

Analisis Bangkitan Perjalanan Berbasis Rumah di Kota Kendari

Muhamad Rajulan¹, Maudhy Satyadharma², Hado³
Try Sugiyarto Soeparyanto⁴, La Ode Muhammad Nurrahmad
Arsyad⁵

^{1,2)} Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara,

³⁾ Universitas Sulawesi Tenggara, ^{4,5)} Universitas Halu Oleo

Email : maudhymaudhy@gmail.com

ABSTRAK

Pembangunan yang dilakukan di Kota Kendari membawa pengaruh pada perkembangan manusia termasuk peningkatan penduduk dan peningkatan jumlah kendaraan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perjalanan penduduk di Kota Kendari. Penelitian diadakan di Kota Kendari dan telah diadakan pada Bulan Mei 2024. Populasi penelitian ini adalah seluruh masyarakat Kota Kendari sedangkan sampel penelitian berjumlah 400 masyarakat Kota Kendari. Berdasarkan hasil analisis maka dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga yang bekerja, jumlah anggota keluarga yang bersekolah, pendapatan keluarga, kepemilikan mobil dan kepemilikan motor berpengaruh signifikan terhadap bangkitan perjalanan di Kota Kendari yang direfleksikan dengan nilai Sig. $0.000 < 0.05$. Adapun variabel jarak tempuh dan waktu tempuh tidak berpengaruh signifikan terhadap bangkitan perjalanan di Kota Kendari, yang direfleksikan dengan nilai Sig. $0.075 > 0.05$.

Kata kunci: Bangkitan Perjalanan, Transportasi, Kendari

ABSTRACT

The development carried out in Kendari City has had an impact on human development, including an increase in population and an increase in the number of vehicles. This research aims to determine and analyze the factors that influence residents' travel in Kendari City. The research was conducted in Kendari City and was held in May 2024. The population of this research was the entire community of Kendari City, while the research sample was 400 residents of Kendari City. Based on the results of the analysis, it can be concluded that the variables are number of family members, number of family members who work, number of family members attending school, family income, car ownership and motorbike ownership have a significant effect on trip generation in Kendari City, which is reflected by the Sig. value of $0.000 < 0.05$. The travel distance and travel time variables do not have a significant effect on trip generation in Kendari City which is reflected by the Sig. value of $0.075 > 0.05$.

Keywords: Travel Generation, Transportation, Kendari

Pendahuluan

Pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah memberikan banyak dampak bagi perkembangan kehidupan manusia. Hal itu juga mendorong timbulnya kemajuan teknologi serta percepatan transportasi dalam mendorong pemerataan pembangunan serta mobilitas manusia saat ini (Mahmud, 2022), (Pratama, Arnandha, & Puspitasari, 2022), (Mahdar dkk., 2023).

Transportasi muncul dalam aspek kebutuhan manusia karena adanya proses pemenuhan kebutuhan manusia dimana kebutuhan itu tidak terpenuhi di tempat ia berada tetapi terpenuhi di tempat lain. Dalam kerangka makro ekonomi, transportasi adalah tulang punggung perekonomian baik di tingkat nasional, regional maupun lokal (Miro, 2015). Transportasi sebagai upaya pemindahan, menggerakkan, mengangkut ataupun mengalihkan suatu obyek dari satu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain obyek tersebut akan lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan yang spesifik (Miro, 2015).

Kota Kendari yang merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara mengalami perkembangan yang sangat pesat sebagai pusat industry, pemerintahan, perdagangan, administrasi, komunikasi, keuangan dan kegiatan pelayanan lainnya. Hal itu berdampak pada peningkatan penduduk dan peningkatan jumlah kendaraan yang dimiliki. Penduduk Kota Kendari Tahun 2022 sebesar 350,267 jiwa dengan luas wilayah 350,267 km² atau meliputi 0,7 persen luas Provinsi Sulawesi Tenggara (Asana dkk., 2024; Hasina & Satyadharma, 2023)

Pembangunan transportasi hendaknya mampu mendorong upaya pemerataan hasil pembangunan, mendorong pertumbuhan ekonomi serta tingkat kesejahteraan masyarakat, karena diyakini bahwa pembangunan jaringan transportasi yang semakin berkembang dan optimal akan mampu mempengaruhi besarnya bangkitan dan tarikan pergerakan perjalanan yang ada di suatu wilayah (Marannu, 2019; Pradana dkk., 2019; Ramdhani & Tisnawan, 2018). Permasalahan transportasi yang terjadi tersebut perlu diantisipasi dengan suatu perencanaan transportasi yang dapat memprediksi kebutuhan perjalanan dengan mempertimbangkan faktor yang sangat mempengaruhi sistem antara lain karakteristik permintaan, tata guna lahan serta kondisi yang ada di suatu daerah (Tamin, 2018).

Metode Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah di Kota Kendari dengan populasi seluruh warga masyarakat Kota Kendari. Adapun sampel dalam penelitian ini dengan menggunakan rumus slowin maka didapatkan berjumlah 400 masyarakat Kota Kendari. Teknik analisa data ini menggunakan analisis regresi dengan variabel bebas terdiri dari jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga yang bekerja, jumlah anggota keluarga yang bersekolah, pendapatan keluarga dalam sebulan, jumlah kepemilikan mobil, jumlah kepemilikan motor, jarak tempuh perjalanan, waktu tempuh perjalanan serta bangkitan perjalanan.

Hasil dan Pembahasan

Gambaran responden penelitian akan diuraikan pada beberapa tabel sebagai berikut

Jumlah Anggota Keluarga secara keseluruhan

Salah satu variabel yang dianggap dapat mempengaruhi bangkitan perjalanan adalah keseluruhan jumlah anggota keluarga. Adapun data terkait jumlah penghuni rumah secara keseluruhan yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 1 berikut

Tabel 1. Karakteristik responden berdasarkan jumlah penghuni

| Jumlah orang dalam keluarga | Jumlah keluarga | Persentase (%) |
|-----------------------------|-----------------|----------------|
| 2 | 58 | 15 |
| 3 | 112 | 28 |
| 4 | 117 | 29 |
| 5 | 76 | 19 |
| >6 | 37 | 9 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

tabel 1 diatas memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 3 sampai 4 orang.

Jumlah Anggota keluarga yang bekerja

Salah satu variabel yang dianggap dapat mempengaruhi bangkitan perjalanan adalah jumlah anggota keluarga yang bekerja. Adapun data terkait jumlah penghuni rumah yang bekerja yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 2 berikut

Tabel 2. Karakteristik responden berdasarkan jumlah anggota keluarga yang bekerja

| Jumlah orang dalam keluarga | Jumlah keluarga yang bekerja | Persentase (%) |
|-----------------------------|------------------------------|----------------|
| 1 | 168 | 42 |
| 2 | 189 | 47 |
| 3 | 30 | 8 |
| 4 | 9 | 2 |
| >5 | 4 | 1 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Berdasarkan tabel 2 diatas memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian memiliki jumlah anggota keluarga yang bekerja sebanyak 2 orang dan 1 orang dalam suatu keluarga.

Jumlah Anggota Keluarga yang bersekolah

Salah satu variabel yang dianggap dapat mempengaruhi bangkitan perjalanan adalah jumlah anggota keluarga yang bersekolah. Adapun data terkait jumlah penghuni rumah yang bersekolah yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 3 berikut

Tabel 3. Karakteristik responden berdasarkan jumlah penghuni yang bersekolah

| Jumlah orang dalam keluarga | Jumlah keluarga yang bersekolah | |
|-----------------------------|---------------------------------|----------------|
| | Jumlah | Persentase (%) |
| 0 | 115 | 29 |
| 1 | 138 | 35 |
| 2 | 122 | 30 |
| 3 | 25 | 6 |
| >4 | 0 | 0 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Berdasarkan tabel 3 diatas memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian memiliki jumlah anggota keluarga yang bersekolah sebanyak 1 orang (35%) dalam suatu keluarga.

Tingkat Pendapatan Keluarga

Salah satu variabel yang dianggap dapat mempengaruhi bangkitan perjalanan adalah tingkat pendapatan keluarga. Adapun data terkait pendapatan keluarga yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 4 berikut

Tabel 4. Karakteristik responden berdasarkan pendapatan keluarga

| Tingkat pendapatan keluarga | Jumlah Keluarga | |
|-----------------------------|-----------------|----------------|
| | Jumlah | Persentase (%) |
| 1 | 0 | 0 |
| 2 | 52 | 13 |
| 3 | 223 | 43 |
| 4 | 128 | 32 |
| 5 | 47 | 12 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Keterangan untuk Tabel 4

- 1: Penghasilan dibawah Rp. 1.000.000 / sebulan
- 2: Penghasilan antara Rp. 1.000.000 – Rp. 3.000.000 / sebulan
- 3: Penghasilan antara Rp. 3.000.000 – Rp. 5.000.000 / sebulan
- 4: Penghasilan antara Rp. 5.000.000 – Rp. 8.000.000 / sebulan
- 5: Penghasilan diatas Rp. 8.000.000 / sebulan

Dari tabel 4 ditemukan bahwa mayoritas para responden penelitian memiliki penghasilan antara Rp. 3.000.000 - Rp. 5.000.000/ sebulan, yaitu sebanyak 223 orang (43 %), lalu diikuti oleh 3128 keluarga (32 %) yang memiliki penghasilan antara Rp. 5.000.000 - Rp. 8.000.000/ sebulan. Tabel 4 juga mengkonfirmasi bahwa tidak ada responden penelitian yang memiliki penghasilan dibawah Rp. 1.000,-000/ sebulan.

Kepemilikan mobil

Salah satu variabel yang diduga mampu mempengaruhi bangkitan perjalanan adalah kepemilikan mobil dalam suatu keluarga. Adapun data terkait kepemilikan mobil penghuni keluarga akan dijelaskan dalam Tabel 5 berikut

Tabel 5. Karakteristik responden berdasarkan kepemilikan mobil

| Jumlah mobil dalam keluarga | Jumlah keluarga | Persentase (%) |
|-----------------------------|-----------------|----------------|
| 0 | 220 | 55 |
| 1 | 142 | 35 |
| 2 | 37 | 9 |
| 3 | 1 | 1 |
| >3 | 0 | 0 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Berdasarkan tabel 5 diatas memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian yang tidak memiliki mobil adalah mayoritas responden berjumlah 220 orang (55 %), lalu diikuti oleh keluarga yang memiliki 1 mobil yaitu sebanyak 142 keluarga (35 %). Tidak ada keluarga yang memiliki mobil lebih dari tiga yang menjadi responden penelitian ini.

Kepemilikan motor

Salah satu variabel yang diduga mampu mempengaruhi bangkitan perjalanan adalah kepemilikan motor dalam suatu keluarga. Adapun data terkait kepemilikan motor penghuni keluarga akan dijelaskan dalam Tabel 6 berikut

Tabel 6. Karakteristik responden berdasarkan kepemilikan motor

| Jumlah motor dalam keluarga | Jumlah keluarga | Persentase (%) |
|-----------------------------|-----------------|----------------|
| 0 | 7 | 18 |
| 1 | 217 | 55 |
| 2 | 132 | 34 |
| 3 | 44 | 11 |
| >4 | 0 | 0 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Berdasarkan tabel 6 diatas memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian yaitu sebanyak 217 KK (55%) memiliki motor dalam rumah tangga

sebanyak 1 buah lalu diikuti oleh 132 KK (34%) yang memiliki motor sebanyak 2 buah. Tidak ada keluarga yang menjadi responden penelitian yang memiliki motor lebih dari 3 buah.

Jarak tempuh

Adapun data terkait jarak tempuh perjalanan responden penelitian yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 7 berikut

Tabel 7. Karakteristik responden berdasarkan jarak tempuh

| Jarak Tempuh | Jumlah keluarga | |
|---------------|-----------------|----------------|
| | Jumlah | Persentase (%) |
| Dibawah 10 Km | 19 | 5 |
| 10-30 Km | 165 | 41 |
| 30-60 Km | 210 | 53 |
| Diatas 60 Km | 6 | 1 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Berdasarkan tabel 7 memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian yaitu sebanyak 210 orang (53 %) memiliki jarak tempuh sekitar 30-60 km dari rumah ke tempat kerja atau sekolah setiap hari, lalu diikuti 165 orang (41%) yang memiliki waktu tempuh 10-30 km dari rumah mereka ke tempat tujuan.

Waktu tempuh

Adapun data terkait waktu tempuh perjalanan responden penelitian yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 8 berikut

Tabel 8. Karakteristik responden berdasarkan waktu tempuh

| Waktu Tempuh | Jumlah keluarga | |
|------------------|-----------------|----------------|
| | Jumlah | Persentase (%) |
| Dibawah 10 Menit | 19 | 5 |
| 10-30 Menit | 165 | 41 |
| 30-60 Menit | 210 | 53 |
| Diatas 60 Menit | 6 | 1 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber: Hasil Olah Data (2024)

Berdasarkan tabel 8 diatas memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian yaitu sebanyak 210 orang (53 %) menghabiskan 30-60 menit ketika bepergian dari rumah ke tempat tujuan mereka lalu diikuti 165 orang (41%) yang menghabiskan waktu tempuh 10-30 menit untuk bepergian dari rumah mereka ke tempat tujuan.

Bangkitan Perjalanan

Bangkitan perjalanan adalah istilah dalam perencanaan transportasi yang merujuk pada jumlah perjalanan yang dihasilkan dari suatu wilayah atau zona

tertentu. Analisis bangkitan perjalanan penting dalam merencanakan infrastruktur transportasi seperti jalan, angkutan umum dan fasilitas pejalan kaki untuk memastikan bahwa kapasitas dapat memenuhi permintaan yang ada dan menghindari kemacetan. Adapun data terkait bangkitan perjalanan dari responden penelitian yang menjadi sampel penelitian akan dijelaskan dalam Tabel 9 berikut

Tabel 9. Karakteristik responden berdasarkan bangkitan perjalanan

| Bangkitan Perjalanan | Jumlah keluarga | |
|-------------------------|-----------------|----------------|
| | Jumlah | Persentase (%) |
| 1x | 63 | 16 |
| 2x | 78 | 19 |
| 3x | 118 | 30 |
| >3x | 141 | 35 |
| Total | 400 | 100 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Dari tabel 9 ditemukan bahwa mayoritas keluarga yang menjadi responden penelitian memiliki bangkitan perjalanan sebanyak lebih dari 3x sehari yaitu sebanyak 141 keluarga (35%) lalu diikuti sebanyak 118 keluarga (30%) yang memiliki bangkitan perjalanan sebanyak 2x sehari. Responden tersedikit adalah mereka yang memiliki bangkitan perjalanan 1 x sehari yaitu sebanyak 63 orang atau 16 %.

Analisa yang dipergunakan dalam menghasilkan menghasilkan model bangkitan perjalanan penduduk di Kota Kendari dalam penelitian adalah

Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk menunjukkan ukuran yang benar-benar mengukur apa yang hendak diukur (Sugiyono, 2019. Kriteria pengambilan keputusan adalah jika $r \text{ hitung} \geq r \text{ tabel}$, maka butir atau pertanyaan tersebut valid dan Jika $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$, maka pertanyaan tersebut tidak valid. Hasil Uji Validitas dalam penelitian ini tergambar dalam Tabel 10 berikut

Tabel 10. Uji Validitas

| Pernyataan | R hitung | R tabel | Keterangan |
|------------|----------|---------|------------|
| X1 | 0.800 | > 0.098 | Valid |
| X2 | 0.738 | > 0.098 | Valid |
| X3 | 0.601 | > 0.098 | Valid |
| X4 | 0.628 | > 0.098 | Valid |
| X5 | 0.566 | > 0.098 | Valid |
| X6 | 0.507 | > 0.098 | Valid |
| X7 | 0.388 | > 0.098 | Valid |
| X8 | 0.388 | > 0.098 | Valid |
| Y | 0.378 | > 0.098 | Valid |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Dari tabel 10 diatas dapat dilihat bahwa semua nilai r hitung \geq dari nilai r tabel dengan demikian dapat dikatakan bahwa kuesioner yang digunakan valid.

Uji Realibilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui apakah alat pengukuran mempunyai kehandalan dalam mengukur. Variabel dikatakan reliabel jika nilai menunjukkan *Alpha cronbach* lebih besar dari 0,70 (Sugiyono, 2019).

Tabel 11. Uji Realibilitas

| Cronbach Alpha | N of items |
|----------------|------------|
| 0.737 | 9 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Dari tabel 11 diatas dapat dilihat nilai cronbach's Alpha sebesar $0.737 > 0.70$ maka dapat dikatakan bahwa kuesioner yang digunakan reliabel.

Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan pengujian dengan tujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal (Ghozali, 2018). Hasil pengujian normalitas dapat dilihat pada tabel 12 berikut

Tabel 12. Hasil Uji Normalitas

| Variabel | N | Test statistic | Asymp. Sig (2 – tailed) |
|-------------------------|-----|----------------|-------------------------|
| Anggota keluarga | 400 | 0.165 | .000 ^c |
| Yang bekerja | 400 | 0.254 | .000 ^c |
| Yang bersekolah | 400 | 0.212 | .000 ^c |
| Pendapatan rumah tangga | 400 | 0.247 | .000 ^c |
| Kepemilikan mobil | 400 | 0.351 | .000 ^c |
| Kepemilikan motor | 400 | 0.326 | .000 ^c |
| Jarak tempuh | 400 | 0.326 | .000 ^c |
| Waktu tempuh | 400 | 0.326 | .000 ^c |
| Bangkitan Perjalanan | 400 | 0.403 | .000 ^c |

Sumber: Hasil Olah Data (2024)

Dari Tabel 12 dapat dilihat bahwa semua nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar $0.000 < 0.05$ maka dapat dikatakan bahwa semua data tidak berdistribusi normal, dengan demikian maka akan digunakan uji NonParametric dalam hal ini yaitu uji Rank Spearman. Setelah dihitung menggunakan SPSS 26 maka hasilnya dapat dilihat pada tabel 13 dibawah ini.

Tabel 13. Uji NonParametric

| Variabel | Correlation Coefficient | Sig 2 – tailed |
|------------------|-------------------------|----------------|
| Anggota keluarga | 0.214 | .000 |
| Yang bekerja | 0.288 | .000 |
| Yang bersekolah | 0.206 | .000 |

| | | |
|-------------------------|--------|------|
| Pendapatan rumah tangga | 0.238 | .000 |
| Kepemilikan mobil | 0.095 | .000 |
| Kepemilikan motor | 0.179 | .000 |
| Jarak tempuh | -0.089 | .000 |
| Waktu tempuh | -0.089 | .000 |

Sumber : Hasil Olah Data (2024)

Dari tabel 13 diatas dapat dilihat bahwa :

Variabel Anggota Keluarga dengan korelasi sebesar 0.214 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel anggota keluarga berada pada rentang 0.21 – 0.40 (jadi pengaruhnya lemah) dan nilai Sig. 0.000 < 0.05 menunjukkan bahwa pengaruhnya positif signifikan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Bahri dkk., 2021) yang menyatakan bahwa jumlah anggota keluarga berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan pergerakan yang dilakukan.

Variabel Anggota Keluarga Yang Bekerja dengan korelasi sebesar 0.288 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel anggota keluarga yang bekerja berada pada rentang 0.21 – 0.40 (jadi pengaruhnya lemah) dan nilai Sig. 0.000 < 0.05 menunjukkan bahwa pengaruhnya positif signifikan. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Marannu, 2019) yang menyatakan bahwa jumlah anggota keluarga yang bekerja mempengaruhi bangkitan perjalanan pergerakan di zona perumahan di Kota Yogyakarta.

Variabel Anggota Keluarga Yang bersekolah dengan korelasi sebesar 0.206 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel anggota keluarga yang sekolah berada pada rentang 0.21 – 0.40 (jadi pengaruhnya lemah) dan nilai Sig. 0.000 < 0.05 menunjukkan bahwa pengaruhnya positif signifikan. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Lisya & Abdillah, 2021; Tandioga dkk., 2021) yang menyatakan bahwa jumlah anggota keluarga yang bersekolah mempengaruhi bangkitan perjalanan pergerakan penduduk di Kompleks Perumahan Taman Sudiang Indah.

Variabel Pendapatan Rumah Tangga dengan korelasi sebesar 0.238 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel pendapatan rumah tangga berada pada rentang 0.21 – 0.40 (jadi pengaruhnya lemah) dan nilai Sig. 0.000 < 0.05 menunjukkan bahwa pengaruhnya positif signifikan. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Bria dkk., 2019) yang menyatakan bahwa pendapatan keluarga mempengaruhi bangkitan perjalanan pergerakan penduduk di suatu kawasan.

Variabel kepemilikan Mobil dengan korelasi sebesar 0.095 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel kepemilikan Mobil berada pada rentang 0.00 – 0.20 (jadi pengaruhnya kurang) dan nilai Sig. 0.000 < 0.05 menunjukkan bahwa pengaruhnya positif signifikan. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Marannu, 2019) yang menyatakan bahwa kepemilikan kendaraan khususnya mobil mempengaruhi bangkitan perjalanan pergerakan penduduk di Kompleks RSS Baumata Kecamatan Tabenu Kabupaten Kupang.

Variabel kepemilikan Motor dengan korelasi sebesar 0.179 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel kepemilikan Motor berada pada rentang

0.00 – 0.20 (jadi pengaruhnya kurang) dan nilai Sig. $0.000 < 0.05$ menunjukkan bahwa pengaruhnya positif signifikan. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Marannu, 2019) yang menyatakan bahwa kepemilikan motor mempengaruhi bangkitan perjalanan pergerakan penduduk.

Variabel Jarak tempuh dengan korelasi sebesar -0.089 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel Jarak berada pada rentang 0.00 – 0.20 (jadi pengaruhnya kurang) dan nilai Sig. $0.075 > 0.05$ menunjukkan bahwa tidak terdapat yang signifikan. Faktor jarak tempuh tidak menjadi hal yang berpengaruh signifikan yang bisa jadi disebabkan oleh persepsi dan preferensi individu yang tidak sama mengenai jarak tempuh dimana terdapat beberapa responden yang meyakini bahwa jarak bukanlah suatu hambatan sepanjang perjalanan pergerakan yang dilakukan memberikan dampak atau manfaat yang signifikan kepada mereka. Namun tentu pemerintah daerah harus mampu menyediakan infrastruktur transportasi yang baik dan aksesibilitas yang tinggi sehingga jarak tempuh bukan lagi menjadi faktor yang sangat signifikan dalam mempengaruhi bangkitan perjalanan.

Variabel Lama waktu tempuh atau perjalanan dengan korelasi sebesar -0.089 hal ini menunjukkan bahwa pengaruh Variabel Lama perjalanan berada pada rentang 0.00 – 0.20 (jadi pengaruhnya kurang) dan nilai Sig. $0.075 > 0.05$ menunjukkan bahwa tidak terdapat yang signifikan. Hal ini disebabkan karena keragaman responden penelitian yang mewakili Kota Kendari dengan beragam profesi yang mengharuskan mereka bekerja dan mengakses dari rumah ke tempat kerja mereka dengan waktu tempuh lama tetapi harus dilakukan dan tidak bisa ditunda, sehingga pergerakan perjalanan tetap harus dilakukan. Dalam kaitan dengan aspek waktu tempuh ini, perlu diperhatikan kepada pemerintah daerah untuk memperhatikan kondisi jalan dan infrastruktur transportasi sehingga dapat mengurangi dampak negative dari waktu tempuh yang panjang yang dirasakan oleh masyarakat.

Simpulan

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa variabel jumlah anggota keluarga, jumlah anggota keluarga yang bekerja, jumlah anggota keluarga yang bersekolah, pendapatan keluarga, kepemilikan mobil dan kepemilikan motor berpengaruh signifikan terhadap bangkitan perjalanan di Kota Kendari. Adapun variabel jarak tempuh dan waktu tempuh tidak berpengaruh signifikan terhadap bangkitan perjalanan di Kota Kendari, sehingga hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Pemerintah Daerah untuk pengembangan sarana dan fasilitas kota serta pengembangan sistem transportasi mengingat kecepatan pertumbuhan ekonomi yang berimplikasi pada peningkatan permukiman, perkantoran dan kepemilikan kendaraan akan sangat dipengaruhi dan mempengaruhi perkembangan aspek transportasi. Hasil penelitian ini tentu bisa menjadi bahan dalam manajemen transportasi perkotaan di Kota Kendari.

Daftar Pustaka

- Asana, A. R., Sari, M., Siolimbona, I., & Satyadharma, M. (2024). Kebutuhan Internet of Things dalam meningkatkan pelayanan di Terminal Tipe B Baruga Kendari. *Jurnal Teknik Sipil ITP*, 11(1), 65–69. <https://doi.org/10.21063/JTS.2024.V1101.065-69>
- Bahri, S., Nanda, B. F., Nanda, B. F., Razali, M. R., & Razali, M. R. (2021). Faktor Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Model Bangkitan Perjalanan Bekerja Pada Kawasan Perumahan Di Kecamatan Muara Bangkahulu Kota Bengkulu. *Inersia: Jurnal Teknik Sipil*, 13(1), 41–47. <https://doi.org/10.33369/ijts.13.1.41-47>
- Bria, T. A., Wonlele, T., & Loden, O. (2019). Model Bangkitan Perjalanan Pada Kawasan Pinggiran Menuju Pusat Kota (Studi Pada Kawasan Yang Mengalami Perubahan Spasial). *Potensi : Jurnal Sipil Politeknik*, 21(2), 54–60. <https://doi.org/10.35313/potensi.v21i2.1671>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hasina, H., & Satyadharma, M. (2023). Strategi Pengembangan Fungsi Terminal Penumpang Tipe B Di Provinsi Sulawesi Tenggara. *Journal Publicuho*, 6(1), 246–256. <https://doi.org/10.35817/publicuho.v6i1.112>
- Lisya, M., & Abdillah, N. (2021). Analisa Pengaruh Kecepatan Kendaraan Terhadap Derajat Kejenuhan di Jalan Perkotaan pada Kawasan Pendidikan (Studi Kasus: Jalan Depan Universitas Pendidikan Indonesia). *Jurnal Unitek*, 14(2), 40–47. <https://doi.org/10.52072/unitek.v14i2.238>
- Mahdar, Satyadharma, M., & Ahmad, S. (2023). Analisis Framing Penegakan Hukum Angkutan Pada Media Online Detiksultra . com. *Jurnal Kinesik*, 10(2), 212–221.
- Mahmud, M. (2022). Analisis Kelayakan dan Strategi Pengembangan Pelabuhan Watunohu Sebagai Pelabuhan Pengumpul di Kabupaten Kolaka Utara. *Jurnal Unitek*, 15(2), 229-237.
- Marannu, B. (2019). *Analisis Bangkitan Perjalanan Berbasis Rumah (Studi Kasus Perumahan BTP Kota Makassar)*. Universitas Bosowa.
- Miro, F. (2015). *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia.
- Pradana, M. F., Budiman, A., & Sunarya, B. (2019). Pemodelan Bangkitan Pergerakan Transportasi Kota Cilegon. *Jurnal Fondasi*, 8(2), 142–150.
- Pratama, W. A., Arnandha, Y., & Puspitasari, E. (2022). Analisis Jarak Pengereman Laju Kereta Api untuk Mencapai Kecepatan Minimum pada Saat Emergency on Track. *Jurnal Unitek*, 15(2), 238-250
- Ramdhani, F., & Tisnawan, R. (2018). Analisis Model Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan Kabupaten Rokan Hulu. *Racic : Rab Construction Research*, 3(1), 314–331.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2018). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi : Teori, contoh soal dan Aplikasi*. ITB Press.
- Tandioga, D. C. Y., Rachman, R., & Radjawane, L. E. (2021). Analisis Bangkitan

Perjalanan Penduduk Pada Kompleks Perumahan Taman Sudiang Indah
Paulus Civil Engineering Journal (PCEJ). *Civil Engineering Journal (PCEJ)*,
3(4), 602–613.