BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah kebutuhan umum dari sebuah kawasan yang digunakan sebagai usaha untuk meningkatkan kesejahteraan penduduknya. Perencanaan transportasi mutlak diperlukan untuk mencari solusi paling efisien dari adanya interaksi pergerakan. Pergerakan diawali dengan adanya bangkitan dan tarikan pergerakan (*Trip Generation*).

Berdasarkan modal, pelayanan manajemen, volume penjualan variasi komoditas dan fasilitas, maka pasar-pasar (tempat perbelanjaan) dapat dibagi dalam 3 kategori yaitu: pasar tradisional, pertokoan, dan toko swalayan (Karno, 2000).

Penelitian tarikan perjalanan dengan variabel-variabel yang terikat menghasilkan persamaan dalam bentuk model. Model ini dapat digunakan untuk mencerminkan hubungan antara system tata guna lahan (kegiatan) dengan system prasarana transportasi (jaringan) dengan system menggunakan beberapa seri fungsi atau persamaan (model matematik). Model tersebut dapat menerangkan cara kerja system dan hubungan keterkaitan antar-sistem secara terukur. Salah satu alasan penggunaan model matematik adalah Bahasa yang jauh lebih tepat dibandingkan Bahasa verbal. Ketetapan yang didapat dari penggantian kata dengan symbol sering mengahasilkan penjelasan jauh lebih baik daripada penjelasan dengan Bahasa verbal (Black, 1981).

Pasar adalah tempat bertemunya antara penjual dan pembeli untuk melakukan transaksi jual beli barang, adanya proses permintaan atau tawar menawar serta penyaluran barang dan jasa dari tangan produsen ketangan konsumen serta tempat yang digunakan untuk menempatkan barang yang dibutuhkan oleh konsumen. Seiring dengan memenuhi kebutuhan hidup melakukan transaksi jual beli barang yang dilakukan dipasar sehingga meningkatnya jumlah pengunjung. Selain itu juga timbulnya pasar tumpah atau munculnya lapak-lapak yang berada disebagian badan jalan dan sebagian besar pengunjung yang menuju kepasar menggunakan sepeda motor(H. Nystrom, dkk. 2005).

Pasar Dongi terletak di Kabupaten Sidrap Kecamatan pitu riawa tepatnya di desa dongi. Pasar tradisional dongi ini masuk dalam kategori jenis pasar persaingan sempurna (*Perfect Competition market*), dalam perjalannya pasar persaingan sempurna sering disebut pasar kompetitif, ciri-ciri pokok pasar pasar persaingan sempurna adalah penjual dan pembeli sangat banyak, produk bersifat homogen (serba sama), produsen dan konsumen bebas keluar masuk pasar, konsumen mengetahui kondisi pasar, faktor produksi bergerak bebas karena banyaknya jumlah produsen, dan harga pasar ditentukan oleh permintaan dan penawaran. Melihat ciri-ciri pasar persaingan sempurna, sebagai zona aktivitas pasar dongi menghasilkan tarikan pergerakan pengunjung berupa kendaraan pribadi dan angkutan umum yang mengakibatkan gangguan lalu lintas yakni tundaan lalu lintas.

Kondisi ini menyebabkan pergerakan arus barang dan kendaraan menjadi lambat akibat macet pada jam waktu pasar. Dari hal tersebut mendorong peneliti untuk

mengetahui Studi model tarikan pergerakan kendaraan pasar tradisional dongi sehingga langkah-langkah dalam menyelesaikan permasalahan dapat diketahui.

B. Rumusan Masalah.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Faktor-faktor apa yang berpengaruh pada tarikan pergerakan Pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang?
2. Bagaimana model tarikan pergerakan Pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui besarnya tarikan yang terjadi oleh pengunjung pasar trasdisional dongi.

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan pergerakan Pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang.
2. Untuk mengetahui cara memodelkan tarikan pergerakan Pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi peneliti, untuk memahami atau menambah wawasan dalam pengembangan ilmu akademik pada bidang studi model tarikan pergerakan.
2. Menerapkan ilmu yang diperoleh dibangku perkuliahan dengan kondisi lamgsung dilapangan.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah ini dimaksudkan agar peneliti sesuai dengan rencana yang ditinjau dan tidak menyimpang dari tujuan peneliti. Batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Lokasi penelitian yaitu areal Pasar Dongi Kabupaten Sidrap.
2. Penelitian dilakukan selama satu bulan.
3. Metode yang digunakan dengan cara survey.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pembahasan dalam penelitian ini maka sistematika penulisan penelitian disusun dalam lima bab, yaitu :

BAB I.PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, ruang lingkup, serta sistematika penulisan.

BAB II. TINJAUN PUSTAKA

Menyajikan teori-teori yang digunakan sebagai landasan untuk menganalisa dan membahas permasalahan penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Menjelaskan mengenai langkah-langkah atau prosedur pengambilan dan pengelolahan data hasil penelitian meliputi jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, langkah-langkah penelitian, prosedur penelitian dan variable penelitian.

BAB IV. HASIL PEMBAHASAN

Menyajikan data yang diperoleh dari hasil pengumpulan yang diperoleh dari hasil perhitungan dalam penelitian ini. Selanjutnya data tersebut kemudian diolah dan analisa sehingga akan menghasilkan informasi yang berguna.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

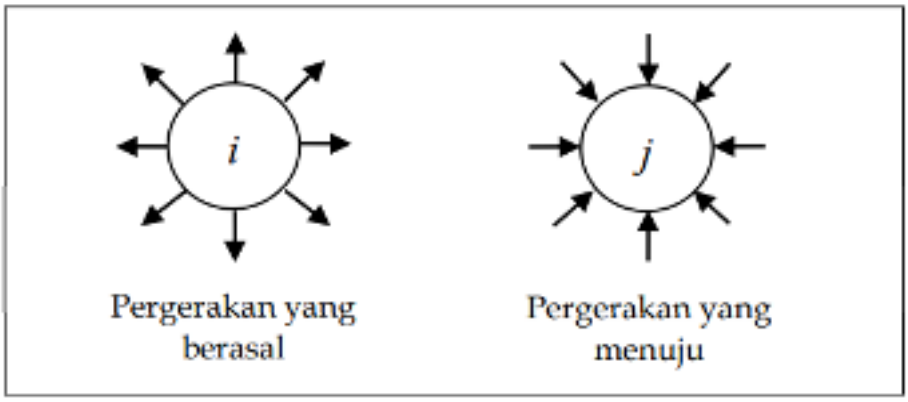
Dalam bab ini dikemukakan tentang kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran dari peneliti berdasarkan analisa yang dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Konsep Tarikan

Tarikan adalah jumlah pergerakan/perjalanan yang menuju ke lokasi tertentu. Tahapan ini biasanya menggunakan data berbasis zona untuk memodelkan besarnya pergerakan yang terjadi yaitu karena adanya perubahan tata guna lahan.



Gambar 1. Bangkitan & Tarikan pergerakan

Hasil keluaran dari perhitungan tarikan lalu lintas berupah jumlah kendaraan, orang atau angkutan barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari (satu jam) untuk mendapatkan tarikan pergerakan. Tarikan pergerakan lalu lintas tersebut bergantung pada dua aspek tata guna lahan:

1. Jenis tata guna lahan
2. Jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan tersebut.

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

1. Jumlah arus lalu lintas
2. Jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk atau mobil)
3. Lalu lintas pada waktu tertentu (sekolah mengasilkan arus lalu lintas pada pagi dan siang hari, pertokoan menghasilkan arus lalu lintas di sepanjang hari).

B. Konsep Pemodelan

Pemodelan adalah salah satu upaya untuk mempresentasikan keadaan yang sesungguhnya serta peramalan keadaan yang akan datang. Suatu model dibangun atas dasar tingkat hubungan (korelasi) dari variabel-variabel yang mendukung.

1. Pemodelan Sistem

   Model adalah alat bantu atau media yang dapat digunakan untuk mencerminkan dan menyederhanakan suatu realita (dunia sebenarnya) secara terukur (Tamin, 2000:82).

   Beberapa model dapat mencerminkan realita secara cepat. Secara umum dapat dikatakan bahwa semakin mirip suatu model dengan realitanya, semakin sulit membuat model tersebut. Model yang canggih belum tentu merupakan model yang baik, kadang–kadang model sederhana dapat menghasilkan keluaran yang jauh lebih baik dan sesuai untuk tujuan tertentu dengan situasi dan kondisi tertentu pula. (Tamin, 2000:83).

2. Model Sistem Kegiatan dan Sistem Jaringan

Model tarikan yang akan dikalibrasi pada studi ini adalah model matematis. Secara umum, model matematis untuk bangkitan/tarikan merupakan bentuk korelasi antara variabel tata guna lahan sebagai variabel bebas dengan besarnya bangkitan tarikan sebagai variabel tak bebas. Persamaan matematis yang paremeternya diperoleh dari analisis regresi. Bentuk persamaan yang dipilih adalah yang menghasilkan tingkat korelasi yang optimal. Analisis regresi juga menghasilkan parameter-paremeter yang dapat menggambarkan tingkat keandalan model yang diperoleh, sehingga model bangkitan atau tarikan yang diperoleh dapat dipergunakan secara lebih luas.

C. Karakteristik Pergerakan

Karakteristik perjalanan meliputi :

1. Berdasarkan tujuan perjalanan

   Dalam kasus perjalanan berbasis rumah, 5 kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan yaitu:

   a. Pergerakan menuju tempat kerja.
   b. Pergerakan menuju tempat pendidikan (sekolah atau kampus).
   c. Pergerakan menuju tempat belanja.
   d. Pergerakan untuk kepentingan social dan lain-lain.

2. Berdasarkan waktu

   Pergerakan ini umumnya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat bervariasi sepanjang hari. Pergerakan pada jam selang jam

sibuk pagi hari terjadi antara jam 07:00 - 09:00. Untuk jam sibuk pada sore hari waktu jam 03:00 – 05:00. Untuk jam tidak sibuk berlangsung pada jam 10:00 – 12:00 siang (DICTUS,1978)

3. Pemilihan moda

Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihannya adalah sepeda motor, dan mobil atau bus, becak dan lain-lain.

Adapun faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan moda yaitu sebagai berikut:

a. Jarak perjalanan

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

b. Tujuan perjalanan

Faktor ini memengaruhi orang dalam memilih moda untuk tujuan tertentu, ada yang memilih menggunakan angkutan umum untuk pulang-pergi meskipun memiliki kendaraan sendiri. Dengan alasan teretntu,

sejumlah orang memilih menggunakan bentor atau kendaraan sepeda motor lainnya.

c. Waktu tempuh

Lamanya waktu tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan akhir adalah ukuran yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang berhubungan dengan perjalanan tersebut. Makin dekat jarak tempuh, makin cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan mungkin memilih untuk berjalan kaki saja.

D. Faktor-faktor yang memengaruhi tarikan pergerakan

Faktor-faktor yang memengaruhi terjadinya pergerakan menurut *Tamin,* dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu berkaitan dengan ekonomi, social, budaya, pendidikan dan agama (*Tamin,2000*).

1. Faktor-faktor yang memengaruhi tarikan pergerakan

a. Pendapatan

Semakin tinggi tingkat pendapatan, seseorang memungkinkan tingginya tingkat pergerakan yang tertarik dari zoba (zona asal) ke zona tujuan.

b. Pemilik kendaraan

Tingkat kepemilikan kendaraan besar terhadap tingkat pergerakan. Semakin meningkat jumlah pemilik kendaraan dalam suatu keluarga, maka memungkinkan tingkat pergerakan yang terjadi semakin besar.

c. Struktur dan Ukuran rumah tangga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga semakin tinggi tingkat pergerakan yang terjadi karena setiap individu akan berusaha memenuhi kebutuhannya masing-masing.

d. Nilai lahan

Tata guna lahan yang memiliki aksebililitas yang baik serta didukung oleh adanya ketersedian moda angkutan sebagai sarana trasnportasi yang tentunya akan mempercepat pergerakan, serta memiliki nilai lahan yang lebuh tinggi. Selain itu perbedaan luas tata guna lahan juga mempengaruhi nilai lahan itu sendiri. Semakin luas tata guna lahan, maka akan semakin besar pula nilai lahan yang dimiliki.

e. Kepadatan daerah pemukiman

Kepadatan suatu daerah permukiman menandakan semakin tinggi tingkat penggunaan lahan tentunya akan menghasilkan tingginya pergerakan yang terjadi. Karena semakin banyak pelaku pergerakan melakukan aktivitasnya maupun untuk memenuhi kebutuhan hidup.

f. Aksesibiltas

Empat faktor pertama (pendapatan, pemilikan kendaraan, struktur dan ukuran rumah tangga) telah digunakan pada beberapa kajian tarikan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman hanya sering dipakai untuk kajian mengenai zona.

E. Uji korelasi

Uji korelasi dan proses kalibrasi dilakukan dengan metode *stepwise* dengan bantuan program SPSS ver 25 for windows. SPSS (*statistical product and Service Solutions*) adalah suatu program computer statistic secara cepat dan tepat serta menyajikannya dalam berbagai *output* yang dikehendaki para pengambil keputusan

Uji korelasi dilakukan untuk mengetahui kekuatan/keeratan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tak bebas. Hasil dari uji korelasi dinyatakan dengan koefisien korelasi, dimana dengan nilai koefisien korelasi ini dapat diketahui tingkat keterhubungan antara variabel tak bebas dan variabel bebas yang mana sangat berguna dalam menganalisa tingkat keterhubungan tersebut. Untuk hubungan antar variabel bebas akan dipilih variabel bebas yang memiliki nilai korelasi tidak kuat dalam suatu persamaan, sedangkan hubungan antara variabel bebas dan variabel tak bebas akan dipilih variabel bebas yang memiliki korelasi yang kuat dalam suatu persamaan. Uji korelasi dilakukan dengan menginterptretasi nilai koefisien korelasi (r) pada tiap hubungan antar variabel.

Pengujian nilai R guna mengetahui apakah hasilnya signifikan atau tidak. Berdasarkan hasil probabilitas jika > 0.05 maka Ho diterima dan jika probabilitasnya < 0.05 maka Ho ditolak, berdasarkan tanda * yang diberikan SPSS.

Menentukan nilai R pada tiap hubungan variabel interpretasi nilai R dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.1 Interpretasi Nilai R

R	Interpretasi
0	Tidak Berkolerasi
0.01 – 0.20	Sangat Lemah
0.21 – 0.40	Lemah
0.41 – 0.60	Agak lemah
0.61 – 0.80	Cukup kaut
0.81 – 0.90	Kuat
1.0	Sangat Kuat

F. Analisis Regresi

Analisis regresi adalah sutu model analisis data yang menggambarkan hubungan fungsional antara variabel respon dengan satu atau beberapa variabel prediktor. Beberapa asumsi statistik yang diperlukan dalam analisis regresi adalah:

a. Variabel tak bebas adalah fungsi linier dari variabel bebas. Jika hubungan tidak linier, maka harus ditransformasikan agar menjadi linier.
b. Variabel bebas adalah tetap dan telah terukur tnapa kesalahan.
c. Tidak ada korelasi antara variabel bebas.
d. Nilai variabel tak bebas harus terdistribusi normal atau mendekati normal.

Ada dua metode yang dapat digunakan untuk analisis regresi, yaitu metode enter dan metode stepwise. Metode enter adalah metode untuk menghasilkan model dengan memilih semua variabel bebas dalam persamaan regresi. Sedangkan metode stepwise adalah metode dengan cara memilih variabel bebas yang memiliki signifikansi kuat dalam pemodelan.

1. Analisis Regresi Sederhana

Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mendapatkan hubungan matematis dalam bentuk suatu persamaan antara variabel tak bebas dengan variabel bebas tunggal. Regresi linier sederhana hanya memiliki satu perubahan regresi linier untuk populasi dengan rumus umum sebagai berikut.

$Y = a + bX$.....(1)

dimana:

Y : variabel tidak bebas (kriterium)

a : konstanta regresi

b : koefisien arah regresi linier yang menyatakan perubahan rata-rata variabel Y untuk setiap perubahan variabel X sebesar satu unit satuan

X : variabel bebas (prediktor)

2. Analisis Regresi linear berganda

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk memprediksi berubahnya nilai variabel tertentu bila variabel lain berubah. Dikatakan regresi berganda, karena jumlah variabel bebas lebih dari satu. Maka rumus umumnya adalah sebagai berikut.

$Y = b0 + b1X1 + b2X2 + \ldots + bnXn$..... (2)

dimana:

Y : variabel tidak bebas (kriterium)

b0 : konstanta

b1, b2, … bn : koefisien prediktor 1, koefisien prediktor 2, … koefisien prediktor ke-n

X1, X2, … Xn : variabel bebas (prediktor) 1, variabel bebas (prediktor) 2, … variabel bebas (prediktor) ke-n

Menurut Sugiyono (1999), regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas dengan cara parsial.

1. Uji tabel Anova
   a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

      Ho : Model regresi linier berganda tidak dapat digunakan untuk menentukan variabel Y yang dipengaruhi semua variabel X.

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

   b. Pengambilan keputusan

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

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

2. Uji F

   Hipotetis dalam kasus ini:

   a. Hipotetis 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 hipotetis dalam bentuk model statistic

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 parsial (Uji t)

Variabel X terhadap variabel Y

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

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

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

b. Membuat hipotetis dalam bentuk model statistic

Ho : $\beta = 0$

Ha : $\beta \neq 0$

c. Kaidah pengujian

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

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

G. Peneliti terdahulu

1. Penelitian dari John H. Frans, Sudiyo Utomo & Annisa E. Normandiri 2016 tentang "Model Tarikan Pergerakan Transpotasi Pada kompleks Lippo Plasa, Flobamora Mall dan hypermart Bundaran PU Kota Padang" bertujuan untuk memodelkan tarikan peregerakan dan memodelkan akumulasi parkir kendaraan pada tiga pusat perbelanjaan di kota padang yaitu lippo plasa, flobamora mall dan hypermart bundaran PU. Metode yang digunakan analisis regresi linear berganda dan analisi regresi logistic multinominal. Hasil analisis dalam penelitian ini yaitu diperolah pemodelan $Y_1 = 715{,}552 + 5{,}_{963}\, X_3 + 0{,}056\, X_{5,}$ $Y_2 = 417{,}134 + 2{,}350\, X_3 + 0{,}020\, X_6$, $X_3 = 66{,}357 + 0{,}792\, X_3 + 0{,}023X_5$, dan $X_4 = 28{,}147 + 0{,}296\, X_3 + 0{,}006\, X_4$, dengan Y_1 adalah tarikan kendaraan roda dua, Y_2 adalah tarikan kendaraan roda empat, Y_3 adalah akumulasi parkir kendaraan roda dua, Y_4 adalah akumulasi parkir kendaraan roda empat , X_3 adalah jumlah tenant, X_5 adalah luas parkir kendaraan roda dua dan X_6 adalah luas parkir roda empat.
2. Penelitian dari Meirawati Dwijayanti pada tahun 2009 tentang "Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan *Departement store* (Studi kasus di Wilayah Surakarta)" bertujuan untuk mengetahiu faktor apa saja yang mempengaruhi tarikan pergerakan kendraan dan bentuk model tarikan pergerakan pergerakan *Departement store* di wilayah Surakarta. Metode penelitian yang digunakan metode deskriptif analitis dengan pengolahan data menggunakan metode regresi linear berganda. Dengan hasil faktor yang paling mempengaruhi tarikan

pergerakan kendaraan *Departement store* di wilayah Surakarta adalah total luas bangunan dengan model tarikan pergerakan kendaraan yaitu; $Y = 82.224 + 0.008 X_4$ (Dwijayani, 2009).

3. Penelitian dari Niatika tahun 2018 tentang "Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung" bertujuan untuk menganalisis karakteristik pergerakan masyarkat ke kwasan perdagangan Pasar tengan di Kota Bandar Lampung, menganalisis model tarikan perjalanan dengan metode analisa regresi, dan mengidentikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan pergerakan masyarakat ke kawasan perdagangan tersebut. Hasil penelitian meperlihatkan bahwa faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kota Bandar Lampung adalah jumlah orang yang tinggal di suatu rumah (X_4), jumlah kepemilikan kendaran pribadi di setiap rumah (X_5), kelengkapan barang yang dijual di kawasan perdagangan (X_{10}), dan harga barang yang dijual (X_{11}),. Model tarikan yang diperoleh dari hasil analisa adalah $Y = -2{,}447 + 0{,}233\ X_4 + 0{,}511\ X_5 + 0{,}267\ X_{10} + 0{,}236\ X_{11}$ dengan $R^2 = 0{,}863$ (Niatika, 2018).
4. Penelitian dari Rulina Rita, Abdul Majid Ismail dan M. Sofian Asmirza tentang "Model Tarikan Perjalanan Pada Pasar Tradisional (Studi Kasus Pasar Padang Bulan Medan)" bertujuan untuk mengetahui arus lalu lintas, apakah keberadaan pasar padang bulan menggangu kelancaran lalu lintas di Jalan Jimin Ginting serta membuat model tarikan perjalanan pada pasar tradisional padang bulan, yang merupakan hubungan dari jumlah pergerakan yang masuk ke pasar dengan

variabel yang mempengaruhi. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi yang menghasilkan tiga bentuk persamaan yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke pasar padang bulan dengan tiga macam moda yang digunakan yaitu, model tarikan perjalan pasar padang bulan dengan menggunakan angkutan umum (Y1), dengan menggunakan sepeda motor (Y2), dan kendaraan mobil pribadi (Y3).

5. Penelitian dari Meidia refiyanni, Azwanda, Andrisman Satria tentang "Analisis Tarikan Pergerakan Pengunjung Pasar Bina Usaha di Kota Meulaboh" bertujuan untuk mengetahui faktor yang dominan yang mempengaruhi tarikan pengunjung pasar bina usaha pada hari libur adalah jumlah anggota keluarga (X1), jumlah sepeda motor (X3), jumlah orang ke pasar (X9), biaya transportasi (X11), jumlah orang kepasar sehari (X12), waktu perjalanan (15), usia (X16). Faktor domina pada hari kerja yang mempengaruhi tarikan pengunjung pasar bina usaha adalah jumlah anggota keluarga (X1), jumlah sepeda motor (X30, jarak rumah ke pasar (X8), jumlah orang ke pasar (X9), jumlah orang ke pasar sehari (X12), biaya berbelanja (X14), waktu perjalanan (X15), usia (X16). Dari hal tersebut kita bisa menentukan model tarikan pengunjung pasar bina usaha meulaboh pada hari libur Y = 0.524 – 0.215X1 – 0.193 X3 + 0.509 X9 + 0.249 X11 + 0.528 X12 + 0.284 X15 – 0.207 X16, dimana R^2 = 0.939 dan F- star = 348.524 dengan tingkat signifikansi 0,000. Karena probabilitas (0,000) jauh lebih kecil dari 0.05, maka model regresi dapat dipakai untuk memperkirakan intensitas kunjungan dan model tarikan pengunjung pasar bina usaha yang dihasilkan pada hari kerja Y = -

3.139 – 0.175 X1 + 0.165 X3 + 0.129 X8 + 0.362 X9 + 0.230 X12 + 0.331 X14 – 0.216 X15 + 0.291 X16, dimana R^2 = 0.939 dan F- star = 489.326 dengan tingkat signifikansi 0,000. Karena probabilitasnya 0.00 maka model tersebut dapat digunakan untuk memperkirakan intensitas kunjungan.

6. Penelitian dari Ardy fahrul NoorRizal, Achmad Munajir, Alpian Nur tentang "Analisis Tarikan Perjalanan Berbelanja Ke Pasar Tradisional Segiri di Kota Samarinda". Tujuan penelitian ini untuk mendapatkan model tarikan perjalanan pada kawasan Pasar Tradisional Segiri di Samarinda, hasil penelitian dengan regresi linier berganda menunjukkan model tarikan perjalanan Y dan X3 dengan variabel Y = -47,194 + 0.326 X3 dan hasil F hitung < t tabel = 2.291 X2 < 10.130. Model tarikan Y1 dengan variabel Y1 = 67.764 – 0.000 X1 – 0.082 X2 dan model tarikan Y2 dengan variabel Y2 = 54.372 + 0.000 X1. Sedangkan nilai satuan ruang parkir (SRP) untuk ruko/took = 1335 SRP, Kios = 382 SRp, Petak/los = 576, PKL = 571 SRP dengan status tidak cukup.
7. Penelitian dari Rezita Dwi Annisa, Nur Aini, A. Wicaksono, M. Ruslin Anwar tentang "studi pembuatan model tarikan pergerakan orang pada pusat kegiatan pendidikan dengan metode analisis regresi" (Studi Kasus: Kampus Universitas Brawijaya)studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik dan memodelkan tarikan pergerakan orang terhadap variabel yang berpengaruh dari tata guna lahan yang berfungsi sebagai pusat kegiatan pendidikan.Dalam studi ini, terdapat dua macam variabel yaitu variabel bebas dan terikat. Variabel bebas diantaranya adalah jumlah Mahasiswa S1, S2, S3, jumlah dosen, jumlah

karyawan, luas lahan bangunan (m2), jarak tempat tinggal ke kampus, jumlah mata kuliah yang dipilih atau diajar, tingkat pendidikan, kepemilikan motor, kepemilikan mobil, jenis kendaraan yang digunakan ke kampus, tingkat penghasilan bulanan dan tingkat pengeluaran bulanan. Variabel terikat adalah jumlah perjalanan orang ke kampus dalam seminggu. Dari hasil studi, didapatkan model tarikan Mahasiswa S1 : Y= -719,735 + 4,138X1 dan dari data karakteristik diperoleh model tarikan Mahasiswa S1: Y=0,842 + 0,970X6 + 0,081X10. Tarikan pergerakan Mahasiwa S1, S2, S3: Y= -822,022 + 3,865X1 + 12,843X2 dan dari data karakteristik diperoleh model tarikan pergerakan Mahasiswa S1, S2, S3: Y= 0,561-0, 064X5 + 1,013X6 + 0,149X10. Tarikan pergerakan dosen: Y=3,71+1,82X2+0,75X9 dan dari data karakteristik diperoleh model tarikan pergerakan dosen: Y=1,543 + 0,722X6 + 0,28X9. Untuk tarikan karyawan : Y= -486,076 + 9,808X3 + 134,615X10. Tarikan pergerakan dosen dan karyawan: Y= -337,18 + 1,753X2 + 7,564X3 + 55,261X6 + 44,399X10 dan model tarikan pergerakan Mahasiswa S1, S2, S3, dosen, dan karyawan : Y= -649,997 + 3,813X1 + 18,375X2.

8. Penelitian dari Finda widiarsi Dkk tentang “Analisis model tarikan pergerakan kendaraan pada tempat wisata (studi kasus di kabupaten kubu raya)” Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membuat suatu model yang digunakan untuk menghitung besar tarikan pergerakan kendaraan pada tempat wisata yang berada di jalan arteri Supadio Kabupaten Kubu Raya dan untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi untuk mendapatkan model tarikan

pergerakan kendaraan dan pengunjung di zona tempat wisata. Data yang diperoleh dengan melakukan uji korelasi, dan kemudian dilakukan analisis regresi untuk mendapatkan model equations. Dari analisis regresi, ditemukan model yang baik untuk menarik gerakan adalah model regresi berganda yang terdiri dari: Y = -0,231 + 2,969 X8 dengan koefisien determinasi (R2) = 0,579, Y = -3,454 + 0,008 X2 dengan koefisien deteminasi (R2) = 0,579 dan Y = 9,657 + 2,414 X7 dengan koefisien determinasi (R2) = 0,882. Model tersebut menjelaskan bahwa variabel bebas yang mempengaruhi besar tarikan pergerakan kendaraan adalah total luas bangunan (X2), jumlah fasilitas (X7) dan jumlah wahana bermain (X8). Modelmodel yang dihasilkan kemudian di uji secara statistik dan di uji kriteria BLUE. Hasil menunjukan persamaan Y = 9,657 + 2,414 X7 dengan variabel bebas X7 adalah jumlah fasilitas yang merupakan model yang paling memenuhi persyaratan hasil uji statistik dan uji persyaratan kriteria BLUE. Tingkat validitas pada model berdasarkan nilai koefisien determinasi (R2) sebesar 0,882. Sehingga persamaan regresi yang dihasilkan baik untuk mengestimasi nilai variable terikat.

BAB III

METODE PENILITIAN

A. Jenis penelitian

Terkait dengan jenis penelitian dalam proposal ini jika di tinjau dari rancangan penelitian maka dapat di golongkan kepenelitian kuantitatif , yaitu metode penelitian yang lebih menekankan kepada aspek pengukuran secara objektif terhadap fenomena sosial. Untuk melakukan pengukuran, setiap fenomena sosial dijabarkan dalam komponen masalah indicator dan variabel.

B. Lokasi dan waktu penelitian

1. Lokasi penelitian ini dilakukan di Kecamatan Pituriawa,Kabupaten Sidrap tepatnya di Pasar Dongi.



Gambar 3.1 Lokasi penelitian

2. Waktu penelitian

Penelitian ini di laksanakan selama satu bulan tepatnya pada hari pasar yaitu selasa dan jumat. Dimulai pada tanggal 02 agustus 2021.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Data primer merupakan sumber informasi penelitian yang tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpul informasi (Sugiyono, 2008;193). Informasi penting dalam penyelidikan adalah ini observasi, pertemuan dan jajak pendapat. Pentunjuk untuk mengunpulkan informasi penting:

a. Observasi lapangan

Menurut Tersiana (2018:12) observasi adalah penelitian dengan melakukan pengamatan menyeluruh dengan tujuan mengamati dan memahami perilaku kelompok dan individu pada keadaan tertentu.

b. Pertemuan dan jajak pendapat

Pertemuan dan jajak pendapat merupakan cara paling efektif untuk mendapatkan data dengan menanyakan langsung kepada responden. Wawancara ditujukan kepada pengunjung pasar

c. Kuesioner

Menurut Sugiyono (2014: 230), kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara meneliti memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan yang tertulis untuk dijawab oleh responden.

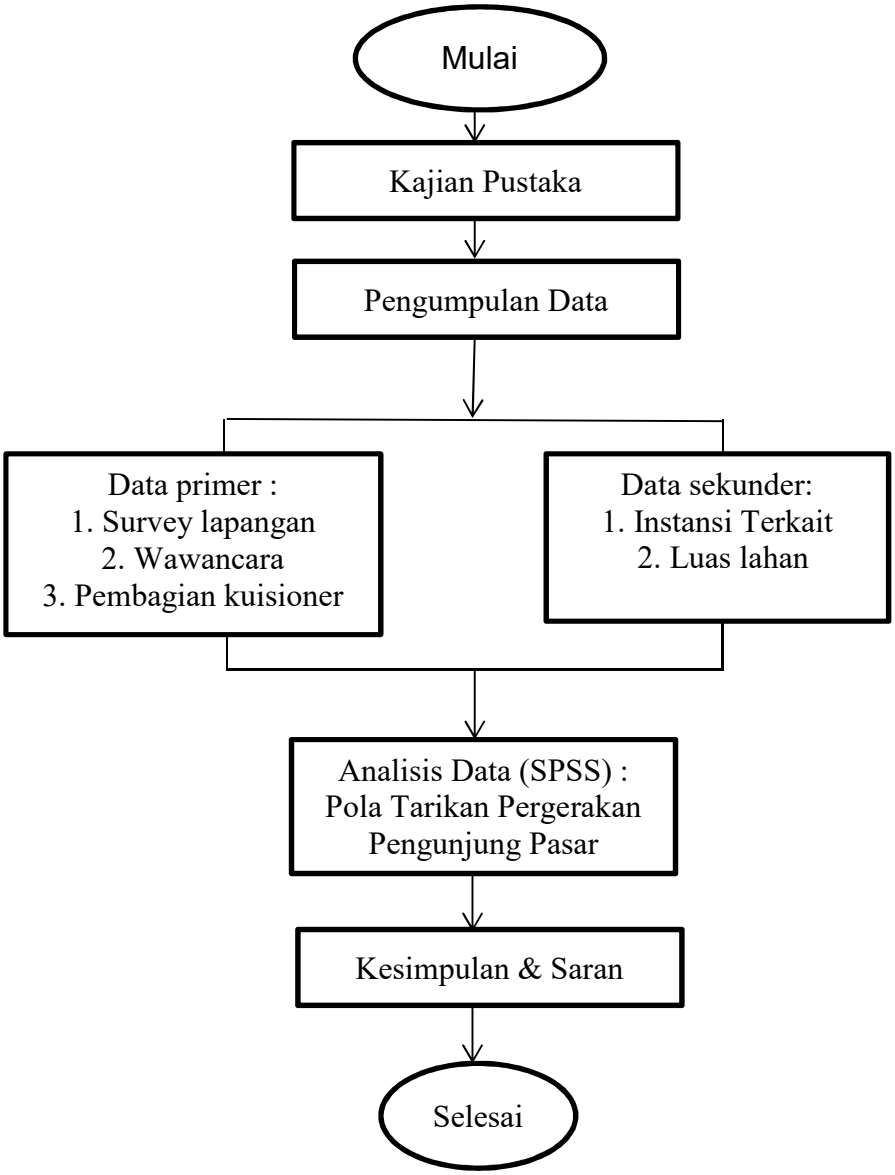
2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu sumber informasi eksplorasi yang tidak langsung memberikan informasi kepada penugmpul informasi (Sugiyono, 2008;193).

D. Penentuan Sampel

Teknik simple random sampling atau biasa disebut dengan istilah teknik acak sederhana salah satu metode yang digunakan untuk pengumpulan data yang paling populer dan sederhana di bidang penelitian. Menurut Kerlinger (2006;188), simple random sampling adalah metode penarikan dari sebuah populasi atau semesta dengan cara tertentu sehingga setiap anggota populasi atau semesta tadi memiliki peluang yang sama untuk terpilih atau terambil.

E. Diagram Alir Penelitian



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran umum lokasi penelitian

Pasar Dongi merupakan salah satu pasar yang ada di Kabupaten Sidenreng Rappang tepatnya di Desa Dongi Kecamatan Pituriawa. Pasar Dongi memiliki luas lahan 9.208,45 M^2.

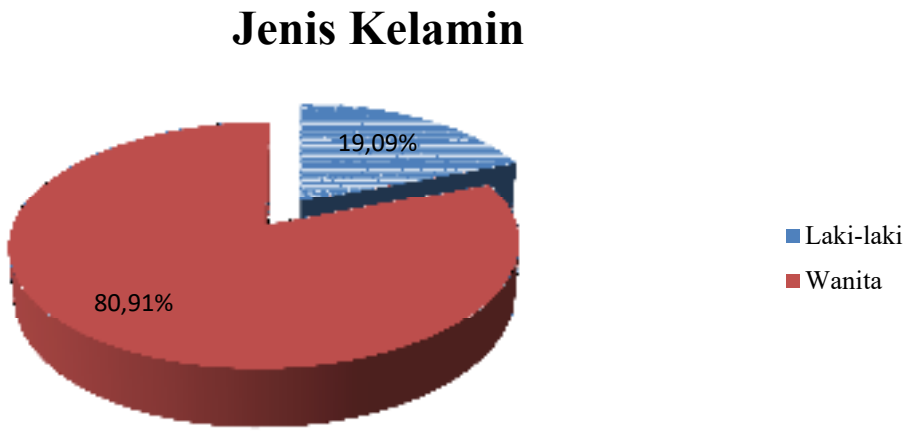
Secara geografis desa Dongi dikelilingi oleh 4 Desa yaitu Desa Ajubissue di sebelah Selatan, Desa Bulucenrana di sebelah Utara, Desa Salobukkang di sebelah Timur, dan Desa Salo Bompong di sebelah Barat

B. Hasil analisa data dan pembahasan

1. Responden hasil dari jenis kelamin

Tabel 4.1. Jenis kelamin responden

Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)
Laki - laki	21
Perempuan	89
Total	110



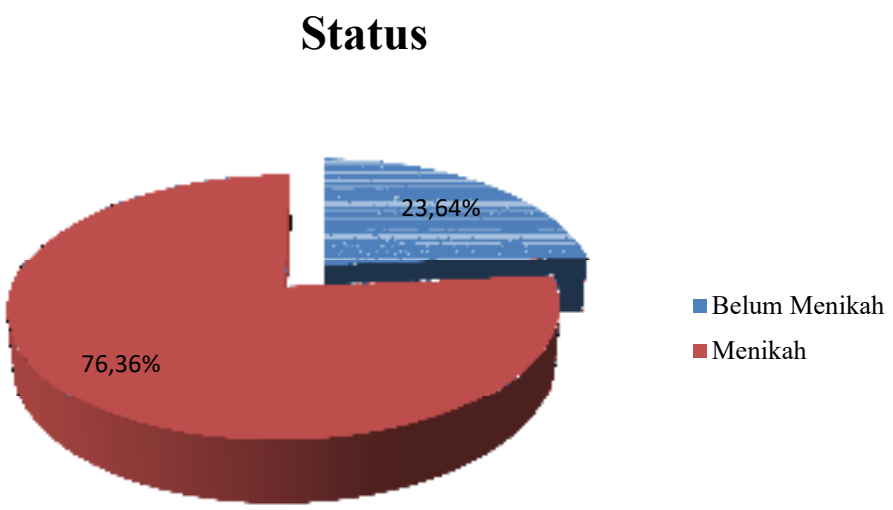
Gambar 4.1 Responden jenis kelamin

Dari hasil penelitian diatas menunjukkan angka reponden yang berjenis kelamin laki – laki lebih rendah dibandingkan responden berjenis kelamin perempuan dengan jumlah presentase 19.09% untuk responden laki – laki atau yang memilih sebanyak 21 orang, sedangkan jumlah presentasi responden perempuan yaitu 80,91% atau yang memilih sebanyak 89 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

2. Responden menurut status

Tabel 4.2 Status responden

Status responden	Jumlah
Belum menikah	26
Menikah	84
Total	110



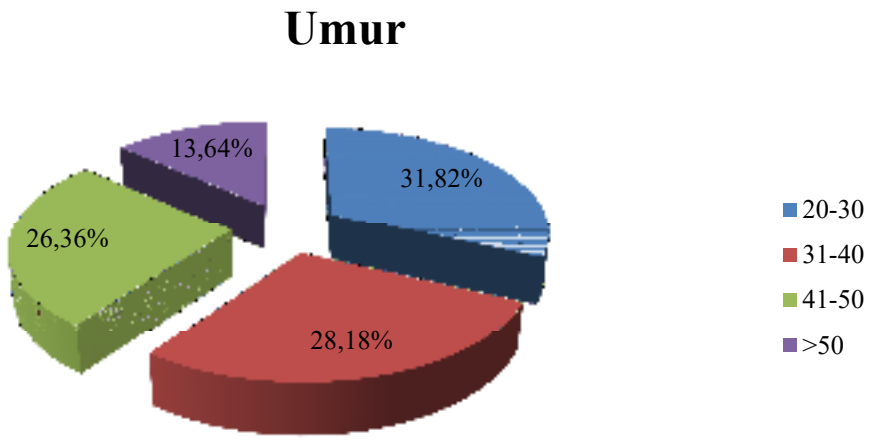
Gambar 4.2 Presentase status responden

Hasil gambar diagram menujukkan presentase responden yang berstatus belum menikah lebih rendah dibandingkan yang berstatus menikah dengan jumlah presentase 23.64% untuk yang berstatus belum menikah atau yang memilih sebanyak 26 orang, sedangkan jumlah presentase status kawin yaitu 76.36% atau yang memilih sebanyak 84 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

3. Responden menurut umur

Tabel 4.3 Umur responden

Umur responden	Jumlah (Orang)
<20	0
20-30	35
31-40	31
41-50	29
>50	15
Total	110



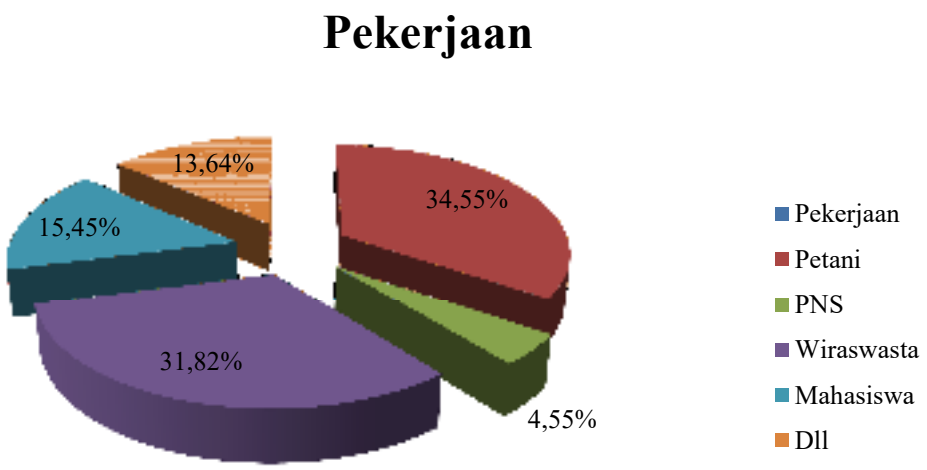
Gambar 4.4 Presentase umur responden

Dari gambar diagram diatas menunjukkan bahwa responden yang berumur 20-30 tahun menujukkan nilai presentase 31.82% atau 35 orang, kemudian responden yang berumur 31-40 menunjukkan nilai presentase sebanyak 28.18% atau 30 orang, kemudian responden yang berumur 41-50 menunjukkan nilai presentase sebanyak 26.36% atau sebanyak 29 orang, kemudian responden yang berumur >50 tahun keatas menunjukkan nilai presentasi sebanyak 13.64% atau sebanyak 15 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

4. Responden menurut pekerjaan

Tabel 4.4 Pekerjaan responden

Pekerjaan	Jumlah (Orang)
Petani	38
PNS	5
Wiraswasta	35
Mahasiswa	17
Pengangguran	15
Total	110



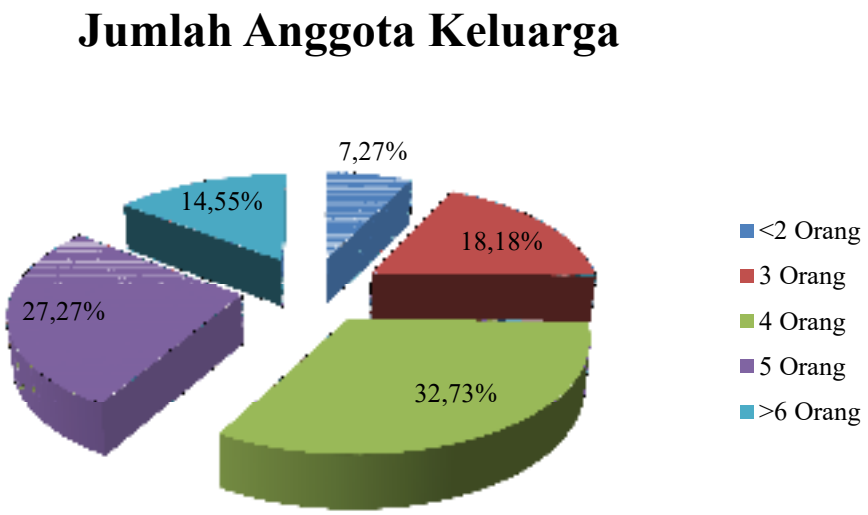
Gambar 4.5 Presentase pekerjaan responden

Dari hasil gambar diagram diatas menunjukkan bahwa pekerjaan responden sebagai petani menunjukkan jumlah presentasi sebanyak 34.55% atau sebanyak 38 orang, kemudian pekerjaan responden sebagai pegawai sipil negara (PNS) menunjukkan jumlah presentase 4.55% atau sebanyak 5 orang, kemudian pekerjaan responden sebagai wiraswasta menunjukkan jumlah presentase 31.82% atau sebanyak 35 orang, kemudian responden sebagai mahasiswa menunjukkan jumlah presentase 15.45 % atau sebanyak 17 orang, kemudian pekerjaan responden yang memilih tidak ada atau dan lain-lain menunjukkan jumlah presentase 13.64% atau sebanyak 15 orang dengan total responden 110 orang.

5. Responden menurut jumlah anggota keluarga

Tabel 4.5 Jumlah anggota keluarga responden

Jumlah anggota keluarga	Jumlah (orang)
<2 Orang	8
3 Orang	20
4 Orang	36
5 Orang	30
>6 Orang	16
Total	110



Gambar 4.6 Presentase Jumlah anggota keluarga responden

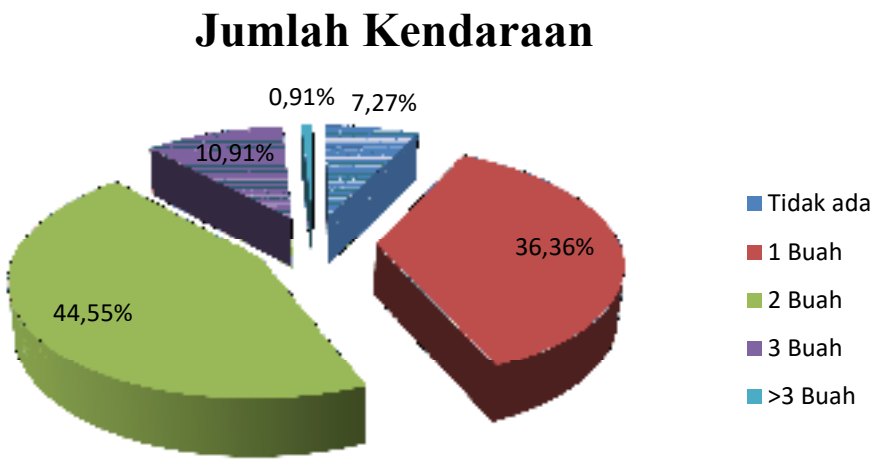
Dari diagram diatas menunjukkan presentase jumlah anggota keluarga responden yang berjumlah kurang dari 2 orang sebanyak 7.72% atau yang memilih 8 orang, kemudian jumlah anggota keluarga berjumlah 3 orang sebanyak 18.18% atau memilih sebanyak 20 orang, sedangkan jumlah anggota keluarga yang berjumlah 4 orang sebanyak 37.73% atau sebanyak 36 orang yang memilih, kemudian jumlah anggota keluarga responden yang berjumlah 5 orang sebanyak 27.27% atau yang memilih 30

orang, sedangkan jumlah anggota keluarga responden yang berjumlah enam lebih (>6) sebanyak 14.55% atau yang memilih sebanyak 16 orang dengan total responden 110 orang.

6. Responden menurut jumlah kendaraan

Tabel 4.6 Jumlah kendaraan

Jumlah kendaraan	Jumlah (orang)
Tidak ada	8
1 buah	40
2 buah	49
3 buah	12
>3 buah	1
Total	110



Gambar 4.7 Presentase jumlah kendaraan responden

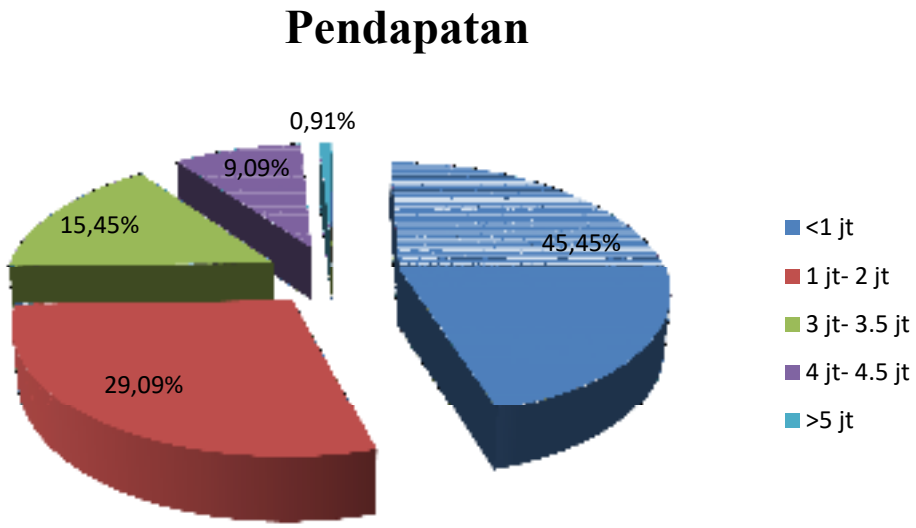
Dari gambar diagram diatas menunjukkan presentase jumlah kepemilikan kendaraan responden yang tidak memiliki kendaraan sebanyak 7.27% atau yang memilih sebanyak 8 orang, sedangkan yang memiliki kendaraan 1 buah sebanyak 36.36% atau yang memilih sebanyak 40 orang, sedangkan responden yang memiliki 2

buah kendaraan sebanyak 44.55% atau yang memilih sebanyak 49 orang, sedangkan responden yang memiliki 3 buah kendaraan sebanyak 10.91% atau yang memilih sebanyak 12 orang, sedangkan responden yang memiliki lebih dari buah kendaraan sebanyak 1 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

7. Responden menurut pendapatan

Tabel 4.7 Pendapatan responden

Pendapatan	Jumlah (orang)
<Rp 1.000.000	50
Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000	32
Rp 3.000.000 – Rp 3.500.000	17
Rp 4.000.000 – Rp 4.500.000	10
>Rp 5.000.000	1
Total	110



Gambar 4.8 Presentase pendapatan responden

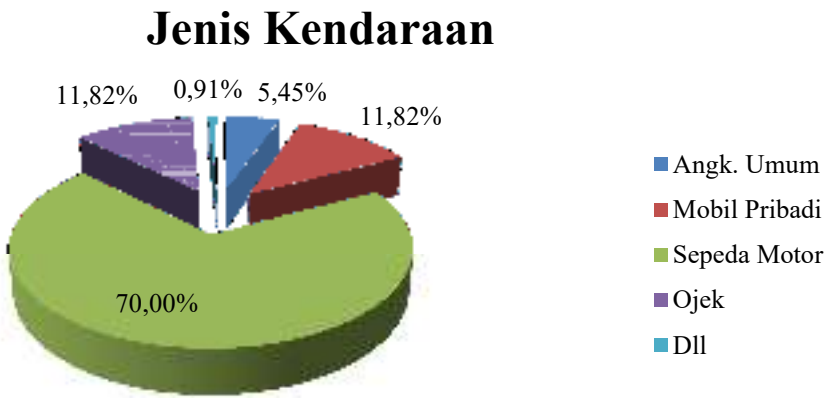
Dari gambar diagram diatas menunjukkan presentase jumlah pendapatan responden dalam satu bulan, untuk pendapatan responden dibawah satu juta rupiah

sebanyak 45.45% atau yang memilih sebanyak 50 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 sebanyak 29.09% atau yang memilih sebanyak 32 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden Rp 3.000.000 – Rp 3.500.000 sebanyak 15.45% atau sebanyak 17 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden Rp 4.000.000 – Rp 4.500.000 sebanyak 9.09% atau yang memilih sebanyak 10 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden >Rp 5.000.000 sebanyak 0.91% atau yang memilih sebanyak 1 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

8. Responden menurut jenis kendaraan

Tabel 4.8 Jenis kendaraan

Jenis kendaraan	Jumlah (orang)
Angkutan Umum	6
Mobil Pribadi	13
Sepeda motor	77
Ojek	13
Dll	1
Total	110



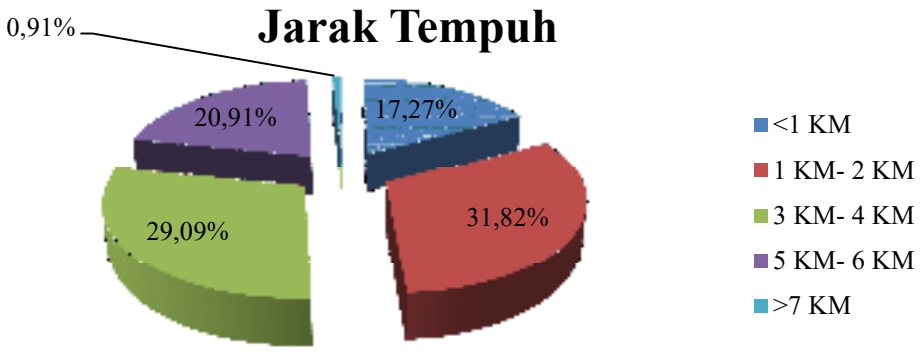
Gambar 4.9 Presentase jenis kendaraan

Dari gambar diagram diatas menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang paling banyak digunakan ke pasar yaitu sepeda motor menunjukkan nilai presentase sebanyak 70.00% atau sebanyak 77 orang, sedangkan yang menggunakan mobil pribadi menunjukkan nilai presentase sebanyak 11.82% atau sebanyak 13 orang, sedangkan yang menggunakan ojek menunjukkan nilai presentasi sebanyak 11.8% atau sebanyak 13 orang, sedangkan yang menggunakan angkutan umum menunjukkan nilai prsentase sebanyak 5.45% atau sebanyak 6 orang, sedangkan yang menggunakan kendaraan lainnya menunjukkan nilai presetase sebanyak 0.91% atau sebanyak 1 orang, dengan total responden 110 orang.

9. Responden menurut jarak tempuh

Tabel 4.9 jarak tempuh

Jarak tempuh	Jumlah (orang)
<1 KM	19
1 KM – 2 KM	35
3 KM – 4 KM	32
5 KM – 6 KM	23
>7 KM	1
Total	110



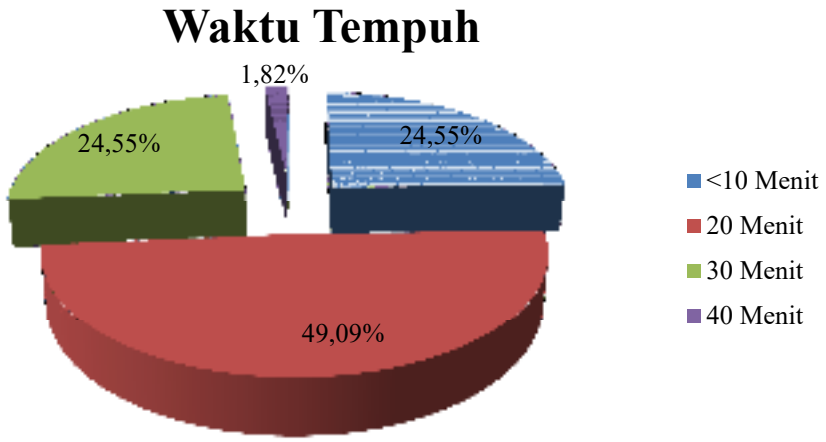
Gambar 4.10 Presentase jarak tempuh ke pasar

Dari gambar diagram diatas menunjukkan bahwa jarak tempuh ke pasar mulai dari <1 Km menunjukkan nilai presentase sebanyak 17.27% atau sebanyak 19 orang, sedangkan dengan jarak 1-2 Km menunjukkan nilai presentase sebanyak 31.82% atau sebanyak 35 orang, sedangkan dengan jarak 3-4 Km menunjukkan nilai presentase sebanyak 29.09% atau sebanyak 32 orang, sedangkan dengan jarak 5 – 6 Km menunjukkan nilai presentase sebanyak 20.91% atau sebanyak 23 orang, sedangkan dengan jarak >7 Km menunjukkan nilai sebanyak 0.91% atau sebanyak 1 orang, dengan total responden 110 orang.

10. Responden menurut waktu tempuh

Table 4.10 Waktu tempuh ke pasar

Waktu tempuh	Jumlah (orang)
<10 Menit	27
20 Menit	54
30 Menit	27
40 Menit	2
1 Jam	0
Total	110



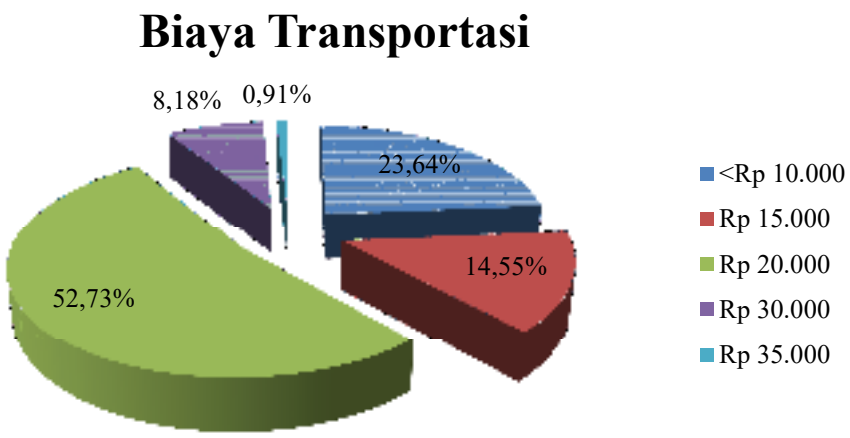
Gambar 4.11 Presentase waktu tempuh ke pasar

Dari gambar diagram diatas menunjukkan bahwa waktu tempuh yang dibutuhkan masyarakat menuju pasar dengan durasi tempuh <10 menit tingkat presentase 24.55% atau sebanyak 27 orang, sedangkan untuk waktu tempuh berdurasi 20 menit dengan tingkat presentse 49.09% atau sebanyak 54 orang, sedangkan untuk tempuh berdurasi 30 menit dengan tingkat presentase 24.55% atau sebanyak 27 orang, sedangkan untuk waktu tempuh berdurasi 40 menit dengan tingkat 1.82% atau sebanyak 2 orang, dengan total responden sebanyak 110 orang.

11. Responden menurut biaya transportasi

Table 4.11 biaya transportasi

Biaya trasnportasi	Jumlah (orang)
<Rp 10.000	26
Rp 15.000	16
Rp 20.000	58
Rp 30.000	9
Rp 35.000	1
Total	110



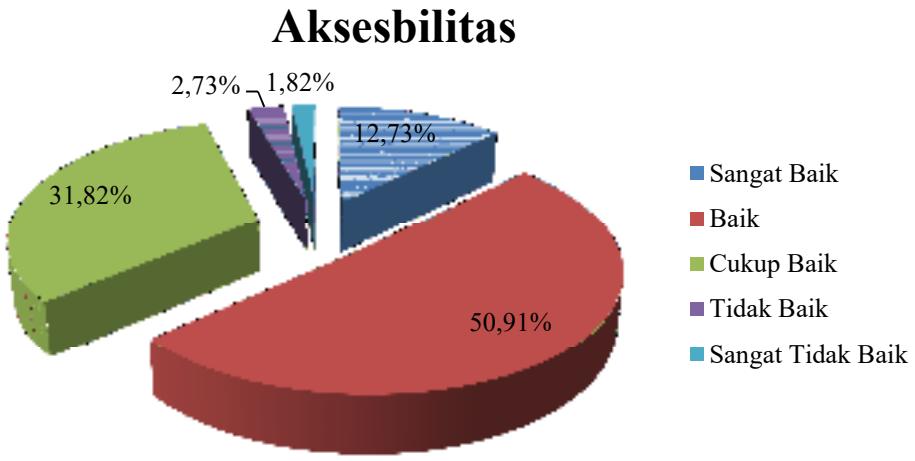
Gambar 4.12 Presentase biaya transportasi

Dari gambar diagram di atas menunjukkan bahwa biaya yang dikeluarkan masyarakat menuju pasar dengan nominal <Rp 10.000 menunjukkan tingkat presentase 23.64% atau sebanyak 26 orang, kemudian untuk nominal Rp 15.000 menunjukkan tingakat presentase 14.55% atau sebanyak 16 orang, kemudian untuk nominal Rp 20.000 menunjukkan tingkat presentase 52.73% atau sebanyak 58 orang, kemudian untuk nominal Rp 30.000 menunjukkan tingkat presentase 8.18% atau sebanyak 9 orang, kemudian untuk nominal Rp 35.000 menunjukkan tingkat presentase 0.91% atau sebanyak 1 orang, dengan total responden sebanyak 110 orang.

12. Responden menurut aksesbilitas

Table 4.12 Aksesbilitas

Aksesbilitas	Jumlah (orang)
Sangat baik	14
Baik	56
Cukup baik	35
Tidak baik	3
Sangat tidak baik	2
Total	110



Gambar 4.13 Presentase aksesbilitas

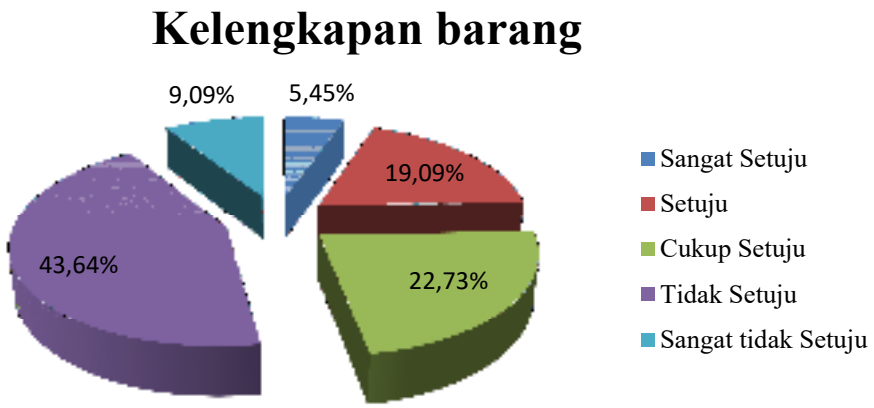
Dari gambar diagram di atas menunjukkan bahwa aksesbilitas jalan yang di lewati masyarakat menuju pasar dengan pendapat sangat baik menunjukkan tingkat presentase 12.73% atau sebanyak 14 orang, kemudian untuk akses jalan yang baik menunjukkan tingkat presentase 50.91% atau sebanyak 56 orang, kemudian untuk akses jalan cukup baik menunjukkan tingkat presentase 31.82% atau sebanyak 35 orang, kemudian untuk akses jalan tidak baik menunjukkan tingkat presentase 2.73% atau sebanyak 3 orang, kemudian untuk akses jalan sangat tidak baik menunjukkan tingkat presentase 1.82% atau sebanyak 2 orang, dengan total responden sebanyak 110 orang.

F. Pelayanan

1. Kelengkapan barang pasar dongi

Tabel 4.13 Kelengkapan Barang

Kelengkapan barang	Jumlah (orang)
Sangat Setuju	6
Setuju	21
Cukup Setuju	25
Tidak Setuju	48
Sangat tidak Setuju	10
Total	110



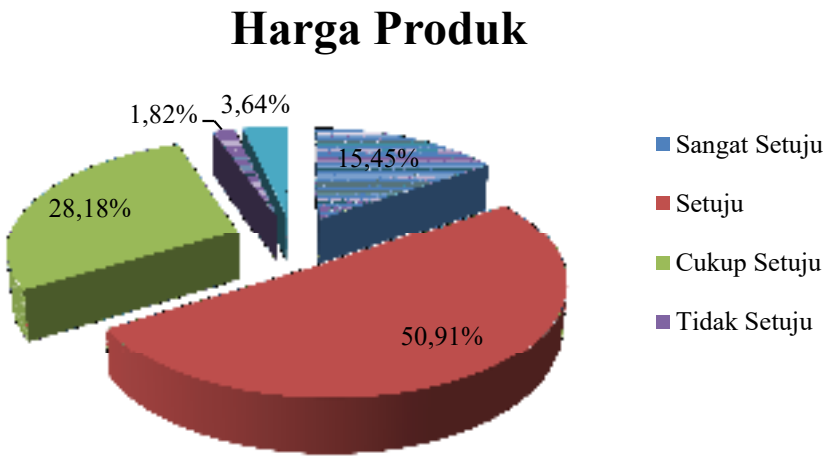
Gambar 4.14 Presentase Kelengkapan barang

Dari gambar diagram di atas menunjukkan presentase pendapat responden mengenai kelengkapan barang bahwa pendapat sangat setuju mendapatkan nilai 5.45%, pendapat setuju dengan nilai 19.09%, kemudian cukup setuju dengan nilai 22.73%, selanjutnya pendapat tidak setuju dengan nilai 43.64% dan pendapat sangat tidak setuju sebesar 9.09%.

2. Harga produk pasar dongi

Tabel 4.14 Harga produk

Harga produk	Jumlah (orang)
Sangat setuju	17
Setuju	56
Cukup setuju	31
Tidak setuju	2
Sangat tidak setuju	4
Total	110



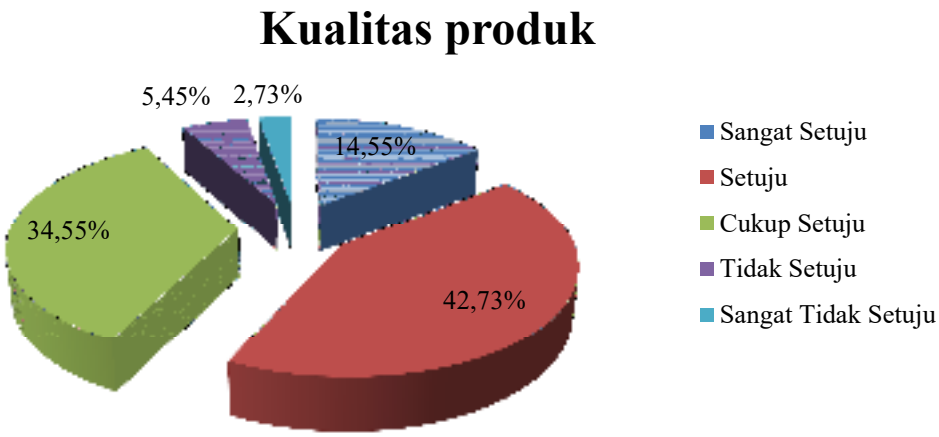
Gambar 4.15 Presentase harga produk

Dari gambar diagram diatas menunjukkan bahwa pendapat masyarakat mengenai harga produk di pasar dongi 15.45% pengunjung pasar berpendapat sangat setuju, 50.91% berpendapat setuju, 28.18% berpendapat cukup setuju, 1.82% berpendapat tidak setuju, kemudian 3.64% berpendapat sangat tidak setuju, dengan total responden sebanyak 110 orang.

3. Kualitas barang pasar dongi

Tabel 4.15 Kelengkapan barang

Kelengkapan barang	Jumlah (orang)
Sangat setuju	16
Setuju	47
Cukup setuju	38
Tidak setuju	6
Sangat tidak setuju	3
total	110



Gambar 4.16 Presentase kualitas produk pasar dongi

Dari gambar diagram di atas menunjukkan bahwa pendapat masyarakat mengenai kualitas produk di pasar dongi 14.55% berpendapat sangat setuju, 42.73% berpendapat setuju, 34.55% berpendapat cukup setuju, 5.45% berpendapat tidak setuju, 2.73% berpendapat sangat tidak setuju, dengan total responden sebanyak 110 orang.

C. Uji Validitas

Validitas ialah menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur (a valid measure if it successfully measure the phenomenon). Suatu pertanyaan yang akan diukur dengan menggunakan softwert SPSS, adapun data output uji data validasi dapat dilihat 4.16 sebagai berikut.

Table 4.16 Descriptive Statistics

Descriptive Statistics			
	N	Mean	Std. Deviation
Pekerjaan	110	2.69	1.432

Jumlah angg. kelurga	110	3.24	1.133
Jumlah kendaraan	110	2.62	0.813
Pendapatan	110	1.91	1.028
Jenis kendaraan	110	2.91	0.698
Jarak	110	2.56	1.036
Waktu	110	2.04	0.753
Biaya	110	2.48	0.974
Aksesbilitas	110	2.30	0.796
Harga Produk	110	2.27	0.877
Kelengkapan barang	110	2.39	0.899
Lama berbelanja	110	3.32	1.057
Total	110	30.73	11.496

Tabel 4.17 Rekapitulasi Validitas

No	Variabel	r_{hitung}	r_{tabel}	Hipotetis	Ket
1	Pekerjaan	0.529	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	Jumlah angg.keluarga	0.485	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
3	Jumlah kendaraan	0.473	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
4	Pendapatan	0.612	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
5	Jenis kendaraan	-0.022	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak Valid
6	Jarak	0.624	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid

7	Waktu	0.633	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
8	Biaya	0.727	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
9	Aksesbilitas	0.299	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
10	Harga Barang	0.262	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak Valid
11	Kelengkapan Barang	0.232	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak Valid
12	Kualitas Produk	0.476	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid

D. Uji reliabilitas

Uji reabilitas adalah untuk mengetahui 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 reabilitas dapat dilihat pada table di bawah ini.

Tabel 4.18 Uji reliabilitas

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0.649	0.636	12

Teknik ini digunakan untuk menentukan apakah suatu instrument penelitian reliable atau tidak. Pada tabel 4.17 menunjukkan bahwa uji reabilitas nilai alpha cronbach’s > 0.606 dan realita menunjukkan bahwa 0.649 > 0.606 sehingga dinyatakan reliable.

E. Uji korelasi

Uji korelasi adalah suatu metode untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan linear terhadap variable. Apabila terdapat hubungan maka perubahan-perubahan yang terjadi pada salah satu variable X akan mengakibatkan terjadinya perubahan pada variable Y. hasil analisis data dengan bantuan softwart SPSS dapat dilihat pada tabel uji korelasi dibawah ini.

Tabel 4.19 Rekapitulasi Korelasi

No	Variabel	Tingkat Korelasi		Signifikansi	
		r_{hitung}	Ket	Hipotetis	Ket
1	X1 Terhadap Y	0.529	Agak lemah	0.000 < 0.025	Signifikan
2	X2 Terhadap Y	0.485	Agak lemah	0.000 < 0.025	Signifikan
3	X3 Terhadap Y	0.473	Agak lemah	0.000 < 0.025	Signifikan
4	X4 Terhadap Y	0.612	Cukup	0.000 < 0.025	Signifikan
5	X5 Terhadap Y	-0.022	Tidak berkorelasi	0.823 > 0.025	Tidak signifikan
6	X6 Terhadap Y	0.624	Cukup kuat	0.000 < 0.025	Signifikan
7	X7 Terhadap Y	0.633	Cukup kuat	0.000 < 0.025	Signifikan
8	X8	0.727	Cukup kuat	0.000 < 0.025	Signifikan

	Terhadap Y				
9	X9 Terhadap Y	0.299	Lemah	0.002 < 0.025	Signifikan
10	X10 Terhadap Y	0.262	lemah	0.006 < 0.025	signifikan
11	X11 Terhadap Y	0.232	Lemah	0.016 < 0.025	Signifikan
12	X12 Terhadap Y	0.476	Agak lemah	0.000 < 0.025	signifikan

Dari tabel di atas menunjukkan hasil analisis korelasi yang terjadi bahwa hubungan yang sangat kuat dapat di urutkan sesuai tabel diatas bahwa biaya perjalanan dengan tarikan terjadi hubungan yang cukup kuat sebesar 0.727; waktu perjalanan dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.633; jarak perjalanan dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.624; pendapatan dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.612; pekerjaan dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.529; jumlah anggota keluarga dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.485; kualitas produk dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.476; jumlah kendaraan dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.473; aksesbilitas dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.299; harga barang/produk dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.262; kelengkapan barang dengan tarikan terjadi hubungan sebesar 0.232; jenis kendaraan dengan tarikan terjadi hubungan sebesar -0.022.

1. Hubungan antara variable X_1 dengan Y

   Hipotetis terhadap kasus ini

   a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

      Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pekerjaan terhadap tarikan

      Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara pekerjaan terhadap tarikan

   b. Menentukan resiko kesalahan **α** = 5%(0.05)

   c. Kriteria keputusan

      Jika sig < α, maka Ho ditolak

      Jika sig > α, maka Ho diterima

      Dari tabel 4.18 menunjukkan variable pekerjaan dengan 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.

   d. Perbandingan nilai sig dengan α

      Jika sig < α maka Ho ditolak

      Nilai sig 0.000 < 0.025 Ho ditolak

   e. Keputusan

      Sehingga terdapat hubungan yang signifikan antara variable jarak dengan tarikan.

2. Hubungan antara variable X_2 dengan Y

   Hipotetis terhadap kasus ini

   a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jumlah anggota keluarga terhadapp tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara jumlah anggota keluarga terhadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan α = 5%(0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < α maka Ho ditolak

Jika sig > α maka Ho diterima

Dari tabel 4.18 menunjukkan variable jumlah anggota keluarga dengan 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.

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika sig < α maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel jumlah anggota keluarga dengan tarikan.

3. Hubungan antara variabel X_3 dengan Y

Hipotetis terhadap kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jumlah kepemilikan kendaraan terhadap tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel jumlah kepemilikan kendaraan tergadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan α = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < α maka Ho ditolak

Jika sig > α maka Ho diterima

Dari tabel 4.18 menunjukkan variabel jumlah kepemilikan kendaraan dengan 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.

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika sig < α maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel jumlah kepemilikan kendaraan dengan tarikan.

4. Hubungan antara variabel X_4 dengan Y

Hipotetis terhadap kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pendapatan terhadap tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pendapatan dengan tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan α = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < α maka Ho ditolak

Jika sig > α maka Ho diterima

Dari tabel 4.18 menunjukkan variabel pendapatan dengan sig 0.000 untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai α / 2, sehingga nilai α 0.05/2 = 0.025.

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika sig < α maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pendapatan terhadap tarikan

5. Hubungan antara variabel X_5 dengan Y

Hipotetis terhadap kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel jenis kendaraan terhadap tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel jenis kendaraan terhadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan α = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < α maka Ho ditolak

Jika sig > α maka Ho diterima

Dari tabel 4.18 menunjukkan variabel jenis kendaraan dengan nilai sig 0.823 untuk nilai α nya, karena mengggunakn uji dua sisi maka nilai α / 2, sehingga nilai α 0.05/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika sig < α maka Ho ditolak

Nilai sig 0.823 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel jenis kendaraan terhadap tarikan

6. Hubungan antara variabel X_6 dengan Y

Hipotetis terhadap kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jarak perjalanan dengan tarikan

Ha : terdapat hubungan yang sognifikan antara variabel jarak perjalanan dengan tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan α = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < α maka Ho ditolak

Jika sig > α maka Ho diterima

Dari tabel 4.18 menunjukkan bahwa jarak perjalanan dengan nilai sig 0.000 untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai α / 2, sehingga α 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika sig < α maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000 > 0.025 maka Ho diterima

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel jarak perjalan dengan tarikan

7. Hubungan antara variabel X_7 dengan Y

Hipotetis terhadap kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel waktu tempuh terhadap tarikan

Ha : Tardapat hubungan yang signifikan antara variavel waktu tempuh terhadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Jika sig > $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho diteima

Dari ditabel 4.18 variabel waktu tempuh dengan nilai sig 0.000 untuk nilai $\boldsymbol{\alpha}$ nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\boldsymbol{\alpha}$ / 2, jadi nilai $\boldsymbol{\alpha}$ 0.05/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan $\boldsymbol{\alpha}$

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000 < 0.025 maka Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel waktu tempuh terhadap tarikan

8. Hubungan antara variabel X_8 dengan Y

Hiptetis dalam kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel biaya tranportasi dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan signifikan antara variabel biaya transportasi dengan tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

c. Kretieria keputusan

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Jika sig > $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho diterima

Dari tabel 4.18, variabel biaya transportasi dengan nilai sig 0.000 untuk nilai $\boldsymbol{\alpha}$ nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\boldsymbol{\alpha}$ **/ 2,** jadi nilai $\boldsymbol{\alpha}$ 0.05/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan $\boldsymbol{\alpha}$

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel biaya transportasiterhadap tarikan

9. Hubungan antara variabel X_9 dengan Y

Hipotetis dalam kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel aksesbilitas dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan signifika antara variabel aksesbilitas dengan tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Jika sig > $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho diterima

Dari tabel 4.18, variabel aksesbiitas dengan nilai sig 0.002 untuk nilai $\boldsymbol{\alpha}$ nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\boldsymbol{\alpha}$ / 2, jadi nilai $\boldsymbol{\alpha}$ 0.05/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan $\boldsymbol{\alpha}$

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Nilai sig 0.002 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel aksesbilitas terhadap tarikan

10. Hubungan antara variabel X_{10} dengan Y

Hipotetis dalam kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variable harga produk dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan signifikan antara vaiabel harga produk terhadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Jika sig > $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho diterima

Dari tabel 4.18, variabel harga produk dengan nilai 0.006 untuk nilai $\boldsymbol{\alpha}$ nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\boldsymbol{\alpha}$ / 2, jadi nilai $\boldsymbol{\alpha}$ 0.025/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan $\boldsymbol{\alpha}$

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Nilai sig 0.006 < 0.025 Ho diterima

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel harga produk terhadap tarikan

11. Hubungan antara variabel X_{11} dengan Y

Hipotetis dalam kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variable kelengkapan barang dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan signifikan antara vaiabel harga produk terhadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Jika sig > $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho diterima

Dari tabel 4.18, variabel harga produk dengan nilai 0.016 untuk nilai $\boldsymbol{\alpha}$ nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\boldsymbol{\alpha}$ / 2, jadi nilai $\boldsymbol{\alpha}$ 0.025/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan $\boldsymbol{\alpha}$

Jika sig < $\boldsymbol{\alpha}$ maka Ho ditolak

Nilai sig 0.0016 < 0.025 Ho ditolak

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel kelengkapan barang terhadap tarikan

12. Hubungan antara variabel X_{12} dengan Y

Hipotetis dalam kasus ini

a. Hipotetis dalam bentuk kalimat

Ho : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variable kualitas produk dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan signifikan antara vaiabel kualitas produk terhadap tarikan

b. Menentukan resiko kesalahan α = 5% (0.05)

c. Kriteria keputusan

Jika sig < α maka Ho ditolak

Jika sig > α maka Ho diterima

Dari tabel 4.18, variabel harga produk dengan nilai 0.000 untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai α / 2, jadi nilai α 0.025/2 = 0.025

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika sig < α maka Ho ditolak

Nilai sig 0.000< 0.025 Ho diterima

e. Keputusan

Terdapat hubungan signifikan antara variabel kualitas produk terhadap tarikan

F. Uji Regresi Berganda

Untuk mengetahui apakah ada pengaruh antara satu variabel bebas tarhadap satu variabel tak bebas maka digunakan persamaan model regresi dengan program SPSS. Hasil analisis data sebagai berikut :

1. Model summary

Tabel 4.20 Model summary

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.804[a]	0.646	0.615	2.115
a. Predictors: (Constant), Lama berbelanja, Kelengkapan barang, Jumlah anggota keluarga, Aksesbilitas, Biaya, Pendapatan, Pekerjaan, Jenis kendaraan, Waktu				

Pada tabel model summary diatas terdapat nilai R Square atau R2 berupa koefisien determinasi yang berkisar antara 0.00 – 1.00 yang bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel bebas secara simultan terhadap tarikan. Berdasarkan tabel diatas nilai presentase variabel bebas yang digunakan mempengaruhi tarikan sebesar 0.646 atau 65%.

2. Anova

Tabel 4.21 Anova

ANOVA[a]						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	952.044	12	79.337	24.594	.000[b]
	Residual	312.910	97	3.226		
	Total	1264.955	109			

a. Dependent Variable: Tarikan
b. Predictors: (Constant), Lama berbelanja, Kelengkapan barang, Jumlah anggota keluarga, Aksesbilitas, Harga barang, Biaya, Jarak , Jumlah kepemilikan kendaraan, Jenis kendaraan, Pekerjaan, Pendapatan, Waktu

Dari diatas menunjukkan bahwa perbandingan antara F_{hitung} dengan $F_{tabel.}$ Nilai F_{hitung} dari tabel menunjukkan sebesar 24.594 sedangakan nilai F_{tabel} menunjukkan sebesar 1.85, oleh karena itu $F_{hitung} > F_{tabel}$ bisa digunakan untuk memprediksi tarikan yang sebapkan oleh pekerjaa, jumlah anggota keluarga, jumlah kepemilikan kendaraan, pendapatan, jenis kendaraan, jarak perjalanan, waktu tempuh, biaya trasnportasi, aksesbilitas, harga produk, kelengkapan barang, lama berbecanja.

3. Coefficient

Tabel 4.22 Coefficient[a]

Coefficients[a]						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	0.594	0.106		5.615	0.000
	Pekerjaan	0.308	0.068	0.033	0.599	0.577
	Jumlah anggota keluarga	0.043	0.070	0.031	0.612	0.541
	Jumlah kepemilikan kendaraan	-0.031	0.029	-0.030	-1.083	0.279
	Pendapatan	0.286	0.049	0.270	5.898	0.000
	Jenis kendaraan	0.005	0.049	0.003	0.095	0.095
	Jarak	0.049	0.050	0.042	0.979	0.329

	Waktu tempuh	-0.017	0.024	-0.016	-0.716	0.475
	Biaya	-0.261	0.080	-0.194	-3.241	0.001
	Aksesbilitas	0.616	0.037	0.607	16.625	0.000
	Harga produk	0.293	0.104	0.242	2.826	0.005
	Kelengkapan barang	0.057	0.046	0.062	1.250	0.213
	Kualitas produk	-0.026	0.054	-0.022	-0.476	0.635
a. Dependent Variable: Tarikan						

Tabel coefficient adalah tabel yang berisi nilai dari pemodelan yang terdapat pada analisi regresi berganda. Nilai negate (-) dalam hasil pemodelan memiliki arti berbanding terbalik dengan nilai regresi variabel terhadap tarikan.

Dari tabel perhitungan analisis regresi berganda didapatkan model yaitu Y = 0.594 + 0.308x1 + 0.043x2 + -0.031x3 + 0.286x4 + 0.005x5 + 0.049x6 + -0.017x7 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10 + 0.057x11 + -0.026x12

4. Uji - t (uji parsial)

Untuk menguji perbandingan terhadap uji – t dan signifikan antara uji regresi antara lain :

1. Pekerjaan (X1) dengan Tarikan (Y)

   Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara pekerjaan dengan tarikan

   Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara pekerjaan dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} 0.599 dan T_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

2. Jumlah anggota keluarga (X2) dengan Tarikan (Y)

   Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara jumlah anggota keluarga dengan tarikan

   Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara jumlah anggota keluarga dengan tarikan

   Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

   Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

   Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

   Dari tabel 4.22 diperoleh nilai T_{hitung} 0.612 dan T_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

3. Jumlah kepemilikan kendaraan (X3) dengan Tarikan (Y)

   Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara jumlah kepemilikan kendaraan dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara jumlah kepemilikan kendaraan dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} -1.083 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

4. Pendapatan (X4) dengan Tarikan (Y)

   Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara pendapatan dengan tarikan

   Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara pendapatan dengan tarikan

   Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

   Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

   Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

   Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} 5.898 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak, dapat disimpulkan terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

5. Jenis kendaraan (X5) dengan Tarikan (Y)

   Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara jenis kendaran dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara jenis kendaraan dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} 0.095 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

6. Jarak (X6) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara jarak dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara jarak dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} 0.979 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

7. Waktu tempuh (X7) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara waktu tempuh dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara waktu tempuh dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} -0.716 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

8. Biaya transportasi (X8) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara biaya transportasi dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara biaya transportasi dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} -3.241 dan T_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

9. Aksesbilitas (X9) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara aksebilitas dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara aksesbilitas dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai T_{hitung} 16.625 dan T_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak, dapat disimpulkan terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

10. Harga produk (X10) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara harga produk dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara harga produk dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai T_{hitung} 2.826 dan T_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak, dapat disimpulkan terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

11. Kelengkapan barang (X11) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kelengkapan barang dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara kelengkapan barang dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} 1.250 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak, dapat disimpulkan terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

12. Kualitas produk (X12) dengan Tarikan (Y)

Ho : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial antara kualitas produk dengan tarikan

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan secara parsial antara kualitas porduk dengan tarikan

Tingkat kesalahan $\boldsymbol{\alpha}$ = 5% (0.05)

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka Ho ditolak

Dari tabel 4.22 diperoleh nilai t_{hitung} -0.476 dan t_{tabel} 1.98 jadi nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka Ho ditolak, dapat disimpulkan tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial.

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

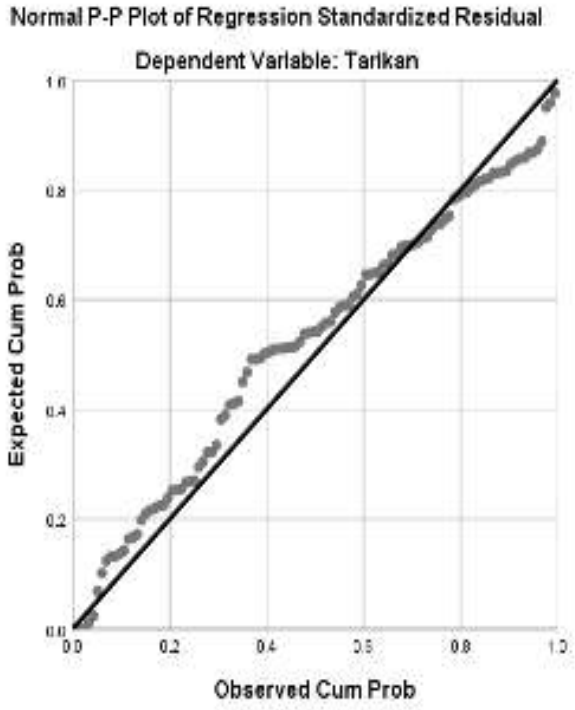
Y = 0.594 + 0.286x4 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10

Hasil dari model tarikan tersebut memiliki beberapa karakteristik sebagai berikut:

a) Nilai konsta sebesar 0.594: Jika nilai pendapatan perbulan (X4), biaya transportasi (X8), aksesbilitas (X9), harga produk (X10), konstan atau sama dengan 0 maka tarikan sama dengan 0.594.
b) Nilai pendapatan perbulan (X4) sebesar 0.286, artinya jika nilai pendapatan perbulan mengalami peningkatan satu satuan maka jumlah tarikan akan mengalami peningkatan sebesar 0.286 atau mengalami peningkatan sebesar 28%.
c) Nilai biaya transportasi (X8) sebesar -0.261, artinya berbanding terbalik jika nilai biaya transportasi mengalami peningkatan satu satuan maka jumlah tarikan perjalanan akan menurun sebesar -0.261 atau mengalami penurunan sebesar -26%.
d) Nilai aksesbilitas (X9) sebesar 0.616, artinya jika nilai kondisi akses meningkat satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat berdasarkan studi model tarikan perjalanan yang dilakukan di pasar dongi.
e) Nilai harga produk (X10) sebesar 0.293, artinya jika harga produk mengalami peningkatan satu satuan maka tarikan perjalanan akan meningkat sebesar 0.293 atau mengalami peningkatan sebesar 29%.

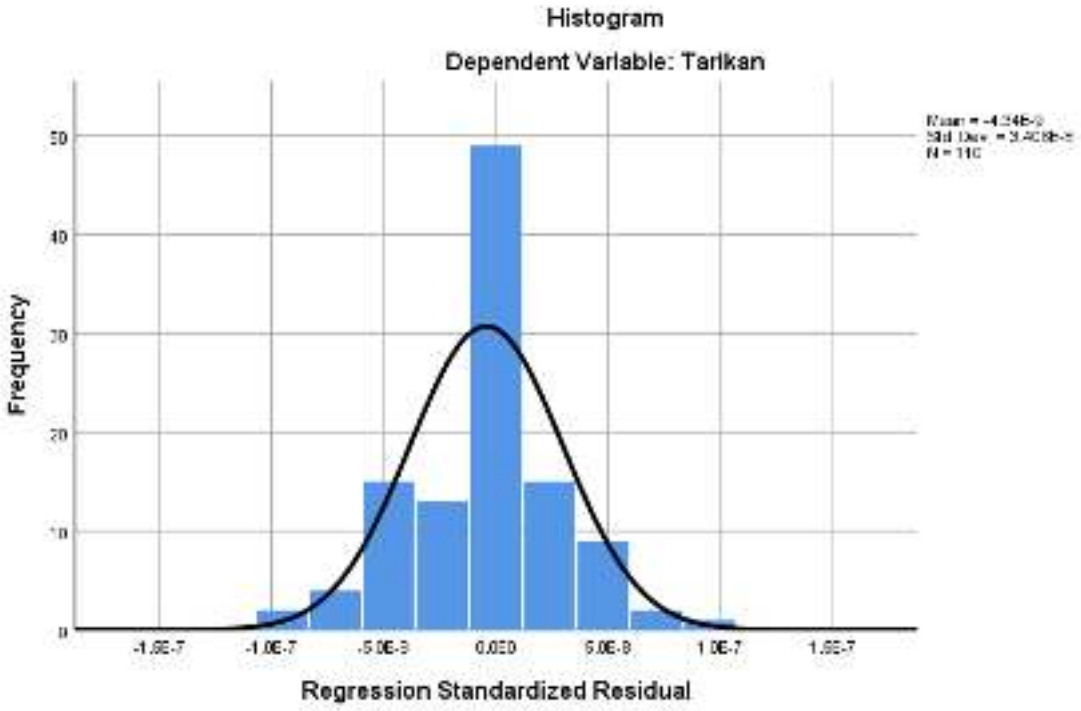
5. Uji normalitas

Uji normalitas adalah pengujian dalam kenormalan pada distribusi data. Model regresi yang baik adalah normal. Cara mendeteksinya ialah dengan melihat normal probability plot yang membandingkan kumulatif dari distribusi normal. Selain itu pengambilan kesimpulan dengan melihat tampilan grafik histogram hampir menyerupai genta dan titik variance semuanya mengikuti arah garis diagonal menunjukkan model regresi memenuhi asumsi normalitas atrinya telah layak pakai.



Gambar 4.16 Grafik plot

Dari gambar grafik diatas menunjukkan bahwa grafik plot jika mendekati garis diagonalnya maka bisa disimpulkan bahwa model regresi memenuhi asumsi normal.



Gambar 4.17 Histogram

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Pada penelitian dengan judul studi model tarikan pergerakan pengunjung pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang, berdasarkan hasil dari pengumpulan data, analisis data dan pembahasan dapat disimpulkan :

1. Faktor-faktor yang paling mempengaruhi pada tarikan yaitu variabel pendapatan (X4), variabel jarak (X6), variabel waktu tempuh (X7) dan variabel biaya transportasi (X8).
2. Model tarikan pergerakan pengunjung pasar sebagai berikut : Y = 0.594 + 0.286x4 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian pada pasar dongi kabupaten sidenreng rappang, diusulkan beberapa sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan penelitian lebih mendalam terhadap factor tarikan pengunjung yang kemungkinan akan mengakibatkan kemacetan pada hari kerja dan hari libur berdasarkan variabel yang sering muncul pada kedua hari tersebut.
2. Model ini bisa dipergunakan alternative pemecah masalah untuk pengendalian tarikan pengunjung pasar dongi pada masa yang akan datang.

DAFTAR PUSTAKA

Anwar, M., R.D., Aini, N., & & Wicaksono, A. (2014). *Studi Model Tarikan Pergerakan Orang Pada Pusat Kegiatan Pendidikan Dengan Metode Analisis Regresi (Studi Kasus: Kampus Universitas Brawijaya).*

Dwijayani, M. (2009). *Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Departement Store (Studi Kasus di Wilayah Surakarta).* Universitas Sebelas Maret.

Finda Widiarsih., S. A. (2017). *Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Pada Tempat Wisata (Studi Kasus di Kabupaten Kubu Raya).* (Doctoral Dissertation Tanjungpura University).

Frans J., H. H. (2020). *Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Kompleks Pasar Kasih Kota Kupang.* Jurnal Teknik Sipil. 9(1), 103-112.

Frans, J. D. (2016). *Model Tarikan Transportasi Pada Kompleks Lippo Plaza, Flobamora Mall dan Hypermart Bundaran PU Kota Padang.* Univeristas Nusa Cendana Kupang.

Karno. (2000). *Manajemen Strategis. Upt Unika Soegijopranoto.* Semarang.

Legowo, S. &. (2020). *Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Departement Store (Studi Kasus di Wilayah Soloraya).* Matriks Teknik Sipil, 8(1).

Maslina. (2018). *Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Zona Perbelanjaan di Balikpapan.* maslinak3_uniba@yahoo.com.

Niatika, U. (2018). *Tugas Akhir Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung.* Universitas Lampung.

Pradana, A. (2016). *Model tarikan pergerakan di Universitas Muhammadiyah Purwekerto (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Purwekerto).*

Refiyanni, M., Azwanda , A., & Satria , A. (2019). *Analisis Tarikan Pergerakan Pengunjung Pasar Bina Usaha di Kota Meulaboh.* Jurnal Teknik Sipil dan Teknik Konstruksi: 4(2). 92-97.

Rita , R., Ismail, A., & Asmirza , M. (2005). *Model Tarikan Perjalana Pada Pasar Tradisional Studi Kasus Pasar Padang Bulan Medan.*

Santoso, S. (2000). *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik* . Jakarta: Penerbit PT Elex Media Komputindo, Kelompok Gramedia.

Tamin. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.* ITB Bandung.

Wilton, W., & Dkk. (2019). *Studi Pemodelan Tarikan Perjalanan Menuju Kawasan Plaza Andalas Kota Padang.* Intitut Teknologi Padang: Jurnal Teknik Sipil ITP 6(2). 60 - 70.