangi biaya transportasi terutama disebabkan oleh pergantian moda angkutan yang lebih dari 1 (satu) kali.

## DAFTAR PUSTAKA

- Black, John, (1985) *Urban Transport Planinng*, Croom Helm, London
- Bruton, Michael J. ; *Introduction to Transportation Planning and Co. Ltd;* London
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,(1995), *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, PT.Zaiyan Putra/Putra Perdana Desain ,Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002), *Kebijakan Pengelolaan Jaringan Transportasi Jalan*, Bandung.
- Masrianto (2004) *Tesis Analisa Karakteristik Tarikan Perjalanan Pengunjung Obyek Pariwisata* (studi kasus: Obyek Pariwisata Situs Ratu Boko Yogyakarta)
- Miro, Fidel,(1997) *Sistem Transportasi Kota: Teori Dan Konsep Dasar*. Penerbit Tarsito Bandung.
- Miro, Fidel, (2005), *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Morlok, edward K, (1998), *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi* (Terjemahan Johan K. Hainim), Penerbit Erlangga Jakarta.
- Nasution, H.M.N (1998) *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia Jakarta
- Salim, H.a Abbas, (2002), *Manajemen Transportasi* PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Sugiyono (2002), *Statistika Untuk Penelitian*. CV. Alfabetha Bandung.
- Swastono S, (2000), *Tarikan Perjalanan Kekampus Perguruan Tinggi* (Studi Kasus Kampus UGM) Dalam Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Prosiding Simposium III Yogyakarta Universitas Gajah Mada
- Tamin O.Z (2003) *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi* Penerbit ITB Bandung.
- Warpani, Suwardjoko (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan* Penerbit. ITB Bandung.
- Wells, G.R.(1969) *Traffic Engineering an Introduction*, Grifin, London.

Petunjuk Pengisian :

- Mohon diisi dengan benar dan sebaik-baiknya sesuai dengan kondisi anda.
- Berikan tanda silang (x) pada jawaban yang sesuai.

❖ Jenis Kelamin

- Pria                       Wanita

❖ Berapakah usia anda

- < 15 tahun               20 – 25 tahun  
 15 – 20 tahun             > 25 tahun

❖ Pendidikan

- SD                       SMA                       S 2  
 SMP                     S 1

❖ Golongan Pekerjaan

- Buruh                       Pengawas               .....  
 Staf Administrasi       Manajer

❖ Penghasilan keluarga

- < 500.000               750.000 - 1.000.000               > 1.500.000  
 500.000-750.000       1.000.000 – 1.500.000

❖ Berapa besar biaya transportasi yang dikeluarkan untuk seluruh anggota keluarga selama 1 bulan

- <50.000                       75.000-100.000               150.000-200.000  
 50.000-75.000               100.000-150.000               > 200.000

❖ Asal tempat tinggal

- Luar Kudus : .....
- Kota Kudus : .....
- (sebutkan alamat dengan jelas dan lengkap : Jalan, Kelurahan, Kecamatan)

❖ Status di dalam keluarga

- Orang tua                       Saudara  
 Anak kandung                   .....

❖ Berapa jumlah anggota keluarga

- 2                       4                       6  
 3                       5                       > 6

❖ Berapa jarak Kawasan Megawon dari tempat tinggal anda

- < 1 km               1 – 2 km               3 – 5 km               5 - 10 km               10 - 15 km               >15 km

❖ Anda datang ke Kawasan Megawon menggunakan kendaraan apa

- Angkutan penumpang               Sepeda Motor               Angkutan Umum  
 Mobil Pribadi                       Taksi                       Sepeda

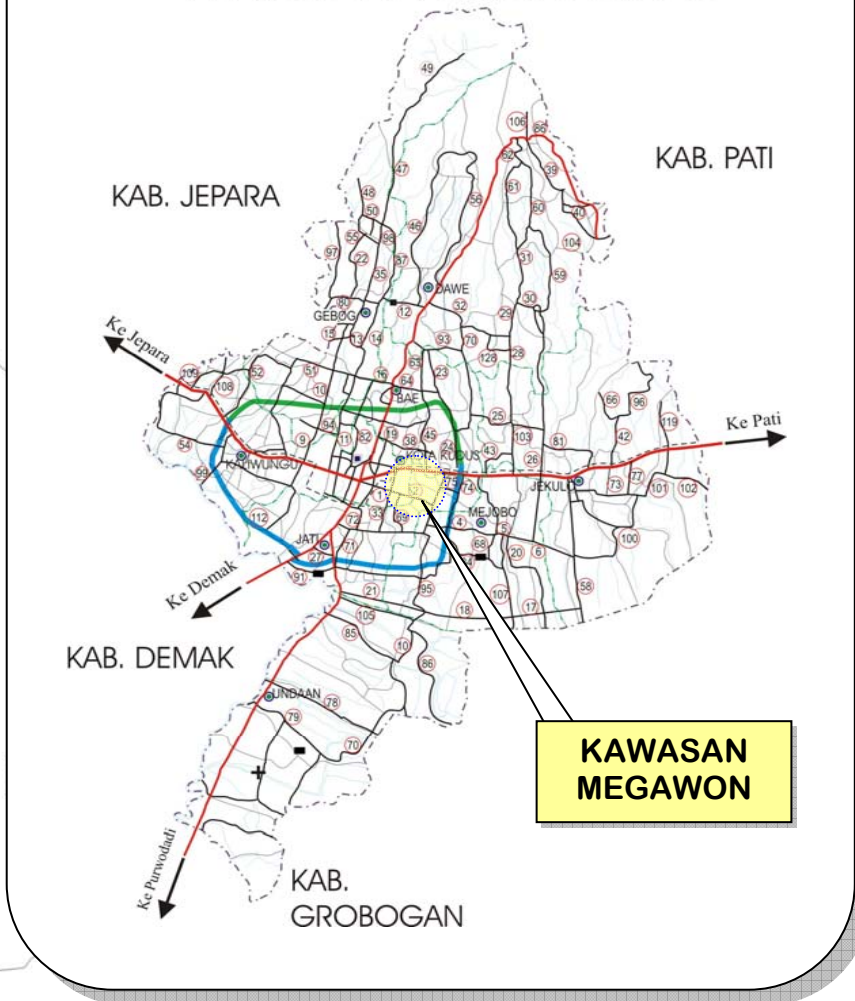
❖ Maksud perjalanan ke Kawasan Megawon

- Bekerja                       .....
- Menjemput pekerja

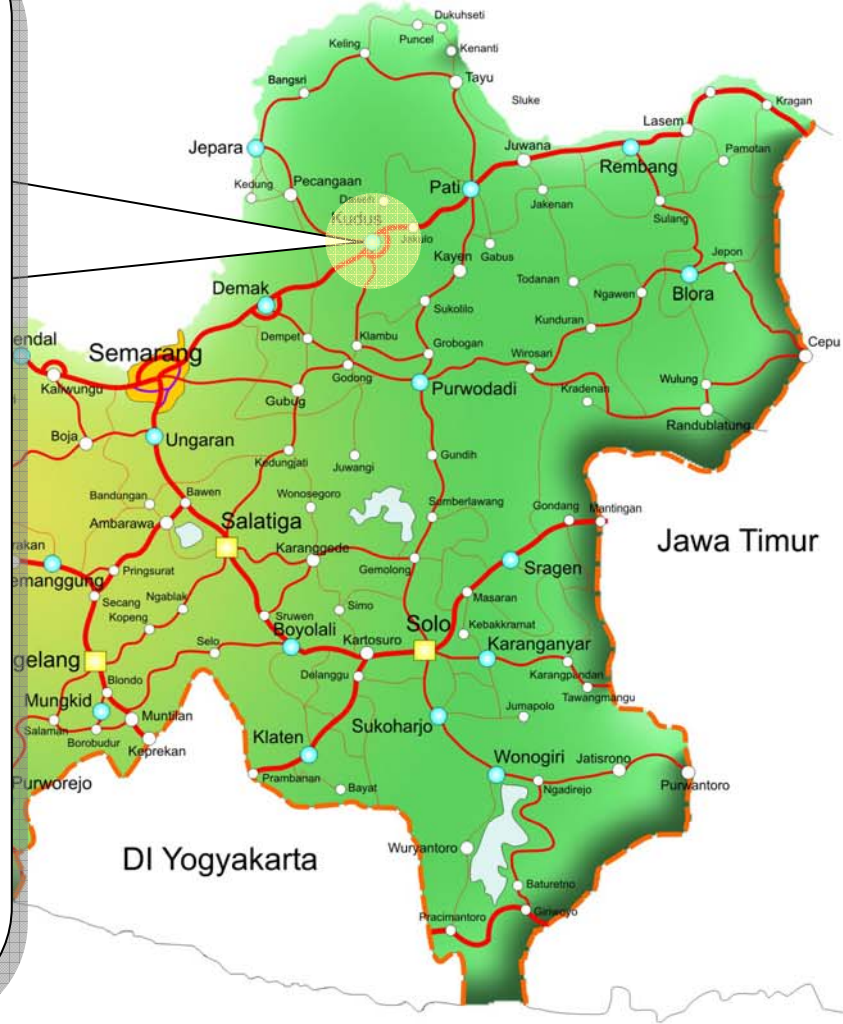
❖ Berapa lama anda berada di Kawasan Megawon

- < 1 jam                       2 -3 jam                       3 – 5 jam                       > 5 jam

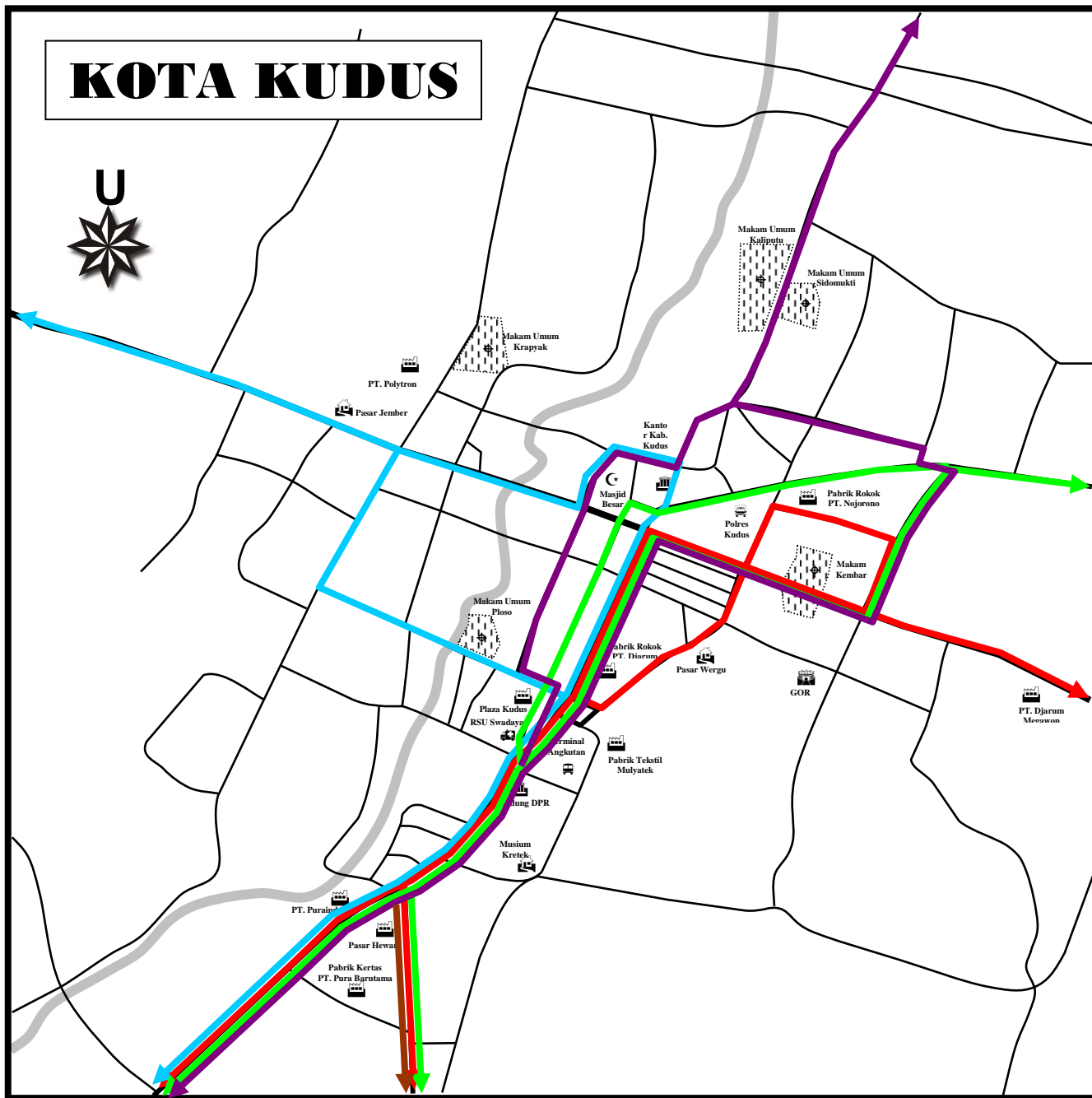
## KABUPATEN KUDUS



## PETA LOKASI STUDI








# KOTA KUDUS



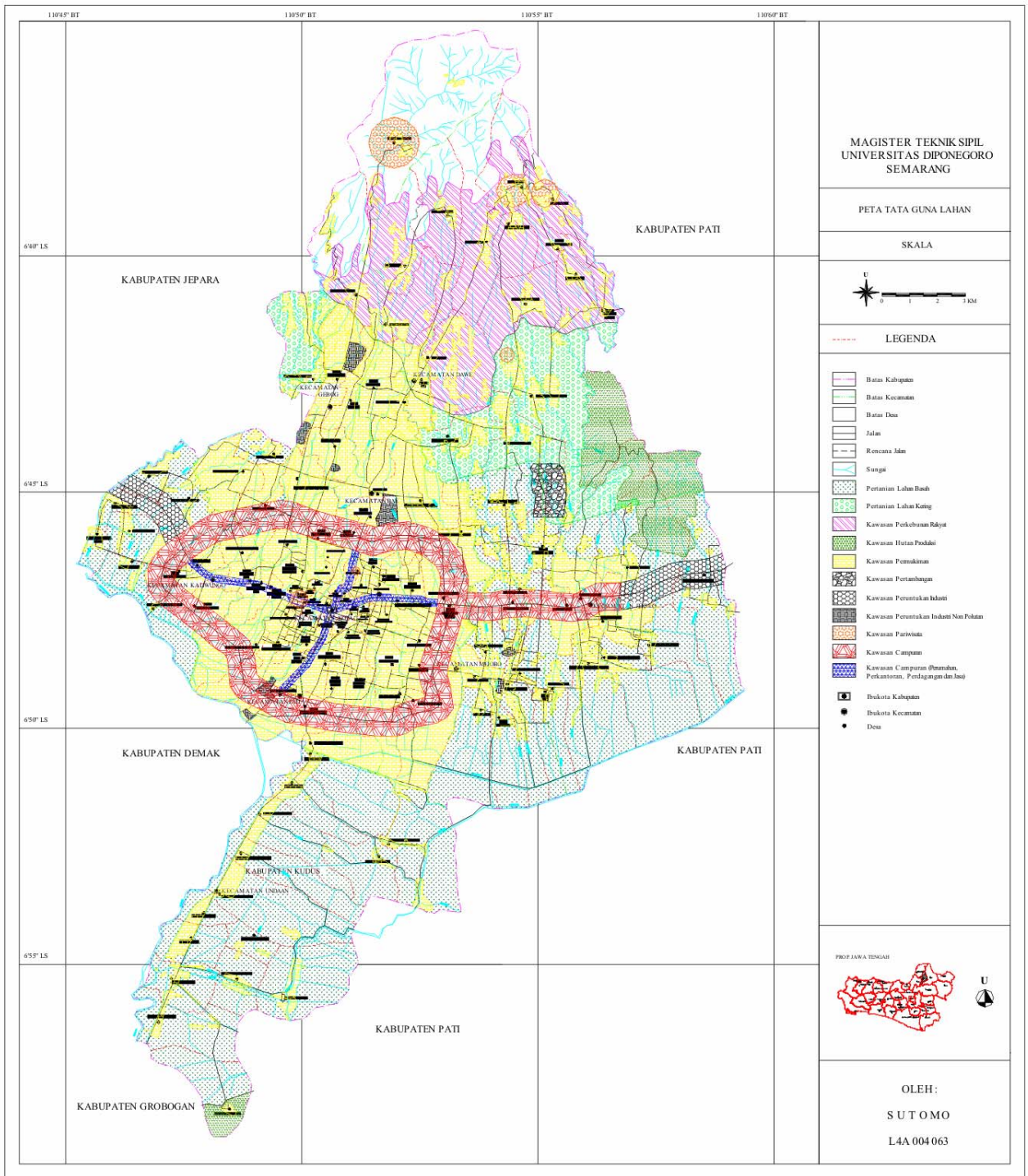
MAGISTER  
TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS  
DIPONEGORO  
SEMARANG

## PETA TRAYEK ANGKUTAN UMUM

### LEGENDA

-  Terminal Bus - Terminal Brayung
-  Terminal Bus - Sub Terminal Kaliwungu
-  Terminal Bus - Sub Terminal Jekulo
-  Terminal Bus - Colo
-  Undaan - Jati (Sempalan)

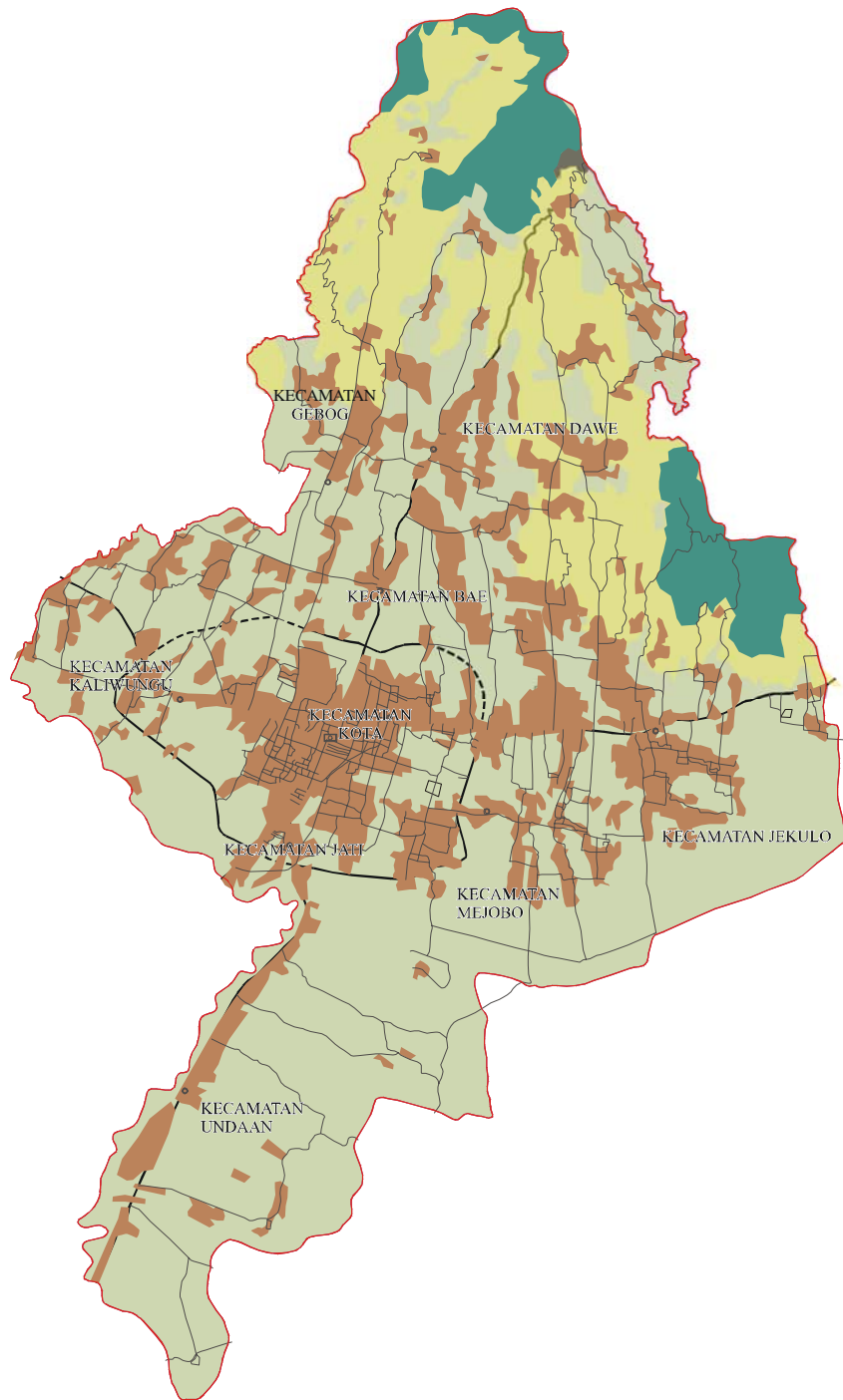
OLEH  
SUTOMO  
L4A 004 063





MAGISTER TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG

PETA  
PENGUNAAN LAHAN  
KAB KUDUS



LEGENDA

-  CAMPURAN
-  TEGALAN
-  SAWAH
-  HUTAN
-  PERKEBUNAN

OLEH  
SUTOMO  
L 4A 004 063

Sumber : BPN Kab. Kudus



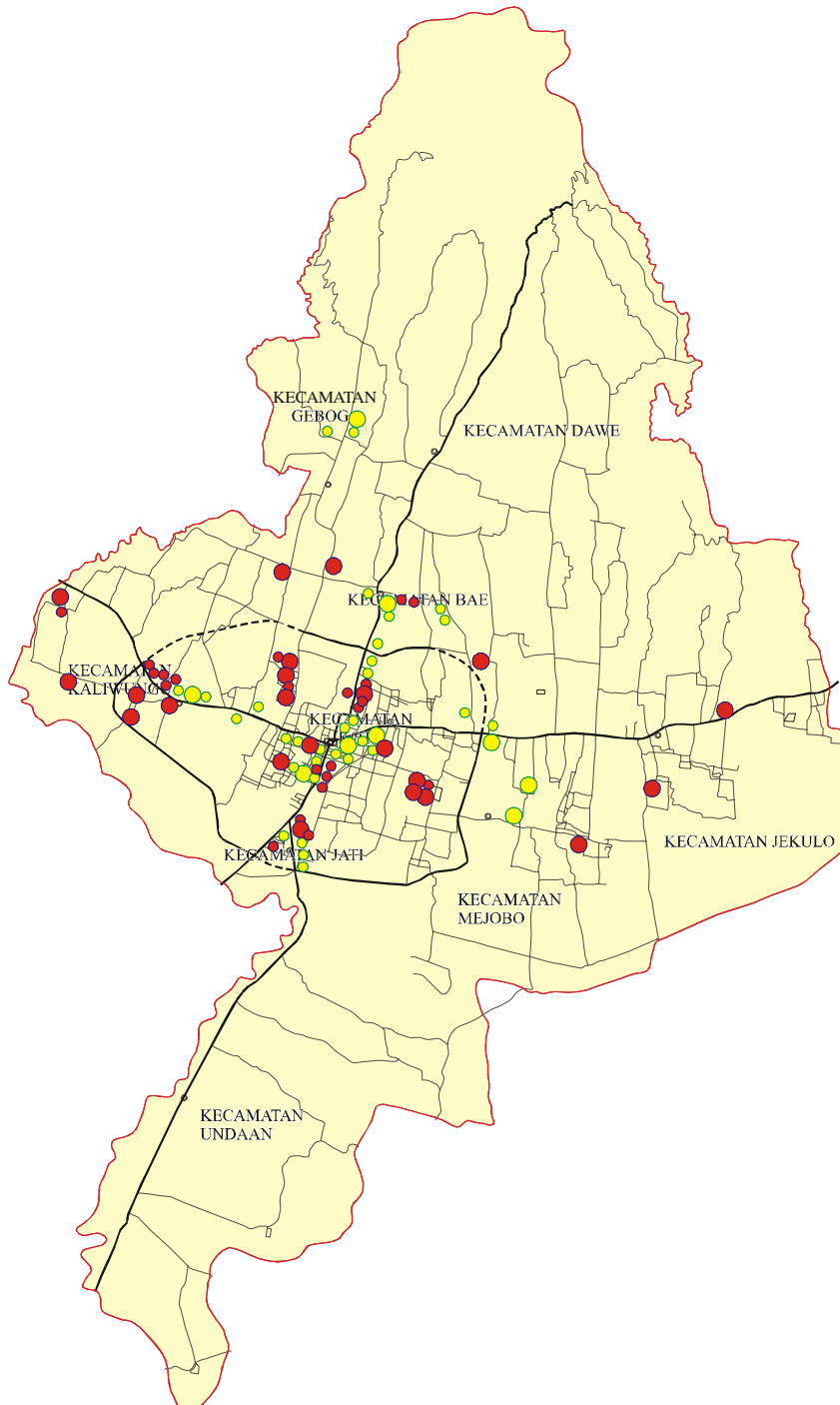


MAGISTER TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG

PETA  
SEBARAN  
INDUSTRI ROKOK  
DAN JUMLAH  
TENAGA KERJANYA  
KAB KUDUS

LEGENDA

- Industri Rokok PT. Djarum
- Industri Rokok Selain PT. Djarum
- Jumlah tenaga kerja  $\geq 1000$  orang
- Jumlah tenaga kerja  $< 1000$  orang



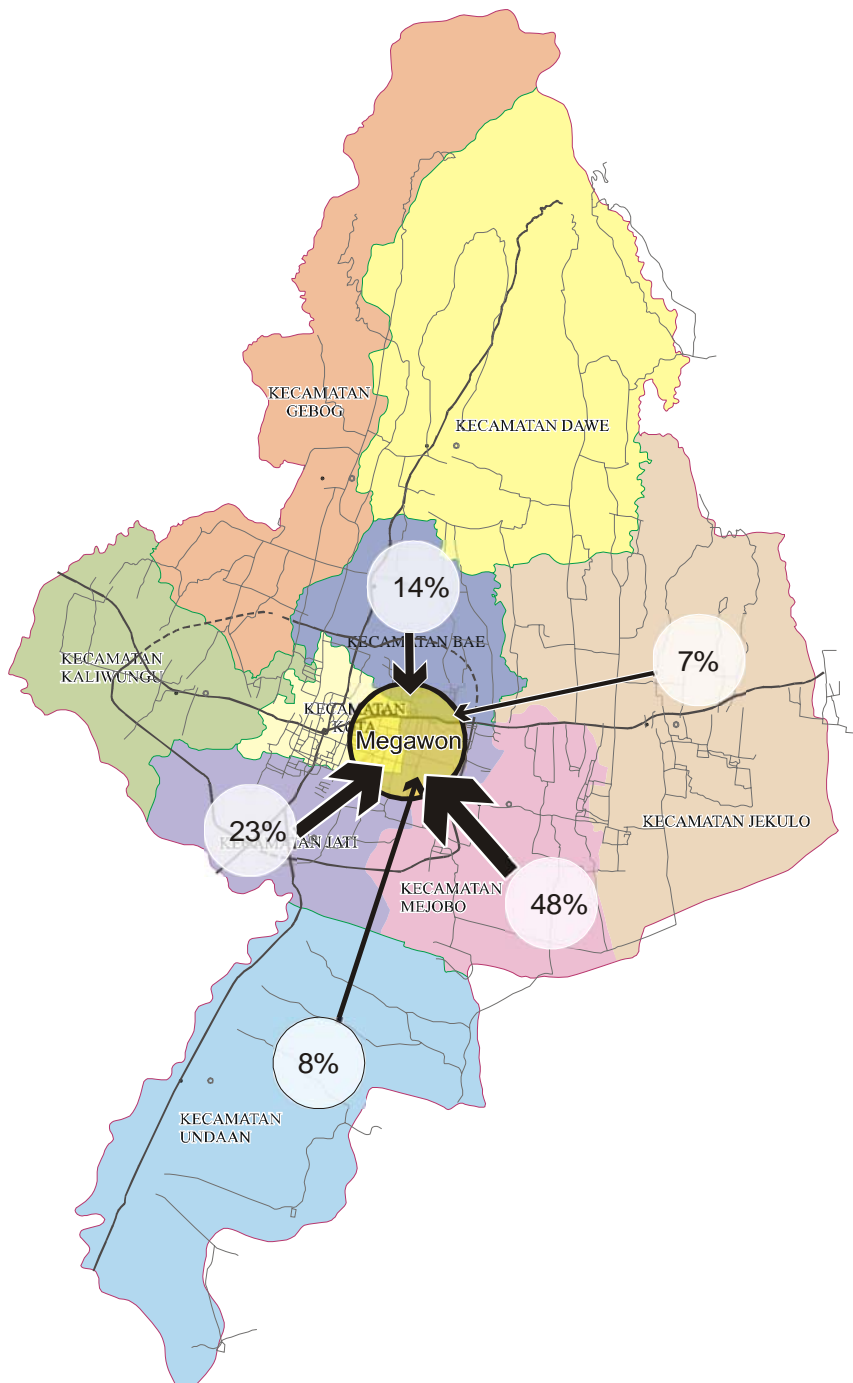
OLEH  
SUTOMO  
L 4A 004 063

Sumber : Dinas Nakertrans Kab. Kudus



MAGISTER TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG

PETA  
PROSENTASE  
ASAL TENAGA KERJA  
PT. DJARUM  
BRAK MEGAWON

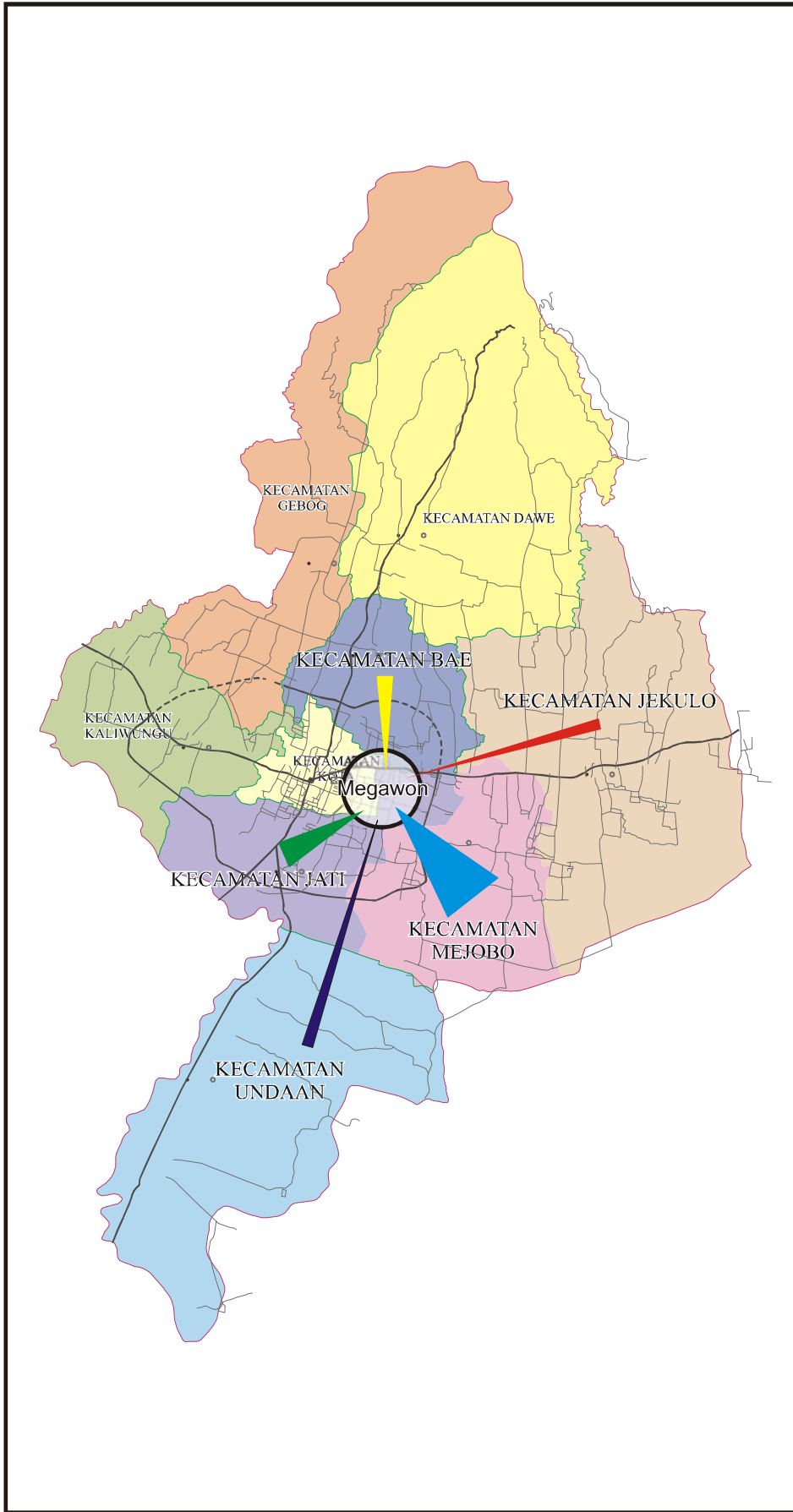


OLEH  
SUTOMO  
L 4A 004 063








MAGISTER TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG

PETA  
DESIRE LINE  
JUMLAH KEBUTUHAN  
DAN POLA  
PERGERAKAN  
PENGGUNA  
JASA ANGKUTAN UMUM  
KE KAWASAN  
MEGAWON KUDUS



LEGENDA

-  0-60 KEND
-  0-30 KEND
-  0-20 KEND
-  0-10 KEND
-  0-10 KEND

OLEH  
SUTOMO  
L 4A 004 063