BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kelurahan Tanru Tedong merupakan salah satu daerah berkembang di kabupaten Sidenreng Rappang yang memiliki pertumbuhan penduduk cukup besar. Besarnya pertumbuhan penduduk secara tidak langsung memberikan pengaruh terhadap tata guna lahan yang ada di daerah itu sendiri. Tata guna lahan yang ada di suatu daerah memiliki karakteristik yang berbeda-beda, begitu pula dengan tarikan dan bangkitan pergerakannya pun berbeda. Pasar tradisional dengan segala fasilitas dan pelayanan yang dimiliki akan menimbulkan tarikan lalu lintas pada pasar tradisional diakibatkan oleh banyak faktor.

Pasar Tanru Tedong merupakan salah satu pasar tradisional yang ada di Kabupaten Sidenren Rappang yang memiliki karakteristik pergerakan, sehingga penelitian ini dilakukan guna melihat dan meninjau tarikan pergerakan yang ada di Pasar Tanru Tedong. Penelitian ini dilakukan dengan analisis statistika yang melibatkan variabel-variabel yang menghasilkan persamaan dalam bentuk model. Model ini dapat digunakan untuk menggambarkan hubungan antara sistem tata guna lahan (kegiatan) dengan sistem prasarana transportasi (jaringan) dengan menggunakan persamaan (model matematik).

Pasar ini memiliki tarikan perjalanan berbelanja yang cukup besar dan dapat mempengaruhi tata guna lahan sehingga berdampak pada pergerakan lalu lintas pada kawasan sekitar yang tentu saja dapat mengakibatkan keramaian yang

tidak teratur. Keramaian yang tidak teratur inilah yang menyebabkan tarikan pengunjung yang juga di pengaruhi oleh moda transportasi yang digunakannya. Terlebih lagi bila pengunjung yang datang tidak sendiri. Hal inilah yang menjadi alasan saya untuk meneliti bagaimana bentuk model tarikan perjalanan di Pasar Tanru Tedong.

B. Rumusan Masalah

Pasar merupakan salah satu jenis penggunaan lahan yang mempunyai daya tarik yang cukup besar karena berhubungan dengan proses pemenuhan kebutuhan harian. Yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik pengunjung Pasar Tanru Tedong?
2. Faktor apa yang mempengaruhi tarikan di Pasar Tanru Tedong?
3. Bagaimana model tarikan perjalanan pada Pasar Tanru Tedong?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian di pasar Tanru Tedong adalah:

1. Untuk mengetahui karakteristik pengunjung Pasar Tanru Tedong
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat mempengaruhi tarikan di Pasar Tanru Tedong
3. Membuat model tarikan perjalanan pada Pasar Tanru Tedong, yang merupakan hubungan dari jumlah pergerakan yang masuk ke pasar dengan variabel yang mempengaruhi.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat berupa:

1. Bagi pemerintah, pihak swasta maupun pihak terkait lainnya, semoga bisa dijadikan literasi mengenai perilaku konsumen terhadap pasar Tradisional yang ada di Kabupaten Sidrap.
2. Bagi pembaca, hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas wawasan. Dan bagi penulis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan pengalaman dalam penulisan ilmiah, khususnya di perguruan tinggi.

E. Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam rangka untuk mencapai tujuan tersebut diatas ialah:

1. Hanya meneliti konsumen yang secara langsung berbelanja di Pasar Tanru Tedong.
2. Lokasi penelitian terbatas hanya di kawasan Pasar Tanru Tedong.
3. Wawancara atau kuesioner kepada konsumen Pasar Tanru Tedong hanya mencakup tentang faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan masyarakat tempat tersebut.

F.Sistematika Penulisan

Mengacu pada petunjuk penyusunan proposal, penelitian yang dilakukan akan terdiri dari lima bab metodologis:

1. **Bab I Pendahuluan**

   Merupakan informasi umum dari penelitian ini mengenai latar belakang masalah, maksud dan tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan pertanyaan, dan sistem penulisan.

2. **Bab II Tinjauan Pustaka**

   Di dalamnya berisi teori yang digunakan sebagai dasar untuk menganalisis dan membahas masalah, serta beberapa rumus dan spesifikasi dari studi sastra yang berkaitan dengan penulisan ini.

3. **Bab III Metode Penelitian**

   Bagian ini menjelaskan desain survei, lokasi dan waktu survei, populasi dan sampel survei, bagaimana data survei dikumpulkan, dan bagaimana survei dianalisis.

4. **Bab IV Hasil Pembahasan**

   Data yang diperoleh dari hasil gabungan yang diperoleh dari hasil perhitungan untuk penelitian ini disajikan. Selain itu, data tersebut diolah dan dianalisis untuk menghasilkan informasi yang bermanfaat.

5. **Bab V Penutup**

   Bab ini menyajikan kesimpulan hasil penelitian dan saran peneliti berdasarkan analisis yang dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Sifat dasar manusia untuk bergerak dan kebutuhan akan barang dan jasa telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Transportasi berasal dari Bahasa Latin yaitu *transportare,* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain, dan *portare* berarti mengangkut atau membawa (Kamaludin, 1987: 9). Transportasi menurut Bowersox, 1981 dalam Kodoatie (2005: 258), mendefinisikan transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk yang digerakkan atau dipindahkan tersebut dibutuhkan atau diinginkan oleh lokasi lain tersebut. Menurut Miro (2005: 4), transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan objek dari satu tempat ke tempat lain, sehingga menjadi lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan kegiatan tersebut bervariasi tergantung dari bentuk objek yang akan dipindahkan, jarak antara suatu tempat dengan tempat lain, dan maksud objek yang akan dipindahkan tersebut.

Dari beberapa pengertian diatas, terlihat bahwa terdapat lima unsur pokok dalam transportasi yaitu:

1. Manusia, sebagai yang membutuhkan transportasi.
2. Ada barang yang dibutuhkan manusia.
3. Ada kendaraan sebagai sarana/alat angkut.

4. Jalan sebagai prasarana.
5. Organisasi sebagai pengelola transportasi.

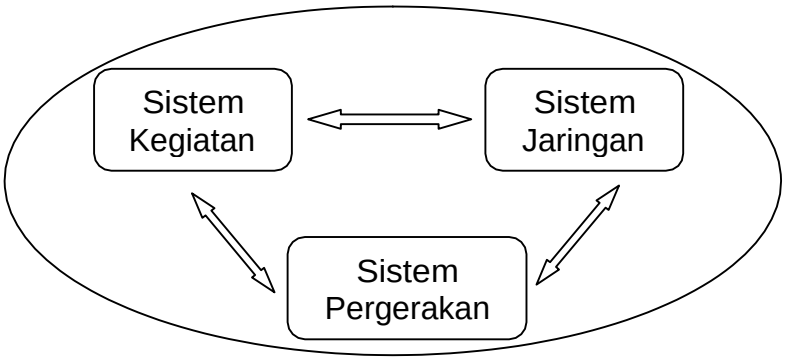
Transportasi memegang peranan penting baik bagi perorangan, masyarakat luas, pertumbuhan ekonomi maupun sosial politik suatu negara. Nasution (2004: 14) menyebutkan bahwa transportasi mampu menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas (*degree of accessibility*) potensi sumber daya alam yang awalnya tidak di manfaatkan menjadi terjangkau dan dapat diolah. Kemajuan transportasi juga akan membawa pada peningkatan mobilitas manusia, dimana semakin tinggi mobilitas akan semakin tinggi pula tingkat produktivitas. Dengan peningkatan produktivitas tersebut, maka akan membawa dampak pada kemajuan perekonomian.

Munawar (2005: 1) mendefinisikan transportasi sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel yang terdapat dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang ke tempat lain. maksud adanya sistem transportasi ini adalah mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang, sehingga mampu memberikan optimalisasi proses pada pergerakan tersebut.

Terdapat dua aspek yang sangat pentik dalam sistem transportasi Munawar (2005: 1), yaitu aspek sarana atau sering disebut dengan moda yang digunakan untuk peregerakan manusia dan barang seperti sepeda motor, mobil, kereta api, pesawat dan sebagainya. Yang kedua adalah aspek prasarana yaitu hubungan dengan wadah atau alat yang digunakan untuk mendukung sarana misalnya jalan raya, rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun.

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan mempengaruhi. Tamin (1997: 28) menyebutkan sistem transportasi makro terdiri atas :

1. Sistem kegiatan
2. Sistem jaringan
3. Sistem pergerakan lalu lintas
4. Sistem kelembagaan, seperti terlihat gambar di bawah.



Gambar 2.1 Sistem transportasi makro
(Sumber : Tamin, 1997)

Setiap tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik kegiatan. Sistem kegiatan (sistem makro yang pertama) merupakan sistem tataguna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya. Kegiatan itu membutuhkan pergerakan sebagai alat untuk pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut, dimana besarnya pergerakan berkaitan erat dengan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan dapat berupa pergerakan manusia atau barang yang tentu saja membutuhkan saran (moda transportasi) dan prasarana (media) tempat moda

transportasi bergerak, yaitu sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara dan pelabuhan. Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan (sistem makro yang kedua). Adanya interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan atau orang (pejalan kaki). Pergerakan tersebut dikenal dengan sistem pergerakan (sistem makro yang ketiga). Ketiga sistem makro ini (sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan akan saling mempengaruhi.

Sistem pergerakan yang akan aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungan dapat tercipta jika pergerakan diatur oleh sistem rekayasa dan manejemen lalu lintas yang baik. Untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, nyaman,cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungannya, maka terdapat sistem mikro tambahan yang disebut dengan sistem kelmbagaan yang terdiri dari pemerintah, swasta dan masyarakat (Tamin, 1997: 48-49).

B. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan merupakan persebaran lahan yang sesuai dengan pola geografis, kondisi eksisting alam, dan peraturan yang berlaku di suatu wilyah tertentu. Tata guna lahan sendiri dapat berupa berbagai macam kawasan; kawasan permukiman, perumahan, perkebunan, pertanian, perdagangan, perindustrian, perairan, maupun ruang terbuka hijau. Menurut Vink (1975), ”Lahan merupakan suatu wilayah tertentu di atas permukaan bumi, khususnya meliputi semua benda penyusun biosfer yang dapat dianggap bersifat menetap atau berpindah berada di

tas dan di bawah wilayah tersebut, meliputi atmosfer, tanah, batuan induk, topografi, air, tumbuhan-tumbuhan, binatang, serta akibat-akibat kegiatan manusia pada masa lalu maupun sekarang, yang semuanya memiliki pengaruh nyata terhadap tata guna lahan oleh manusia, pada masa sekarang maupun masa yang akan datang". Lahan merupakan bagian permukaan bumi yang bermanfaat bagi kehidupan manusia terbentuk secara komplek oleh faktor-faktor fisik maupun non fisik yang terdapat di atasnya.

C. Pengertian Pasar

Pasar secara sederhana merupakan tempat pertemuan antara penjual dan pembeli untuk melakukan transaksi jual beli barang dan jasa. Pasar dalam pengertian teori ekonomi adalah suatu situasi dimana pembeli (konsumen) dan penjual (produsen dan pedagang) melakukan transaksi setelah kedua pihak telah mengambil kata sepakat tentang harga terhadap sejumlah (kualitas) barang dengan kuantitas tertentu menjadi objek transaksi. Kedua pihak, pembeli dan penjual, mendapatkan manfaat dari adanya transaksi atau pasar. Pihak pembeli mendapatkan barang yang diinginkan untuk memenuhi dan memuaskan kebutuhannya sedangkan penjual mendapatkan imbalan pendapatan untuk selanjutnya digunakan untuk membiayai aktivitasnya sebagai pelaku ekonomi produksi atau pedagang.

D. Klasifikasi Pasar

Pasar tradisional adalah pasar pasar yang dibangun dan dikelola oleh pemerintah, pemerintah daerah, swasta, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah termasuk kerjasama dengan swasta dengan tempat usaha berupa took, kios, los dan tenda yang dimiliki/dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat atau koperasi dengan usaha skala kecil, modal kecil dan dengan proses jual beli barang dagangan melalui tawar menawar. Pasar tradisional dikenal sebagai pasar yang bangunannya relative sederhana, dengan suasana yang relatif kurang menyenagkan (ruang tempat usaha sempit, sarana parkir yang kurang memadai, kurang menjaga kebersihan pasar, dan penerangan kurang baik. Barang-barang yang diperdagangkan adalah barang kebutuhan sehari-hari dengan mutu barang yang kurang diperhatikan, harga barang relatif murah, dan cara pembelanjaannya dengan sistem tawar menawar. Para pedagangnya sebagian besar adalah golongan ekonomi lemah dan cara berdagangnyakurang profesional. Perkembangan pasar tradisional yang menurun dan makin berkembangnnya pasar modern lainnya makin memperlihatkan adanya pergeseran prefensi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

Adapun ciri-ciri pasar tradisional yaitu:

1. Dalam pasar tradisional, tidak berlaku fungsi-fungsi manajemen (*planning,Organizing, Actuating, Controlling*).
2. Tidak ada konsep marketing, yaitu : Bahwa pembeli adalah raja, terdapat pelayanan penjualan, penentuan harga berdasarkan perhitungan harga pokok

ditambah keuntungan tertentu, Produk berkualitas, dan tempat penjualan yang nyaman bagi pembeli.

3. Tempat jualannya kumuh, sempit, tidak nyaman, gelap, kotor.
4. Penampilan penjualnnya tidak menarik.
5. Cara menempatkan barang dagangan tanpa konsep *marketing*.

Pasar modern merupakan pasar yang dibangun oleh pemerintah, swasta, atau koperasi dalam bentuk *mall,* supermarket, minimarker, *department store*, dan *shopping center* dimana pengelolaannya dilaksanakan secara modern dan mengutamakan pelayanan kenyamanan berbelanja dengan manajemen berada di satu tangan, bermodal relative kuat, dan dilengkapi dengan label harga yang pasti dan jelas.

Adapun ciri-ciri pasar modern yaitu:

Dalam pasar modern, berlaku fungsi-fungsi manajemen (*Planning, Organizing, Actuating, Controlling*).

1. Kelengkapan pasar modern sangat efesien dan memadai.
2. Mempunyai penataan ruang yang nyaman bagi pembeli.
3. Pelanggan bebas berjalan sepanjang lorong-lorong yang tersedia, memilih barang sesuai keinginan, dan mengisis kereta atau keranjang belanjanya dengan barang yang ingin dibeli.
4. Umumnya dikelola oleh satu perusahaan yang bermodal tinggi.
5. Barang yang diperdagangkan cenderung higienis.
6. Cenderung melakukan pembaruan utilitas barang (Inovasi).

Tabel 2.1 Perbedaan Pasar Tradisional dan Pasar Moder (Sumber : CESS (1998) dalam KPPU, 2004)

No	Aspek	Pasar tradisional	Pasar modern
1	Histori	Evolusi panjang	Fenomena baru
2	Fisik	Kurang baik, sebagian baik	Baik dan mewah
3	Pemilik	Milik Masyarakat/ Desa, Pemda, Sedikit swasta	Umumnya perorangan, Swasta
4	Modal	Subsidi, Modal lemah, dan swadaya masyarakat	Modal kuat dan digerakkan oleh swasta
5	Konsumen	Golongan menengah ke bawah	Umumnya golongan menengah ke atas
6	Metode pembayaran	Ciri dilayani, tawar menawar	Bercirikan swalayan
7	Status tanah	Tanah negara dan sedikit swasta	Tanah swasta/ Perorangan
8	Pembiayaan	Terkadang ada subsidi	Tidak ada subsidi
9	Pembangunan	Umumnya dilakukan oleh Desa, Pemda, dan Masyarakat	Umumnya oleh swasta
10	Pedagang yang masuk	Sangat beragam dan bersifat massal. Dari sektor informal sampai pedagang menengah dan besar	Beberapa pedagang formal skala menengah dan besar
11	Partisipasi	Bersifat massal (pedagang skala kecil), menengah, hingga peagang skala besar)	Sangat terbatas. Umumnya hanya pedagang tunggal, skala menengah hingga ke atas
12	Jaringan	Pasar regional, Pasar kota, dan Pasar kawasan	Sistem rantai korporasi nasional hingga modal luar negeri

E. Tarikan Perjalanan

Tarikan perjalanan ini berhubungan dengan penentuan jumlah perjalanan keseluruhan yang dibangkitkan oleh sebuah kawasan. *Trip generation* terbagi atas dua bagian yaitu *trip production* (produksi perjalanan) dan *trip attraction* (tarikan perjalanan). *Production* adalah perjalanan yang berakhir di rumah pada perjalanan yang berasal dari rumah (*home-base trip*) atau berakhir di tempat asal (origin) pada perjalanan yang tidak berasal dari rumah (*non-home-based trip*). *Attraction* adalah perjalanan yang berakhir tidak di rumah pada perjalanan yang berasal dari rumah atau berakhir di tempat tujuan (Levinson, 1976).

Tariakan perjalanan adalah jumlah pergerakan perjalanan yang terjadi menuju ke lokasi tertentu setiap satuan waktu. Dalam hal ini adalah jumlah pergerakan yang menuju lokasi studi setiap harinya. Jumlah perjalanan sebagai variabel dependen diperkirakan akan dipengaruhi oleh jumlah penghuni gedung, luas lantai, kepemilikan kendaraan, dan intensitas kegiatan yang dalam hal ini adalah jumlah mata kuliah (Munawar, 2000).

Tarikan perjalanan dipengaruhi oleh faktor yang mempengaruhi yaitu luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pertokoan, dan pelayanan lainnya. Faktor lain yang dapat dipergunakan adalah lapangan kerja, eksebilitas dan pengguna moda (Tamin, 2000).

Menurut Ortuzar dan Willumsen (1994), permasalah tarikan dan hasil perjalanan (*generated traffic*) dapat didekati dengan pendekatan *supply* dan *demand*. *Supply* adalah tersedianya prasarana jalan, seperti: badan jalan, trotoar, tempat penyeberangan, alat pemberi isyarat pejalan kaki. *Demand* adalah besarnya

permintaan pergerakan kendaraan dan sirkulasi pejalan kaki. Perubahan grafik *supply* dan *demand* akan mengubah titik-titik keseimbangan yang terjadi. Jika *supply* lebih besar daripada *demand,* maka prasarana yang ada menjadi lebih berlebuhan: jalan, trotoar dan tempat parkir pun lengang. Jika *supply* lebih kecil daripada *demand,* maka prasarana yang ada menjadi terbatas: jalan, trotoar dan tempat parkir pun menjadi semrawut.

Pertokoan, perkantoran, dan tempat hiburan menarik dan menghasilkan perjalanan. Tarikan dan hasil perjanan bisa disebut bangkitan perjalanan (*generated traffic*). Bangkitan perjalanan yang tidak diwadahi dengan baik dapat menimbulkan banyak dampak.

Menurut Atiq (1994) faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan biasanya adalah kantor pemerintah, tempat perdagangan, sekolah dan taman rekreasi. Besarnya tarikan masing-masing guna lahan berbeda uuntuk luas dan fungsi. Besar tarikan bangunan diukur luas setiap lantai yang digunakan untuk aktivitas.

Adapun selain faktor dari tarikan perjalanan yang perlu diperhatikan, ada faktor lain yaitu bangkitan perjalanan. Bangkitan perjalanan merupakan hal penting dalam proses perencanaan perangkutan, karena dengan mengetahui bangkitan perjalanan, maka jumlah perjalanan tiap trip zona pada masa yang akan datang dapat diperkirakan.

Klasifikasi pergerakan

1. Berdasarkan tujuan pergerakan. Secara praktik, kita akan sering menjumpai bahwa model bangkitan pergerakan yang baik bisa didapatkan dengan memodelkan secara terpisah pergerakan yang memiliki tujuan yang berbeda.

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

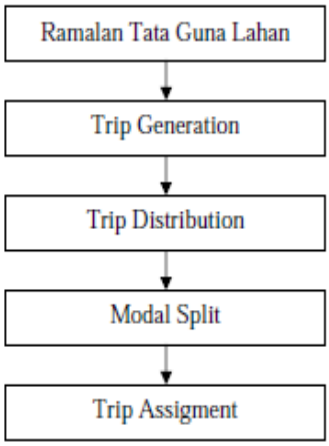
a. Pergenakan ke tempat kerja
b. Pergerakan ke sekolah atau universitas
c. Pergerakan ke tempat belanja
d. Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, dan
e. Lain-lain

Dua tujuan pertama, yakni tempat kerja dan sekolah/universitas adalah tujuan pergerakan utama, karena hampir dilakukan setiap orang setiap hari. Sedangkan yang lainnya bersifat pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah tidak harus selalu dipisahkan karena hanya sekitar 15-20% dari total pergerakan yang terjadi.

2. Berdasarkan waktu. Pergerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari.
3. Berdasarkan jenis orang. Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial-ekonomi. Atribut yang dimaksud adalah:
    a. Tingkat pendapatan (bisa rendah, menengah, atau tinggi)
    b. Tingkat kepemilikan kendaraan (biasanya ada empat tingkat: 0,1,2, atau lebih 2 (+2))
    c. Ukuran dan struktur data.

F. Pemodelan Sistem Transportasi

Untuk mengidentifikasi perilaku permintaan terhadap jasa transportasi, maka perlu dilakukan penyederhanaan sistem transportasi dalam bentuk pemodelan sistem transportasi. Dalam rangka menemukenali perilaku perkembangan aspek pergerakan dalam sistem transportasi, secara konvesional terhadap 4 tahap utama pemodelan (Morlok, 1991: 461-463). Keempat tahap tersebut dapat digambarkan, seperti gambar 2.2 dibawah ini



Gambar 2.2 Proses Peramalan Perjalanan

1. Tahap pertama adalah peramalan pola tata guna lahan untuk masa mendatang, yang menggambarkan kegiatan manusia melalui jumlah setiap kegiatan pada daerah yang lebih kecil yang disebut zona.
2. Dengan dasar tersebut perjalanan yang berasal dan menuju ke setiap zona akan diperkirakan, dimana cara ini disebut analisis pembangkit perjalanan (*Trip Generation*).

3. Kemudian tempat asal perjalanan dikaikan dengan beberapa tempat tujuan yang berbeda-beda, yang biasa disebut distribusi perjalanan (*tip Distribution).*
4. Apabila tempat asal dan tujuan diketahui, maka berbagai moda alternative dapat dibandingkan untuk menentukan kemungkinan moda perjalanan (*Moda Split*) serat memilih rute tertentu yang akan digunakan, yang disebut penentuan lalu lintas (*trip Assigment*).

G. Penelitian Terdahulu

1. Putu Alit Sudhanaya, Pemodelan Tarikan Perjalanan Menuju Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

   Hasil analisis penggunaan moda pengunjung pusat perbelanjaan menunjukkan bahwa 58,43% pengunjung menggunakan sepeda motor, 41,37% kendaraan ringan, 0,10% kendaraan berat, dan 0,10% kendaraan tidak bermotor. Dari hasil analisis multiple regresi diperoleh bahwa variabel bebas yang berpengaruh terhadap tarikan perjalanan pada kondisi jam puncak yaitu luas total lahan (X1) dan luas areal parkir (X3). Sedangkan untuk tarikan perjalanan satu hari, variabel yang berpengaruh hanya luas total lahan (X1). Model tarikan perjalanan untuk satu jam puncak pada jam sibuk pagi/siang, sore/malam, dan untuk 1 hari pada hari kerja masing-masing: Y11 = 105,747 + 0,005 .X1 (R2 = 0,967); Y12 = 45,601 + 0,015 .X3 (R2 = 0,984); Y13 = 3405,73 + 0,187. X1 (R2 = 0,920).

2. Uun Niatika, Model Tarikan Perjalanan ke Kawasan Perdagangan (Studi Kasus di Pasar Tengah, Kota Bandar Lampung).

   Hasil penelitian memperlihatkan bahwa faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kota Bandar Lampung adalah jumlah orang yang tinggal di suatu rumah (X4), jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di setiap rumah (X5), kelengkapan barang yang dijual di kawasan perdagangan (X10), dan harga barang yang dijual (X11). Model tarikan yang diperoleh dari hasil analisa adalah Y = -2,447 + 0,233X4 + 0,511X5 + 0,267X10 + 0,236X11 dengan R2 = 0,863.

3. John H. Frans, Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Kompleks Pasar Kasih Kota Kupang.

   Hasil analisis regresi linear pada penelitian ini adalah Y1 = 2,379X1b + 21,079X1c – 11,649 dan Y2 = 1,407X2b + 0,601X2d + 0,495X2n – 2,200, dengan Y1 adalah tarikan pergerakan kendaraan dalam satuan mobil penumpang, Y2 adalah intensitas kunjungan ke Pasar, X1b adalah jumlah pedagang sayur dan buah, X1c adalah jumlah pedagang daging dan ikan, X2b adalah jenis kelamin pengunjung, X2d adalah penghasilan perbulan, dan X2n adalah kelengkapan barang di pasar.

4. Ir. Maslina, MM., MT. Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Zona Perbelanjaan Di Balikpapan.

   Data diperoleh dengan melakukan uji validitas / reliabilitas dan uji korelasi, kemudian dilakukan analisis regresi untuk mendapatkan persamaan model.

Dari hasil analisis regresi didapatkan model yang baik untuk gerak tarik adalah model regresi berganda yang terdiri dari: Atraksi Kendaraan Model regresi berganda: Y1 = 72,713 + 0,261 X2 + 0,388 X5 dengan koefisien determinasi (R2) = 0,982 dan Atraksi Pengunjung Y2 = 150,376 + 0,772 X2 + 0,642 X5.

5. Wilton Wahab dan Ollga Febiola, Studi Pemodelan Tarikan Perjalanan Menuju Kawasan Plaza Andalas Kota Padang

Pemodelan tarikan perjalanan yang dirancang adalah menggunakan persamaan regresi linear dengan bantuan program SPSS 15. Karakteristik perjalanan pengunjung Plaza Andalas dengan jumlah pendapatan Rp 1,1 jt – Rp 2 jt (36,75%), jumlah orang dirumah sebanyak 4 orang (51,5%), jumlah kepemilikan kendaraan 3 buah (50%), pemilihan moda transportasi menggunakan sepeda motor (59,5%), tujuan ke Plaza Andalas menonton (32,75%), jarak rumah ke Plaza Andalas 5,1 – 10 Km (53,75%), waktu perjalanan 15,1 – 30 menit (57,5%), luas lahan Plaza Andalas kategori luas (86,25%), kapasitas ruang parkir kategori luas (70,75%), jumlah fasilitas Plaza Andalas kategori memadai (78,75%), harga barang Plaza Andalas kategori murah (59,25%), dan kelengkapan barang dalam kategori lengkap (67,25%). Faktor–faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan adalah waktu perjalanan (X2) dan harga barang (X3). Pemodelan terbaik tarikan perjalanan pada kawasan Plaza Andalas adalah: Y = 0,333 + 0,044 X2 + 2,577 X3 dengan nilai R2 = 0,610.

6. Alfi Salmannur, M. Isya, dan Renni Anggraini. Model Tarikan Pergerakan Sepeda Motor PadaPusat Perbelanjaan (Studi Kasus : Di Kota BandaAceh)

   Parameter dalam penelitian ini dicerminkan oleh luas bangunan, luas tanah, luas lahan parkir, jumlah gerai, jumlah karyawan dan jumlah kasir. Pengolahan data menggunakan metode analisis regresi berganda, model-model yang dihasilkan kemudian di uji secara statistik . hasil menunjukan persamaan tarikan sepeda motor Y1 = 59,587 + 0,323X6 dengan variabel X6 adalah jumlah kasir.

7. Robiansyah Candra Dinata, Rosa Agustaniah Dan Suratmi. Analisis Tarikan Perjalanan Pada Perbelanjaan Mesra Indah Mall Di Kota Samarinda.

   Data primer diperoleh dengan kuisioner yang dilakukan secara random sampling, sedangkan data sekunder diperoleh dari data independen Mesra Indah Mall yaitu luas, jumlah pegawai, dan semua fasilitas penunjang serta variabel terikatnya adalah kuantitas daya tarik perjalanan.

   Hasil analisis model gaya tarik perjalanan total dengan pemodelan bentuk Y = 0,524 + 0,110X2 + 0,196X3 + 0,306X5 dengan persentase R2 = 0,545. Hal ini menunjukkan besarnya konteks variabel dependen dan variabel independen terhadap High Colleration mean 54,5%. Persentase total atraksi perjalanan dapat dijelaskan oleh variabel Y = total atraksi perjalanan, X1 = usia, X3 = pendidikan dan X5 = gaji dan persentase F (persentase F> tabel F) (27,590> 2,65).

H. Metode Analisis

1. Metode Analisis Regresi Linear

Menurut Morlok (1995), kutipan dari Munawar (2000), metode yang paling banyak dipakai untuk analisis pembangkit perjalanan adalah analisis regresi. Bentuk ini di dapat mengkorelasikan besarnya bangkitan dan tarikan dengan variabel dari satu , sehingga dapat menghasilkan tingkat korelasi yang optimal dan parameter parameter yang menggambarkan tingkat keandalan model.

Metode analisis ini merupakan salah satu dari model-model yang tergabung didalam model statistik matematika. Metode ini merupakan alat analisis statistic uang menganalsis faktor-faktor penentu yang menembulkan atau diciptakannya.

Untuk perjalanan berbasis zona metode analisis regresi linear menganalsis bagaimana hubungan antara variabel-variabel bebas karakteristik sosio-ekonomi zona (guna lahan) dengan variabel terikat berupa jumlah arus lalu lintas (perjalanan) dari zona asal yang diamati ke zona tujuan yang diamatidan juga menghasilkan hasil berupa angka perkiraan jumlah perjalanan dari asal ke tujuan yang ditimbulkan oleh karakteristik-karakteristik sosio-ekonomi zona untuk perjalanan yang berbasis zona dan karakteristik-karakteristik sosio-ekonomi rumah tangga untuk perjalanan berbasis rumah.

Ada dua bentuk motode analsis regresi linear yaitu:

a. Analisis regresi linear sederhana (*simple linear regression analysis*)

Analisis regresi dilakukan untuk mengetahui apakah suatu variabel dapat dipergunakan untuk memprediksi atau meramalkan veriabel lain. jika suatu variabel tak bebas (*dependent variable*), hubungan antara kedua variabel disebut analisis regresi sederhana. Bentuk matematis dari analisis regresi sederhana adalah:

$$Y = a + bX \quad \text{.....(1)}$$

Dimana :

Y = Variabel dependen (tidak bebas)

X = Variabel independen (bebas)

A = konstanta

B = koefisien regresi

Dimana Y atau Q adalah Variabel terikat yang akan diramalkan besarnya atau dalam studi transportasi beberapa jumlah perjalanan (lalu-lintas) manusia, kendaraan dari titik asal ke titik tujuan yang diperkirakan.

b. Analisis regresi linear berganda (multi linear regretion analysis)

Merupakan teknik analisis regresi yang mehubungkan satu variabel terikat dengan dua atau lebih variabel bebas yang dianggap atau mungkin mempengaruhi perubahan variabel terikat yang diamati.

Konsep ini merupakan pengembangan lanjutan dari uraian sebelumnya, khususnya pada kasus yang mempunyai lebih banyak perubah bebaas dan parameter b. hal ini sangat diperlukan dalam realita yang menunjukkan bahwa beberapa perubah tata guna lahan secara simultan ternyata mempengaruhi bangkitan dan tarikan pergerakan. Persamaan regresi linear

berganda merupakan persamaan matematik yang menyatakan hubungan antara sebuah variabel tak bebas dengan variabel bebas.

Bentuk umum dari persamaan regresi linear berganda untuk menggambarkan bangkitan atau tarikan pergerakan adalah:

$Y = a + b1X1 + b2X2 + \ldots + bnXn$

Dimana :

Y = Variabel dependen (tidak bebas)

X1,X2,…,Xn = Variabel independen (bebas)

A = konstanta

B1,b2,…,bn = koefisien regresi

Cara uji hipotesis analisis regresi linear berganda yaitu:

1) Uji tabel *Anova*
   a) Hipotesis dalam bentuk kalimat

      Ho: model regresi linear berganda tidak dapat digunakan untuk memprediksi variabel Y yang dipengaruhi semua variabel X.

      Ha: model regresi linear berganda dapat digunakan untuk memprediksi variabel Y yang dipengaruhi semua variabel X.

   b) Pengambilan keputusan.

      i. Berdasarkan perbandingan antara F_{hitung} dan F_{tabel}

         Jika: $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, maka Ho diterima.

         Jika: $F_{hitung} \geq F_{tabel}$, maka Ho ditolak

ii. Berdasarkan nilai probabilitas

Jika probabilitas (sig) > α maka Ho diterima

Jika probabilitas (sig) < α maka Ho ditolak

2) Uji F (secara simultan)

Hipotesis untuk kasus ini:

a) Hipotesis dalam bentuk kalimat

Ho: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara simultan antara semua variabel X dengan variabel Y

Ha: Terdapat pengaruh yang signifikan secara simultan antara semua variabel X dengan variabel Y

b) Membuat hipotesis dalam bentuk model statistik

Ho: $\beta = 0$

Ha: $\beta \neq 0$

c) Kaidah pengujian

Jika, $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, maka Ho diterima.

Jika, $F_{hitung} \geq F_{tabel}$, maka Ho ditolak

3) Uji T (secara parsial)

a) Variabel X terhadap variabel Y

a) Hipotesis dalam bentuk kalimat

Ho: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara variabel X dengan variabel Y

Ha: Terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara variabel X dengan variabel Y

b) Membuat hipotesis dalam bentuk model statistik

Ho: $\beta = 0$

Ha: $\beta \neq 0$

c) Kaidah pengujian

Jika, $- t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka Ho diterima.

Jika, $t_{hitung} \geq t_{tabel}$, maka Ho ditolak

c. Analisis Regresi Non Linear

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

Metode analisa regresi memiliki beberapa keuntungan yaitu:

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

Metode analisis regresi linear 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 zooning.
4) Model agregat umumnya hanya digunakan untuk mengubah sistem zooning hingga kurang fleksibel digunkan dalam prakiraan model. Adanya asumsi hubungan antara variabel dengan variabel tak bebasnya.

I. Koefisien korelasi

Salah satu tahapan terpenting di dalam analisis trip generation (tarikan perjalanan) terutama dengan metode analisis regresi adalah penentuan hubungan antara variabelnya baik antara sesame variabel bebas dengan variabel tidak bebas (pada regresi berganda dan sederhana).

Untuk menentukan apakah suatu variabel mempunyai tingkat korelasi dengan permasalahan ataupun dengan variabel yang lainnya dapat digunakan dengan suatu teori korelasi. Apabila X dan Y menyatakan dua variabel yang sedang diamati maka diagram pencar menggambarkan titik lokasi (X,Y) menurut sistem koordinat. Apabila semua titik di dalam diagram pencar nampak berbentuk sebuah garis, maka korelasi tersebut disebut linear.

Apabila Y cenderung meningkat dan X meningkat, maka korelasi tersebut disebut korelasi positif atau korelasi langsung. Sebaliknya apabila Y cenderung menurun sedangkan X meningkat, maka korelais disebut korelasi negative atau korelasi terbalik. Apabila tidak terlihat adanya hubungan antara variabel, maka dikatakan tidak terdapat korelasi antara kedua variabel.

Korelasi antara variabel tersebut dapat dinyatakan dengan suatu koefisien kkoorelasi (r). Nilai r berkisar antara -1 dan +1. Tanda (+) dan tanda (-) dipakai untuk korelasi positif dan korelais negative. Dalam penelitian ini tahapan analisis korelasi merupakan tahapan terpenting di dalam menentukan hubungan antara faktor yang berpengaruh pada pergerakan/transportasi.

Cara uji hipotesis analisis korelasi berganda yaitu:

1) Uji signifikansi individu

   Antara variabel X terhadap Y

   Hipotesis untuk kasus ini:

   a) Hipotesis dalam bentuk kalimat

      Ho: Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel X dengan variabel Y

      Ha: Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel X dengan variabel Y

   b) Membuat hipotesis dalam bentuk model statistik

      Ho: $r_{x1.Y} = 0$

      Ha: $r_{x1.Y} \neq 0$

   c) Menentukan risiko kesalahan α = 5% (0,05)

   d) Kriteria keputusan:

      Jika: Sig < α, maka Ho ditolak

      Jika: Sig > α, maka Ho diterima

      Membandingkan nilai Sig dan α

      Jika: Sig < α, maka Ho ditolak.

2) Uji signifikan secara keseluruhan

Hipotesis untuk kasus ini:

a) Hipotesis dalam bentuk kalimat

Ho: Tidak terdapat hubungan yang signifikan secara simultan antara semua variabel X dengan variabel Y

Ha: Terdapat hubungan yang signifikan secara simultan antara semua variabel X dengan variabel Y

b) Membuat hipotesis dalam bentuk model statistik

Ho: $r_{x1.xn.Y} = 0$

Ha: $r_{x1.xn.Y} \neq 0$

c) Menentukan risiko kesalahan $\alpha = 5\%$ (0,05)

d) Kriteria keputusan:

Jika: Sig < α, maka Ho ditolak

Jika: Sig > α, maka Ho diterima

Membandingkan nilai Sig F_{change} dengan α

Jika: Sig F_{change} < α, maka Ho ditolak.

J. SPSS

SPSS adalah sebuah program komputer yang digunakan untuk membuat analisis statistika. SPSS dipublikasikan oleh Spss Inc.

SPSS (Statistical Package For the Social Sciences atau paket statistik untuk ilmu Sosial) versi pertama dirilis pada tahun 1968, diciptakan oleh Norman

Nie, seorang lulusan Fakultas Ilmu Politik dari Stanford dan Profesor Emeritus Ilmu Politik di University of Chicago.

SPSS adalah salah satu program yang paling banyak digunakan untuk analisis statistika ilmu sosial. SPSS digunakan oleh peneliti pasar, penelitian kesehatan, perusahaan survey, pemerintah, peneliti pendidikan, organisasi pemasaran, dan sebagainya. Selain analisis statistika, manajemen data (seleksi kasus, manajemen file, pembuatan data turunan) dan dokumentasi data (kamus metadata ikut dimasukkan bersama data) juga merupakan fitur-fitur dari software dasar SPSS. SPSS yang digunakan peneliti disini adalah SPSS Statistics 24.

Statistik yang termasuk software dasar SPSS

1) Statistik Deskriptif: Tabulasi Silang, Frekuensi, Deskripsi, Penelusuran, Statistik Deskripsi Rasio.
2) Statistik Bivariat: Rata-rata, t-test, ANOVA, Korelasi (bivariat, parsial, jarak), Nonparametric tests.
3) Prediksi Hasil Numerik: Regresi Linear.
4) Prediksi untuk mengidentivikasi kelompok: analisis Faktor, Analisis Cluster (two-step, K-means, hierarkis), Diskriminan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi Penelitian ini dilaksanakan di Pasar Tanru Tedong Kecamatan Dua Pitue Kabupaten Sidenreng Rappang dan waktu Penelitian dilakukan pada saat hari pasar selama 2 (Dua) minggu di bulan Agustus 2021.

Tabel 3.1 Jadwal Pelaksanaan Kegiatan

No	Uraian Kegiatan	Bulan Agustus								
		Minggu 1			Minggu 2			Minggu 2		
1	Studi Literatur									
2	Kuesioner									

B. Pelaksanaan Penelitian

Pada umumnya pelaksanaan studi ini adalah dimulai dengan permasalahan yang terjadi, studi literatur dan survei pendahuluan, pengumpulan data, pengolahan dan analisa data sampai dengan kesimpulan yang disertai dengan saran.

C. Survey Pendahuluan

Sebelum mengadakan penelitian lebih lanjut, penting untuk mengawali tahapan dengan survei pendahuluan. Dengan melakukan survei pendahuluan akan diperoleh informasi dalam menentukan tahapan pelaksanaan studi meliputi

penjajakan Pasar yang akan disurvei, dan strategi penempatan tenaga survei di masing-masing Pintu Pasar.

D. Peralatan dan Jumlah Pengamat

Dalam penelitian ini dibutuhkan beberapa peralatan dan surveyor dalam pengambilan data , agar dalam pengambilan data dapat berjalan dengan baik dan sesuai dengan harapan

1. **Peralatan**

   Peralatan yang diperlukan dalam pelaksanaan survei ini adalah sebagai berikut :

   a. Jam / Pengukur Waktu
   b. Counter / Alat Hitung
   c. Alat Tulis
   d. Kuisioner

2. Jumlah Pengamat

Jumlah pengamat yang dibutuhkan pada pelakaksanaan survei ini adalah 4 orang yang terbagi di beberapa Pintu Pasar.

Untuk menghindari hal-hal yang tidak diingikan dalam pelaksanaan survei, maka surveyor perlu memahami dan melaksanakan tata cara survei dengan baik dan benar.Adapun cara pelaksanaan survei dengan urutan langkah sebgaai berikut:

a. Surveyor meminta kesediaannya para calon responden untuk menjadi responden survei.

b. Surveyor menjelaskan dengan singkat maksud dan tujuan survei, dan menjelaskan model pertanyaan yang akan diajukan dan cara memberikan responnya.
c. Surveyor menyampaikan butir bukti pertanyaan dan menandai respon yang akan diberika oleh responden pada lembar survei.
d. Surveyor mengecek semua isian pada formulir survei bahwa semua isian telah terisi.

E. Prosedur Survey

Di setiap pintu pasar di tempatkan 2 orang dengan tenaga survei yang bertugas untuk membagikan kuesioner kepada pengunjung, dimana isi kuesioner tersebut terdapat pertanyaan yang mudah dapat diisi oleh para pengunjung tanpa merasa terbebani untuk menjawabnya. Selain itu pula tanpa harus meninggalkan tujuan dari pada penelitian ini.

Untuk jumlah pengambilan sampel 100% sangatlah tidak mungkin karena membutuhkan biaya yang besar, tenaga kerja yang banyak dan waktu proses yang sangat lama. Sehingga dalam menentukan jumlah sampel (sample size) dalam studi ini menggunakan rumus solvin formula dari Ortuzar (1994) dalam Miky (2004) adalah sebagai berikut :

Penentuan jumlah minimal sampel penelitian dari suatu populasi adalah sebagai berikut:

$n = \frac{N}{1+Ne^2}$

keterangan:

n = sampel

N = Populasi

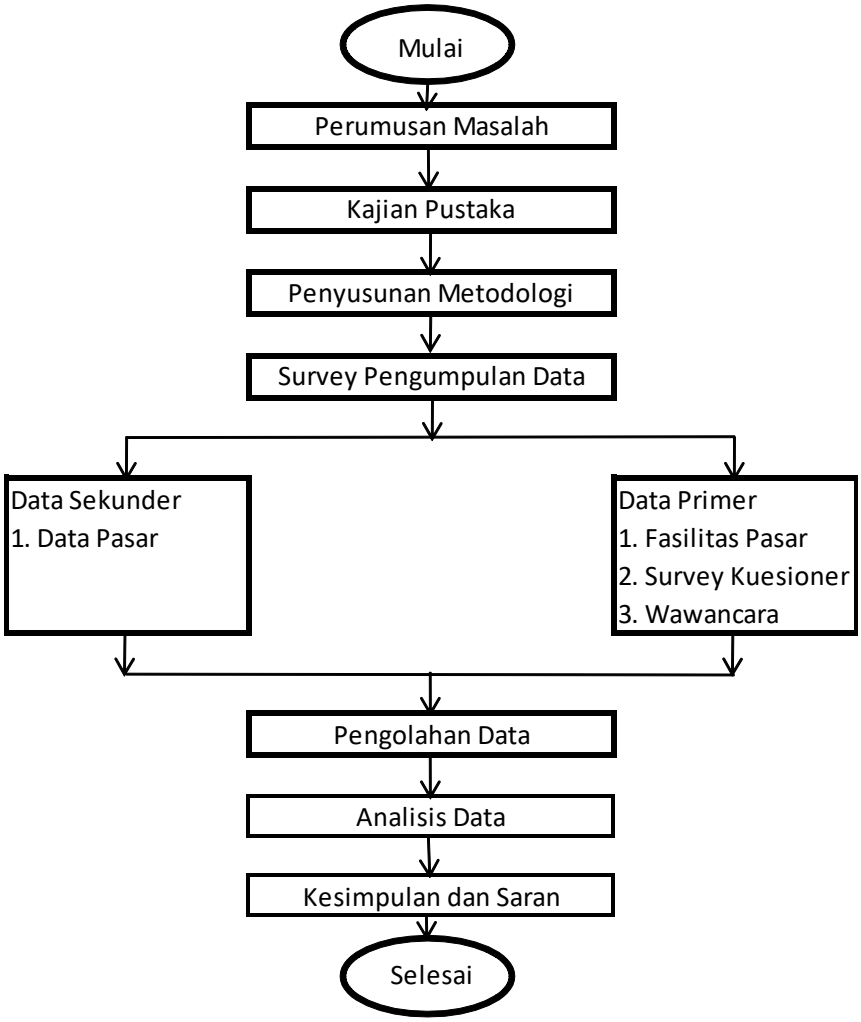
e = Perkiraan tingkat kesalahan

F. Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil survei nanti diolah untuk memperoleh informasi dalam bentuk tabel dan grafik. Hasil olahan data tersebut digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk mengetahui sejauh mana hubungan korelasi antara vaiabel bebas dan varibel tidak bebas.

G. Bagan Alir Penelitian

Metode penelitian untuk analisis model tarikan perjalanan menuju Pasar diawali dengan menentukan metode pendekatan studi, kemudian metode pengumpulan data dan analisis. Secara garis besar dapat digambarkan melalui bagan alir berikut:



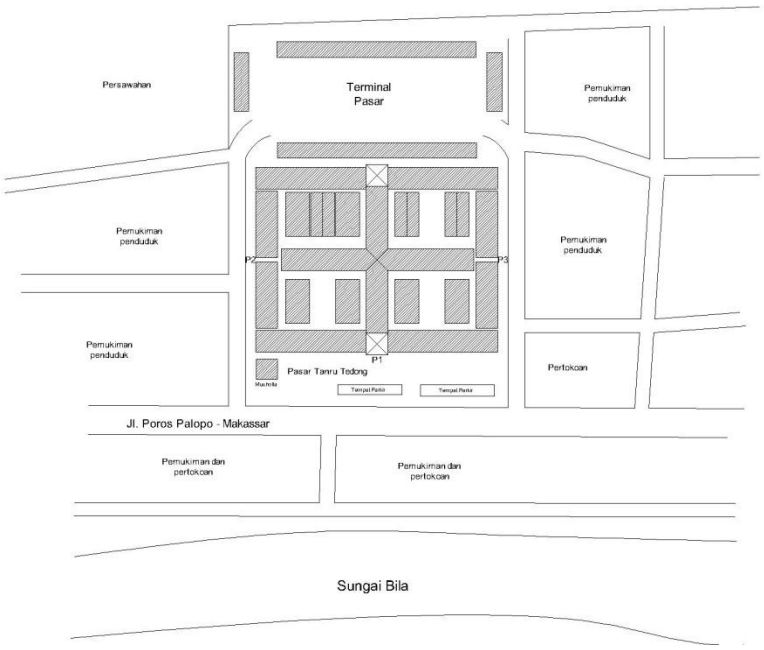
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pasar Sentral Tanru Tedong merupakan salah satu pasar tradisonal di Kabupaten Sidenreng Rappang yang letaknya di Kelurahan Tanru Tedong Kecamatan Dua Pitue.



Gambar 4.1 Peta Lokasi Penelitian
(Sumber: Google Maps)

Batas-batas wilayah Pasar Tanru Tedong:

1. Sebelah utara berbatasan dengan pertokoan
2. Sebelah selatan berbatasan dengan pemukiman
3. Sebelah barat berbatasan dengan jalan poros palopo - makassar
4. Sebelah timur berbatasan dengan Terminal Pasar

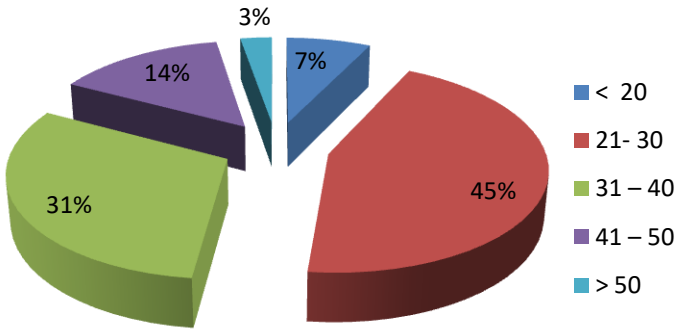
B. Karakteristik Responden

1. Distribusi responden menurut Umur

Distribusi responden menurut umur di Pasar Sentral Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1 Distribusi responden menurut Umur

No	Kategori Umur (tahun)	Jumlah (orang)
1	< 20	8
2	21- 30	49
3	31 – 40	34
4	41 – 50	16
5	> 50	3
Total		110



Gambar 4.2 Persentase menurut umur responden
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat yang berbelanja di pasar Umur 15 – 20 tahun dengan tingkat persentase 4 % dimana rata-rata umur ini adalah anak sekolah yang datang ke pasar untuk memenuhi kebutuhan sekolah

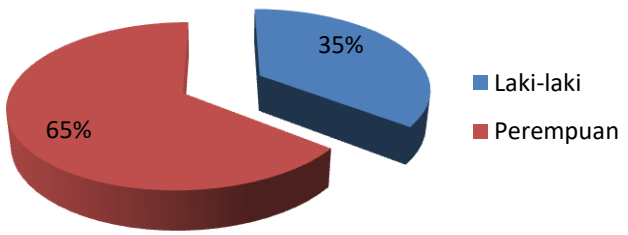
maupun kebutuhan pokok bagi anak sekolah, Umur 21 – 30 tahun denga tingkat persentase 45% dimana rata-rata umur ini adalah anak remaja yang biasanya pergi kepasar untuk membantu orang tua berbelanja, Umur 31 – 40 tahun dengan tingkat persentase 31% dimana rata-rata umur ini adalah orang dewasa dan kebanyakan sudah berkeluarga datang ke pasar untuk membeli kebutuhan pokok, Umur 41 – 50 tahun denga tingkat persentase 14% dimana rata-rata umur ini adalah orang yang sudah berkeluarga dan datng ke pasar untuk membeli kebutuhan pokok untuk keluarga dan datang ke pasar untuk menjual hasil perkebunan, Umur > 50 tahun denga tingkat persentase 3%.

2. Distribusi responden menurut Jenis kelamin

Distribusi responden menurut jenis kelamin di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Distribusi responden menurut Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah (orang)
1	Laki-laki	39
2	Perempuan	71
Total		110



Gambar 4.3 Persentase menurut Jenis kelamin responden
(Sumber: Hasil olah data)

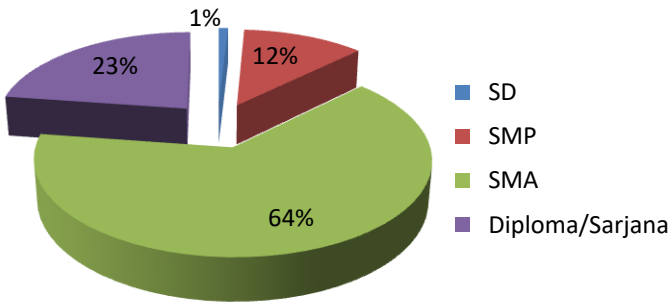
Hasil penelitiaan menunjukkan bahwa masyarakat yg berbelanja di Pasar Tanru Tedong didominasi oleh perempuan dengan persentase 65% disebabkan karena perempuan lebih suka unutk berbelanja dibandingkan dengan laki-laki dan jarak asalnya rata-rata dekat dengan pasar. persentase laki-laki ialah 35% disebabkan karena jarak asal pengunjung pasar rata-rata jauh dan alasan ini menjadikan laki-laki untuk pergi ke pasar untuk membeli kebutuhan pokok.

3. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan

Distribusi responden menurut tingkat pendidikan di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Distribusi responden menurut tingkat pendidikan

No	Tingkat pendidikan	Jumlah (orang)
1	SD	1
2	SMP	13
3	SMA	71
4	Diploma/Sarjana	25
Total		110



Gambar 4.4 Persentase menurut tingkat pendidikan
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menujukkan bahwa tingkat pendidikan masyarakat yang berbelanja di pasar Tanru Tedong terbanyak adalah tingkat SMA dengan

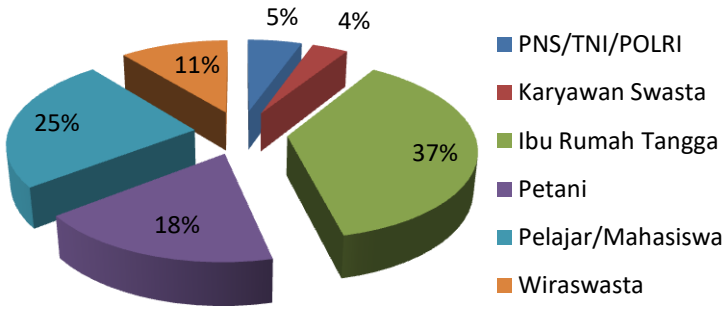
persentase 64%, persentase tingkat Diploma/Sarjana ialah 23%, persentase tingkat SMP ialah 12 %, dan persentase terkecil ialah tingkat SD dengan persentase 1%.

4. Distribusi responden menurut pekerjaan

Distribusi responden menurut pekerjaan di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.4 Distribusi responden menurut pekerjaan

No	Tingkat pendidikan	Jumlah (orang)
1	PNS/TNI/POLRI	6
2	Karyawan Swasta	4
3	Ibu Rumah Tangga	41
4	Petani	20
5	Pelajar/Mahasiswa	27
6	Wiraswasta	12
Total		110



Gambar 4.5 Persentase menurut pekerjaan
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa persentase terbanyak menurut pekerjaan pengunjung Pasar Tanru Tedong ialah Ibu rumah Tangga dengan persentase 37%, ini disebabkan karena untuk memenuhi kebutuhan pokok untuk

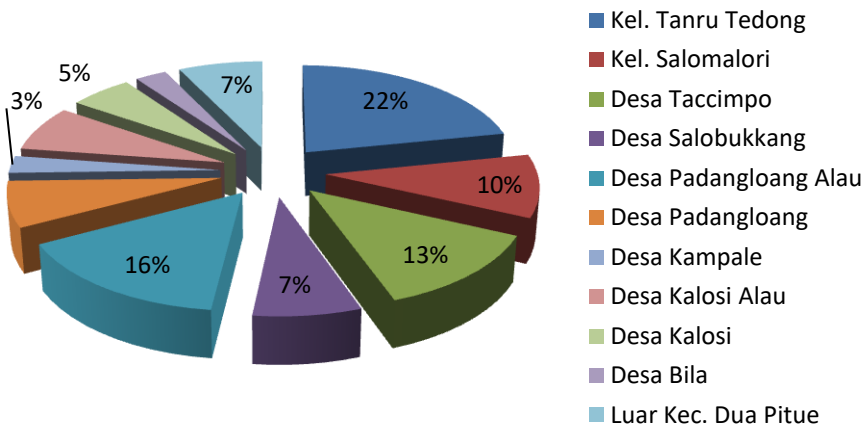
keluarga. Persentase Pelajar/Mahasiswa 25%, untuk memenuhi kebutuhan sekolah maupun untuk sekedar mengantar orang tua kepasar. Persentase Petani 18%, disebabkan untuk memenuhi kebutuhan pertanian dan perkebunan. Persentase Wiraswasta 11%, disebabkan karena untuk memenuhi kebutuhan usaha atau jualan. PNS/TNI/POLRI persentase 5 %, disebabkan karena kurangnya hari pasar yang berada pada hari kerja dan hanya berbelanja pada hari pasar yang bertepatan dengan hari libur. dan persentase terkecil ialah Karyawan Swasta 4% karena masih sedikitnya perusahaan-perusahaan swasta yang ada di kecamatan Dua Pitue.

5. Distribusi responden menurut Asal daerah

Distribusi responden menurut asal daerah di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Distribusi responden menurut asal daerah

No	Daerah	Jumlah (orang)
1	Kel. Tanru Tedong	24
2	Kel. Salomalori	11
3	Desa Taccimpo	14
4	Desa Salobukkang	8
5	Desa Padangloang Alau	17
6	Desa Padangloang	8
7	Desa Kampale	3
8	Desa Kalosi Alau	8
9	Desa Kalosi	6
10	Desa Bila	3
11	Luar Kec. Dua Pitue	8
Total		110



Gambar 4.6 Persentase Asal Daerah
(Sumber: Hasil olah data)

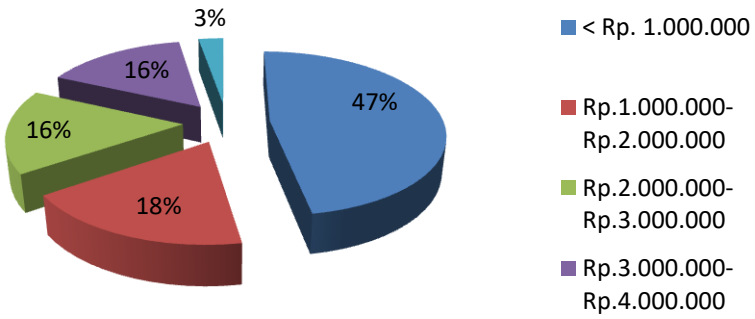
Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong didominasi oleh masyarakat yang berasal dari kelurahan Tanru Tedong dengan persentase 22%. Desa Padangloang Alau sebanyak 16 %, masyarakat Desa Taccimpo 13%. Kelurahan Salomallori sebanyak 10 % . Desa Padangloang, salobukkang, kalosi alau dan luar kecamatan dua pitue masing-masing memeiliki persentase 7%, Desa Kalosi 5%. Sedangkan Desa yang paling sedikit pengunjungnya ialah desa Bila dan desa Kampale dengan persentase 3 % , dikarenakan jarak kedua desa tersebut agak jauh dari pasar tanru tedong.

6. Distribusi responden menurut pendapatan perbulan

Distribusi responden menurut pendapatan perbulan di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6 Distribusi responden menurut pendapatan perbulan

No	Pendapatan	Jumlah (orang)
1	< Rp. 1.000.000	52
2	Rp.1.000.000-Rp.2.000.000	20
3	Rp.2.000.000-Rp.3.000.000	18
4	Rp.3.000.000-Rp.4.000.000	17
5	> Rp.4.000.000	3
Total		110



Gambar 4.7 Persentase pendapatan perbulan
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong didominasi oleh orang dengan pendapatan perbulan dibawah Rp.1.000.000 sebanyak 47%, masyarakat yang bependapatan ini adalah rata-rata dari kalangan ibu rumah tangga dan pelajar yang tidak memiliki pekerjaan . kemudian pendapatan Rp.1.000.000-Rp.2.000.000 sebanyak 18%, pedapatan ini adalah pendapatan oleh kalangan petani tetapi tingkat hasil pertaniannya belum cukup banyak. dengan pendapatan Rp2.000.000-Rp.3.000.000 sebanyak 16%, pedapatan ini adalah pendapatan oleh kalangan petani tetapi tingkat hasil pertaniannya cukup banyak. pendapatan

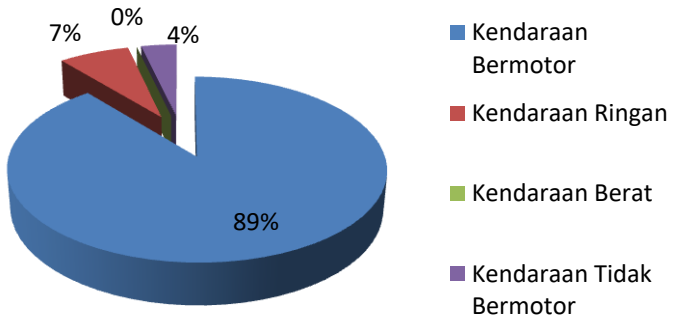
Rp3.000.000-Rp 4.000.000 sebanyak 16%, pedapatan ini adalah pendapatan oleh kalangan wiraswasta yang memperoleh penghasilan dari hasil usahanya. dan pendapatan diatas Rp.4.000.000 hanya 13% dimana pendapatan ini dimiliki oleh masyrakat yang bekerja sebagi PNS atau pengusaha.

7. Distribusi responden menurut jenis kendaraan ke pasar

Distribusi responden menurut jenis kendaraan ke Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7 Distribusi responden menurut jenis kendaraan ke pasar

No	Kendaraan	Jumlah (orang)
1	Kendaraan Bermotor	98
2	Kendaraan Ringan	8
3	Kendaraan Berat	0
4	Kendaraan Tidak Bermotor	4
Total		110



Gambar 4.8 Persentase jenis kendaraan ke pasar
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang paling banyak digunakan masyarakat berkunjung ke Pasar Tanru Tedong ialah jenis kendaraan bermotor sebanyak 89% disebabkan karena wilayah kecamatan Dua Pitue cocok dengan kendaraan bermotor untuk melakukan perjalanan ke

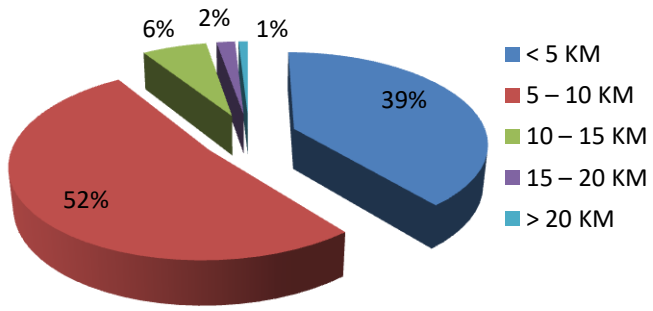
pasar karena masih banyak fasilitas jalan yang belum cukup baik. kemudian jenis kendaraan tidak bermotor sebanyak 4 %, masyrakat ini adalah masyarakat yang jarak rumahnya ke pasar sangat dekat. masyarakat yang menggunakan kendaraan ringan sebanyak 7%.

8. Distribusi responden menurut jarak rumah ke pasar

Distribusi responden menurut jarak rumah ke Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.8 Distribusi responden menurut jarak rumah ke pasar

No	Jarak	Jumlah (orang)
1	< 5 KM	43
2	5 – 10 KM	57
3	10 – 15 KM	7
4	15 – 20 KM	2
5	> 20 KM	1
Total		110



Gambar 4.9 Persentase jarak rumah ke pasar
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebanyakan yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong jarak rumahnya ke pasar 5-10 KM sebanyak 52%, pengunjung ini berasal dari wilayah dekat kelurahan tanru tedong. kemudian jarak

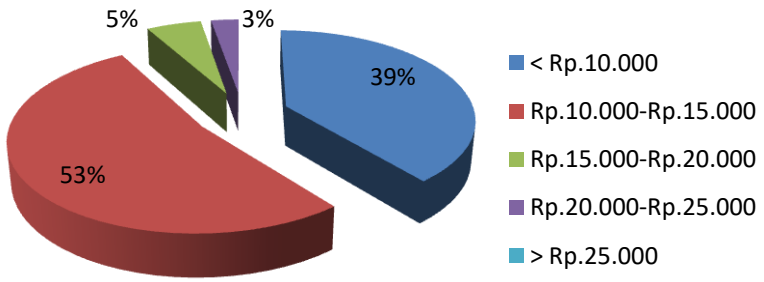
rumahnya pasar lebih kecil dari 5 KM sebanyak 39%, pengunjung ini berasal dari wilayah kelurahan tanru tedong. persentase jarak rumahnya ke pasar 10 – 15 KM sebanyak 6 %, pengunjung ini adalah masyarakat yang berasal dari daerah yang agak jauh dari kelurahan Tanru Tedong dan daerah pinggiran kecamatan dua pitue. persentase jarak rumahnya ke pasar 15 – 20 KM sebanyak 2 % adalah masyarakat yang tinggal di daerah pinggiran kecamatan dua pitue. Sedangkan jarak diatas 20 KM adalah persentasi terkecil berasal dari luar kecamatan dua pitue dengan persentasi 1 %.

9. Distribusi responden menurut biaya transportasi ke pasar

Distribusi responden menurut biaya ke Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.9 Distribusi responden menurut biaya transportasi ke pasar

No	Biaya	Jumlah (orang)
1	< Rp.10.000	43
2	Rp.10.000-Rp.15.000	58
3	Rp.15.000-Rp.20.000	6
4	Rp.20.000-Rp.25.000	3
5	> Rp.25.000	0
Total		110



Gambar 4.10 Persentase biaya transportasi ke pasar
(Sumber: Hasil olah data)

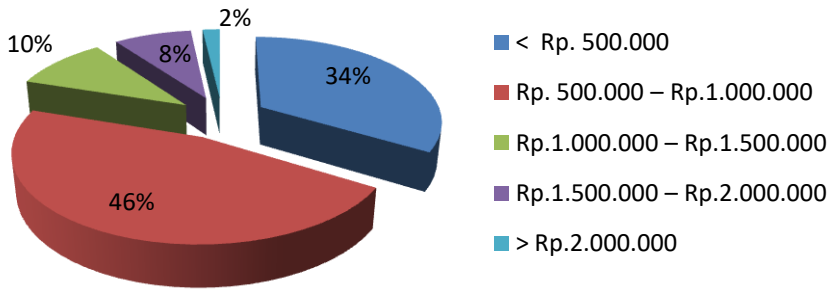
Hasil penelitian meunjukkan bahwa kebanyakan masyarakat yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong memiliki biaya transportasi ke pasar Rp.10.000-Rp.15.000 sebanyak 53 %, biaya transportasi ini oleh masyarakat yang jarak rumahnya ke pasar masih dekat dari kelurahan Tanru Tedong. persentase dengan biaya dibawah Rp.10.000 sebanyak 39% oleh masyarakat kelurahan Tanru Tedong. Untuk biaya transportasi Rp.15.000-Rp.20.000 sebanyak 5 % oleh masyrakat yang jarak rumahnya ke pasar cukup jauh, Untuk biaya transportasi Rp.20.000-Rp.25.000 sebanyak 3 % oleh masyrakat yang jarak rumahnya berada di pinggiran kecamatan dua pitue yang jaraknya cukup jauh, dan 0% masyarakat yang berkunjung ke pasar memiliki biaya transportasi lebih dari Rp.25.000.

10. Distribusi responden menurut biaya belanjaan di pasar

Distribusi responden menurut biaya belanjaan di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.10 Distribusi responden menurut biaya belanjaan di pasar

No	Biaya	Jumlah (orang)
1	< Rp. 500.000	37
2	Rp. 500.000 – Rp.1.000.000	51
3	Rp.1.000.000 – Rp.1.500.000	11
4	Rp.1.500.000 – Rp.2.000.000	9
5	> Rp.2.000.000	2
Total		110



Gambar 4.11 Persentase biaya belanjaan di pasar
(Sumber: Hasil olah data)

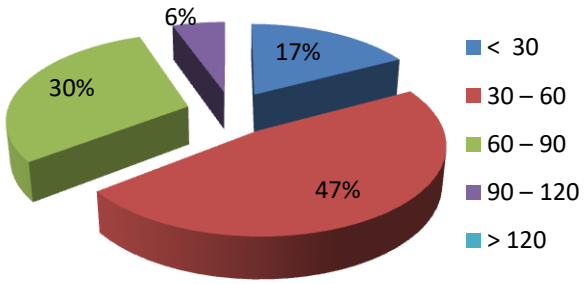
Hasil penilitian menunjukkan bahwa belanjaan masyarakat yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong rata-rata dibawah Rp.500.000 sebanyak 34%, masyarakat yang berbelanja dengan biaya ini adalah masyarakat yang hanya berbelanja untuk kebutuhan pokok beberapa hari kedepan dan dari kalangan pelajar yang bebelanja kebutuhan sekolah. biaya belanjaan Rp.500.000-Rp.1.000.000 sebanyak 46%, biaya belanjaan Rp.1.000.000-Rp.1.500.000 sebanyak 10%, biaya belanjaan Rp.1.500.000-Rp.2.000.000 sebanyak 8%, dan hanya 2% biaya belanjaan masyarakat lebih dari Rp.2.000.000.

11. Distribusi responden menurut waktu belanjaan di pasar

Distribusi responden menurut waktu belanjaan di Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.11 Distribusi responden menurut waktu belanjaan di pasar

No	Waktu (menit)	Jumlah (orang)
1	< 30	19
2	30 – 60	52
3	60 – 90	33
4	90 – 120	6
5	> 120	0
Total		110



Gambar 4.12 Persentase waktu belanjaan di pasar
(Sumber: Hasil olah data)

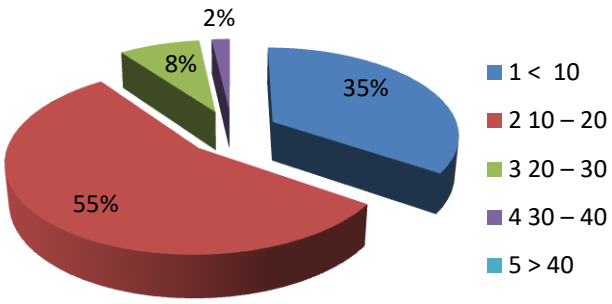
Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong rata-rata lama berbelanja dalam pasar 30-60 menit sebanyak 47%, masyarakat yang berbelanja 60-90 menit sebanyak 30%, lama berbelanja dalam pasar dibawah 30 menit sebanyak 17%, lama belanja 90-120 menit sebanyak 6% , dan hanya 0% yang berbelanja diatas 120 menit.

12. Distribusi responden menurut waktu perjalanan ke pasar

Distribusi responden menurut waktu perjalanan ke Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.12 Distribusi responden menurut waktu perjalanan ke pasar

No	Waktu (menit)	Jumlah (orang)
1	< 10	38
2	10 – 20	61
3	20 – 30	9
4	30 – 40	2
5	> 40	0
Total		110



Gambar 4.13 Persentase waktu perjalanan ke pasar
(Sumber: Hasil olah data)

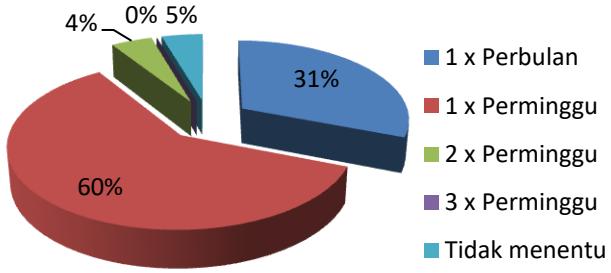
Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata masyarakat yang berkunjung ke Pasar Tanru Tedong lama perjalanannya 10 - 20 menit sebanyak 55%, ini yang jarak rumah masyrakat ke pasar cukup jauh sekitar 10 KM yang menyebabkan lambatnya kendaraan sampai ke pasar karena fasilitas jalan yang kurang bagus. Lama perjalanan dibawah 10 menit sebanyak 35%, lama perjalanan ini dialami oleh masyarakat yang rumahnya berada di dekat pasar tanru tedong, lama perjalanan masyarakat ke pasar 20 - 30 menit sebanyak 8%, lama perjalanan ini dialami oleh masyarakat yang jarak rumahnya ke pasar jauh atau sekitar 15 KM dan disebabkan oleh keadaan jalan yang belum cukup bagus, Untuk 30-40 menit sebanyak 2 %, lama perjalanan ini dialami oleh masyarakat yang jarak rumahnya ke pasar jauh atau sekitar 20 KM.

13. Distribusi responden menurut seberapa sering berkunjung ke pasar

Distribusi responden menurut seberapa sering berkunjung ke Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.13 Distribusi responden menurut menurut seberapa sering berkunjung ke pasar

No	Waktu	Jumlah (orang)
1	1 x Perbulan	34
2	1 x Perminggu	66
3	2 x Perminggu	5
4	3 x Perminggu	0
5	Tidak menentu	5
Total		110



Gambar 4.14 Persentase seberapa sering berkunjung ke Pasar
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu masyarakat yang berkunjung 1 x perminggu sebanyak 60 %, ini dilakukan oleh masyrakat yang memiliki usaha kecil seperti kios-kios di daerah yang jauh dari pasar Tanru Tedong sehingga harus rutin sekali seminggu memasukkang barang untuk menjaga kestabilan usaha. Masyarakat yang berkunjung 1 x perbulan sebanyak 31 %, masyarakat yang berkunjung dengan kategori tidak menentu sebanyak 5%, ini disebabkan oleh jarak rumah pengunjung ke pasar rata-rata jauh sehingga masyarakat hanya pergi berbelanja ketika keperluan mendesak. Dan masyarakat yang berkunjung 2 x perminggu sebanyak 4%, ini banyak dari

kalangan pelajar dan masyarakat yang tinggal tidak jauh dari pasar Tanru Tedong sehingga memudahkan untuk rutin melakukan perbelanjaan.

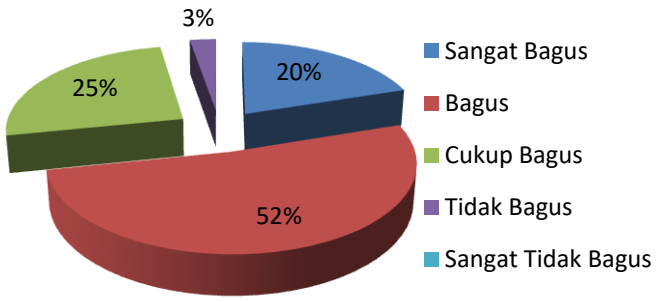
C. Kepuasan Pengunjung Pasar

1. Kondisi parkir pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang kondisi parkir Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.14 Distribusi responden tentang kondisi parkir Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Bagus	22
2	Bagus	57
3	Cukup Bagus	28
4	Tidak Bagus	3
5	Sangat Tidak Bagus	0
Total		110



Gambar 4. 15 Persentase kondisi parkir Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang kondisi parkir Pasar Tanru Tedong 52 % pengunjung pasar berpendapat bagus, 25%

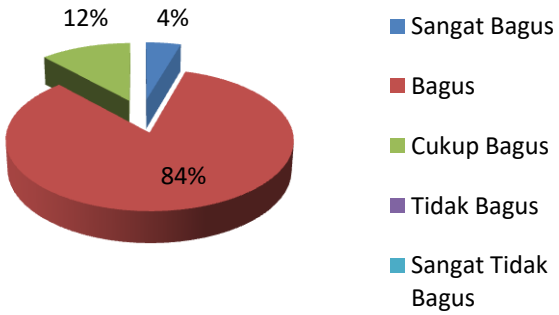
berpendapat cukup bagus, 20% berpendapat sangat bagus, 5% berpendapat sangat tidak bagus, dan hanya 3% yang mengatakan tidak bagus. Dapat kita simpulkan bahwa masyarakat masih merasa cukup nyaman dengan kondisi parkir yang dimiliki oleh pasar Tanru Tedong walaupun masih ada sedikit yang perlu dibenahi.

2. Pelayanan di pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang pelayanan Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.15 Distribusi responden tentang pelayanan Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Bagus	5
2	Bagus	92
3	Cukup Bagus	13
4	Tidak Bagus	0
5	Sangat Tidak Bagus	0
Total		110



Gambar 4.16 Persentase pelayanan Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang pelayanan Pasar Tanru Tedong, 84% pengunjung pasar berpendapat bagus, 12 %

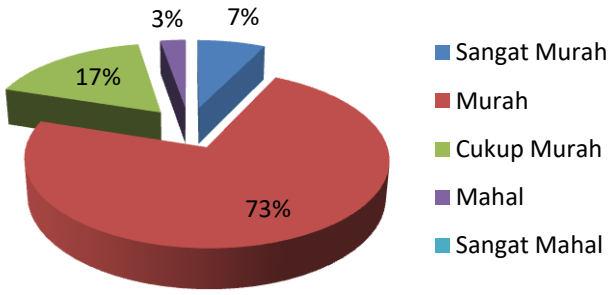
berpendapat cukup bagus, 4% berpendapat sangat bagus, dan tidak ada yang mengatakan tidak bagus. Dapat kita simpulkan bahwa masyarakat sudah puas dengan pelayanan di pasar Tanru Tedong.

3. Harga produk di pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang harga produk Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.16 Distribusi responden tentang harga produk Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Murah	8
2	Murah	80
3	Cukup Murah	19
4	Mahal	3
5	Sangat Mahal	0
Total		110



Gambar 4.17 Persentase harga produk Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

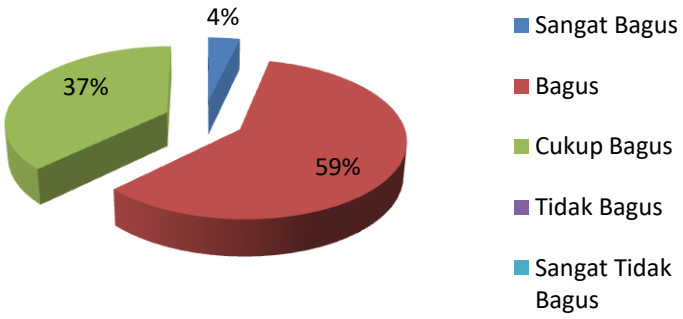
Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang harga produk di Pasar Tanru Tedong, 73% pengunjung pasar berpendapat murah, 17% berpendapat cukup murah, 7% sangat murah, 2% berpendapat mahal, dan tidak ada berpendapat sangat mahal.

4. Kualitas produk di pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang kualitas produk Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.17 Distribusi responden tentang kualitas produk Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Bagus	4
2	Bagus	65
3	Cukup Bagus	41
4	Tidak Bagus	0
	Sangat Tidak Bagus	0
Total		110



Gambar 4.18 Persentase kualitas produk Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

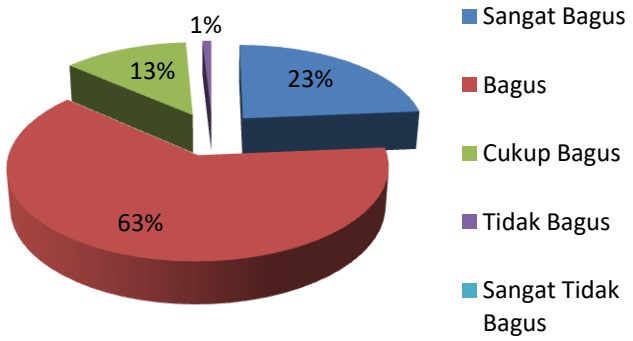
Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang kualitas produk di Pasar Tanru Tedong, 59% pengunjung pasar berpendapat bagus, 37% berpendapat cukup bagus, 4% berpendapat sangat bagus, dan tidak ada yang berpendapat tidak bagus dan sangat tidak bagus.

5. Kondisi bangunan di pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang kondisi bangunan Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.18 Distribusi responden tentang kondisi bangunan Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Bagus	26
2	Bagus	69
3	Cukup Bagus	14
4	Tidak Bagus	1
	Sangat Tidak Bagus	0
Total		110



Gambar 4.19 Persentase kondisi bangunan Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

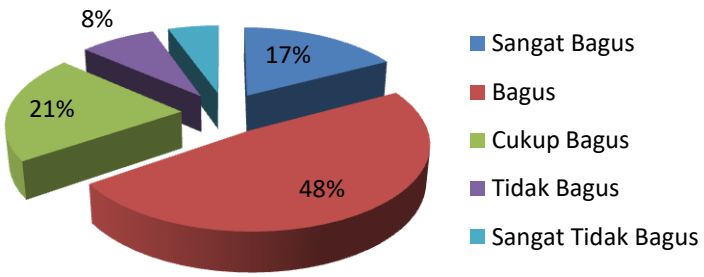
Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang konsidi bangunan Pasar Tanru Tedong, 63% pengunjung pasar berpendapat bagus, 23% berpendapat sangat bagus, 13% berpendapat cukup bagus, 1% berpendapat tidak bagus, dan tidak ada yang berpendapat sangat tidak bagus.

6. Kondisi akses dalam pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang kondisi akses dalam Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.19 Distribusi responden tentang kondisi akses dalam Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Bagus	19
2	Bagus	53
3	Cukup Bagus	23
4	Tidak Bagus	9
	Sangat Tidak Bagus	6
Total		110



Gambar 4.20 Persentase kondisi akses dalam Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

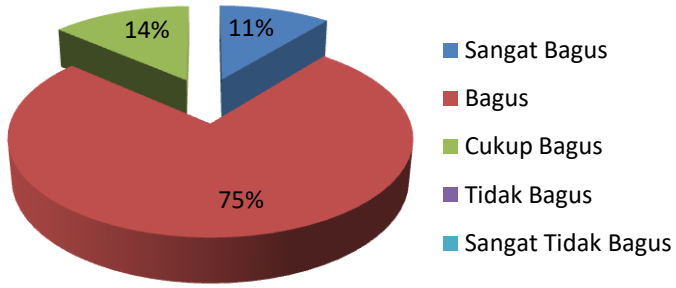
Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang kondisi akses dalam Pasar Tanru Tedong, 48 % pengunjung pasar berpendapat bagus, 21% berpendapat cukup bagus, 17% berpendapat sangat bagus, 8 % berpendapat tidak bagus, dan 6% yang berpendapat sangat tidak bagus.

7. Kondisi kebersihan pasar Tanru Tedong

Distribusi responden tentang kondisi kebersihan Pasar Tanru Tedong dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.20 Distribusi responden tentang kondisi kebersihan Pasar

No	Jawaban	Jumlah (orang)
1	Sangat Bagus	12
2	Bagus	83
3	Cukup Bagus	15
4	Tidak Bagus	0
	Sangat Tidak Bagus	0
Total		110



Gambar 4.21 Persentase kondisi kebersihan Pasar Tanru Tedong
(Sumber: Hasil olah data)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapat masyarakat tentang konsidi kebersihan Pasar Tanru Tedong, 75% pengunjung pasar berpendapat bagus, 14% berpendapat cukup bagus, 11% berpendapat sangat bagus, dan tidak ada yang mengatakan tidak bagus dan sangat tidak bagus. Dapat kita simpulkan bahwa masyarakat cukup puas dengan kebersihan walaupun masih dan beberapa tempat yang memang harus jadi perhatian mengenai kebersihannya.

D. Analisis Validitas dan Reliabilitas

a. Uji validitas

Uji validitas untuk menunjukan sejauh mana suatu alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur (*a valid measure if it successfully measure the phenomenon*). Hasil uji validasi data sebagai berikut:

Tabel 4.21 Descriptive Statistics (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

Descriptive Statistics			
	Mean	**Std. Deviation**	**N**
Seberapa Sering Berkunjung	4,13	,869	110
Pendapatan Perbulan	3,92	1,228	110
Jenis Kendaraan	3,82	,609	110
Jarak Rumah	4,26	,738	110
Biaya Transportasi	4,28	,692	110
Biaya Belanjaan	4,02	,967	110
Lama Belanja	3,60	,804	110
Lama Perjalanan	4,23	,673	110
Kondisi Parkir	3,89	,746	110
Pelayanan	3,93	,400	110
Harga Produk	3,85	,578	110
Kualitas Produk	3,66	,547	110
Kondisi Bangunan	4,09	,629	110
Kondisi Akses	3,64	1,038	110
Kebersihan	3,97	,497	110

Tabel 4.22 Rekapitulasi validitas (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

NO	VARIABEL	r_{hitung}	r_{tabel}	HIPOTESIS	KET.
1	pendapatan perbulan (X1)	0,414	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
2	jenis kendaraan (X2)	0,443	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
3	; jarak rumah (X3)	0,520	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
4	biaya transportasi (X4)	0,535	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
5	biaya belanjaan (X5)	0,412	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
6	lama belanja (X6)	0,139	0,187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Tidak Valid
7	lama perjalanan (X7)	0,515	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
8	kondisi parkir (X8)	0,432	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
9	pelayanan (X9)	0,582	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
10	harga produk (X10)	0,716	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
11	kualitas produk (X11)	0,400	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
12	kondisi bangunan (X12)	0,516	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
13	kondisi akses (X13)	0,398	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
14	kebersihan (X14)	0,412	0,187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid

Hasil analisis SPSS uji validasi sebagai berikut:

a. Tabel *descriptive Stat*istics dapat dianalisis

   1. Jumlah responden yang menjadi sampel 110 orang
   2. Rata-rata jawaban skor pertanyaan pendapatan perbulan (X1) sebesar 3,92; jenis kendaraan (X2) sebesar 3,82; jarak rumah (X3) sebesar 4,26; biaya transportasi (X4) sebesar 4,28; biaya belanjaan (X5) sebesar 4,02; lama belanja (X6) sebesar 3,60; lama perjalanan (X7) sebesar 4,23; kondisi parkir (X8) sebesar 3,89, pelayanan (X9) sebesar 3,93; harga produk (X10) sebesar 3,85; kualitas produk (X11) sebesar 3,66; kondisi bangunan (X12) sebesar 4,09; kondisi akses (X13) sebesar 3,64; dan kebersihan (X14) sebesar 3,97.

b. Tabel Rekapitulasi validitas dapat dianalisis

Hasil uji validitas data menunjukkan pertanyaan pendapatan perbulan (X1) valid karena nilai r_{hitung} 0,414 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; jenis kendaraan (X2) valid karena nilai r_{hitung} 0,443 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; jarak rumah (X3) valid karena nilai r_{hitung} 0,520 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; biaya transportasi (X4) valid karena nilai r_{hitung} 0,535 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; biaya belanjaan (X5) valid karena nilai r_{hitung} 0,412 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; lama belanja (X6) tidak valid karena nilai r_{hitung} 0,139 lebih kecil dari r_{tabel} 0,187; lama perjalanan (X7) valid karena nilai r_{hitung} 0,515 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; kondisi parkir (X8) valid karena nilai r_{hitung} 0,432 lebih besar dari r_{tabel} 0,187, pelayanan (X9) valid karena nilai r_{hitung} 0,582 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; harga produk (X10) valid karena nilai r_{hitung} 0,716 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; kualitas produk (X11) valid karena nilai r_{hitung} 0,400 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; kondisi bangunan (X12) valid karena nilai r_{hitung} 0,516 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; kondisi akses (X13) valid karena nilai r_{hitung} 0,398 lebih besar dari r_{tabel} 0,187; dan kebersihan (X14) valid karena nilai r_{hitung} 0,412 lebih besar dari r_{tabel} 0,187.

b. Uji reliabilitas

Uji reliabilitas untuk megetahui sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten, apabila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur yang sama pula. Hasil uji reliabilitas sebagai berikut:

Tabel 4.23 Reliability Statistics (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	`N of Items
.838	15

Dari tabel Reliability Statistics diperoleh nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,838 > 0,6 maka dapat disimpulkan bahwa ke-2 variabel reliabel atau konsisten.

E. Analisis Korelasi Berganda

Pengujian korelasi menggunakan *software SPSS* menghasilkan koefisien korelasi antara variabel terikat dengan variabel bebas dan koefisien korelasi antara variabel bebas. Hasil koefisien korelasi yaitu:

Tabel 4.24 Rekapitulasi korelasi (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

NO	**Variabel**	**Tingkat korelasi**		**Signifikansi**	
		R_{hitung}	**Keterangan**	**Hipotesis**	**Keterangan**
1	X1 Terhadap Y	0,414	Sedang	0,007 < 0,025	Signifikan
2	X2 Terhadap Y	0,443	Sedang	0,001 < 0,025	Signifikan
3	X3 Terhadap Y	0.520	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan
4	X4 Terhadap Y	0,535	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan
5	X5 Terhadap Y	0,412	Sedang	0,001 < 0,025	Signifikan
6	X6 Terhadap Y	0,139	Sangat Lemah	0,147 > 0,025	Tidak Signifikan
7	X7 Terhadap Y	0,515	Sedang	0,001 < 0,025	Signifikan
8	X8 Terhadap Y	0,432	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan
9	X9 Terhadap Y	0,582	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan
10	X10 Terhadap Y	0,716	Kuat	0,000 < 0,025	Signifikan
11	X11Terhadap Y	0,400	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan
12	X12 Terhadap Y	0,516	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan
13	X13Terhadap Y	0,398	Lemah	0,000 < 0,025	Signifikan
14	X14Terhadap Y	0,412	Sedang	0,000 < 0,025	Signifikan

Analisis hasil SPSS

1. Tabel di atas dapat dianalisis

   Dari tabel Rekapitulasi korelasi menunjukkan korelasi antara variabel pendapatan perbulan (X1) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,414; korelasi antara variabel jenis kendaraan (X2) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,443; antara variabel jarak rumah (X3) dengan terhadap tarikan (Y) terdapat hubungan sedang dengan nilai sebesar 0,520; korelasi antara variabel biaya transportasi (X4) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,535; korelasi antara variabel biaya belanjaan (X5) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,412; korelasi antara variabel lama belanja (X6) terhadap tarikan (Y) sangat lemah dengan nilai *pearson correlation* 0,139; antara variabel lama perjalanan (X7) dengan terhadap tarikan (Y) terdapat hubungan sedang sebesar 0,515; korelasi antara variabel kondisi parkir (X8) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,432; korelasi antara variabel pelayanan (X9) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,582; korelasi antara variabel harga produk (X10) terhadap tarikan (Y) kuat dengan nilai *pearson correlation* 0,716; korelasi antara variabel kualitas produk (X11) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,400; korelasi antara variabel kondisi bangunan (X12) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai *pearson correlation* 0,516; korelasi antara variabel kondisi akses (X13) terhadap tarikan (Y) lemah dengan nilai *pearson correlation* 0,398; korelasi antara variabel kebersihan (X14) terhadap tarikan (Y) sedang dengan nilai

pearson correlation 0,412. Untuk membuktikan hubungan antara dua variabel *independent* dan satu variabel *dependent,* maka dilakukan uji sebagai berikut:

a. Uji signifikasi

Hipotesis untuk kasus ini:

i. Hipotesis kalimat

Ho: Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pendapatan perbulan dengan tarikan.

Ha: Terdapat hubungan yang signifikan antara pendapatan perbulan dengan tarikan.

ii. Hipotesis statistik

Ho : r x 1.Y = 0

Ha : r x 1.Y ≠ 0

iii. Resiko kesalahan ȧ = 5% (0,05).

iv. Kriteria Keputusan:

Jika: sig < α, maka Ho ditolak.

Jika: sig > α, maka Ho diterima.

1) Antara variabel X1 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel pendapatan perbulan (X1) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,007. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,007 < 0,025 maka Ho

ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara pendapatan perbulan dengan tarikan.

2) Antara variabel X2 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel jenis kendaraan (X2) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,001. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,001 < 0,025 maka Ho ditolaka sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kendaraan dengan tarikan.

3) Antara variabel X3 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel jarak rumah (X3) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 < 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara jarak rumah dengan tarikan.

4) Antara variabel X4 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel biaya transportasi (X4) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 < 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara biaya transportasi dengan tarikan.

5) Antara variabel X5 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel biaya belanjaan (X5) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,001. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,001 < 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara biaya belanjaan dengan tarikan.

6) Antara variabel X6 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel lama belanja (X6) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,147. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,147 > 0,025 maka Ho diterima sehingga disimpulkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara lama belanja dengan tarikan.

7) Antara variabel X7 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel lama perjalanan (X7) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,001. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai α /2, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,001 < 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

8) Antara variabel X8 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X8) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

9) Antara variabel X9 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X9) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

10) Antara variabel X10 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X10) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

11) Antara variabel X11 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X11) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

12) Antara variabel X12 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X12) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

13) Antara variabel X13 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X13) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

14) Antara variabel X14 terhadap Y

Dari tabel correlations diperoleh variabel kondisi parkir (X7) terhadap tarikan (Y) nilai sig = 0,000. Untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi, maka nilai $\alpha/2$, sehingga nilai α = 0,05/2 = 0,025. Perbandingan nilai sig 0,000 > 0,025 maka Ho ditolak sehingga disimpulkan terdapat hubungan yang signifikan antara lama perjalanan dengan tarikan.

F. Analisis Regresi Berganda

Penentuan model menggunakan persamaan regresi dengan bantuan program *SPSS* untuk mengetahui pengaruh satu variabel bebas (*independent*) terhadap satu variabel tak bebas (*dependent*). Hasil analisis program *SPSS* sebagai berikut:

Tabel 4.25 Variables Entered/Removed[a] (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

Variables Entered/Removed[a]			
Model	**Variables Entered**	**Variables Removed**	**Method**
1	Kebersihan, Biaya Belanjaan, Lama Belanja, Pendapatan Perbulan, Jenis Kendaraan, Kondisi Parkir, Kualitas Produk, Pelayanan, Kondisi Bangunan, Jarak Rumah, Harga Produk, Kondisi Akses, Biaya Transportasi, Lama Perjalanan[b]	.	Enter
a. Dependent Variable: Tarikan			
b. All requested variables entered.			

Tabel 4.26 *summary model* (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

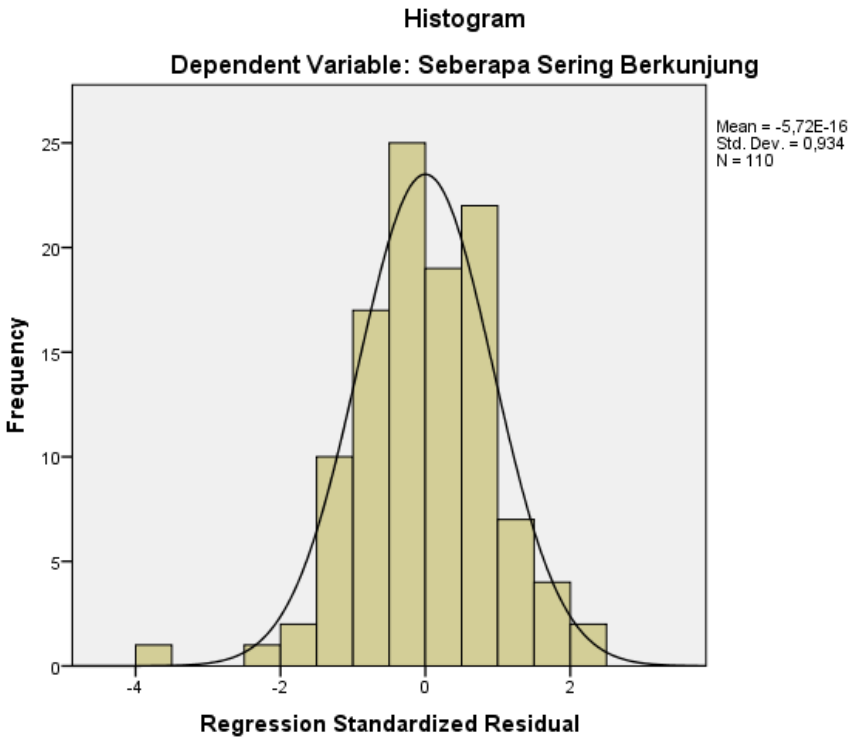
Model Summary[b]									
					Change Statistics				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	F Change	df 1	df 2	Sig. F Change
1	,889[a]	,791	,760	,425	,791	25,665	14	95	,000

Tabel 4.27 *Anova* (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

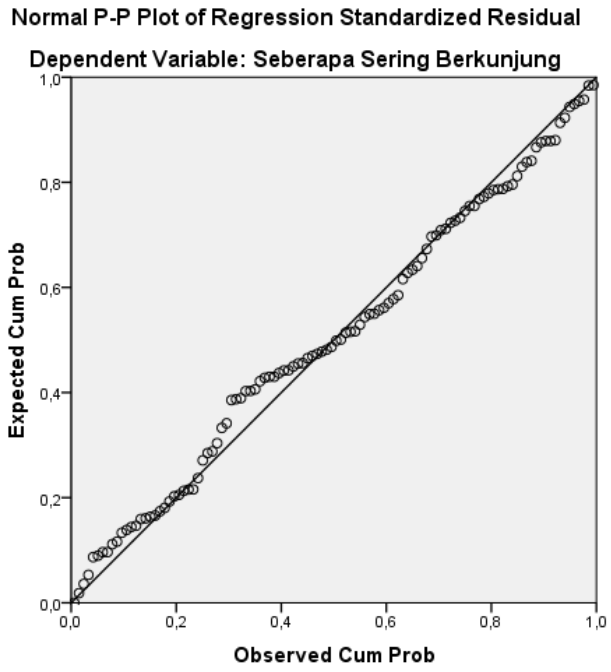
ANOVA[a]						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	65,026	14	4,645	25,665	,000[b]
	Residual	17,192	95	,181		
	Total	82,218	110			
a. Dependent Variable: Tarikan						
b. Predictors: (Constant), Kebersihan, Jenis Kendaraan, Jarak Rumah, Pendapatan Perbulan, Kualitas Produk, Harga Produk, Kondisi Parkir, Lama Belanja, Kondisi Akses, Kondisi Bangunan, Biaya Transportasi, Pelayanan , Biaya Belanja, Lama Perjalanan						

Tabel 4.28 Coefficients[a] (*Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)*

Coefficients[a]						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	**t**	**Sig.**
1	(Constant)	4,229	,534		7,924	,000
	Pendapatan Perbulan	,110	,037	,156	3,021	,003
	Jenis Kendaraan	,253	,075	,177	3,393	,001
	Jarak Rumah	,517	,222	,439	2,330	,022
	Biaya Transportasi	,087	,170	,069	,510	,611
	Biaya Belanjaan	,041	,057	,045	,715	,476
	Lama Belanja	,027	,057	,025	,478	,634
	Lama Perjalanan	,018	,121	,014	,149	,882
	Kondisi Parkir	,104	,064	,089	1,627	,107
	Pelayanan	,413	,123	,190	3,354	,001
	Harga Produk	,514	,094	,342	5,476	,000
	Kualitas Produk	,170	,087	,107	1,950	,054
	Kondisi Bangunan	,194	,078	,140	2,486	,015
	Kondisi Akses	,004	,055	,005	,071	,943
	Kebersihan	,082	,094	,047	,871	,386
a. Dependent Variable: Seberapa Sering Berkunjung						



Gambar 4.22 Histogram
(Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)



Gambar 4.23 Normal Plot of Regression
(Sumber: Hasil Perhitungan SPSS)

Analisis hasil SPSS

a. Dari tabel Variables Entered/Removed[a] dapat dianalisis

   Variabel yang dimasukkan program SPSS untuk analisis regresi yaitu kebersihan (X14), jenis kendaraan (X2), jarak rumah (X3), pendapatan perbulan (X1), kualitas produk (X11), harga produk (X10), kondisi parkir (X8), lama belanja (X6), kondisi akses (X13), kondisi bangunan (X12), biaya transportasi (X5), pelayanan (X9), biaya belanja (X5), dan lama perjalanan (X7).

b. Dari tabel *summary model* dapat dianalisis

   Korelasi (R) yan secara simultan (bersama-sama) antara variabel pendapatan perbulan (X1), jenis kendaraan (X2), jarak rumah (X3), biaya transportasi (X4), biaya belanjaan (X5), lama belanja (X6), lama perjalnan (X7), kondisi parkir (X8), pelayanan (X9), harga produk (X10), kualitas produk (X11), kondisi bangunan (X12), kondisi akses (X13), dan kebersihan (X14) terhadap tarikan (Y) diperoleh nilai sebesar r = 0,893.

   Konstribusi yang diberikan oleh semua variabel bebas terhadap variabel terikat (Y). KP = $(0,8893)^2$ x 100% = 79,1%.

c. Dari tabel *Anova* dapat dianalisis

   Hipotesis kalimat :

   Ho: Model regresi linear berganda tidak dapat digunakan untuk memprediksi tarikan yang dipengaruhi pendapatan perbulan, jenis kendaraan, jarak rumah, biaya transportasi, biaya belanjaan, lama

belanja, lama perjalnan, kondisi parkir, pelayanan, harga produk, kualitas produk , kondisi bangunan , kondisi akses, dan kebersihan.

Ha: Model regresi linear berganda dapat digunakan untuk memprediksi tarikan yang dipengaruhi pendapatan perbulan, jenis kendaraan, jarak rumah, biaya transportasi, biaya belanjaan, lama belanja, lama perjalnan, kondisi parkir, pelayanan, harga produk, kualitas produk , kondisi bangunan , kondisi akses, dan kebersihan.

1) Berdasarkan perbandingan antara Fhitung dan Ftabel.

   Jika: Fhitung $\leq$ Ftabel, maka Ho diterima.

   Jika: Fhitung $\geq$ Ftabel, maka Ho ditolak.

   Nilai Fhitung dari tabel *Anova* sebesar 25,665 sedangkan nilai Ftabel sebesar 1,79. Karena nilai Fhitung > Ftabel maka Ho ditolak sehingga disimpulkan model regresi linier ganda dapat digunakan untuk memprediksi tarikan yang dipengaruhi pendapatan perbulan, jenis kendaraan jarak rumah, biaya transportasi, biaya belanjaan, lama belanja, lama perjalnan, kondisi parkir, pelayanan, harga produk, kualitas produk, kondisi bangunan, kondisi akses, dan kebersihan.

2) Berdasarkan nilai probabilitas.

   Jika probabilitas (sig) > α maka Ho diterima.

   Jika probabilitas (sig) < α maka Ho ditolak.

Nilai probabilitas (sig) dari tabel Anova 0,000 < 0,05 maka Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan model regresi linier berganda dapat digunakan unutuk memprediksi tingkat tarikan yang dipengaruhi oleh Kebersihan,

Jenis Kendaraan, Jarak Rumah, Pendapatan Perbulan, Kualitas Produk, Harga Produk, Kondisi Parkir, Lama Belanja, Kondisi Akses, Kondisi Bangunan, Biaya Transportasi, Pelayanan , Biaya Belanja, Lama Perjalanan.

d. Dari tabel Coefficients[a] dapat dianalisis

Dari tabel Coefficients[a] menunjukkan bahwa model persamaan regresi berganda untuk memperkirakan tarikan yang dipengaruhi oleh pendapatan perbulan (X1), jenis kendaraan (X2), jarak rumah (X3), biaya transportasi (X4), biaya belanjaan (X5), lama belanja (X6), lama perjalanan (X7), kondisi parkir (X8), pelayanan (X9), harga produk (X10), kualitas produk (X11), kondisi bangunan (X12), kondisi akses (X13), dan kebersihan (X14) adalah:

Y = 4,229 + 0,110 (X1) + 0,253 (X2) + 0,517 (X3) + 0,087 (X4) + 0,041 (X5) + 0,027 (X6) + 0,018 (X7) + 0,104 (X8) + 0,413 (X9) + 0,514 (X10) + 0,170 (X11) + 0,194 (X12) + 0,004 (X13) + 0,083 (X14)

Persamaan tersebut yang digunakan sebagai dasar untuk memperkirakan tingkat tarikan.

Untuk menguji kevalidan persamaan regresi berganda digunakan dua cara yaitu menggunakan uji – F (secara simultan) dan uji – T (secara parsial)

a. Menggunakan uji – F (secara simultan)

Hipotesis kalimat :

Ho: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara simultan (bersama-sama) pendapatan perbulan, jenis kendaraan, jarak rumah, biaya transportasi,

biaya belanjaan, lama belanja, lama perjalnan, kondisi parkir, pelayanan, harga produk, kualitas produk , kondisi bangunan , kondisi akses, dan kebersihan terhadap tarikan.

Ha: Terdapat pengaruh yang signifikan secara simultan (bersama-sama) pendapatan perbulan, jenis kendaraan, jarak rumah, biaya transportasi, biaya belanjaan, lama belanja, lama perjalnan, kondisi parkir, pelayanan, harga produk, kualitas produk , kondisi bangunan , kondisi akses, dan kebersihan terhadap tarikan.

Jika: Fhitung $\leq$ Ftabel, maka Ho diterima.

Jika: Fhitung $\geq$ Ftabel, maka Ho ditolak.

Nilai Fhitung dari tabel *Anova* sebesar 25,665 sedangkan nilai Ftabel sebesar 1,79. Karena nilai Fhitung > Ftabel maka Ho ditolak sehingga disimpulkan Terdapat pengaruh yang signifikan secara simultan (bersama-sama) pendapatan perbulan, jenis kendaraan, jarak rumah, biaya transportasi, biaya belanjaan, lama belanja, lama perjalnan, kondisi parkir, pelayanan, harga produk, kualitas produk , kondisi bangunan , kondisi akses, dan kebersihan terhadap tarikan.

b. Menggunakan Uji – T (secara parsial)

Ho: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara pendapatan perbulan terhadap tarikan.

Ha: Terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara pendapatan perbulan terhadap tarikan.

Jika, $-t_{tabel} \leq t_{1\ hitung} \leq t_{tabel}$, sehingga Ho diterima.

Jika, $t_{1\ hitung} > t_{tabel}$, sehingga Ho ditolak.

1) Variabel pendapatan perbulan (X1) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 3,021 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung > t tabel maka Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara pendapatan perbulan dengan tarikan.

2) Variabel jenis kendaraan (X2) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 3,393 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung > ttabel maka Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara jenis kendaraan dengan tarikan.

3) Variabel jarak rumah (X3) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 2,330 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung > ttabel maka Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara jarak rumah dengan tarikan.

4) Variabel biaya transportasi (X4) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 0,510 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara biaya transportasi dengan tarikan.

5) Variabel biaya belanjaan (X5) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 0,715 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara biaya belanjaan dengan tarikan.

6) Variabel lama belanja (X6) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 0.478 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara lama belanja dengan tarikan.

7) Variabel lama perjalanan (X7) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 0,149 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara lama perjalanan dengan tarikan.

8) Variabel kondisi parkir (X8) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 1,627 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kondisi parkir dengan tarikan.

9) Variabel pelayanan (X9) terhadap tarikan (Y)

   Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 3,354 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung > ttabel maka Ho ditolak sehingga dapat

disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara pelayanan dengan tarikan.

10) Variabel harga produk (X10) terhadap tarikan (Y)

Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 5,476 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung > ttabel maka Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara harga produk dengan tarikan.

11) Variabel kualitas produk (X11) terhadap tarikan (Y)

Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 1,950 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kualitas produk dengan tarikan.

12) Variabel kondisi bangunan (X12) terhadap tarikan (Y)

Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 2,486 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung > ttabel maka Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kondisi bangunan dengan tarikan.

13) Variabel kondisi akses (X13) terhadap tarikan (Y)

Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 0,071 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kondisi akses dengan tarikan.

14) Variabel kebersihan (X14) terhadap tarikan (Y)

Nilai t_{hitung} dari tabel *Coefficients*[a] sebesar 0.871 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 1,98. Karena nilai thitung < ttabel maka Ho diterima sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kebersihan dengan tarikan.

G. Model Tarikan Perjalanan

Dari hasil analisis regresi berganda didapatkan model tarikan yang digunakan sebagai dasar untuk memperkirakan tingkat tarikan pergerakan sebagai berikut :

Y = 4,229 + 0,110 (X1) + 0,253 (X2) + 0,517 (X3) + 0,087 (X4) + 0,041 (X5) + 0,027 (X6) + 0,018 (X7) + 0,104 (X8) + 0,413 (X9) + 0,514 (X10) + 0,170 (X11) + 0,194 (X12) + 0,004 (X13) + 0,083 (X14)

Nilai + dan – pada nilai regresi memiliki arti sebagai berikut:

1. Jika bertanda + maka apabila terdapat peningkatan satu satuan pada variable X maka jumlah tarikan akan menglami peningkatan (Berbanding lurus)
2. Jika bertanda – maka apabila terdapat peningkatan nilai satu satuan pada variable X maka akan terjadi penuruan jumlah tarikan (Berbanding terbalik)

Berdasarkan hasil analisis uji t secara parsial dan uji sig. pada tabel *coefficient* didapatkan model terbaik sebagai berikut.

Y= (4,229) + 0,110 (X1) + 0,253 (X2) + 0,517 (X3) + 0,413 (X9) + 0,514 (X10) + 0,194 (X12)

Hasil dari model tarikan tersebut dapat dijabarkan sebagai sebagai berikut:

1. Nilai Konstanta sebesar 4,229

   Jika Nilai Pendapatan perbulan (X1), jenis kendaraan (X2), jarak rumah (X3), pelayanan (X9), harga produk (X10), kondisi bangunan (X12). Konstan atau sama dengan 0 makan tarikan pergerakan sama dengan 4,229

2. Nilai Pendapatan Perbulan (X1) sebesar 0,110

   Nilai regresi variabel pendapatan perbulan (X1) terhadap variabel tarikan 0,106, artinya jika nilai pendapatan perbulan mengalami peningkatan satu satuan maka jumlah tarikan akan mengalami peningkatan sebesar 0,110 atau mengalami peningkatan sebesar 11%

3. Nilai Jenis Kendaraan (X2) sebesar 0,253

   Nilai regresi variabel jenis kendaraan (X2) terhadap variabel tarikan 0,253, artinya jika nilai jenis kendaraan mengalami peningkatan satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat sebesat 0,253 atau mengalami peningkatan sebesar 25%

4. Nilai Jarak Rumah (X3) sebesar 0,517

   Nilai regresi variabel jarak rumah (X3) terhadap variabel tarikan 0,517, artinya jika nilai jarak rumah meningkat satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat sebesar 0,517 atau mengalami peningkatan sebesar 52%.

5. Nilai Pelayanan (X9) sebesar 0,413

   Nilai regresi variabel pelayanan (X9) terhadap variabel tarikan 0,413, artinya jika nilai pelayanan meningkat satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat sebesar 0,392 atau mengalami peningkatan sebesar 41%

6. Nilai Harga Produk (X10) sebesar 0,514

   Nilai regresi variabel harga produk (X10) terhadap variabel tarikan 0,514, artinya jika nilai harga produk meningkat satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat sebesar 0,514 atau mengalami peningkatan sebesar 51%.

7. Nilai Kondisi Bangunan (X12) sebesar 0,194

   Nilai regresi variabel kondisi bangunan (X12) terhadap variabel tarikan 0,194, artinya jika nilai kondisi bangunan meningkat satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat sebesar 0,194 atau mengalami peningkatan sebesar 19%.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Pemodelan tarikan perjalanan yang dirancang adalah menggunakan persamaan regresi linear dengan bantuan program SPSS Statistics 25. Karakteristik perjalanan menuju Pasar Tanru Tedong dengan umur 21-30 tahun (45%), jenis kelamin perempuan (65%), tingkat pendidikan SMA (64%), jenis pekerjaan ibu rumah tangga (37%), asal daerah kelurahan tanru tedong (22%), pendapatan perbulan < Rp. 1.000.000 (47%), jenis kendaraan bermotor (89%), jarak rumah 5 – 10 km (52%), biaya transportasi Rp. 10.000 – Rp. 15.000 (53%), biaya belanjaan Rp. 500.000 – Rp. 1.000.000 (46%), waktu belanjaan 30 – 60 menit (47%), waktu perjalanan 10 – 20 menit (55%), dan seberapa sering berkunjung sebanyak 1 kali perminggu (60%).

Faktor-faktor yang mempengaruhi jumalah tarikan di pasar sentral tanru tedong yaitu pendapatan perbulan (X1) 11%, jenis kendaraan (X2) 25%, jarak rumah (X3) 52%, pelayanan (X9) 41%, harga produk (X10) 51%, dan kondisi bangunan (X12) 19%.

Berdasarkan hasil analisis Regresi Berganda pemodelan terbaik tarikan perjalanan menuju pasar tanru tedong sebagai berikut:

Y= (4,229) + 0,110 (X1) + 0,253 (X2) + 0,517 (X3) + 0,413 (X9) + 0,514 (X10) + 0,194 (X12).

B. Saran

Saran peneliti untuk pengelola Pasar Tanru Tedong dan Peneliti berikutnya:

1. Kepada pihak pengelola pasar agar memperbiki tempat parkir kendaraan untuk kenyamanan pengunjung Pasar Tanru Tedong.
2. Kepada pihak pengelola Pasar Tanru Tedong agar memperbaiki kebersihan pasar karna banyak pengunjung yang mengeluh masalah kebersihan.
3. Kepada peneliti berikutnya agar memperbaiki kembali penentuan variabel bebas yang kemungkinan dapat mempengaruhi tarikan pengunjung.
4. Lebih teliti dalam proses pengambilan data lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

Abbas, S. 2000. *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Bowersox, C. 1981. *Introduction To Transportation*. New York.: MacmillanPublishing Co, Inc.

Bruton, M. J. 1985. *Introduction to Transportation Planning.* Hutchhinson. Melbourne.

CESS (1998) dalam KPPU, 2004

Kamaluddin, R. 1987. *Ekonomi Transportasi. Ghalia Indonesia*. Jakarta.

Levisson, H., 1976. *Transportation and Traffic Engineering Handbook*. New Jersey: s.n

Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa,* Perencana dan Praktisi. Erlangga. Jakarta.

Morlok,Edward.K.,1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga,Jakarta.

Munawar Ahmad, 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi.* Beta Offset, Yogyakarta

Nur Nasution,M. 2004, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia.

Ortusar, J., 1990. *Modelling Transpotr*. England: John Willey and Sons Ltd.

Riza Atiq Abdullah., 1994. *Model Pengangkutan Bandar , Pendekatansecara teori dan amali:* Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementrian Pendidikan, Malaysia.

Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi. 1989. *Metode Penelitian Survey*. LP3ES. Jakarta.

Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung.

Tamin, O.Z (1997). "*Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*", ITB, Bandung.

Vink, A.P.A. 1975. *Land Use in Advancing Agriculture.* Springer-Verlag. New York.