



Analisis Tarikan Perjalanan Pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara

Syamsuddin^{1*}, Sufrianto², Egi Wijaya Kusuma³

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sulawesi Tenggara

²Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sulawesi Tenggara

³Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sulawesi Tenggara

*Corresponding author. syamkendari77@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords:

Travel Attractions, Pull Model

How to cite:

Syamsuddin, Sufrianto, Kusuma, E. W (2026). Analisis Tarikan Perjalanan Pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara

ABSTRACT

This study aims to determine: (1) To analyze the factors influencing employee travel in the travel attraction at the Southeast Sulawesi Governor's Office, (2) To obtain and analyze the employee travel attraction model at the Southeast Sulawesi Governor's Office. The population and sample in this study were 80 employees at the Southeast Sulawesi Governor's Office. The data collection techniques used were questionnaires and surveys. Data analysis techniques used validity tests, reliability tests, classical assumption tests (normality tests, multicollinearity tests, heteroscedasticity tests), multiple linear regression tests, correlation analysis, and multiple coefficients of determination. The results of the study indicate that: The variable number of employees (X1) has a coefficient value of 0.657, indicating a dominant influence of (X1) on (Y) of 65.7%. The variable office area (X2) has a coefficient value of 0.663, indicating a dominant influence of (X2) on (Y) of 66.3%. The trip attraction analysis model includes the number of employees (X1), office area (X2), parking area (X3), number of car owners (X4), number of motorcycle owners (X5), distance to destination (X6), and travel time to destination (X7). Therefore, it can be concluded that (X1) and (X2) influence the trip attraction of employees at the Southeast Sulawesi Governor's Office. The resulting model is as follows: $Y = 1.264 + 0.657 (X1) + 0.663 (X2)$.



1. Pendahuluan

Pemerintah secara berkelanjutan melaksanakan pembangunan dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan UUD Negara Republik Indonesia. Perkembangan pembangunan nasional berjalan seiring dengan kemajuan teknologi yang berdampak signifikan terhadap kehidupan manusia, salah satunya pada bidang transportasi yang berperan penting dalam mempercepat dan mempermudah aktivitas masyarakat. Transportasi hadir sebagai solusi pemenuhan kebutuhan manusia yang tidak selalu dapat dipenuhi di wilayah tempat tinggalnya.

Kota Kendari sebagai pusat pemerintahan Provinsi Sulawesi Tenggara, yang berstatus kota madya berdasarkan UU No. 6 Tahun 1995, berkembang menjadi pusat berbagai aktivitas pelayanan, seperti industri, administrasi pemerintahan, perdagangan, komunikasi, keuangan, dan layanan publik lainnya. Pelayanan ini tidak hanya ditujukan bagi penduduk Kota Kendari,

tetapi juga masyarakat seluruh wilayah Sulawesi Tenggara, sehingga mendorong pertumbuhan kota yang pesat dan dinamis.

Transportasi merupakan proses pemindahan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain menggunakan berbagai sarana, dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari aktivitas manusia sejak dahulu hingga era modern (Sani, 2010; Budiman et al., 2014). Sementara itu, Utomo (2010) menyatakan bahwa transportasi adalah: (1) proses pemindahan manusia dan barang dari titik asal ke titik tujuan, dan (2) Merupakan salah satu bentuk aktivitas yang berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan manusia melalui perpindahan lokasi geografis barang dan orang, sehingga memfasilitasi terjadinya transaksi. Namun, tingginya urbanisasi, pertumbuhan penduduk, peningkatan jumlah kendaraan, dan mobilitas harian menyebabkan munculnya berbagai permasalahan transportasi di wilayah perkotaan. Pemerintah telah melakukan upaya seperti peningkatan kapasitas jalan dan penerapan manajemen lalu lintas, namun perencanaan transportasi yang matang tetap diperlukan untuk memproyeksikan kebutuhan perjalanan berdasarkan karakteristik tata guna lahan dan kondisi wilayah (Tamin, 2000).

Dalam perencanaan transportasi, analisis bangkitan dan tarikan perjalanan merupakan tahap awal pemodelan pergerakan. Tarikan perjalanan menggambarkan jumlah pergerakan yang menuju suatu kawasan akibat aktivitas yang berlangsung di dalamnya, baik oleh penduduk, pekerja, maupun pengunjung. Besarnya tarikan dipengaruhi oleh jenis dan intensitas pemanfaatan lahan serta karakteristik sosial ekonomi pelaku perjalanan, sehingga analisis ini penting untuk mencegah terjadinya kemacetan dan kepadatan lalu lintas (Dwijayani, 2009).

Pada tahun 2022, jumlah penduduk Kota Kendari tercatat sebanyak 350.267 jiwa dengan luas wilayah 350,267 km². Sebagai ibu kota provinsi, Kendari berkembang menjadi pusat aktivitas kerja yang diikuti peningkatan volume lalu lintas pada berbagai ruas jalan, sementara kapasitas jalan belum mengalami penambahan yang sebanding. Salah satu kawasan dengan tarikan pergerakan tinggi adalah Kawasan Perkantoran Gubernur Sulawesi Tenggara di Kompleks Bumi Praja Anduonohu, yang menampung berbagai kantor pelayanan publik dan administrasi pemerintahan. Tingginya aktivitas di kawasan ini menimbulkan arus lalu lintas padat terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari.

Peningkatan intensitas tata guna lahan menuntut adanya perencanaan transportasi yang berbasis pemodelan untuk menyederhanakan kondisi nyata sebagai dasar penetapan kebijakan. Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa tarikan perjalanan kawasan perkantoran dipengaruhi oleh variabel seperti jumlah pegawai, luas bangunan, fasilitas parkir, karakteristik sosial ekonomi, serta kepemilikan kendaraan (Hendriko, 2021; Elisabet et al., 2013; Budiman et al., 2014). Namun, kajian serupa masih terbatas di Kota Kendari, khususnya pada Kawasan Perkantoran Gubernur Sulawesi Tenggara. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan judul “Analisis Tarikan Perjalanan Pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara” guna mendukung perencanaan transportasi yang lebih efektif dan berkelanjutan

2. Metode Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kawasan Perkantoran Gubernur Sulawesi Tenggara yang meliputi beberapa kantor dinas dan biro lingkup Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara, seperti BPKAD, Biro Umum, Biro Administrasi Pimpinan, Biro Kesra, Biro Organisasi dan Tata Laksana, Biro Pemerintahan, Biro Ekonomi, Biro Layanan Pengadaan, serta Kantor Staf Ahli, yang dipilih karena tingginya aktivitas dan pergerakan menuju kawasan tersebut. Penelitian dilaksanakan pada bulan Mei–Juni 2024 dengpopulasi seluruh pegawai yang bekerja di kawasan perkantoran, sedangkan sampel ditentukan sebanyak 80 responden berdasarkan ketentuan Roscoe dalam Sugiyono (2017), yaitu sepuluh kali jumlah indikator variabel.

Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi tarikan perjalanan serta membangun model prediksi tarikan perjalanan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa

salah satu faktor yang memengaruhi tarikan perjalanan ke kawasan perkantoran di Kecamatan Balikpapan Selatan adalah jumlah pendapatan (X1). Model persamaan yang dihasilkan dari analisis adalah $Y = 88,885 - 3,980X7 - 4,580X2 - 2,946X3 - 2,867X4 + 1,973X1 + 4,078X5 - 2,267X6$ (Ma'ruf et al., 2021).

Penelitian ini menggunakan variabel bebas berupa jumlah pegawai (X1), luas lahan perkantoran (X2), luas area parkir (X3), kepemilikan mobil (X4), kepemilikan sepeda motor (X5), jarak tempuh perjalanan (X6), dan waktu tempuh perjalanan (X7), serta variabel terikat berupa jumlah tarikan perjalanan (Y).

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui kuesioner, observasi, dan studi dokumentasi. Kuesioner digunakan sebagai metode utama untuk memperoleh data primer berupa pertanyaan tertulis tertutup yang diberikan kepada pegawai di Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara guna mendapatkan informasi yang relevan dengan topik penelitian. Selain itu, peneliti melakukan observasi dengan pengamatan dan pencatatan langsung di lokasi penelitian untuk melihat fenomena yang terjadi pada objek kajian (Sugiyono, 2011). Data juga dilengkapi melalui studi dokumentasi dengan menghimpun literatur dan kajian pustaka yang relevan untuk memperkuat hasil kuesioner dan observasi. Selanjutnya, data tarikan perjalanan dianalisis menggunakan metode regresi dengan bantuan perangkat lunak SPSS.

3. Hasil dan Pembahasan

Hasil

Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan rangkaian pengujian yang bertujuan memastikan bahwa model regresi yang digunakan telah memenuhi persyaratan dasar sehingga hasil analisis dapat diandalkan. Pada analisis regresi linear, terdapat beberapa asumsi penting yang perlu dipenuhi, di antaranya normalitas data, tidak adanya multikolinearitas, serta tidak terjadi heteroskedastisitas. Masing-masing uji ini berfungsi untuk mengidentifikasi potensi pelanggaran yang dapat memengaruhi akurasi estimasi dan validitas kesimpulan penelitian. Dalam penelitian ini, uji asumsi klasik terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas, dan uji heterokedastisitas.

Tabel 1 Hasil Uji Normalitas

		Unstandardized Residual
N		80
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.69112502
Most Extreme Differences	Absolute	.226
	Positive	.226
	Negative	-.097
Test Statistic		.226
Asymp. Sig. (2-tailed)		.065 ^c

Sumber: Data Primer Diolah SPSS, 2025

Nilai Asymp. Sig (2-tailed) yang diperoleh sebesar 0,065, melebihi batas 0,05. Berdasarkan kriteria pengujian, data dinyatakan berdistribusi normal apabila nilai signifikansinya lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, hasil ini menunjukkan bahwa data dalam penelitian memiliki distribusi normal.

Tabel 2 Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Jumlah Pegawai (X1)	0.605	1.652
Luas Lahan Perkantoran (X2)	0.332	7.742
Luas Lahan Parkir (X3)	0.211	4.734
Jumlah Kepemilikan Mobil (X4)	0.132	5.149
Jumlah Kepemilikan Motor (X5)	0.174	5.752
Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6)	0.536	1.865
Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7)	0.612	1.634

Sumber: Data Primer Diolah SPSS, 2025

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa nilai tolerance variabel Jumlah Pegawai (X1) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.605 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $1.652 < 10$. Nilai tolerance variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.332 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $7.742 < 10$. Nilai tolerance variabel Luas Lahan Parkir (X3) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.211 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10.00 yaitu $4.734 < 10$. Nilai tolerance variabel Luas Lahan Parkir (X3) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.211 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $4.734 < 10$. Nilai tolerance variabel Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.132 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $5.149 < 10$. Nilai tolerance variabel Jumlah Kepemilikan Motor (X5) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.174 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $5.752 < 10$. Nilai tolerance variabel Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.536 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $1.865 < 10$ dan nilai tolerance variabel Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) lebih besar dari 0.10 yaitu $0.612 > 0.10$ dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10 yaitu $1.634 < 10$. Maka dapat disimpulkan seluruh variabel dalam penelitian tidak terjadi multikolinearitas karena memiliki nilai tolerance yang lebih besar dari 0,10 dan nilai VIF yang lebih kecil dari 10.

Tabel 3 Hasil Uji Heteroskedasitas

Model	Sig.
Jumlah Pegawai (X1)	0.591
Luas Lahan Perkantoran (X2)	0.073
Luas Lahan Parkir (X3)	0.982
Jumlah Kepemilikan Mobil (X4)	0.075
Jumlah Kepemilikan Motor (X5)	0.392
Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6)	0.098
Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7)	0.760

Sumber: Data Primer Diolah SPSS, 2025

Berdasarkan tabel hasil uji heterokedastisitas diatas, dapat diketahui bahwa nilai Sig. Dari masing-masing variabel adalah sebesar 0.591 untuk variabel Jumlah Pegawai (X1), 0.073 untuk variabel Luas Lahan Perkantoran (X2), 0.982 untuk variabel Luas Lahan Parkir (X3), 0.075 untuk variabel Jumlah Kepemilikan Mobil (X4), 0.392 untuk variabel Jumlah Kepemilikan Motor (X5), 0.098 untuk variabel Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) dan 0.760 untuk variabel Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7). Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa model persamaan regresi tidak mengalami heteroskedastisitas karena seluruh variabel independent (bebas) memiliki nilai signifikan (Sig) antara variabel independent dengan absolut residual $> 0,05$.

Analisis Regresi Linear Berganda

Dalam penelitian ini, pengujian hipotesis dilakukan dengan metode regresi linier berganda untuk mengetahui dan memprediksi secara empiris sejauh mana hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Analisis ini bertujuan untuk mengukur pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan maupun parsial. Proses perhitungan dilakukan menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS, dan hasil lengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4:

Tabel 4 Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a					
Model	Unstd. Coefficients		Std. Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	1.264	.426		2.966	.004
X1	.652	.103	.171	.506	.615
X2	.646	.421	.948	1.535	.129
X3	.086	.165	.124	.521	.604
X4	-.839	.426	-1.205	-1.969	.053
X5	.194	.190	.269	1.021	.311
X6	.182	.132	.206	1.375	.173
X7	-.045	.147	-.043	-.308	.759

Sumber: Data Primer Diolah SPSS, 2025

Berdasarkan tabel diatas dapat dikembangkan dengan menggunakan model persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = 1.264 + 0.652 (X1) + 0.646 (X2) + 0.086 (X3) - 0.839 (X4) + 0.194 (X5) + 0.182 (X6) - 0.045 (X7)$$

Persamaan diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Nilai konstanta pada angka 1.264 menunjukkan bahwa jika variabel Jumlah Pegawai (X1), Luas Lahan Perkantoran (X2), Luas Lahan Parkir (X3), Jumlah Kepemilikan Mobil (X4), Jumlah Kepemilikan Motor (X5), Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) dan Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) Jika kondisi variabel lain tetap atau tidak mengalami perubahan, maka besarnya tarikan perjalanan tercatat sebesar 1,264.
- 2) Variabel Jumlah Pegawai (X1) memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,652. Dengan asumsi variabel lainnya tidak berubah, setiap peningkatan X1 sebesar 1 satuan akan mendorong kenaikan tarikan perjalanan sebesar 0,652 satuan. Sebaliknya, penurunan X1 sebesar 1 satuan akan mengakibatkan penurunan tarikan perjalanan dengan nilai yang sama.
- 3) Variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) mempunyai koefisien regresi dengan arah positif sebesar 0.646. Jika diasumsikan variabel lain konstan, hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) sebesar 1 satuan maka akan menaikkan tarikan perjalanan sebesar 0.646 satuan dan sebaliknya.
- 4) Variabel Luas Lahan Parkir (X3) mempunyai koefisien regresi dengan arah positif sebesar 0.086. Jika diasumsikan variabel lain konstan, hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan variabel Luas Lahan Parkir (X3) sebesar 1 satuan maka akan menaikkan tarikan perjalanan sebesar 0.086satuan dan sebaliknya.
- 5) Variabel Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) mempunyai koefisien regresi dengan arah negatif sebesar -0.839. Jika diasumsikan variabel lain konstan, hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan variabel Jumlah Kepemilikan Mobil (X4)sebesar 1 satuan maka akan menurunkan tarikan perjalanan sebesar 0.839 satuan dan sebaliknya.

- 6) Variabel Jumlah Kepemilikan Motor (X5) mempunyai koefisien regresi dengan arah positif sebesar 0.194. Jika diasumsikan variabel lain konstan, hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan variabel Jumlah Kepemilikan Motor (X5) sebesar 1 satuan maka akan menaikkan tarikan perjalanan sebesar 0.194 satuan dan sebaliknya.
- 7) Variabel Jarak Tempuh ke Tempat Tujuan (X6) memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,182. Dengan asumsi variabel lainnya tetap, setiap peningkatan X6 sebesar 1 satuan akan meningkatkan tarikan perjalanan sebesar 0,182 satuan, sedangkan penurunan X6 sebesar 1 satuan akan menurunkan tarikan perjalanan dengan besaran yang sama.
- 8) Variabel Waktu Tempuh ke Tempat Tujuan (X7) memiliki koefisien regresi negatif sebesar - 0,045. Dengan asumsi variabel lainnya tetap, setiap peningkatan X7 sebesar 1 satuan akan mengurangi tarikan perjalanan sebesar 0,045 satuan, sedangkan penurunan X7 sebesar 1 satuan akan meningkatkan tarikan perjalanan dengan besaran yang sama.

Analisis Korelasi

Analisis korelasi merupakan teknik statistik yang bertujuan untuk mengukur serta memahami keterkaitan antara dua atau lebih variabel dalam suatu kumpulan data. Melalui analisis ini, dapat diketahui sejauh mana perubahan pada satu variabel memiliki hubungan dengan perubahan pada variabel lainnya, baik dalam arah positif maupun negatif, serta seberapa kuat hubungan tersebut terjadi.

Tabel 5 Analisis Korelasi Variabel X dengan Y

Variabel	Y	Sig. (2-tailed)
Tarikan Perjalanan (Y)	1.000	
Jumlah Pegawai (X1)	0.657	0.000
Luas Lahan Perkantoran (X2)	0.663	0.000
Luas Lahan Parkir (X3)	0.555	0.000
Jumlah Kepemilikan Mobil (X4)	0.312	0.005
Jumlah Kepemilikan Motor (X5)	0.595	0.000
Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6)	0.478	0.000
Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7)	0.550	0.000

Sumber: Data Primer Diolah SPSS, 2025

Berdasarkan Tabel diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Variabel Jumlah Pegawai (X1) memiliki Sig. (2-tailed) $0.000 < 0.05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara Jumlah Pegawai (X1) terhadap Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Jumlah Pegawai (X1) sebesar 0.657 yang mengindikasikan adanya hubungan dengan kategori kuat antara variabel Jumlah Pegawai (X1) terhadap Tarikan Perjalanan (Y).
- 2) Variabel yang berikut Luas Lahan Perkantoran (X2) memiliki Sig. (2-tailed) $0.000 < 0.05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara Luas Lahan Perkantoran (X2) terhadap Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) sebesar 0,663, yang menunjukkan adanya hubungan dengan kategori kuat antara Luas Lahan Perkantoran (X2) dan Tarikan Perjalanan (Y).
- 3) Variabel selanjutnya Luas Lahan Parkir (X3) memiliki Sig. (2-tailed) $0.000 < 0.05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara Luas Lahan Parkir (X3) terhadap Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) sebesar 0.555 yang berarti ada korelasi dengan tingkat sedang antara Luas Lahan Perkantoran (X2) terhadap Tarikan Perjalanan (Y).
- 4) Variabel selanjutnya Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) memiliki Sig. (2-tailed) $0.005 < 0.05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) terhadap

Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) sebesar 0.312 yang berarti ada korelasi dengan tingkat rendah antara Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) terhadap Tarikan Perjalanan (Y).

- 5) Variabel selanjutnya Jumlah Kepemilikan Motor (X5) memiliki Sig. (2-tailed) $0.000 < 0.05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara Jumlah Kepemilikan Motor (X5) terhadap Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Jumlah Kepemilikan Motor (X5) sebesar 0.595 yang berarti ada korelasi dengan tingkat sedang antara Jumlah Kepemilikan Motor (X5) terhadap Tarikan Perjalanan (Y).
- 6) Variabel selanjutnya Jarak Tempuh Ketempat Tujuan ((X6) memiliki nilai signifikansi (2-tailed) sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05, sehingga menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara Jarak Tempuh ke Tempat Tujuan (X6) dengan Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) sebesar 0.478 yang berarti ada korelasi dengan tingkat sedang antara Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) terhadap Tarikan Perjalanan (Y).
- 7) Variabel selanjutnya Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) memiliki nilai signifikansi (2-tailed) sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05, sehingga menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Waktu Tempuh ke Tempat Tujuan (X7) dengan Tarikan Perjalanan (Y). Kemudian Nilai r hitung dari variabel Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) sebesar 0.550 yang berarti ada korelasi dengan tingkat sedang antara Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) terhadap Tarikan Perjalanan (Y).

Koefisien Determinasi Berganda (R^2)

Koefisien determinasi menggambarkan besarnya kontribusi variabel bebas dalam model regresi dalam menjelaskan variasi yang terjadi pada variabel terikat. Nilai ini ditunjukkan melalui R-square (R^2) pada tabel Model Summary, di mana semakin tinggi nilainya, semakin besar pula proporsi keragaman variabel terikat yang dapat diterangkan oleh variabel bebas dalam model.

Tabel 6 Hasil Uji Koefisien Determinasi Berganda (R^2)

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.765 ^a	.134	.549	1.724

Sumber: Data Primer Diolah SPSS, 2025

Berdasarkan tabel tersebut, nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,765 menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara variabel independen dan variabel dependen, dengan tingkat keterkaitan sebesar 76,5%. Nilai Adjusted R Square (R^2) sebesar 0,549 mengindikasikan bahwa variabel independen mampu menjelaskan 54,9% variasi perubahan pada variabel dependen. Sementara itu, sisanya sebesar 45,1% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar variabel yang dianalisis dalam penelitian ini.

Pembahasan

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tarikan Perjalanan Pegawai Kantor Gubernur Sultra

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara sebagai berikut:

- 1) Variabel Jumlah Pegawai (X1) Memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0,657, yang menunjukkan bahwa Jumlah Pegawai (X1) memberikan pengaruh dominan terhadap Tarikan Perjalanan (Y) sebesar 65,7%. Artinya, semakin banyak jumlah pegawai, semakin besar pula potensi terjadinya tarikan perjalanan pada kawasan penelitian.
- 2) Variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) Memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0,663, yang menunjukkan bahwa Luas Lahan Perkantoran (X2) memberikan pengaruh dominan terhadap Tarikan Perjalanan (Y) sebesar 66,3%. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin luas lahan

perkantoran yang tersedia, semakin tinggi pula potensi terjadinya tarikan perjalanan di lokasi tersebut.

Dengan demikian faktor Jumlah Pegawai (X1) dan Luas Lahan Perkantoran (X2) merupakan faktor dominan yang memengaruhi tarikan perjalanan pegawai di Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara. Model yang diperoleh dari hasil analisis disajikan sebagai berikut:

$$Y = 1.264 + 0.657 (X1) + 0.663 (X2)$$

Model Analisis Tarikan Perjalanan Pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara

Berikut analisis model tarikan perjalanan pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara:

$$Y = 1.264 + 0.652(X1) + 0.646(X2) + 0.086(X3) - 0.839(X4) + 0.194(X5) + 0.182(X6) - 0.045(X7)$$

Dari model diatas dapat dijelaskan nilai variabel Jumlah Pegawai (X1), Luas Lahan Perkantoran (X2), Luas Lahan Parkir (X3), Jumlah Kepemilikan Mobil (X4), Jumlah Kepemilikan Motor (X5), Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) dan Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) bertambah 1 satuan maka akan mengalami jumlah tarikan perjalanan sebagai berikut:

$$Y = 1.264 + 0.652(X1) + 0.646(X2) + 0.086(X3) - 0.839(X4) + 0.194(X5) + 0.182(X6) - 0.045(X7)$$

$$Y = 2.14$$

Model ini menggunakan metode "Enter," yang berarti semua variabel yang terdaftar dimasukkan ke dalam model tanpa eliminasi.

- 1) Nilai konstanta pada model adalah 1.264. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel Jumlah Pegawai (X1), Luas Lahan Perkantoran (X2), Luas Lahan Parkir (X3), Jumlah Kepemilikan Mobil (X4), Jumlah Kepemilikan Motor (X5), Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) dan Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) tidak mengalami perubahan, maka tarikan perjalanan memiliki nilai 1.264.
- 2) Nilai variabel Jumlah Pegawai (X1) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X1 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan
- 3) Nilai variabel Luas Lahan Perkantoran (X2) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X2 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.
- 4) Nilai variabel Luas Lahan Parkir (X3) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X3 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.
- 5) Nilai variabel Jumlah Kepemilikan Mobil (X4) bernilai Negatif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X4 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami penurunan.
- 6) Nilai variabel Jumlah Kepemilikan Motor (X5) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X5 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.
- 7) Nilai variabel Jarak Tempuh Ketempat Tujuan (X6) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X6 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami peningkatan.
- 8) Nilai variabel Waktu Tempuh Ketempat Tujuan (X7) bernilai negatif. Hal ini menunjukkan bahwa jika variabel X7 meningkat, maka tarikan perjalanan cenderung mengalami penurunan.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dan hasil analisis data yang telah dilakukan pada pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara, maka dapat diambil Kesimpulan bahwa faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan pegawai Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara dalam penelitian ini adalah variabel Jumlah Pegawai (X1) dan Luas Lahan Perkantoran (X2).

Berdasarkan kesimpulan penelitian, model yang dihasilkan dapat dimanfaatkan sebagai salah satu opsi untuk memperkirakan jumlah pergerakan pegawai di kawasan kerja Kantor Gubernur Sulawesi Tenggara sekaligus memberikan gambaran faktor-faktor yang memengaruhi efektivitas aktivitas kantor terhadap intensitas perjalanan, sehingga dapat menjadi dasar dalam perumusan kebijakan terkait tarikan perjalanan. Selain itu, diperlukan penelitian lanjutan dengan metode atau pendekatan lain agar diperoleh temuan yang lebih menyeluruh dan

mendalam. Mengingat adanya keterbatasan dalam pengumpulan data, khususnya pada survei kuesioner yang menunjukkan variasi tingkat keseriusan responden serta waktu penyebaran yang belum sepenuhnya mencakup jam aktivitas pegawai di setiap SKPD, penelitian selanjutnya disarankan lebih memperhatikan aspek-aspek tersebut.

Referensi

- Budiman, A., Bethary, R. T., & Prativi, H. B. 2014. "Analisis Model Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Pusat Pemerintahan Provinsi Banten (KP3B)", *Universitas Sultan Ageng Tirtayasa*.
- Dwijayani, M. 2009. "Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Department Store (Studi Kasus di Wilayah Surakarta)", Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Hendriko, Y. 2021. "Pemodelan Tarikan Pergerakan Ke kawasan Perkantoran (Studi Kasus: Kota Baru Jambi)", (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS JAMBI).
- Ma'Ruf, A. E., Isram, M., & Arifin, A. 2021. "Analisis Model Tarikan Perjalanan pada Kawasan Perkantoran Ruhui Rahayu I Kecamatan Balikpapan Selatan", *Jutateks*, 5(1), 25-36.
- Saleh, S. M., Tamin, O. Z., & Sjafruddin, A. 2006. "Peran Jalan Alternatif Dan Analisis Transportasi Barang Pascatsunami Di Propinsi Nanggroe Aceh Darussalam", *Jurnal Transportasi*, 6(2).
- Sani, Z. 2010. "Transportasi (suatu pengantar)", *Universitas Indonesia, Jakarta*.
- Sugiyono. 2017. "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D", Bandung : Alfabeta.
- Tamin, O. Z. 2000. "Perencanaan dan pemodelan Transportasi", *Edisi Kedua Bandung: Penerbit ITB*.
- Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 1995 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Kendari. LN. 1995/ No. 44, TLN NO. 3602, LL SETNEG : 12 HLM.
- Utomo, H. S. 2010. "Manajemen Transportasi", *Malang: Pascasarjana Universitas Brawijaya*.