

TUGAS AKHIR

**KARAKTERISTIK TARIKAN PERJALANAN PADA
PASAR LAMA KUALA KURUN**

oleh

IRMA ANDRASARI
NIM. DAB 114 078



**JURUSAN/PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS PALANGKA RAYA
PALANGKA RAYA
2020**

KARAKTERISTIK TARIKAN PERJALANAN PADA PASAR LAMA KUALA KURUN

TUGAS AKHIR

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

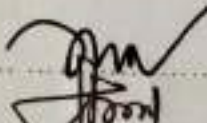
Oleh


IRMA ANDRASARI
NIM. DAB 114 078

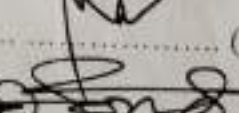
Telah dipertahankan di depan Tim Penguji, pada:

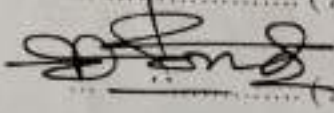
Hari/Tanggal : Rabu, 19 Februari 2020
Waktu : Pukul 12.00-15.00 WIB
Tempat : Ruang Audio Visual Jurusan Teknik Sipil


1. **INA ELVINA, S.T., M.T.**
NIP. 19770816 200812 2 001
2. **Dr. SUTAN P.S., STP., S.T., M.T.**
NIP. 19770303 200501 1 004
3. **ROBBY, S.T., M.T.**
NIP. 19730326 199903 1 0034.
4. **SALONTEN, S.T., M.T.**
NIP. 19771203 200212 1 002
5. **MURNIATI, S.T., M.T.**
NIP. 19760111 200501 2 002


..... (Ketua/Pembimbing I)


..... (Sekretaris/Pembimbing II)


..... (Anggota)



..... (Anggota)


..... (Anggota)

Mengetahui:


Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Universitas Palangka Raya
Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.
NIP. 19780608 200501 1 003

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Universitas Palangka Raya


Ketua
Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.
NIP. 19780608 200501 1 003

TUGAS AKHIR

**KARAKTERISTIK TARIKAN PERJALANAN PADA
PASAR LAMA KUALA KURUN**

Oleh :

**IRMA ANDRASARI
NIM. DAB 114 078**

**Disetujui sesuai dengan revisi dalam Form Rekomendasi dan Berita Acara
Ujian Tugas Akhir**

Palangka Raya, Februari 2020

Menyetujui,

Pembimbing I

**INA ELVINA, S.T., M.T.
NIP. 19770816 200812 2 001**

Pembimbing II

**Dr. SUTAN P. SILITONGA, S.T.P., S.T., M.T.
NIP. 19770303 200501 1 004**

Mengetahui:

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Ketua

**Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.
NIP. 19780608 200501 1 003**

LEMBAR PERSEMBAHAN

“Sebab karena kasih karunia kamu di selamatkan oleh iman, itu bukan hasil usaha mu tetapi pemberian Allah”

(Efesus 2:8)

Kata-kata pertama yang ingin saya ucapkan adalah terimakasih kepada Tuhan Yesus yang sudah sangat teramat baik dalam hidup saya, untuk berkat kesehatan, kekuatan dan umur panjang sehingga saya bisa menyelesaikan kuliah ini dengan baik.

Teruntuk Best Support Saya:

- ✚ Keluarga Besar Mamah
- ✚ Dev yang dari awal kenal sudah support 100% buat jadi Sarjana, meskipun tidak bisa mensupport dengan kata-kata tetapi bisa memberi support dengan cara membantu mencukupkan kebutuhan kuliah saya.
- ✚ Resky, Agnes, Kesya kalian penyemangat sepanjang masa, terimakasih sudah menjadi penerjemah *Sumarry* saya dalam satu malam.
- ✚ Ka Lilis, Eka, Wiwin, Elia, Preto, Agus, Elin, teman-teman kuliah, teman-teman mancing dan teman-teman pasukan masak yang sudah ikut mensupport dalam bentuk apapun yang tidak bisa saya jelaskan terimakasih banyak.
- ✚ Dosen-dosen saya Bu Ina Elvina, S.T., M.T., Pak Dr. Sutan P. Silitonga, S.T.P., S.T., M.T., Pak Robby, S.T., M.T., Pak Salonten, S.T., M.T., dan Bu Murniati, S.T., M.T. terimakasih atas dukungan, saran, motivasi dan ilmu yang diberikan kepada saya.
- ✚ Pak Dr. Rudy Waluyo, S.T., M.T. yang selalu mensupport mahasiswa agar cepat Lulus, terimakasih.
- ✚ Terimakasih *Google*, **Ctrl+C**, **Ctrl+V**, **Ctrl+A**, **Ctrl+Z** dan Ctrl lainnya yang dalam keadaan apapun selalu siap membantu, terimakasih.

BIODATA PENULIS

Data Pribadi

Nama : Irma Andrasari
NIM : DAB 114 078
Tempat, Tanggal lahir : Teluk Lahung, 11 Januari 1995
Status : Mahasiswa
Agama : Kristen Protestan
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat di Palangka Raya : Jl. G. Obos XXIV, Block D No D3
Tlpon Rumah : -
Alamat Asal : Kuala Kurun RT/RW 13/- Kelurahan Kuala kurun,
Kecamatan Kurun, Kabupaten Gunung Mas
E-mail : andrasariirma@gmail.com
Nomor Handphone : 081351511433
Nomor WhatsApp : 081351511433
Facebook : Irma Andrasari
Instagram : _andsrirma
Line : andsrirma_
Nama Ayah : Otong
Pekerjaan Ayah : -
Alamat : -
Nama Ibu : Nelie
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Kuala Kurun RT/RW 13/- Kelurahan Kuala kurun,
Kecamatan Kurun, Kabupaten Gunung Mas



Riwayat Pendidikan

TK : TK Rangan Sambon Tahun 2000 - 2001
SD : SDN Kuala Kurun 1 Tahun 2001 - 2008
SMP : SMP Kristen Palangka Raya Tahun 2008 - 2011
SMA : SMAN 1 Kuala Kurun Tahun 2011 - 2014

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan dengan sungguh, bahwa skripsi/tugas akhir saya belum pernah dipakai sebelumnya untuk memperoleh gelar kesarjanaan diperguruan tinggi manapun. Segala kutipandan pikiran dari berbagai sumber telah diungkapkan sebagaimana disebutkan lengkap dalam daftar pustaka. Apabila kemudian hari ternyata pernyataan saya ini tidak benar, maka saya bersedia menerima segala konsekuensi akibat ketidakbenaran pernyataan saya.

Palangka Raya, Februari 2020

IRMA ANDRASARI
DAB 114 078

RINGKASAN

KARAKTERISTIK TARIKAN PERJALANAN PADA PASAR LAMA KUALA KURUN, Irma Andrasari, 2020, Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Tata guna lahan suatu kota pada hakikatnya berhubungan erat dengan sistem pergerakan yang ada. Tata guna lahan di Kuala Kurun terdiri dari beberapa kawasan, diantaranya yaitu kawasan pemukiman, kawasan perdagangan atau perbelanjaan, kawasan taman tempat bermain dan kawasan pendidikan. Penelitian dilakukan pada kawasan Pasar Lama terdiri dari pasar ikan, pasar sayur-sayuran, pasar buah-buahan, pasar barang elektronik, pasar perhiasan/toko emas, pasar bahan bangunan dan toko-toko pakaian lainnya.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui layak atau tidak regresi logistik ordinal yang digunakan dalam penelitian, mengetahui persamaannya, mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat intensitas pengunjung pasar dan mengetahui seberapa besar variabel independen dapat mempengaruhi variabel dependen.

Data penelitian didapat dengan cara membagikan kuesioner kepada 100 responden di area Pasar Lama yang sedang berbelanja. Analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah regresi logistik ordinal dengan model persamaannya $\text{Logit}(p_1) = -2,817 + 0,681X_1 + 0,358X_2$. Dengan uji *goodness of fit* kita bisa tahu apakah model regresi layak digunakan atau tidak, uji keberartian model dilakukan dengan membandingkan model tanpa variabel prediktor, kita bisa mengetahui variabel mana yang berpengaruh dengan menggunakan uji *wald*, untuk mengetahui besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen menggunakan uji *nagelkerke*, sedangkan *rasio odds* digunakan untuk mengetahui peluang rasionya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa regresi ordinal dan persamaannya layak digunakan, variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat intensitas adalah jarak dan waktu sebesar 23,4%. Hasil uji *rasio odds* didapatkan peluang tertinggi pengunjung yang cukup sering ke pasar adalah responden dengan jarak terdekat sebesar 1,97 kali.

Kata kunci : Intensitas, Regresi Logistik Ordinal, Signifikansi

SUMMARY

CHARACTERISTICS OF TRIP ATTRACTION IN PASAR LAMA KUALA KURUN, Irma Andrasari, 2020, Department/Civil Engineering Study Program, Faculty of Engineering, University of Palangka Raya.

Land usability of a city is essentially related to the existing movement system. Land usability in Kuala Kurun consists of several areas, including residential areas, trade or shopping areas, playground areas and educational areas. research was conducted in Pasar Lama area consisted of the fish market, vegetables market, fruits market, the electronic goods market, the jewelry/gold shop market, the building materials market and other clothing stores.

The purposes of this research is to discover feasible or not ordinal regression is used in the research, discover the equation, discover what factors affect the intensity of market visitors and discover how much the independent variable can affect the dependent variable.

The research data was obtained by distributing questionnaires to 100 respondents in Pasar Lama area who were shopping. The analysis that will be used in this study is ordinal logistic regression with the equation model $\text{Logit}(p_1) = -2,817 + 0,681X_1 + 0,358X_2$. With the goodness of fit test we can know whether the regression model is feasible to use or not, the significance model test is done by comparing models without predictor variables, we can find out which variables are influential by using the Wald test, to find out the influence of independent variables on the dependent variable using the test nagelkerke, while the odds ratio is used to find out the chance ratio.

The results showed that ordinal regression and its equations were feasible to use, variables that significantly affected the intensity level were distance and time by 23.4%. The results of odds ratio test obtained the highest chance of visitors who frequent enough to the market are respondents with the closest distance of 1.97 times.

Keywords : Intensity, Ordinal Logistic Regression, Significance

PRAKATA

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas nikmat-Nya penyusunan Tugas Akhir ini dapat diselesaikan sehingga dapat diseminarkan dan ditinjau kembali untuk diperbaiki.

Tugas Akhir dengan judul “**Karakteristik Tarikan Perjalanan Pada Pasar Lama Kuala Kurun**” disusun sebagai salah satu syarat yang harus dilaksanakan untuk menyelesaikan studi Program Strata-1 pada Jurusan/program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Pada kesempatan ini tidak lupa diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. **Waluyo Nuswantoro, M.T.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
2. Ibu **Frieda, S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
3. Bapak **Dr. Sutan P. Silitonga, S.TP., S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
4. Bapak **Tatau Wijaya Garib, S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
5. Bapak **Dr. Rudi Waluyo, S.T., M.T.** selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
6. Bapak **Dr. Sutan P. Silitonga, S.TP., S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing Akademik.
7. Ibu **Ina Elvina, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing I Tugas Akhir.

8. Bapak **Dr. Sutan P. Silitonga, S.TP., S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing II Tugas Akhir.
9. Bapak **Robby, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembahas I Tugas Akhir.
10. Bapak **Salonten, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembahas II Tugas Akhir.
11. Ibu **Murniati, S.T., M.T.** Dosen Pembahas III Tugas Akhir.
12. Seluruh Dosen Jurusan Teknik Sipil beserta, Staf Tata Usaha dan Staf Akademik di Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
13. Rekan-rekan mahasiswa Teknik Sipil angkatan 2014 dan semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan Tugas Akhir ini.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati dan menyadari akan segala kekurangan dalam penyajian Tugas Akhir ini, oleh karena itu diharapkan berbagai tanggapan, kritik dan saran yang sifatnya membangun demi perbaikan di masa mendatang. Terima Kasih.

Palangka Raya, Februari 2020

IRMA ANDRASARI
NIM. DAB 114 078

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
BIODATA MAHASISWA	v
SURAT PERNYATAAN	vi
RINGKASAN	vii
SUMMARY	viii
PRAKATA.....	ix
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Batasan Masalah.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.6 Denah Lokasi Penelitian.....	6
1.7 Sketsa Lokasi.....	6
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1 Tata Guna Lahan	6
2.2 Landasan Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalu Lintas	8
2.1.1 Hubungan antara Tata Guna Lahan dengan Model Tarikan Pergerakan.....	11

	Halaman
2.1.2 Hubungan Perencanaan Transportasi dengan Tata Guna Lahan	11
2.3 Karakteristik Pusat Perbelanjaan.....	12
2.4 Karakteristik Perjalanan	14
2.5 Penggunaan Moda Kendaraan.....	15
2.6 Program <i>Statistical Package for The Social Sciences</i> (SPSS)	17
2.7 Penelitian Sejenis Terdahulu	18
BAB III. METODE PENELITIAN	21
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	21
3.2 Alat dan Bahan	22
3.3 Definisi dan Operasional Variabel	22
3.3.1 Definisi Variabel	22
3.3.2 Operasional Variabel	24
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian	25
3.4.1 Populasi	25
3.4.2 Sampel Penelitian	25
3.5 Teknik Pengumpulan Data	26
3.6 Analisis Data	27
3.7 <i>Ordinal Logistic Regression</i>	27
3.8 Uji Signifikansi	29
3.9 Bagan Alir Penelitian	32
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	33
4.1 Hasil Pengumpulan Data	33
4.2 Analisis Data	35
4.2.1 Analisis Deskriptif.....	35
4.2.2 Analisis <i>Ordinal Logistic Regression</i>	36
4.2.2.1 Uji Keberartian Model (<i>Fitting Information</i>)	36
4.2.2.2 Uji Kebaikan Model (<i>Goodness of Fit</i>)	37
4.2.2.3 Koefisien Determinasi Model.....	37
4.2.2.4 Uji <i>Parallel Lines</i>	38

	Halaman
4.2.2.5 <i>Ordinal Logistic Regression</i>	39
4.3 Hasil Pengujian	41
4.3.1 Hasil Pengujian Jarak Terhadap Tingkat Intensitas Pengunjung Pasar	41
4.3.2 Hasil Pengujian Waktu Terhadap Tingkat Intensitas Pengunjung Pasar	41
4.4 Pembahasan Hasil Pengujian	42
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	45
5.1 Kesimpulan.....	45
5.2 Saran.....	46
DAFTAR PUSTAKA	47
LAMPIRAN	49

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Operasional Variabel.....	25
Tabel 4.1 Karakteristik Lokasi Penelitian.....	34
Tabel 4.2 <i>Case Processing Summary</i>	36
Tabel 4.3 Model <i>Fitting Information</i>	37
Tabel 4.4 Hasil <i>Goodness of Fit</i>	38
Tabel 4.5 Hasil <i>Pseudo R-Square</i>	39
Tabel 4.6 Hasil <i>Test of Parallel Lines</i>	40
Tabel 4.7 <i>Parameter Estimates</i>	40
Tabel 4.8 Ringkasan Nilai Koefisien dan Nilai Signifikansi	43

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Denah Lokasi Penelitian	6
Gambar 1.2 Sketsa Lokasi	6
Gambar 2.1 Sistem Transportasi	8
Gambar 2.2 Bangkitan dan Tarikan Perjalanan	9
Gambar 2.3 Contoh Bangkitan dan Tarikan Perjalanan	10
Gambar 2.4 Interaksi Tata Guna Lahan dengan Transportasi.....	12
Gambar 2.5 Daur Hidup Bangunan Pusat Perbelanjaan	14
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian	23
Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian	33
Gambar 4.1 Sketsa Lokasi Pasar Lama Kuala Kurun	35
Gambar 4.1 Sketsa Parkir Pada Kawasan Pasar Lama Kuala Kurun.....	36

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Form</i> Kuesioner	49
Lampiran 2 Tabulasi Data Kuesioner	52
Lampiran 3 <i>Case Processing Summary</i>	54
Lampiran 4 Model <i>Fitting Information</i>	55
Lampiran 5 <i>Goodness of Fit</i>	56
Lampiran 6 <i>Pseudo R-Square</i>	57
Lampiran 7 <i>Parameter Estimates</i>	58
Lampiran 8 <i>Test of Parallel Lines</i>	59
Lampiran 9 Dokumentasi Survey di Pagi Hari	60
Lampiran 10 Dokumentasi Survey di Siang Hari	61
Lampiran 11 Dokumentasi Survey di Sore Hari	62
Lampiran 12 Dokumentasi Pangkalan Ojek	63
Lampiran 13 Dokumentasi dengan Responden.....	64

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam kehidupan sehari-hari, khususnya bagi masyarakat di Kuala Kurun, Kabupaten Gunung Mas tidak bisa lepas dari transportasi. Transportasi sendiri terjadi diakibatkan karena adanya beberapa faktor salah satunya yaitu sifat masyarakat yang selalu ingin memenuhi kebutuhannya yang berada di tempat lain. Sehingga masyarakat tersebut harus berpindah tempat menuju tempat yang dihendaki tersebut. Tata guna lahan di Kuala Kurun terdiri dari beberapa kawasan, diantaranya yaitu kawasan pemukiman, kawasan perdagangan atau perbelanjaan, kawasan taman tempat bermain dan kawasan pendidikan. Salah satu yang mempengaruhi tingkat perjalanan masyarakat adalah pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan di mana masyarakat melakukan kepentingan seperti berbelanja, bekerja, ataupun untuk keperluan lainnya.

Peningkatan jumlah kendaraan pribadi maupun angkutan umum di perkotaan khususnya di Kuala Kurun menyebabkan sering terjadi tundaan ataupun kemacetan lalu lintas pada ruas-ruas jalan. Pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan, khususnya jika pada saat pergerakan meningkat, menyebabkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum yang di gunakan masyarakat berhenti atau parkir di daerah badan jalan, sehingga terjadi pengurangan kapasitas jalan. Akibatnya pada saat volume lalu lintas tinggi akan terjadi tundaan ataupun kemacetan lalu lintas. Tundaan ataupun kemacetan lalu lintas yang terjadi di lokasi tersebut dapat dicegah apabila sebelum menentukan lokasi sebuah tempat,

terlebih dahulu memperkirakan bangkitan dan tarikan pergerakan lalu lintas pada tata guna lahan. Dengan mengetahui besarnya bangkitan dan tarikan arus lalu lintas maka dapat dipersiapkan dan direncanakan geometri dari ruas jalan pada kawasan tersebut.

Tarikan lalu lintas pada tata guna lahan khususnya pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan Pasar Lama Kuala Kurun yaitu yang berpusat di sekitar Jalan Sangkurun, Jalan Temanggung Panji VII, Jalan GKE Kuala Kurun dan Jalan Temanggung Panji VIII, merupakan salah satu permasalahan yang sering menyebabkan terjadinya tundaan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut diperlukan suatu analisis tarikan pergerakan arus lalu lintas. Berdasarkan analisis karakteristik perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan atau perbelanjaan pada tata guna lahan perdagangan atau perbelanjaan, maka dapat dilakukan manajemen lalu lintas untuk mengatasi tundaan ataupun kemacetan lalu lintas tersebut berdasarkan uraian diatas.

Oleh karena itu, perlu adanya perencanaan yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan transportasi yang terjadi di sekitar kawasan perdagangan atau perbelanjaan. Langkah awal yang dapat dilakukan adalah dengan mengetahui karakteristik masyarakat dalam melakukan pergerakan menuju kawasan perdagangan atau perbelanjaan, terutama dalam hal pemilihan moda transportasi yang akan digunakan. Hal tersebut bermanfaat karena dapat dijadikan sebagai dasar penentuan langkah yang tepat dalam mengurangi penggunaan kendaraan yang digunakan masyarakat menuju kawasan perdagangan atau perbelanjaan.

Berdasarkan uraian tersebut maka penulis tertarik untuk menganalisis perilaku perjalanan dan aksesibilitas masyarakat di wilayah Kabupaten Gunung Mas, khususnya di Kuala Kurun, penelitian ini akan mengkaji tentang “Karakteristik Tarikan Perjalanan Pada Pasar Lama Kuala Kurun”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian maka dapat ditentukan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik tarikan perjalanan pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan Pasar Lama Kuala Kurun?
2. Faktor-faktor apa saja yang berpengaruh signifikan terhadap tarikan perjalanan ke kawasan perdagangan atau perbelanjaan Pasar Lama Kuala Kurun?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Untuk menjawab rumusan masalah penelitian tersebut di atas, maka Peneliti mempunyai tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik tarikan perjalanan pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan Pasar Lama Kuala Kurun dengan metode analisis *Ordinal Logistic Regression*.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan perjalanan pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan Pasar Lama Kuala Kurun.

1.4 Batasan Masalah

Untuk menghindari pembahasan yang meluas dari rumusan masalah maka penulis memberikan batasan masalah. Adapun batasan masalah yang digunakan meliputi:

1. Lokasi penelitian dilakukan pada kawasan perdagangan atau perbelanjaan Kuala Kurun, Kabupaten Gunung Mas tepatnya berpusat di area Pasar Lama sekitar Jalan Sangkurun, Jalan Temanggung Panji VII, Jalan GKE Kuala Kurun dan Jalan Temanggung Panji VIII, Kecamatan Kurun, Kuala Kurun.
2. Pengambilan sampel hanya pada masyarakat yang sedang melakukan kegiatan atau berada di lokasi penelitian.
3. Penelitian dilakukan selama 2 minggu yang diteliti pada jam operasional pasar dari pukul 07.00-09.00 WIB.
4. Pengumpulan data dilakukan dengan survei data primer dan sekunder.
5. Metode analisis perhitungan yang digunakan adalah metode *Ordinal Logistic Regression* dengan menggunakan *Software Statistical Product And Service Solutions (SPSS)*.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini diantaranya adalah sebagai berikut:

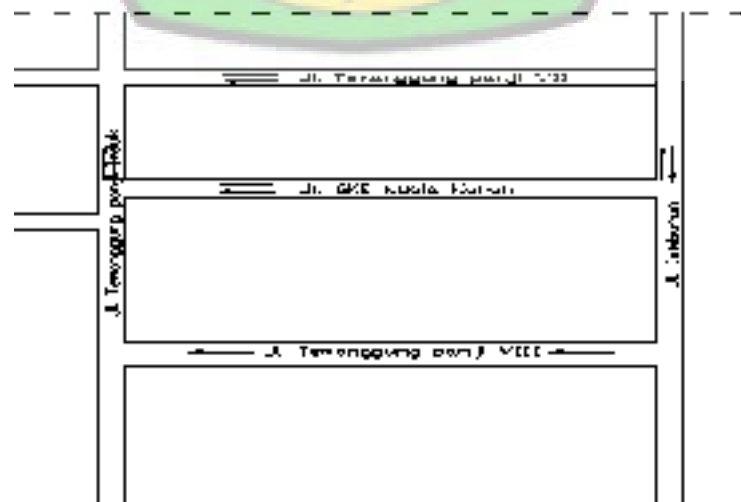
1. Secara teoritis, melalui penelitian ini akan menambah pengetahuan dan pemahaman di bidang perencanaan transportasi, khususnya yang menyangkut tentang konsep pemodelan karakteristik tarikan perjalanan.
2. Sebagai bahan informasi bagi Dinas Tata Kota dalam menyusun perencanaan tata ruang yang sehat dan nyaman.
3. Sebagai bahan awal terhadap kebijakan yang akan diambil selanjutnya, guna memperbarui atau memperbaiki tata kota yang ada.
4. Dapat mendukung strategi pengembangan tata guna lahan khususnya kawasan perdagangan atau perbelanjaan Kabupaten Gunung Mas, Kuala Kurun dalam pengembangan sarana dan prasarana.
5. Memberikan informasi untuk digunakan sebagai pengembangan pengetahuan untuk penelitian selanjutnya dalam menganalisis dampak lalu lintas khususnya di kawasan perdagangan atau perbelanjaan Kabupaten Gunung Mas, Kuala Kurun.

1.6 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di kawasan perdagangan atau perbelanjaan Kuala Kurun, yaitu yang berpusat di Pasar Lama area Jalan Sangkurun, Jalan Temanggung Panji VII, Jalan GKE Kuala Kurun dan Jalan Temanggung Panji VIII.



Gambar 1.1 Denah Lokasi Penelitian



Gambar 1.2 Sketsa Lokasi

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tata Guna Lahan

Tata guna lahan suatu kota pada hakikatnya berhubungan erat dengan sistem pergerakan yang ada. Perbaikan akses transportasi akan meningkatkan atraksi/tarikan kegiatan dan berkembangnya guna lahan kota. Sistem transportasi yang baik akan menjamin pula efektivitas pergerakan antar fungsi kegiatan di dalam kota itu sendiri. Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olah raga, belanja dan bertamu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain). Potongan lahan ini biasa disebut tata guna lahan.

Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misalnya berjalan kaki, naik bus ataupun kendaraan lainnya). Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Kebutuhan perjalanan antar guna lahan ini akan menentukan jumlah dan pola perjalanan penduduk kota. Sebagai contoh, besarnya jumlah perjalanan yang terjadi ke pusat perdagangan akan sebanding dengan intensitas kegiatan kawasan perdagangan itu sendiri, baik dilihat dari tingkat pelayanan maupun jenis-jenis kegiatan yang di dalamnya. Dengan kata lain, jumlah dan pola perjalanan yang terjadi dalam kota atau dapat disebut dengan pola bangkitan dan tarikan perjalanan tergantung pada dua aspek tata guna lahan:

1. Jenis tata guna lahan (jenis penggunaan lahan).
2. Jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan tersebut.

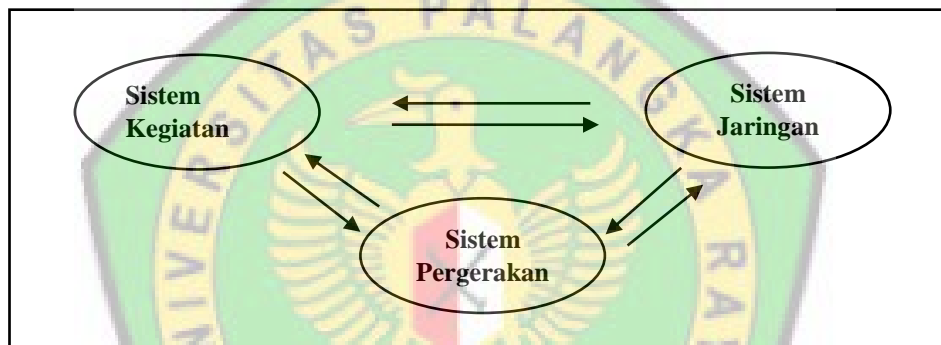
Pergerakan penduduk untuk mencapai satu tempat tujuan tertentu melahirkan apa yang disebut sebagai perjalanan. Karakteristik perjalanan penduduk yang dihasilkan tentu akan berbeda satu sama lain, tergantung dari tujuan perjalanan itu sendiri. Berbagai karakteristik perjalanan yang terjadi (dikenal dengan lalu lintas) sebenarnya merupakan fungsi dari Sutomo (*dalam Bruton, 1985*):

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

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

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

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



Gambar 2.1 Sistem Transportasi

2.2 Landasan Konsep Tarikan dan Bangkitan Lalu Lintas

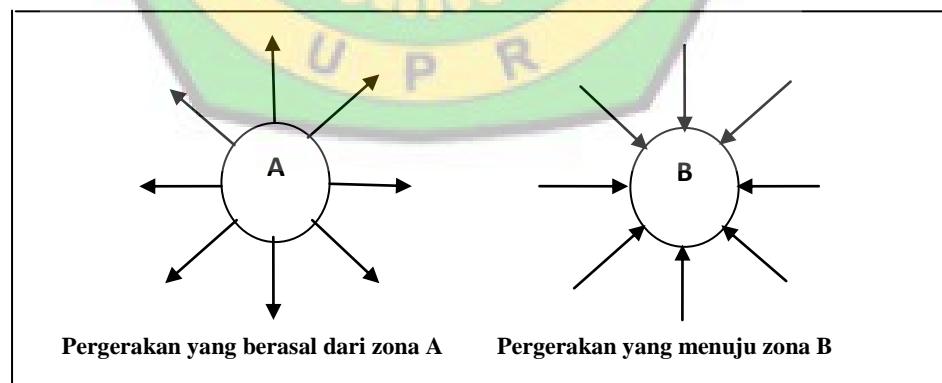
Tarikan perjalanan adalah jumlah pergerakan yang tertarik menuju ke suatu tata guna lahan, lokasi atau zona tertentu. Diperoleh dengan menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari atau satu jam. Hasil keluaran dari perhitungan tersebut berupa jumlah kendaraan, orang, atau satuan waktu. Misalnya: kendaraan/jam (Tamin, 2000). Faktor yang paling sering digunakan untuk tarikan pergerakan manusia adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, pertokoan perkantoran, dan pelayanan lainnya, serta lapangan kerja dan ukuran aksesibilitas (Tamin, 2000).

Tahapan untuk memodelkan besarnya pergerakan yang terjadi menggunakan data berbasis zona, misalnya: tata guna lahan, pemilik kendaraan, kepadatan penduduk populasi, pendapatan, jumlah pekerja, dan moda transportasi (Tamin, 2000).

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

1. Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi.
2. Lalu lintas yang menuju atau tiba menghasilkan aliran lalu lintas.

Bangkitan lalu lintas ini mencakup : ke suatu lokasi. Sutomo (*dalam* Wells,1975) bangkitan dan tarikan perjalanan terlihat secara diagram pada Gambar 2.2 berikut:



Gambar 2.2 Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas berupa jumlah kendaraan, orang atau angkutan barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau

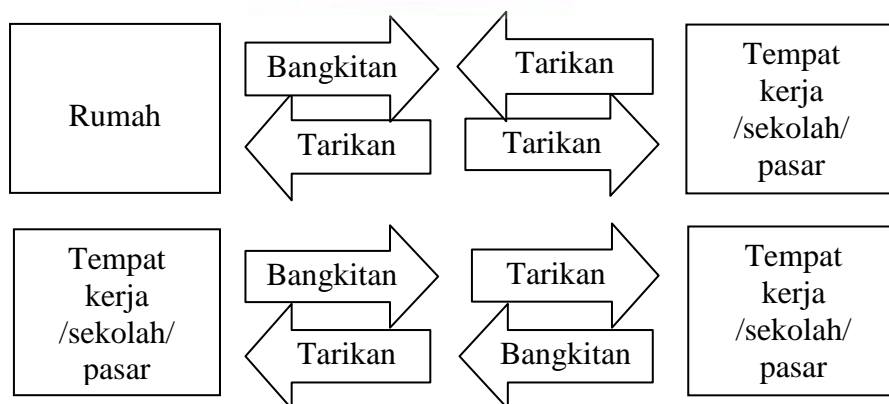
kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari (atau satu jam) untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan. Bangkitan dan tarikan lalu lintas tersebut tergantung pada dua aspek tata guna lahan:

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

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

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

Model pergerakan didapatkan dengan memodelkan secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan yang berbeda. Untuk lebih jelasnya jenis pergerakan dapat dibagi dua yaitu pergerakan berbasis rumah dan pergerakan berbasis bukan rumah dapat dilihat pada Gambar 2.3 berikut:



Gambar 2.3 Contoh Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

Berdasarkan asal dan akhir pergerakan, terdapat dua macam pergerakan yaitu *home based* dan *non-home based*, berdasar sebab pergerakan diklasifikasikan sebagai produksi pergerakan dan tarikan pergerakan. Bangkitan pergerakan adalah total pergerakan yang dibangkitkan rumah tangga pada suatu zona baik *home based* maupun *non-home base*.

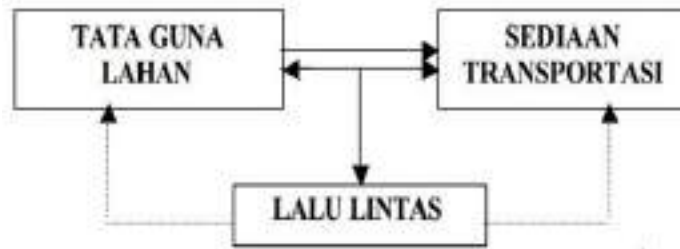
2.2.1 Hubungan antara Tata Guna Lahan dengan Model Tarikan Pergerakan

Perkiraan kebutuhan untuk pembangunan jaringan dan sistem perangkutan diperlukan metode untuk mengetahui berapa besar pengaruh adanya pembangunan terhadap perubahan pergerakan arus lalu lintas. Sehingga dapat ditentukan perlunya pengendalian dan pengaturan untuk menjamin kelancaran, keselamatan dan efisiensi dalam sistem jaringan yang ada.

Model digunakan untuk mencerminkan hubungan antara sistem tata guna lahan (kegiatan) dengan sistem prasarana transportasi (jaringan) dengan menggunakan beberapa seri fungsi atau persamaan matematik (Black, 1981).

2.2.2 Hubungan Perencanaan Transportasi dengan Tata Guna Lahan

Pembangunan suatu area akan menyebabkan timbulnya lalu lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi, sebaliknya adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan. Gambar 2.4 menunjukkan interaksi ketiga sub sistem yang akan dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan perencanaan transportasi.



Sumber: Warpani (1990)

Gambar 2.4 Interaksi Tata Guna Lahan dengan Transportasi

Ket : —————> Hubungan pengaruh
> Umpan balik

Pengaruh adanya pembangunan terhadap pergerakan yang paling awal dapat diidentifikasi yaitu besarnya tarikan perjalanan, yang merupakan proses penterjemahan tata guna lahan beserta intensitasnya ke dalam besaran transportasi.

2.3 Karakteristik Pusat Perbelanjaan

Pada dasarnya karakteristik yang melekat pada pusat perbelanjaan terdiri atas dua bentuk, yaitu:

- a. Bentuk fisik, yang dapat berupa sarana dan prasarana yang dimiliki oleh bentuk pusat perbelanjaan itu sendiri.
- b. Bentuk non fisik dapat memberikan kepuasan sosial pribadi bagi pengunjung.

Sebagai suatu pusat interaksi antara penjual dan pembeli, pusat perbelanjaan memiliki karakteristik tersendiri yang dapat mencerminkan identitas dan citra dari suatu pusat perbelanjaan. Adapun karakteristik dari pusat perbelanjaan menurut Urban Land Institute (1986), (Ihsan, 1998 :18) yaitu:

1. Penyatuan bentuk arsitektur bangunan, yang memberikan ruang untuk penyewa yang dipilih dan diatur sebagai suatu unit untuk kepentingan semua penyewa.

2. Suatu tapak yang telah disesuaikan dengan tipe dari pusat perbelanjaan sendiri dengan keadaan yang bebas, dengan pengertian tapak dapat berubah sesuai dengan perluasan-perluasan yang mengikuti pertumbuhan dan permintaan.
3. Pencapaian lokasi yang mudah dari daerah perdagangan dengan pintu masuk dan keluar yang memadai untuk kendaraan dan pejalan kaki.
4. Parkir yang dapat mencukupi sesuai dengan kebutuhan pusat perbelanjaan.
5. Fasilitas pelayanan yang disediakan terpisah dengan sirkulasi pengunjung.
6. Pengembangan terhadap tapak dengan pengaturan terhadap pencahayaan, pertamanan, tata informasi yang mana dan teratur.
7. Suasana yang tercipta disekitar pusat perbelanjaan harus dapat menciptakan kesan aman dan nyaman serta memberikan identitas pada tempat tersebut.

Menurut Roca (Harjani Yuni, 2003 : 13), usia bangunan juga mempengaruhi kemampuan pusat perbelanjaan dalam menarik pengunjung. Bangunan pusat perbelanjaan menurut Roca memiliki daur hidup (life cycle) dimana bangunan pusat perbelanjaan yang usianya sejak awal beroperasi sampai lima tahun termasuk dalam proses pertumbuhan. Pada tahap ini jumlah pengunjung terus bertambah. Bangunan pusat perbelanjaan pada usia rentan lima sampai lima belas tahun berada pada tahap kedewasaan, dimana jumlah pengunjung mencapai puncaknya dan stabil. Jumlah pengunjung lambat laun akan menurun ketika bangunan berusia 15 sampai 25 tahun.

Tahap Pertumbuhan	Tahap Kedewasaan	Tahap Penurunan	
5 Tahun	5-15 Tahun	15-25 Tahun	>25 Tahun
Tahap Pengisian ±50%	Tahap Pengisian Mendekati 100%		

Sumber : Roca (dalam Harjani Yuni, 2003)

Gambar 2.2 Daur Hidup Bangunan Pusat Perbelanjaan

2.4 Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan meliputi:

1. Berdasarkan tujuan perjalanan

Dalam kasus perjalanan berbasis rumah, lima kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan adalah pergerakan menuju tempat kerja, pergerakan menuju tempat pendidikan (sekolah atau kampus), pergerakan menuju tempat belanja, pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi dan pergerakan lainnya. (Tamin, O.Z., 2000).

Tujuan pergerakan menuju tempat kerja dan pendidikan disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan lain sifatnya hanya sebagai pilihan dan tidak rutin dilakukan.

2. Berdasarkan Waktu

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

Andri A. Rumanga (*dalam* Dictus, 1978) berpendapat bahwa pergerakan pada selang jam sibuk pagi hari terjadi antara pukul 07.00 sampai dengan pukul 09.00. Untuk jam sibuk pada sore hari terjadi pada waktu antara pukul 03.00 sampai dengan pukul 05.00. Untuk jam tidak sibuk berlangsung antara pukul 10.00 pagi sampai dengan pukul 12.00 siang.

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 kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor dan mobil) atau angkutan umum (bus, becak dan lain-lain).

2.5 Penggunaan Moda Kendaraan

Jika interaksi terjadi antara dua tata guna lahan di suatu kota, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Dalam banyak kasus, pilihan pertama adalah dengan menggunakan telepon (atau pos) karena hal ini akan dapat menghindari terjadinya perjalanan. Akan tetapi, sering interaksi mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini, keputusan harus ditentukan dalam hal pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihannya adalah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bus, becak dan lain-lain).

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

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan moda adalah sebagai berikut:

a. Jarak perjalanan

Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pilihan moda. Hal ini dapat diukur dengan tiga cara populer, yaitu jarak fisik udara, jarak fisik yang diukur sepanjang lintasan yang dilalui dan jarak yang diukur dengan waktu perjalanan. Untuk perjalanan jarak pendek, orang mungkin memilih menggunakan sepeda, sedangkan untuk perjalanan jauh menggunakan bus. Lama waktu tempuh dari pintu ke pintu (tempat asal sebenarnya ke tempat tujuan akhir) adalah ukuran waktu yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang berhubungan dengan perjalanan tersebut. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan mungkin memilih berjalan saja.

b. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi pemilihan moda. Pengalaman menunjukkan adanya keterkaitan antara jumlah pemakai angkutan umum dan tujuan perjalanan. Untuk tujuan tertentu, ada yang memilih menggunakan kereta pulang-pergi meskipun memiliki kendaraan sendiri. Dengan alasan lain, sejumlah orang lain memilih menggunakan bus.

c. Waktu Tempuh

Lama waktu tempuh dari pintu ke pintu (tempat asal sebenarnya ke tempat tujuan akhir) adalah ukuran waktu yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang berhubungan dengan perjalanan tersebut. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan mungkin memilih berjalan kaki saja.

2.6 Program *Statistical Package for The Social Sciences* (SPSS)

SPSS adalah sebuah program aplikasi yang memiliki kemampuan analisis statistik cukup tinggi serta sistem manajemen data pada lingkungan grafis dengan menggunakan menu-menu deskriptif dan kotak-kotak dialog yang sederhana sehingga mudah untuk dipahami cara pengoperasiannya.

SPSS dapat membaca berbagai jenis data atau memasukkan data secara langsung ke dalam SPSS Data Editor. Bagaimanapun struktur dari file data mentahnya, maka data dalam Data Editor SPSS harus dibentuk dalam bentuk baris (*cases*) dan kolom (*variables*). *Cases* berisi informasi untuk satu unit analisis, sedangkan *variable* adalah informasi yang dikumpulkan dari masing-masing kasus.

Hasil-hasil analisis muncul dalam SPSS *Output Navigator*. Kebanyakan prosedur *Base System* menghasilkan *pivot tables*, dimana kita bisa memperbaiki tampilan dari keluaran yang diberikan oleh SPSS. Untuk memperbaiki output, maka kita dapat memperbaiki output sesuai dengan kebutuhan.

2.7 Penelitian Sejenis Terdahulu

1. Penelitian dari Faikar Muhammad pada tahun 2013 tentang “*Analisis Tarikan Perjalanan Berbelanja Ke Pasar Tradisional Butung Di Kota Makassar (Studi Kasus Pengunjung Dengan Jenis Belanjaan Konveksi)*” mengemukakan tentang model tarikan perjalanan ke pusat perbelanjaan di kota Makassar, dengan kesimpulan yang dapat diambil yaitu:
 - a. Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan pergerakan pengunjung Pasar Butung pada hari libur sangat dipengaruhi oleh jumlah orang di rumah, pendapatan rumah tangga, pendamping ke pasar, jarak rumah ke pasar, sedangkan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan pergerakan pengunjung Pasar Butung pada hari kerja sangat dipengaruhi oleh usia, jumlah orang di rumah, pendapatan rumah tangga, waktu pendamping ke pasar.
 - b. Berdasarkan persamaan regresi yang dihasilkan dari uji statistik dengan menggunakan program SPSS, model tarikan perjalanan pengunjung pada hari libur $Y = 0,712 + 0,041 X_2 + 0,028 X_6 + 0,599X_{12} - 0,066 X_{13}$, dimana $R^2 = 0,529$ dan nilai $F = 99,871$. Sedangkan untuk hari kerja $Y = 0,067 + 0,006 X_1 + 0,046 X_2 + 0,257 X_4 + 0,024 X_6 + 0,212 X_{12}$, dimana $R^2 = 0,524$ dan nilai $F = 68,692$.

2. Penelitian dari Hardiono pada tahun 2013 tentang “*Analisis Karakteristik Tarikan Pergerakan Pengunjung Wanita Yang Memiliki Sepeda Motor Dengan Pola Pergerakan Rumah – Pasar – Rumah Di Kota Makassar (Studi Kasus Pasar Niaga Daya)*” mengemukakan tentang karakteristik tarikan pergerakan, dengan kesimpulan yang dapat diambil yaitu:
 - a. Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan pengunjung pada pasar Niaga Daya adalah:
 - 1). Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap Tarikan pergerakan pengunjung pasar Niaga Daya (Y) pada pola Rumah – Pasar - Rumah – Wanita – Memiliki 1 Motor.
 Hari libur sangat dipengaruhi oleh jumlah orang di rumah X6 (Pekerjaan Responden), X7 (Pendapatan RT.), X13 (Jarak rumah ke pasar), dan X16 (waktu perjalanan dari lokasi asal). Sedangkan faktor-faktor yang berpengaruh pada hari kerja sangat dipengaruhi oleh X7 (Pendapatan RT.), X13 (Jarak rumah ke pasar), X16 (Waktu Perjalanan Dari Lokasi Asal), dan X18 (Biaya Belanjaan).
 - 2). Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap Tarikan pergerakan pengunjung pasar Niaga Daya (Y) pada pola Rumah – Pasar - Rumah – Wanita – Memiliki > 1 Motor.
 Hari libur sangat dipengaruhi oleh X6 (Pekerjaan Responden), X7 (Pendapatan RT.), X13 (Jarak Rumah ke Pasar), X17 (Tujuan Berbelanja), dan X18 (Biaya Belanjaan). Sedangkan faktor-faktor yang berpengaruh pada hari kerja sangat dipengaruhi oleh X3 (Jumlah Orang di Rumah), X4

(Jumlah Orang Bekerja di Rumah), X6 (Pekerjaan Responden), X7 (Pendapatan RT.), X16 (Waktu Perjalanan), X17 (Tujuan Berbelanja), X18 (Biaya Belanjaan), dan X19 (Lama Berbelanja).

a. Model tarikan pergerakan pengunjung pada Pasar Niaga Daya berdasarkan persamaan regresi yang dihasilkan dari uji statistik dengan menggunakan SPSS versi 21,00 For Windows,

1). Model tarikan perjalanan pergerakan pengunjung pasar niaga daya pada Pola Rumah – Pasar - Rumah – Wanita – Memiliki 1 Motor.

Hari libur $Y = 1,838 + 0,212 X6 + 0,156 X7 - 0,280 X13 - 0,167 X16$,
dimana : $R^2 = 0,585$ dan nilai $F = 73,942$.

Hari kerja $Y = 4,702 + 0,203 X7 - 0,260 X13 - 0,292 X16 - 0,190 X18$,
dimana $R^2 = 0,622$ dan nilai $F = 45,354$.

2). Model tarikan perjalanan pergerakan pengunjung pasar niaga daya pada Pola Rumah – Pasar - Rumah – Wanita – Memiliki > 1 Motor.

Hari libur $Y = 1,167 + 0,423 X6 + 0,155 X7 - 0,221 X13 + 0,155 X17 - 0,128 X18$,
dimana : $R^2 = 0,644$ dan nilai $F = 64,54$.

Hari kerja $Y = 4,482 + 0,206 X3 - 0,312 X4 - 0,329 X6 - 0,187 X16 - 0,173 X17 - 0,067 X18 - 0,203 X19$,
dimana $R^2 = 0,624$ dan nilai $F = 44.469$.

3. Penelitian dari Riski Fajar Setyobudi pada tahun 2016 tentang “*Analisis Model Regresi Logistik Ordinal Pengaruh Pelayanan Di Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Terhadap Kepuasan Mahasiswa FMIPA UNNES*” mengemukakan tentang pengaruh pelayanan terhadap kepuasan mahasiswa FMIPA UNNES dengan metode *Ordinal Logistic Regression*, dengan kesimpulan yang diambil yaitu:
- Berdasarkan uji kelayakan model (*goodness of fit*) menggunakan metode *Deviance* hasil X^2_{hitung} sebesar 59,778 dengan signifikansi 1,000. Berarti model logit regresi logistik ordinal layak untuk digunakan.
 - Model persamaan logistiknya:

$$\text{Logit}(Y_0) = 6,801 + 0,424x_1 + 0,358x_2 + 0,561x_3$$

$$\text{Logit}(Y_1) = 15,050 + 0,424x_1 + 0,358x_2 + 0,561x_3$$

$$\text{Logit}(Y_2) = 24,427 + 0,424x_1 + 0,358x_2 + 0,561x_3$$
 - Berdasarkan hasil uji Wald diketahui 2 (dua) variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap kepuasan secara umum di Fakultas MIPA UNNES adalah $X_1 =$ Aspek Administrasi dan $X_2 =$ Aspek Sarana dan Prasarana.
 - Berdasarkan koefisien determinasi Nagelkerke sebesar 0,889 atau sebesar 88,9%. Hal ini berarti variabel independen aspek administrasi, aspek pengajaran dan aspek sarana dan prasarana mempengaruhi penilaian kepuasan pelayanan di Fakultas MIPA UNNES secara umum sebesar 88,9%.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian berada di kawasan perdagangan atau perbelanjaan Kuala Kurun, Kecamatan Kurun yaitu yang berpusat di Pasar Lama area Jalan Sangkurun, Jalan Temanggung Panji VII, Jalan GKE Kuala Kurun dan Jalan Temanggung Panji VIII. Pasar Lama terdiri dari pasar ikan, pasar sayur-sayuran, pasar buah-buahan, pasar barang elektronik, pasar perhiasan/toko emas, pasar bahan bangunan dan toko-toko pakaian lainnya.



Gambar 3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan selama 2 minggu yang diteliti pada jam operasional pasar yaitu, mulai pukul 07.00-09.00 WIB.

3.2 Alat dan Bahan

Dalam penelitian ini alat dan bahan yang digunakan adalah sebuah *smartphone* yang digunakan untuk dokumentasi dan *form* kuesioner penelitian untuk tiap responden dengan pertanyaan yang sama. Data yang didapat kemudian akan dianalisis dengan *software SPSS Statistic 25*.

3.3 Definisi dan Operasional Variabel

3.3.1 Definisi Variabel

Menurut Sugiyono (2010: 38) mendefinisikan “variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya”. Penelitian “Karakteristik Tarikan Perjalanan Pada Pasar Lama Kuala Kurun” ini menggunakan dua variabel, yaitu:

1. Variabel Independen

Variabel bebas (*independent variabel*) adalah fakto-faktor yang berpengaruh terhadap intensitas pengunjung untuk berbelanja di pasar tradisional. Dalam menentukan variabel kemudian ada beberapa tahapan yang harus dilakukan, hal pertama yang dilakukan ialah dengan melihat variabel-variabel apa sajakah yang diambil pada hasil-hasil penelitian terdahulu terkait dengan tema yang sama, hal ini dilakukan sebelum penelitian dilakukan dan menambahkan variabel-variabel yang berdasarkan logika saja sudah mempunyai keterkaitan (korelasi) dengan variabel tidak bebas.

Menurut Sugiyono (2010: 39) variabel independen sering disebut juga variabel bebas. variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang

menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Dari pendapat yang dikemukakan Sugiyono tersebut dapat disimpulkan bahwa yang menjadi variabel independen dalam penelitian ini terdiri dari tiga variabel, yaitu sebagai berikut:

a. Jarak rumah ke pusat perbelanjaan (X_1)

Faktor ini merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pergerakan masyarakat karena semakin dekat jarak suatu tempat maka waktu dan biaya juga akan semakin sedikit sehingga masyarakat cenderung lebih tertarik ke tempat tersebut. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa rentang jarak yaitu <1 km, 1-5 km, 5-10 km, 10-15 km, dan >15 km.

b. Waktu perjalanan (X_2)

Seperti halnya pembahasan pada jarak rumah ke pusat perbelanjaan, waktu perjalanan juga mempengaruhi tarikan masyarakat. Karena lamanya waktu yang terbuang saat perjalanan akan mengurangi ketertarikan masyarakat untuk berpergian. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa rentang waktu yaitu <5 menit, 5-10 menit, 10-15 menit, 15-20 menit, dan >20 menit.

c. Moda transportasi yang digunakan (X_3)

Dalam berpergian ke suatu tempat masyarakat akan memikirkan moda apa yang sebaiknya digunakan. Hal ini dimaksudkan agar waktu perjalanan lebih cepat, nyaman dan juga aman. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa

jenis moda yang digunakan yaitu $X_{3\text{mobil}}$, $X_{3\text{sepeda motor}}$, $X_{3\text{jalan kaki}}$, dan $X_{3\text{lainnya}}$.

2. Variabel Terikat

Sedangkan variabel dependen menurut Sugiyono (2010: 39) didefinisikan sebagai variabel terikat atau variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Dari pendapat yang disampaikan oleh Sugiyono tersebut maka yang dimaksud variabel dependen dalam penelitian ini adalah peringkat intensitas (Y). Variabel terikat (*dependent variabel*) adalah intensitas konsumen berbelanja di pusat perbelanjaan.

3.3.2 Operasional Variabel

Variabel yang akan diteliti pada penelitian ini adalah jarak, waktu dan moda. Berikut adalah operasional variabel-variabel tersebut:

Tabel 3.1 Operasional Variabel

Variabel	Indikator	Skala
Variabel Independen Jarak (X_1)	5 untuk jarak <1 km, 4 untuk jarak 1-5 km, 3 untuk jarak 5-10 km, 2 untuk jarak 10-15 km dan 1 untuk jarak 15> km	Interval
Variabel Independen Waktu (X_2)	5 untuk waktu <5 menit, 4 untuk waktu 5-10 menit, 3 untuk waktu 10-15 menit, 2 untuk waktu 15-20 menit, 1 untuk waktu >20 menit	Interval
Variabel Independen Moda (X_3)	$X_{3\text{Mobil}}$, $X_{3\text{Sepeda motor}}$, $X_{3\text{Ojek}}$, $X_{3\text{Berjalan kaki}}$, $X_{3\text{Lainnya}}$ (Pick up, Sepeda injak)	Nominal
Variabel Dependen Intensitas (Y)	Variabel kategorikal : 1 untuk <i>intensitas</i> peringkat STS, 2 TS, 3 N, 4 S dan 5 SS.	Ordinal

Sumber: Data Diolah

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi

Menurut Sugiyono (2010: 80) definisi atas populasi adalah sebagai berikut: Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya, jadi populasi bukan hanya orang, tetapi juga objek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subjek atau objek itu.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah pengunjung/konsumen yang sedang berbelanja pada pasar lama, Kuala Kurun. Populasi dalam penelitian ini berjumlah kurang lebih sekitar 950 orang yang didapat dari survei sebelumnya.

3.4.2 Sampel Penelitian

Menurut Sugiyono (2010: 116) definisi sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah dari beberapa pengunjung yang akan dibagikan kuesioner untuk survei selanjutnya. Oleh sebab itu, langkah awal dalam menentukan jumlah sampel adalah mengetahui jumlah pengunjung pada kawasan perbelanjaan tersebut. Hasil survei pada hari minggu yaitu yang dilaksanakan pada tanggal 16 Maret 2019 didapat jumlah pengunjung yaitu 950 orang.

Untuk menghitung secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi yang terdapat pada suatu kawasan dapat digunakan rumus *Slovin* sebagai berikut:

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

Dimana :

n = Prakiraan besar sampel

N = Prakiraan besar populasi

e = Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

maka:

Prakiraan besar populasi (N) = 950 orang

Tingkat akurasi yang diinginkan adalah 90%, sehingga batas toleransi kesalahan (e) = 10%.

$$n = \frac{950}{1 + 950 \times 0.1^2} = 90,476$$

dibulatkan/diambil menjadi 100 orang sampel untuk penelitian selanjutnya.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode survei. Dalam penelitian ini responden diminta untuk mengisi kuesioner yang berisi pernyataan-pernyataan mengenai jarak, waktu dan moda transportasi yang digunakan pengunjung ke pasar lama, Kuala Kurun. Untuk mendukung penelitian ini dibutuhkan data sebagai sumber informasi yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian melalui pembagian kuesioner kepada responden yang berkaitan dengan masalah penelitian, dan juga melalui observasi atau pengamatan langsung terhadap objek penelitian. Data primer yang diperlukan diantaranya variabel yang

diperoleh dari responden yang melakukan perjalanan ke pusat perbelanjaan yang didapat dengan cara membagikan kuesioner kepada responden.

2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh berdasarkan acuan dan literatur yang berhubungan dengan materi. Data sekunder yang diperlukan yaitu peta lokasi survei, luas bangunan pasar dan fasilitas pada kawasan pasar.

3.6 Analisis Data

Setelah data terkumpul diolah, maka selanjutnya data hasil pengolahan tersebut harus dianalisis supaya data tersebut menjadi data yang akurat. Adapun pengujian data dalam penelitian ini menggunakan metode Analisis Regresi Logistik Ordinal (*Ordinal Logistic Regression*) atau sering disebut dengan PLUM dan proses pengolahan data didukung oleh *software SPSS 25*.

Analisis regresi logistik ordinal digunakan jika variabel dependen berupa ordinal (peringkat). Peringkat dalam variabel dependen yaitu 1, 2, 3, 4 dan 5. Pengujian data dalam penelitian ini tidak disertai dengan uji asumsi klasik seperti uji heteroskedastisitas, uji autokolerasi, uji multikoloneritas, dan uji normalitas karena data olahan bersifat non-linear sehingga tidak perlu dilakukan uji-uji tersebut.

3.7 Ordinal Logistic Regression

Pengujian hipotesis dalam penelitian ini dengan menggunakan *ordinal logistic regression* karena variabel dependen berupa skala ordinal. Secara persamaan matematik *ordinal logistic regression* dapat dituliskan sebagai berikut (Ghazali, 2013: 357):

$$\text{Logit } (P_1) = \text{Log} \frac{P(1)}{1-P(1)} \dots\dots\dots (1)$$

Atau dapat dituliskan,

$$\text{Log} \frac{P(1)}{1-P(1)} = \alpha_i0 + \beta_{i1}X_1 + \beta_{i2}X_2 + \beta_{i3}X_3 + e$$

$$\text{Logit } (P_1 + P_2) = \text{Log} \frac{P(1)+P(2)}{1-P(1)-P(2)} \dots\dots\dots (2)$$

Atau dapat dituliskan,

$$\text{Log} \frac{P(1)+P(2)}{1-P(1)-P(2)} = \alpha_i0 + \beta_{i1}X_1 + \beta_{i2}X_2 + \beta_{i3}X_3 + e$$

Keterangan:

- Y = Prediksi peringkat *intensitas*
- P₁ = Probabilitas peringkat 1 dibanding peringkat 3
- P₂ = Probabilitas peringkat 2 dibanding peringkat 3
- α_i0 = *Constant term*
- β = Koefisien masing-masing pada prediksi X
- X₁ = Jarak
- X₂ = Waktu
- X₃ = Moda
- e = *error*

3.8 Uji Signifikansi

Untuk mengevaluasi suatu model dapat dilihat dari beberapa uji signifikansi yang akan dilakukan. Terdapat beberapa uji yang berfungsi untuk mengetahui hubungan antar variabel. Uji tersebut antara lain adalah *Model Fitting Information*, *Uji Goodness of Fit*, *Uji Pseudo R-Square*, dan *Uji Parallel Lines*.

1. *Model Fitting Information*

Model Fitting Information menerangkan apakah dengan memasukan variabel independen dalam model akan memberikan kontribusi pada model (Yamin dan Kurniawan, 2014). Hasil *Chi-Square* dalam uji hubungan tergantung penurunan pada nilai -2LogLikelihood , untuk model yang tidak mengandung variabel independen atau intercept saja dan model yang berisi variabel independen. Hipotesis untuk menilai model fit adalah:

H_0 : Model fit hanya dengan intercept saja

H_a : Model fit dengan memasukkan peubah bebas atau variabel independen

Adapun kriteria pengujian hipotesis *Model Fitting Information* adalah sebagai berikut:

- 1) Jika probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima
- 2) Jika probabilitas $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak

2. *Uji Goodness Of Fit*

Uji Goodness Of Fit menunjukkan uji kesesuaian model dengan data empiris, dimana hipotesis nol adalah data hasil prediksi model sesuai dengan data empiris (Yamin dan Kurniawan, 2014). Apabila nilai *Goodness Of Fit* $> 0,05$ (nilai signifikan *Pearson* dan *Deviance* $> 0,05$) maka model yang terbentuk adalah

fit atau layak digunakan (Yamin dan Kurniawan, 2014). Hipotesis untuk menilai model fit adalah:

H_0 : Model yang dihipotesiskan fit dengan data

H_a : Model yang dihipotesiskan tidak fit dengan data

Adapun kriteria pengujian hipotesis uji *Goodness Of Fit* adalah sebagai berikut:

1) Jika nilai *goodness of fit* $> 0,05$ maka H_0 diterima

2) Jika nilai *goodness of fit* $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak

3. Uji *Pseudo R-Square*

Uji *Pseudo R-Square* terdiri dari *Cox and Snell*, *Nagelkerke*, dan *McFadden*. *Pseudo R-Square* digunakan untuk menjelaskan variasi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen. Tingkat variabilitas tersebut ditunjukkan oleh besarnya nilai *McFadden* (Ghozali, 2013).

4. Uji *Parallel Lines*

Uji *Parallel Lines* digunakan untuk menguji asumsi bahwa setiap kategori memiliki parameter yang sama atau hubungan antara variabel independen dengan logit adalah sama untuk semua persamaan logit (Yamin dan Kurniawan, 2014). Nilai yang diinginkan dalam uji *parallel lines* ini adalah tidak signifikan yaitu $p > 0,05$. Ketidakcocokan sebuah model dapat disebabkan karena salah dalam memilih *link function* atau kesalahan dalam membuat peringkat kategori. Untuk itu dapat dilakukan permodelan kembali dengan memilih *link function* yang lain (Ghazali, 2013: 363).

Hipotesis untuk menilai Uji *Parallel Lines* adalah:

H_0 : Koefisien regresi sebanding untuk semua variabel output

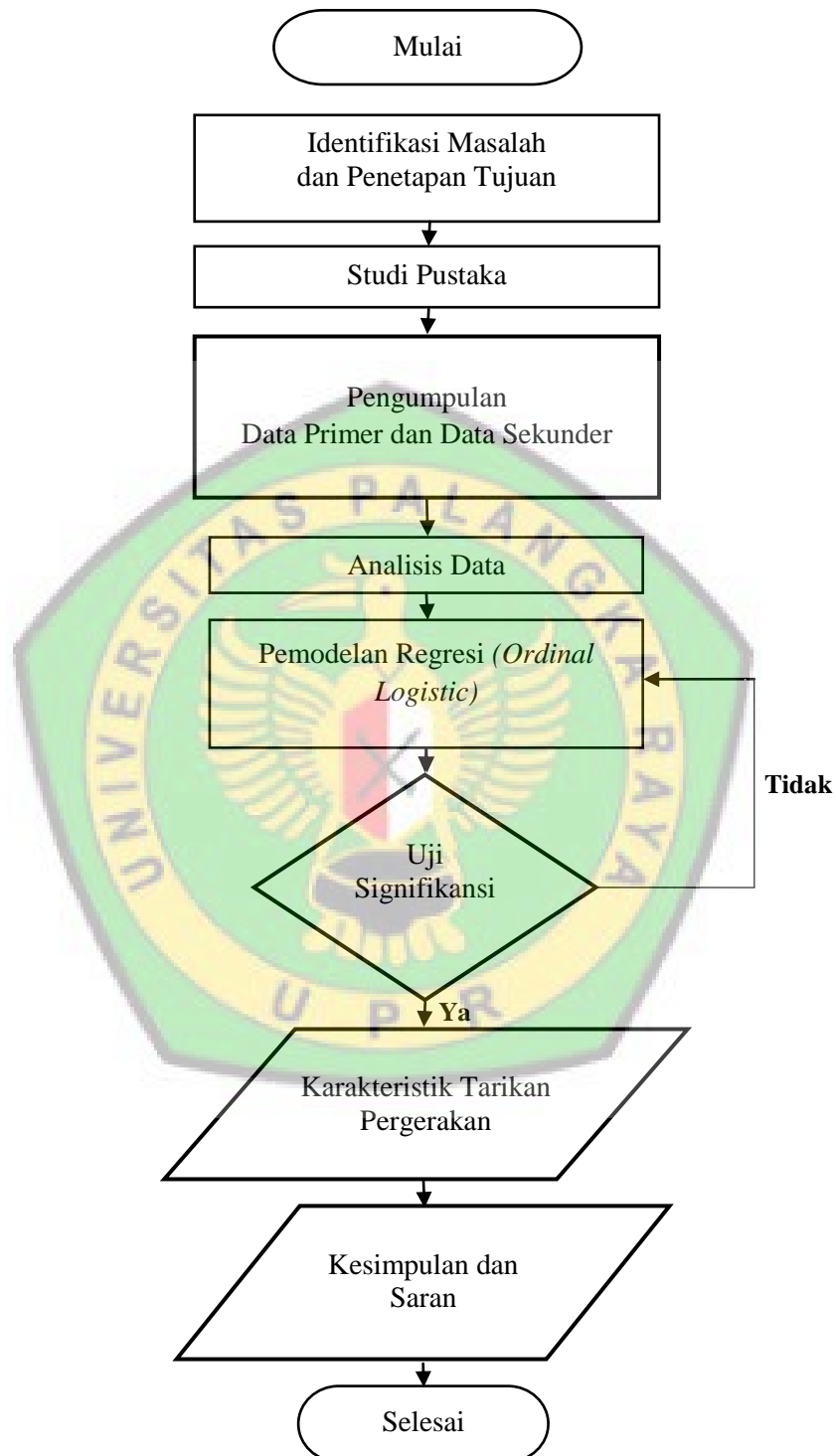
H_a : Koefisien regresi berbeda untuk semua variabel output

Adapun kriteria pengujian hipotesis uji *Parallel Lines* adalah sebagai berikut:

- 1) Jika probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima
- 2) Jika probabilitas $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak



3.9 Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Pengumpulan Data

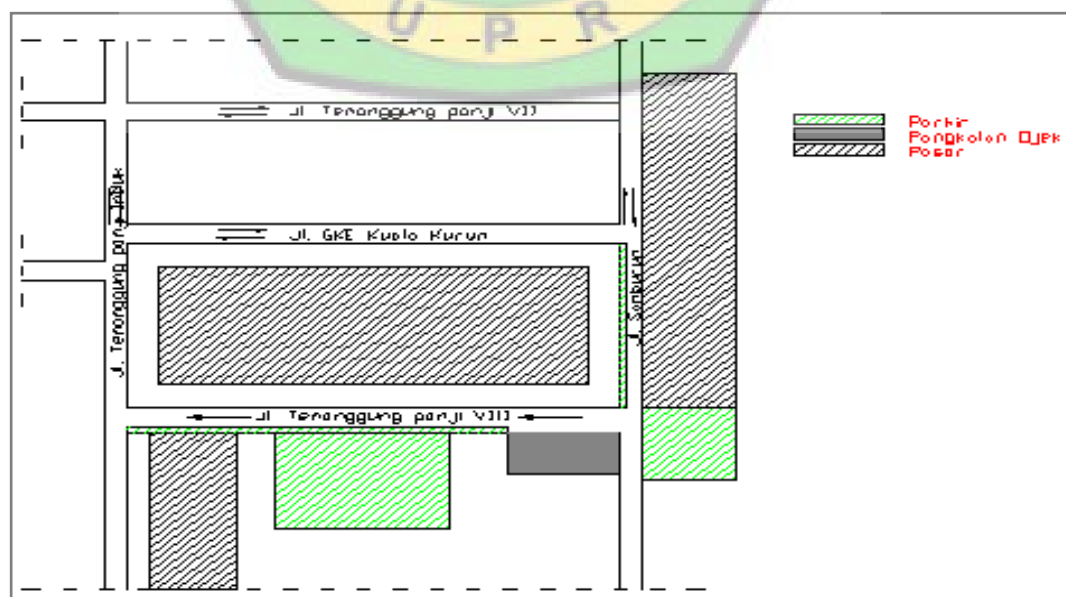
Data sekunder diperoleh dari survei langsung ke lokasi penelitian, seperti data mengenai luas lahan perbelanjaan atau luas lahan pasar, luas bangunan pasar dan luas tempat parkir. Adapun rincian data-data tersebut seperti dalam tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1 Karakteristik Lokasi Penelitian

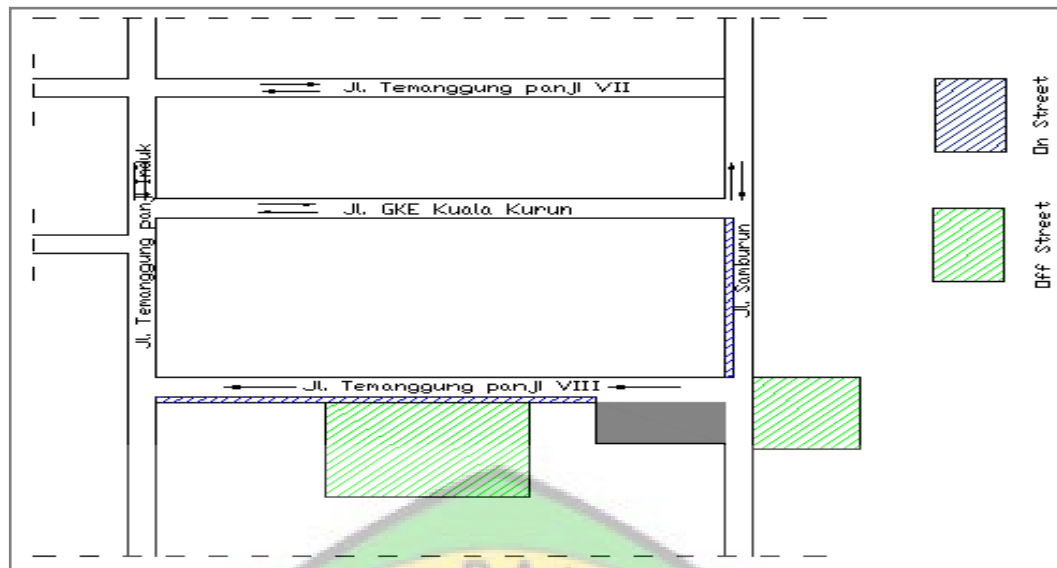
Lokasi Penelitian	Luas Lahan (m ²)	Luas Lantai Bangunan (m ²)			Luas Tempat Parkir (m ²)			Jumlah Populasi
		L ₁	L ₂	L ₃	L ₁	L ₂	L ₃	
Pasar Lama Kuala Kurun	20.025	6.790	4.200	567	815	620	130	950

Sumber : Survei, 2019

Berdasarkan data pada tabel 4.1 tersebut diketahui luas lahan pasar 20.025 m², luas bangunan pasar total 11.557 m², luas lahan parkir total 1.565 m² dan jumlah populasi pasar sekitar 950 orang.



Gambar 4.1 Sketsa Lokasi Pasar Lama Kuala Kurun



Gambar 4.2 Sketsa Parkir Pada Kawasan Pasar lama Kuala Kurun

4.2 Analisis Data

4.2.1 Analisis Deskriptif

Pada penelitian ini pengolahan data dilakukan dengan menggunakan fasilitas elektronik dengan menggunakan program *Microsoft Excel* dan *SPSS 25*. Berikut ini akan dijelaskan *statistic deskriptif* yang menjelaskan data dari model penelitian ini.

Tabel 4.2 Case Processing Summary

		N	Marginal Percentage
Yintensitas	2.00	1	1.0%
	3.00	38	38.0%
	4.00	41	41.0%
	5.00	20	20.0%
Valid		100	100.0%
Missing		0	
Total		100	

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25, 2019

Analisis deskriptif dapat menunjukkan besarnya prosentase tingkat intensitas pengunjung pasar lama, kuala kurun dengan kategori peringkat sangat setuju, setuju, netral, tidak setuju dan sangat tidak setuju. Berdasarkan hasil *statistic deskriptif*, besarnya prosentase untuk variabel Y (*dependent*) dengan peringkat untuk sangat setuju (SS) sebesar 20%, setuju (S) sebesar 41%, netral (N) sebesar 38%, tidak setuju (TS) sebesar 1% dan sangat tidak setuju (STS) sebesar 0%.

4.2.2 Analisis Ordinal Logistic Regression

4.2.2.1 Uji Keberartian Model (*Fitting Information*)

Pengujian ini akan menguji pengaruh masing-masing variabel *independent* yaitu $X_{1\text{jarak}}$, $X_{2\text{waktu}}$ terhadap tingkat intensitas pengunjung pasar lama, kuala kurun. Pengujian pertama yang dilakukan adalah melakukan analisis dengan menguji keseluruhan model (*overall model fit*).

Pengujian ini dilakukan dengan membandingkan nilai antara *-2log likelihood* awal (*intercept only*) dengan *-2log likelihood* pada model final. Adanya pengurangan nilai antara *-2LL* awal (*intercept only*) dengan *-2LL* pada model final menunjukkan bahwa model fit dengan data (Ghozali, 2012). Berikut tabel yang menunjukkan adanya penurunan nilai antara *-2LL* awal (*intercept only*) dengan *-2LL* pada model final:

Tabel 4.3 Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	103.455			
Final	80.160	23.294	2	.000

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25, 2019

Tabel di atas merupakan tabel *Model Fitting Information* hasil perhitungan data penelitian ini. Dari tabel di atas menunjukkan bahwa nilai $-2LL$ awal (*intercept only*) sebesar 103,455 sedangkan nilai $-2LL$ pada model final sebesar 80,160. Nilai tersebut terjadi penurunan nilai $-2Log Likelihood$ sebesar 23,295 dan signifikan pada 0.000.

Jadi, model dengan variabel X_{1jarak} dan X_{2waktu} lebih baik dalam menentukan pengaruhnya terhadap tingkat intensitas ($Y_{intensitas}$) dibandingkan dengan *intercept* saja. Dengan kata lain model tersebut dikatakan model fit.

4.2.2.2 Uji Kebaikan Model (*Goodness of Fit*)

Goodness of Fit Test digunakan untuk menguji kesesuaian data dengan model yang digunakan sehingga model dikatakan fit dengan data. Pengujian *goodness of fit* dilakukan dengan memperhatikan nilai *pearson* dan *deviance*, dengan ketentuan bahwa jika nilai *pearson* dan *deviance* tidak signifikan berbeda artinya model tersebut baik secara statistik karena hasil prediksi model dengan data aktual tidak terdapat perbedaan yang berarti.

Hipotesis untuk menilai model fit adalah H_0 : Model yang dihipotesiskan fit dengan data; H_a : Model yang dihipotesiskan tidak fit dengan data.

Adapun kriteria pengujian hipotesis uji *goodness of fit* adalah jika nilai *goodness of fit* $> 0,05$ maka H_0 diterima; jika nilai *goodness of fit* $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak. Berikut tabel yang menunjukkan *goodness of fit* :

Tabel 4.4 Hasil *Goodness Of Fit*

	Chi-Square	Df	Sig.
Pearson	33.339	55	.991
Deviance	41.152	55	.917

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25, 2019

Tabel di atas menunjukkan bahwa besarnya nilai *statistic Chi-Square* sebesar 33.339 (*pearson*) dengan signifikansi 0.991 dan 41,152 (*deviance*) dengan signifikansi 0,917. Karena nilai *goodness of fit* > 0,05 (nilai signifikan *pearson and deviance* > 0,05) maka model yang terbentuk adalah fit atau layak digunakan (Yamin dan Kurniawan, 2014).

4.2.2.3 Koefisien Determinasi Model

Uji *Pseudo R-Square* terdiri dari *Cox and Snell*, *Nagelkerke*, dan *McFadden*. Untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen digunakan tabel *Pseudo R-Square*. Pada model ordinal logit mengestimasi nilai R^2 dengan menggunakan nilai *Mc-Fadden* (Ghozali, 2013). Berikut adalah hasil SPSS 25 untuk model *Pseudo R-Square* :

Tabel 4.5 Hasil *Pseudo R-Square*

Cox and Snell	.208
Nagelkerke	.234
McFadden	.106

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25, 2019

Pseudo R-Square menjelaskan variasi tingkat intensitas pengunjung pasar yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel independen $X_{1\text{jarak}}$ dan $X_{2\text{waktu}}$ sebesar 23,4%. Sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel lain diluar model.

4.2.2.4 Uji *Parallel Lines*

Uji *Parallel Lines* digunakan untuk menguji asumsi bahwa setiap kategori memiliki parameter yang sama atau hubungan antara variabel independen dengan logit adalah sama untuk semua persamaan logit (Yamin dan Kurniawan, 2014). Nilai yang diinginkan dalam uji *parallel lines* ini adalah tidak signifikan yaitu $p >$

0,05. Ketidakcocokan sebuah model dapat disebabkan karena salah dalam memilih *link function* atau kesalahan dalam membuat peringkat kategori. Untuk itu dapat dilakukan permodelan kembali dengan memilih *link function* yang lain (Ghazali, 2013: 363).

Hipotesis untuk menilai uji *parallel lines* adalah H_0 : Koefisien regresi sebanding untuk semua variabel output; H_a : Koefisien regresi berbeda untuk semua variabel output.

Adapun kriteria pengujian hipotesis uji *parallel lines* adalah jika probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima; jika probabilitas $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak.

Tabel 4.6 Hasil Test of Parallel Lines^a

-2 Log Likelihood	Chi-Square	Df	Sig.
80.160			
77.296	2.864	4	.581

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25, 2019

Hasil *parallel lines* menunjukkan nilai p-value 0,581 ($p > \alpha$ 5%) yang artinya model yang dihasilkan memiliki parameter yang sama atau hubungan antar variabel independen dengan logit adalah sama untuk semua persamaan logit sehingga *link function* telah sesuai.

4.2.2.5 Ordinal Logistic Regression

Pengujian dalam penelitian ini dengan menggunakan *ordinal logistic regression* karena variabel dependen berupa skala ordinal. Berikut merupakan tabel hasil pengujian regresi ordinal logit :

Tabel 4.7 Parameter Estimates

		Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
Threshold	[Yintensitas = 2.00]	-2.817	1.078	6.823	1	.009	-4.931	-.703
	[Yintensitas = 3.00]	1.590	.514	9.586	1	.002	.584	2.597
	[Yintensitas = 4.00]	3.806	.640	35.365	1	.000	2.551	5.060
Location	X1jarak	.681	.161	17.836	1	.000	.365	.997
	X2waktu	.358	.160	4.981	1	.026	.044	.672

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25, 2019

Tabel di atas menunjukkan bahwa variabel independen yang signifikan pada α 5% ($p < 0,05$) adalah variabel jarak dan waktu. Dalam hal ini variabel independen yang signifikan adalah X_{1jarak} dan X_{2waktu} , sehingga persamaan regresinya adalah sebagai berikut :

$$\text{Logit (p1)} = -2,817 + 0,681X_1 + 0,358X_2$$

$$\text{Logit (p1+p2)} = 1,590 + 0,681X_1 + 0,358X_2$$

$$\text{Logit (p1+p2+p3)} = 3,806 + 0,681X_1 + 0,358X_2$$

Dimana p_1 = probabilitas tidak sering, p_2 probabilitas jarang dan p_3 probabilitas cukup sering. Dari persamaan di atas dapat dilihat hubungan antara *Odds Ratio* terhadap variabel yang signifikan sebagai berikut :

- a. Pengaruh variabel X_{1jarak} terhadap tingkat intensitas pengunjung pasar lama dapat diinterpretasikan sebagai berikut :

Jika variabel $X_{1jarak} = 1$, variabel yang lain dianggap 0 (konstan), maka:

$$p1 = \frac{\exp(-2,817)+0,681}{1+\exp(-2,817)+0,681} = \frac{e^{((-2,817)+0,681)}}{1+e^{((-2,817)+0,681)}}$$

$$p1 = 0,1$$

$$p1 + p2 = \frac{\exp 1,590+0,681}{1+\exp 1,590+0,681} = \frac{e^{(1,590+0,681)}}{1+e^{(1,590+0,681)}}$$

$$= 0,9 \rightarrow p2 = 0,9-0,1 = 0,8$$

$$p1 + p2 + p3 = \frac{\exp 3,806+0,681}{1+\exp 3,806+0,681} = \frac{e^{(3,806+0,681)}}{1+e^{(3,806+0,681)}}$$

$$= 0,9 \rightarrow p3 = 0,9-0,8 = 0,1$$

$$= 0,1+0,8+0,1 = 1$$

Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa peluang pengunjung dengan intensitas cukup sering ke pasar adalah pengunjung dengan jarak perjalanan dekat.

- b. Pengaruh variabel $X_{2\text{waktu}}$ terhadap tingkat intensitas pengunjung pasar lama dapat diinteroretasikan sebagai berikut :

Jika variabel $X_{2\text{waktu}} = 1$, dan variabel yang lain dianggap 0 (konstan), maka:

$$p1 = \frac{\exp(-2,817)+0,358}{1+\exp(-2,817)+0,358} = \frac{e^{((-2,817)+0,358)}}{1+e^{((-2,817)+0,358)}}$$

$$p1 = 0,1$$

$$p1 + p2 = \frac{\exp 1,590+0,358}{1+\exp 1,590+0,358} = \frac{e^{(1,590+0,358)}}{1+e^{(1,590+0,358)}}$$

$$= 0,9 \rightarrow p2 = 0,9-0,1 = 0,8$$

$$\begin{aligned}
p_1 + p_2 + p_3 &= \frac{\exp 3,806+0,358}{1+\exp 3,806+0,358} = \frac{e^{(3,806+0,358)}}{1+e^{(3,806+0,358)}} \\
&= 0,9 \rightarrow p_3 = 0,9 - 0,8 = 0,1 \\
&= 0,1 + 0,8 + 0,1 = 1
\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa peluang pengunjung dengan intensitas cukup sering ke pasar adalah pengunjung dengan waktu tempuh perjalanan tidak terlalu lama.

4.3 Hasil Pengujian

4.3.1 Hasil Pengujian Jarak Terhadap Tingkat Intensitas Pengunjung Pasar

Hasil pengujian secara *Ordinal Logistic Regression* antara $X_{1\text{jarak}}$ dengan tingkat intensitas pengunjung pasar diperoleh nilai koefisien variabel sebesar 0,681. Nilai koefisien bertanda positif ini menunjukkan bahwa $X_{1\text{jarak}}$ memiliki hubungan searah dengan intensitas pengunjung pasar. Nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa $X_{1\text{jarak}}$ berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat intensitas pengunjung pada pasar lama.

4.3.2 Hasil Pengujian Waktu Terhadap Tingkat Intensitas Pengunjung Pasar

Hasil pengujian secara *Ordinal Logistic Regression* antara $X_{2\text{waktu}}$ dengan tingkat intensitas pengunjung pasar diperoleh nilai koefisien variabel sebesar 0,358. Nilai koefisien bertanda positif ini menunjukkan bahwa $X_{2\text{waktu}}$ memiliki hubungan searah dengan intensitas pengunjung pasar. Nilai signifikansi sebesar 0,026 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa $X_{2\text{waktu}}$ berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat intensitas pengunjung pada pasar lama.

Secara ringkas nilai koefisien dan nilai signifikan masing-masing variabel dapat ditampilkan pada tabel 4.7 berikut ini :

Tabel 4.8 Ringkasan Nilai Koefisien dan Nilai Signifikan

No.	Variabel	Nilai Koefisien	Nilai Signifikansi
1	X ₁ jarak	0,681	0,000
2	X ₂ waktu	0,358	0,026

Sumber : Hasil Pengolahan SPSS 25,2019

4.4 Pembahasan Hasil Pengujian

Berdasarkan hasil pengujian dengan *Ordinal Logistic Regression* dapat diketahui bahwa variabel independen yang signifikan pada α 5% ($p < 0,05$) adalah variabel jarak dan waktu.

Uji kelayakan model *Goodness of Fit* dapat diketahui bahwa besarnya nilai *statistic chi-square* sebesar 33.339 (*pearson*) dengan signifikansi 0.991 dan 41,152 (*deviance*) dengan signifikansi 0,917. Karena nilai *goodness of fit* $> 0,05$ (nilai signifikan *pearson and deviance* $> 0,05$) maka model yang terbentuk adalah fit atau layak digunakan.

Hasil uji Wald diketahui bahwa ada 2 (dua) variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat intensitas pengunjung pasar adalah X₁ = Jarak dan X₂ = Waktu.

Koefisien determinasi Nagelkerke sebesar 0,234 atau sebesar 23,4%. Hal ini berarti variabel independen jarak dan waktu mempengaruhi tingkat intensitas pengunjung pasar secara umum sebesar 23,4%.

Berdasarkan dari interpretasi persamaan regresi logistik ordinal dengan menggunakan uji *Odds Ratio* dihasilkan peluang dari seorang pengunjung pasar yang cukup sering ke pasar paling tinggi berada pada variabel pertama yaitu jarak sebesar 1,97 kali dibandingkan dengan pengunjung yang tidak sering ke pasar, sedangkan variabel waktu sebesar 1,43 kali.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

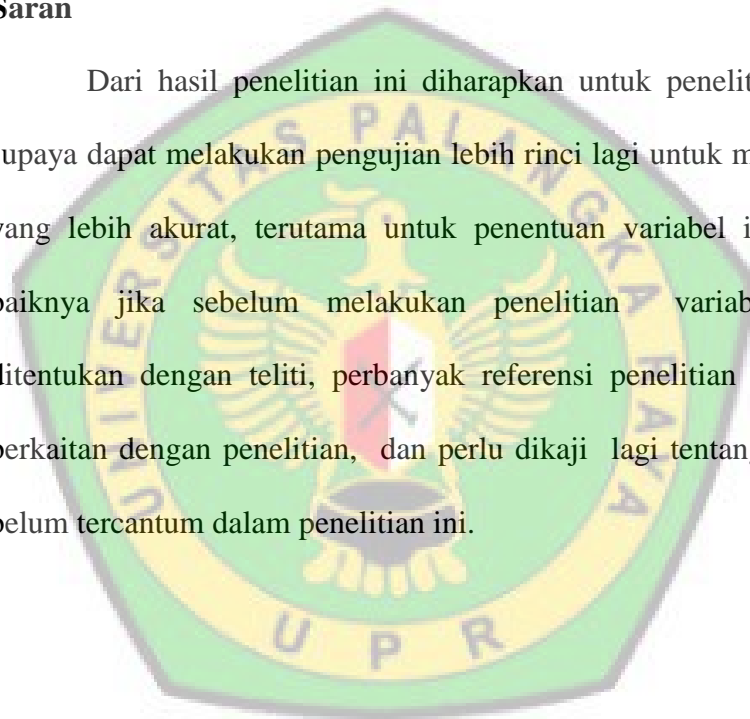
5.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan uji kelayakan model (*Goodness of Fit*) menggunakan nilai *Deviance* hasil X^2_{hitung} sebesar 41,152 dengan signifikansi 0,917. Berarti model logit regresi logistik ordinal layak untuk digunakan.
2. Model persamaan logistiknya:
$$\text{Logit}(p_1) = -2,817 + 0,681X_1 + 0,358X_2$$
$$\text{Logit}(p_1+p_2) = 1,590 + 0,681X_1 + 0,358X_2$$
$$\text{Logit}(p_1+p_2+p_3) = 3,806 + 0,681X_1 + 0,358X_2$$
3. Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa semakin dekat jarak dan semakin singkat waktu tempuh perjalanan seseorang untuk sampai ke pasar, maka semakin sering orang tersebut pergi ke pasar dibandingkan dengan orang yang memiliki jarak yang jauh dan waktu tempuh yang lama.
4. Berdasarkan hasil uji Wald diketahui 2 (dua) variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap intensitas pengunjung pasar secara umum adalah $X_1 = \text{Jarak}$ dan $X_2 = \text{Waktu}$. Hasil output tersebut menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan pada Pasar Lama, Kuala Kurun adalah jarak dan waktu.

5. Berdasarkan koefisien determinasi Nagelkerke sebesar 0,234 atau sebesar 23,4%. Hal ini berarti variabel independen jarak dan waktu mempengaruhi tingkat intensitas pengunjung pasar sebesar 23,4%.
6. Berdasarkan analisis uji kelayakan model, persamaan regresi logistik ordinal bisa dipakai untuk menganalisis tingkat intensitas pengunjung pasar lama, kuala kurun (Y). Hal ini diketahui karena nilai $sig > 0,05$.

5.2 Saran

Dari hasil penelitian ini diharapkan untuk penelitian selanjutnya supaya dapat melakukan pengujian lebih rinci lagi untuk mendukung hasil yang lebih akurat, terutama untuk penentuan variabel independen ada baiknya jika sebelum melakukan penelitian variabel independen ditentukan dengan teliti, perbanyak referensi penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian, dan perlu dikaji lagi tentang variabel yang belum tercantum dalam penelitian ini.



DAFTAR PUSTAKA

- Albana Madjid. 2009. *Aplikasi Regresi Logistik Ordinal Untuk Menganalisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Pelayanan Di Stasiun Jakarta Kota*. Jakarta. Skripsi Universitas Pakuan.
- Bruton, M. J. 1992. *Introduction to Transportation Planning and Co. Ltd.* London.
- Dictus. 1978. *Tujuan Pergerakan Bangkitan Perjalanan*. Jurnal Transportasi, vol 9 no 1 Juni 2009, 15.
- Ghozali, I. 2007. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Harjani, Y. 2003. *Studi Tarikan Prasarana Pusat Perbelanjaan di Kota Makassar (Studi Kasus Makassar Mall dan Mall Ratu Indah)*. Tesis. Program Studi Transportasi. Makassar. Universitas Hasanuddin.
- Kiw. 2010. *Software SPSS dan Panduannya*. Diambil dari: http://mahasiswabelajar.blogspot.co.id/2010/07/panduan-spss_18.html
- Masrianto. 2004. *Analisis Karakteristik Tarikan Perjalanan Pengunjung Obyek Pariwisata (Studi Kasus : Obyek Pariwisata Situs Ratu Boko Yogyakarta)*. Tesis.
- Morlok, Edward K. 1998. *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi (Terjemahan Johan K. Hainim)*, Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Muhammad, F. 2013. *Analisis Tarikan Perjalanan Berbelanja Ke Pasar Tradisional Butung Di Kota Makassar (Studi Kasus : Pengunjung Dengan Jenis Belanjaan Konveksi)*. Makassar. Universitas Hasanudding.
- Niatika, Uun. 2018. *Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- Rita, R. 2005. *Model Tarikan Perjalanan Pada Pasar Tradisional Studi Kasus: Pasar Padang Bulan Medan*. Jurnal Arsitektur "ATRIUM" vol. 02 no. 03, Desember 2005: 34 – 41.

- Rumanga, A.A. 2014. *Analisis Model Bangkitan Tarikan Kendaraan Pada Sekolah Swasta Di Zona Pinggiran Kota Di Kota Makassar*. Penelitian Tugas Akhir. Makassar. Universitas Hasanuddin.
- Setyobudi, F.R. 2016. *Analisis Model Regresi Logistic Ordinal Pengaruh Pelayanan Di Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Terhadap Kepuasan Mahasiswa FMIPA UNNES*. Tugas Akhir. Semarang. Universitas Negeri Semarang.
- Sugiyono. 2010. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: CV. Alfabetha.
- Silitonga, S.P. 2011 *Model Pilihan Moda Dan Fungsi Utilitas Angkutan Umum*. Disertasi. Fakultas Teknik. Universitas Brawijaya. Malang.
- Sutomo. 2006. *Analisa Karakteristik Pergerakan Ke Kawasan Industri Rokok Di Kabupaten Kudus*, Tesis.. Tidak diterbitkan. Fakultas Teknk. Semarang. Universitas Diponegoro.
- Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.
- Yamin, S., & Kurniawan, H. 2014. *Teknik Analisis Statistik Terlengkap dengan Software SPSS*. Jakarta: Salemba Empat.
- Wells, G. R. 1969. *Traffic Engineering an Introduction*. London. Griffin.