

TUGAS AKHIR

ANALISIS MODEL TARIKAN PERJALANAN MASYARAKAT KE KAWASAN PERDAGANGAN KOTA MEDAN (PASAR KAMPUNG LALANG, JALAN KLAMBIR LIMA) (Studi Kasus)

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Disusun Oleh:

PUTRI SUCI AMALIA
1807210111



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022**

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Putri Suci Amalia
Npm : 1807210111
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisis Model Tarikan Masyarakat Ke Kawasan
Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang,
Jalan Klambir Lima) (Studi Kasus)
Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan di terima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 10 Oktober 2022

Dosen Pembimbing



Zulkifli Siregar, S.T.,M.T

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Putri Suci Amalia
Npm : 1807210111
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisis Model Tarikan Masyarakat Ke Kawasan
Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang,
Jalan Klambir Lima) (Studi Kasus)
Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan di terima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 10 Oktober 2022

Mengetahui dan menyetujui:

Dosen Pembimbing


Zulkifli Siregar, S.T.,M.T

Dosen Pembanding I


Ir. Zurkayah, M.T

Dosen Pembanding II


Wiwin Nurzanah, S.T.,M.T

Ketua Prodi Teknik Sipil


Dr. Fahrizal Zulkarnain, S T., M.Sc

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Putri Suci Amalia
Tempat/Tanggal Lahir : Kwala Begumit, 07 Juni 2000
NPM : 1807210111
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima)”

Bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakikatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 10 Oktober 2022

ang menyatakan,

Putri Suci Amalia

ABSTRAK

ANALISIS MODEL TARIKAN PERJALANAN MASYARAKAT KE KAWASAN PERDAGANGAN KOTA MEDAN (PASAR KAMPUNG LALANG, JALAN KLAMBIR LIMA) (Studi Kasus)

Putri Suci Amalia

1807210111

Zulkifli Siregar, S.T., M.T

Keberadaan kawasan perdagangan dan peningkatan lalu lintas berdampak langsung kepada pengurangan kapasitas jalan karena aktivitas pasar yang menghambat laju kendaraan di kawasan tersebut. Hal ini tentu saja dapat memicu tarikan pergerakan lalu lintas pada kawasan tersebut yang tentu saja akan berujung pada keramaian. Keramaian yang terjadi tidak terlepas dari tarikan pengunjung yang mana juga dipengaruhi oleh moda transportasi yang digunakan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pengunjung, menganalisis model tarikan perjalanan dan mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan perjalanan masyarakat khususnya ke kawasan perdagangan Kampung Lalang. Penelitian ini dilaksanakan selama 7 hari yang ditujukan kepada 100 orang responden yang berkunjung pada hari Senin sampai Minggu. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi berganda dengan bantuan program SPSS. Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel yang berpengaruh terhadap tarikan pengunjung pasar Kampung Lalang adalah variabel pendapatan per bulan (X1), luas lahan perbelanjaan (X6), Kelengkapan barang (X8), kebersihan pada kawasan (X10), dan harga barang (X11). Dari hasil analisis regresi berganda diperoleh model tarikan yaitu: $Y = 0,075 + 0,376(X1) + 0,251(X6) + 0,193(X8) + 0,288(X10) + 0,293(X11)$ dengan $R^2 = 0,403$ yang berarti termasuk ke dalam kategori pengaruhnya cukup berarti.

Kata Kunci: tarikan perjalanan, kawasan perdagangan, regresi berganda, karakteristik perjalanan

ABSTRACT

MODEL ANALYSIS OF COMMUNITY TRAVEL ATTRACTION TO MEDAN CITY TRADING AREA (PASAR KAMPUNG LALANG, JALAN KLAMBIR LIMA) (Case Study)

Putri Suci Amalia
1807210111
Zulkifli Siregar, ST, MT

The existence of a trading area and increased traffic has a direct impact on reducing road capacity due to market activities which hinder the speed of vehicles in the area. This of course can trigger the attraction of traffic movements in the area which of course will lead to crowds. The crowds that occur cannot be separated from the attraction of visitors which is also influenced by the mode of transportation used. The purpose of this study was to determine the characteristics of visitors, analyze the travel attraction model and identify the factors that influence the attraction of people's trips, especially to the Kampung Lalang trading area. This research was conducted for 7 days aimed at 100 respondents who visited from Monday to Sunday. The analytical method used is multiple regression analysis with the help of the SPSS program. The results of the analysis show that the variables that affect the attraction of visitors to the Kampung Lalang market are income variables per month (X1), shopping area (X6), completeness of goods (X8), cleanliness of the area (X10), and price of goods (X11). From the results of multiple regression analysis, the tensile model obtained is: $Y = 0.075 + 0.376(X1) + 0.251(X6) + 0.193(X8) + 0.288(X10) + 0.293(X11)$ with $R^2 = 0,403$ which means that it is included in the category of significant influence.

Keywords: trip attraction, commercial area, multiple regression, trip characteristics

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis telah dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini yang berjudul “Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima)” ditulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Ijazah Sarjana pada Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Dalam penyelesaian tugas akhir ini banyak pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan dukungan, bimbingan dan bantuan, sehingga dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Zulkifli Siregar, S.T.,M.T selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak membimbing dan memberi saran demi kelancaran proses penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Ir. Zurkiyah, M.T selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak membantu dan memberi saran demi kelancaran proses penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Ibu Wiwin Nurzanah, S.T.,M.T selaku Dosen Pembimbing II yang telah banyak membantu dan memberi saran demi kelancaran proses penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Munawar Alfansury Siregar, S.T., M.Sc., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
5. Bapak Dr. Fahrizal Zulkarnain selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Ibu Rizki Efrida, S.T., M.T selaku Sekretaris Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Seluruh Staf Bapak/Ibu Dosen pada Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah banyak memberikan ilmu keteknik sipil kepada penulis.
8. Bapak/Ibu staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

9. Terimakasih yang teristimewa sekali kepada Ayahanda tercinta Muhammad Dar (Alm) dan Ibunda tercinta Mimi Suparti serta abang dan kakak saya tercinta dan tersayang yang telah bersusah payah mendidik dan membiayai saya serta senantiasa mendoakan saya sehingga penulis dapat menyelesaikan studinya.

Penulis menyadari bahwa dalam menyusun Tugas Akhir ini masih jauh dari kata sempurna karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penulis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan penulisan tugas akhir ini.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Medan, 10 Oktober 2022

Penulis



(Putri Suci Amalia)

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR NOTASI	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Ruang Lingkup	2
1.4 Tujuan Penelitian	2
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Sistematika Penulisan	3
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Tata Guna Lahan	5
2.2 Karakteristik Pemanfaatan Lahan	6
2.3 Sistem Transportasi Makro	6
2.3.1. Jenis dan Alat Transportasi	7
2.3.2. Tujuan Transportasi	8
2.4 Aksesibilitas dan Mobilitas	8
2.5 Definisi Model	8
2.5.1. Model Perencanaan Transportasi	8
2.6 Landasan Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalu Lintas	9
2.6.1. Definisi Dasar Bangkitan dan Tarikan	9
2.6.2. Karakteristik Perjalanan	11

2.6.3.	Faktor Bangkitan Pergerakan Manusia	12
2.7	Pemodelan Sistem Transportasi	13
2.8	Tahapan Uji Statistik dalam Model	14
2.8.1.	Uji Korelasi	14
2.8.2.	Indeks Determinasi	15
2.8.3.	Korelasi Regresi Linear Berganda	16
2.8.4.	Uji Hipotesis Secara Parsial (Uji T)	16
2.8.5.	Uji Hipotesis Secara Serempak (Uji F)	17
2.8.6.	Uji Signifikan	17
2.8.7.	Uji Multikolinearitas	18
2.8.8.	Uji Normalitas	18
2.8.9.	Uji Heteroskeditas	19
2.9	Program <i>Statistical Package for The Social Sciences</i> (SPSS)	19
2.10	Metode Penarikan Sampel	20
2.11	Penelitian Sejenis Terdahulu	20
BAB 3	METODE PENELITIAN	22
3.1	Bagan Alir Penelitian	22
3.2	Lokasi dan Waktu Penelitian	23
3.2.1.	Lokasi Penelitian	23
3.2.2.	Waktu Penelitian	23
3.3	Gambaran Umum Kecamatan Medan Sunggal	23
3.3.1.	Kependudukan	24
3.3.2.	Gambaran Umum Lokasi Studi	24
3.4	Karakteristik Responden	24
3.4.1.	Berdasarkan Umur	24
3.4.2.	Berdasarkan Jenis Kelamin	25
3.5	Cara Pengambilan dan Ukuran Sampel	25
3.5.1.	Penentuan Populasi Pengunjung	25
3.5.2.	Perhitungan Sampel	27
3.6	Pengumpulan Data	27
3.7	Teknik Pengumpulan Data	28
3.8	Variabel Penelitian	28

3.9	Analisa Data	40
3.9.1.	Metode Pengolahan Data	40
3.9.2.	Metode Analisa Data	40
3.10	Penarikan Kesimpulan dan Saran	41
BAB 4	PEMBAHASAN DAN HASIL	42
4.1	Pengujian Asumsi Klasik	42
4.2	Analisis Koefisien Korelasi	45
4.3	Analisis Regresi Linear Berganda	48
4.3.1.	Uji T	50
4.3.2.	Uji F	52
4.4	Koefisien Determinasi	53
4.5	Karakteristik Pengunjung	53
4.6	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tarikan Perjalanan	54
4.7	Model Tarikan Perjalanan	54
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	56
5.1	Kesimpulan	56
5.2	Saran	57
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN - LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Berdasarkan Umur Responden	25
Tabel 3.2	Berdasarkan Jenis Kelamin	25
Tabel 3.3	Persentase Pengunjung	26
Tabel 3.4	Jumlah Pendapatan Rumah Tangga	29
Tabel 3.5	Jumlah Kepemilikan Kendaraan	30
Tabel 3.6	Moda Transportasi Yang Digunakan	31
Tabel 3.7	Jarak Tempuh Dari Rumah Ke Pasar	32
Tabel 3.8	Waktu Tempuh Dari Rumah Ke Pasar	33
Tabel 3.9	Luas Lahan Perbelanjaan	34
Tabel 3.10	Luas Tempat Parkir	35
Tabel 3.11	Kelengkapan Barang	36
Tabel 3.12	Fasilitas Pada Kawasan	37
Tabel 3.13	Kebersihan Pada Kawasan	38
Tabel 3.14	Harga Barang	39
Tabel 4.1	Hasil Uji Normalitas	43
Tabel 4.2	Hasil Uji Multikolinealitas	44
Tabel 4.3	Tingkat Korelasi X dengan Y	45
Tabel 4.4	Hasil Uji Regresi Linear Berganda	48
Tabel 4.5	Hasil Uji T	50
Tabel 4.6	Hasil Uji F	52
Tabel 4.7	Hasil Uji Koefisien Determinan	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Sistem Transportasi Makro	6
Gambar 2.2	<i>Trip Production</i> dan <i>Trip Attraction</i>	9
Gambar 2.3	Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	10
Gambar 3.1	Bagan Alir Penelitian	22
Gambar 3.2	Lokasi Penelitian	23
Gambar 3.3	Persentase Pendapatan Rumah Tangga Setiap Bulan	29
Gambar 3.4	Persentase Jumlah Kepemilikan Kendaraan	30
Gambar 3.5	Persentase Moda Transportasi Yang Digunakan	31
Gambar 3.6	Persentase Jarak Dari Rumah Ke Pasar	32
Gambar 3.7	Persentase Waktu Tempuh Dari Rumah Ke Pasar	33
Gambar 3.8	Persentase Luas Lahan Perbelanjaan	34
Gambar 3.9	Persentase Luas Tempat Parkir	35
Gambar 3.10	Persentase Kelengkapan Barang	36
Gambar 3.11	Persentase Fasilitas Pada Kawasan	37
Gambar 3.12	Persentase Kebersihan Pada Kawasan	38
Gambar 3.13	Persentase Harga Barang	39
Gambar 4.1	Histogram Uji Normalitas	42
Gambar 4.2	Grafik Normal Plot	43
Gambar 4.3	Grafik <i>scatterplot heteroskedasitas</i>	45
Gambar 4.4	Grafik model tarikan perjalanan	55

DAFTAR NOTASI

X	: Variabel bebas
Y	: Variabel terikat (Jumlah tarikan pengunjung)
a	: Konstanta
b ₁ , b ₂	: Koefisien regresi
R	: Koefisien korelasi
R ²	: Koefisien determinasi
n	: Jumlah sampel
e	: Batas toleransi kesalahan
N	: Jumlah populasi
K	: Jumlah variabel

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peningkatan jumlah kendaraan pribadi dan angkutan umum khususnya di Kota Medan, menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Keberadaan kawasan perdagangan dan peningkatan lalu lintas berdampak langsung kepada pengurangan kapasitas jalan karena aktivitas pasar yang menghambat laju kendaraan di kawasan tersebut. Oleh karena itu, pada saat volume kendaraan cukup tinggi maka akan mengakibatkan kemacetan. Terjadinya kemacetan lalu lintas dapat dihindari apabila dilakukan perencanaan terhadap estimasi bangkitan dan tarikan pergerakan lalu lintas terhadap tata guna lahan di kawasan tersebut. Dengan mengetahui bangkitan dan tarikan arus lalu lintas, maka dapat direncanakan geometri ruas jalan dalam kawasan tersebut.

Tarikan lalu lintas dan tata guna lahan pada kawasan perdagangan Jalan Klambir Lima, Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan yang merupakan pasar tradisional Kampung Lalang menjadi salah satu permasalahan kemacetan lalu lintas di wilayah tersebut. Untuk mengatasi permasalahan yang berkenaan dengan kinerja lalu lintas terhadap keberadaan kawasan pasar Kampung Lalang maka perlu dilakukan analisis tarikan arus lalu lintas. Langkah awal yang dapat dilakukan yaitu dengan mengetahui karakteristik masyarakat dalam melakukan pergerakan menuju kawasan perdagangan tersebut, terutama dalam pemilihan moda transportasi yang digunakan. Informasi tersebut dapat bermanfaat untuk menentukan langkah yang tepat dalam mengurangi penggunaan kendaraan oleh masyarakat pada saat menuju kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kota Medan.

Berdasarkan uraian tersebut penulis tertarik untuk menganalisis perilaku perjalanan dan aksesibilitas masyarakat di wilayah perdagangan Kampung Lalang, Kota Medan melalui kajian berupa “Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima) ”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah :

1. Bagaimana model tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal?
3. Apakah faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal?

1.3 Ruang Lingkup

Untuk menghindari pembahasan yang meluas dari rumusan masalah maka penulis membatasi ruang lingkup penelitian pada hal – hal sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian dibatasi hanya pada kawasan perdagangan Kecamatan Medan Sunggal tepatnya berpusat di area pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima, Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan.
2. Pengambilan sampel data hanya pada masyarakat yang sedang melakukan kegiatan atau berada di lokasi penelitian.
3. Analisis model tarikan perjalanan dikerjakan dengan menggunakan metode analisa regresi linier berganda dan dibantu dengan *Software statistical product and service solution* (SPSS).

1.4 Tujuan Penelitian

Penelitian dengan judul “Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima) bertujuan untuk:

1. Mengetahui model tarikan perjalanan masyarakat menuju kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal.
2. Mengetahui karakteristik perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal.

3. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pemerintah dan pihak terkait, antara lain terdiri dari:

1. Memberikan kontribusi yang positif dalam pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang transportasi.
2. Diharapkan dapat menjadi data pendukung rencana strategis pengembangan tata guna lahan kawasan perdagangan pasar Kampung Lalang, Medan.
3. Menjadi bahan kajian bagi Pemerintah Daerah setempat untuk pengembangan sarana dan prasarana dikawasan perdagangan pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima, Medan.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk penulisan Tugas Akhir dengan judul “Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan Kota Medan (Pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima) (Studi Kasus)” ini tersusun dari 5 bab, dan pada tiap-tiap bab terdiri dari beberapa pokok bahasan dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Membahas hal-hal berupa teori yang berhubungan dengan judul tugas akhir ini, dan bagaimana konsep perumusan dan metode-metode perhitungan.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang lokasi dan waktu penelitian metode analisa data, teknik pengumpulan data, pengambilan data kuisisioner, bagan alir.

BAB 4 HASIL

Pada bab ini membahas analisa perhitungan dan hasil dari data telah dilakukan.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan logis berdasarkan Analisa data, temuan dan bukti yang disajikan sebelumnya, yang menjadikan dasar untuk menyusun suatu saran suatu usulan.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tata Guna Lahan

Tata guna lahan (*land use*) adalah upaya perencanaan penggunaan lahan di suatu kawasan termasuk pembagian wilayah untuk mengkhususkan fungsi-fungsi tertentu, seperti fungsi perumahan, perdagangan, industri, dll (Mangiri, 2018). Sistem tata guna lahan dan transportasi di suatu kawasan perkotaan pada dasarnya berkaitan erat satu sama lain. Sistem transportasi yang baik dapat menjamin pengaruh pergerakan antar fungsi aktivitas di dalam kota. Sistem transportasi perkotaan mencakup berbagai kegiatan, termasuk perjalanan ke tempat kerja, sekolah, olahraga, belanja dan mengunjungi ke real estate (kantor, pabrik, toko, rumah dll). Untuk memenuhi kebutuhan penggunaan lahan tersebut, masyarakat menggunakan sistem transportasi (misalnya jalan kaki atau bus). Hal ini dapat menyebabkan pergerakan orang, kendaraan dan barang (Niatika dkk., 2018).

Kebutuhan untuk berpindah antar penggunaan lahan akan menentukan jumlah dan bentuk perjalanan penduduk perkotaan. Dengan kata lain, jumlah dan pola perjalanan yang terjadi di suatu kota yang dapat disebut sebagai pola bangkitan dan tarikan perjalanan yang tergantung pada dua aspek penggunaan lahan, yaitu:

- a. Jenis tata guna lahan (jenis penggunaan lahan)
- b. Jumlah aktivitas pada tata guna lahan tersebut.

Karakteristik perjalanan penduduk yang dihasilkan tentunya akan berbeda-beda, tergantung dari tujuan perjalanan tersebut.

Penggunaan lahan berkaitan dengan aktivitas manusia. Tata guna lahan dibentuk oleh tiga faktor diantaranya yaitu manusia, aktivitas dan tempat yang saling berinteraksi. Dalam melakukan aktivitasnya, manusia membutuhkan ruang untuk menjadi tempat pemanfaatan lahan. Penggunaan lahan adalah pemanfaatan lahan untuk melakukan suatu kegiatan. Secara umum penggunaan lahan perkotaan meliputi 4 jenis yaitu:

1. Permukiman
2. Jaringan transportasi

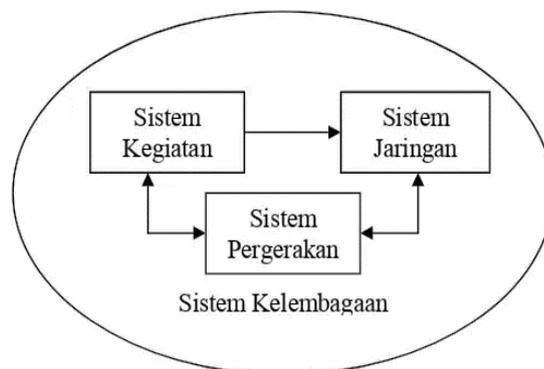
3. Kegiatan industri/komersil
4. Fasilitas pelayanan umum

2.2 Karakteristik Pemanfaatan Lahan

Menurut Chapin (1995), lahan untuk sarana transportasi cenderung dekat dengan jalan untuk mengangkut barang dan orang, dekat dengan jaringan transportasi sehingga dapat diakses dari kawasan pemukiman, tempat kerja, dan institusi pendidikan. Sedangkan untuk sarana rekreasi cenderung menyesuaikan dengan potensi alam seperti pantai, danau, daerah dataran tertentu, atau flora dan fauna tertentu. Pengumpulan data penggunaan lahan merupakan bagian utama dari transportasi perkotaan sebagai dasar untuk mengukur hubungan antara penggunaan lahan dan volume lalu lintas.

2.3 Sistem Transportasi Makro

Menurut (Tamin, 2000), Sistem transportasi makro terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro yang terdiri dari: (a) sistem kegiatan, (b) sistem jaringan prasarana transportasi, (c) sistem pergerakan lalu lintas, (d) sistem kelembagaan. Masing-masing sistem tersebut saling terkait dan saling mempengaruhi satu sama lainnya. Sistem transportasi makro dapat dilihat pada gambar 2.1 dibawah ini.



Gambar 2.1: Sistem transportasi makro (Tamin, 2000)

Dari gambar 2.1 tersebut, dapat dijelaskan bahwa interaksi antar sistem kegiatan dan sistem jaringan dapat mengakibatkan pergerakan orang atau barang berupa pergerakan kendaraan atau orang (pejalan kaki). Perubahan pada sistem

kegiatan jelas mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan dan mobilitas. Perubahan pada sistem jaringan akan mempengaruhi sistem kegiatan dengan meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Sistem pergerakan juga memegang peranan penting dalam menerima pergerakan yang dengan sendirinya kembali mempengaruhi sistem kegiatan dan jaringan yang ada. Keseluruhan sistem tersebut diatur dalam sistem kelembagaan.

2.3.1 Jenis dan Alat Transportasi

Menurut Utomo, jenis-jenis transportasi dibagi menjadi tiga yaitu:

1. Transportasi darat: Moda transportasi dapat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak tempuh, tujuan perjalanan, kapasitas transportasi, ukuran kota, kepadatan penduduk, faktor sosial ekonomi. Contoh moda transportasi darat adalah kendaraan bermotor, kereta api, kendaraan yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia.
2. Transportasi air (sungai,danau,laut): Alat transportasi air contohnya seperti kapal, perahu, rakit.
3. Transportasi udara: Moda transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat dijangkau melalui darat atau laut, juga dapat menempuh perjalanan lebih cepat dan memiliki jalur yang lurus, serta praktis bebas hambatan. Contoh transportasi udara yaitu pesawat terbang, helikopter, balon udara, dll.

Angkutan umum adalah segala sarana angkutan yang penumpangnya tidak melakukan perjalanan dengan kendaraan sendiri. Contoh angkutan umum adalah kereta api dan bus. Konsep angkutan umum sendiri tidak lepas dari konsep kendaraan umum. Pengertian kendaraan umum berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan Dengan Kendaraan Umum yaitu kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

2.3.2 Tujuan Transportasi

Secara umum tujuan transportasi adalah untuk memberikann kemudahan dalam segala aktivitas masyarakat, kemudahan (*accessibility*) dapat dikaitkan berbagai aspek, seperti kemudahan produksi, kemudahan infomasi, kemudahan pergerakan (*mobility*) bagi masyarakat.

2.4 Aksesibilitas dan Mobilitas

Aksesibilitas merupakan ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan yang berinteraksi satu dengan yang lain dan seberapa mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Basrinkarya, 2016).

Mobilitas merupakan tingkat kelancaran perjalanan. Mobilitas ditentukan setelah memperoleh aksesibilitas secara kuantitatif ataupun kualitatif dan digunakan untuk mengukur jumlah perjalanan dari satu daerah ke daerah lain, akibat aksesibilitas yang tinggi antara area ini (Esti Intari dkk., 2015).

2.5 Definisi Model

Model adalah alat yang dapat mengukur atau menyederhanakan realitas untuk tujuan tertentu, yaitu untuk tujuan penjelasan dan prediksi lebih lanjut. Dalam perencanaan transportasi, model menggunakan seperangkat fungsi atau persamaan untuk mencerminkan hubungan antara sistem penggunaan lahan dan sistem perencanaan transportasi (Esti Intari dkk., 2015).

2.5.1 Model Perencanaan Transportasi

Model perencanaan transportasi yang berkembang hingga saat ini dan umum digunakan memiliki 4 tahap atau *four step model* utama permodelanan. Model perencanaan peramalan perjalanan merupakan gabungan dari beberapa sub model yang masing-masing diimplementasikan secara terpisah dan harus berurutan. Keempat model tersebut menurut (Tamin, 2000) antara lain:

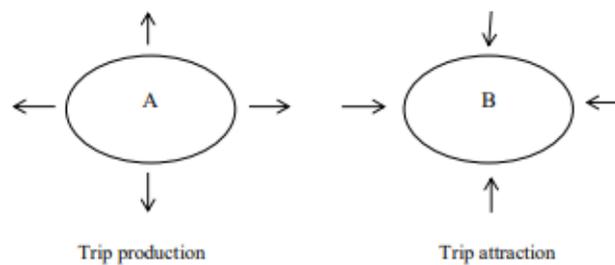
1. Bangkitan dan tarikan perjalanan (*trip generation*)
2. Distribusi perjalanan
3. Pemilihan moda transportasi (*modal split*)

4. Pemilihan rute transportasi (*trip assignment*)

2.6 Landasan Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalu Lintas

Menurut (Tamin, 2000), bangkitan perjalanan merupakan langkah pemodelan yang memperkirakan jumlah perpindahan yang berasal dari suatu area atau penggunaan lahan dan jumlah perpindahan yang tertarik ke suatu area atau penggunaan lahan. Tarikan pergerakan adalah jumlah pergerakan/perjalanan ke lokasi tertentu. Langkah ini biasanya menggunakan data berbasis area untuk memodelkan berapa banyak perpindahan yang terjadi yaitu karena adanya perubahan penggunaan lahan (Frans dkk., 2016). Bangkitan lalu lintas sebagaimana dijelaskan pada gambar 2.2., mencakup :

- a. *Trip production* adalah jumlah perjalanan yang dihasilkan suatu zona
- b. *Trip attraction* adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona.



Gambar 2.2: *Trip production* dan *Trip attraction* (Tamin, 2000)

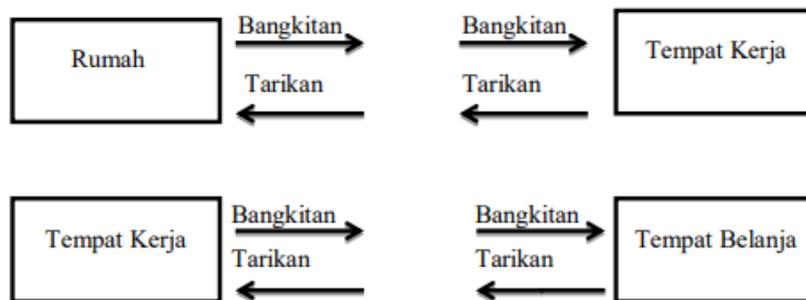
Trip production digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai asal dan tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah. *Trip attraction* digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah (Tamin, 2000)

2.6.1 Definisi Dasar Bangkitan dan Tarikan

Beberapa definisi yang dapat membantu dalam menjelaskan jenis-jenis pergerakan adalah (Willumsen, 1990:114):

- Perjalanan didefinisikan sebagai suatu pergerakan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada perjalanan yang menggunakan moda kendaraan bermotor.
- Pergerakan berbasis rumah (*home-based*), yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa rumah dan pembuat perjalanan merupakan salah satu tujuan dari perjalanan.
- Pergerakan berbasis bukan rumah (*non home-based*), yaitu suatu pergerakan yang menunjukkan bahwa salah satu tujuan dari perjalanan bukanlah rumah pelaku perjalanan.
- Bangkitan perjalanan (*trip production*), merupakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai asal dan tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah.
- Tarikan perjalanan (*trip attraction*), merupakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah.

Kawasan yang membangkitkan pergerakan adalah kawasan perumahan sedangkan kawasan yang cenderung untuk menarik pergerakan adalah kawasan perkantoran, perindustrian, pendidikan, pertokoan dan tempat rekreasi. Bangkitan dan tarikan pergerakan dapat dilihat pada gambar 2.3 di bawah ini:



Gambar 2.3: Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Tahapan bangkitan pergerakan biasanya digunakan untuk menentukan seberapa besar bangkitan perjalanan yang dihasilkan oleh rumah tangga (baik untuk pergerakan berbasis rumah maupun berbasis bukan rumah) pada interval waktu tertentu (setiap jam atau setiap hari). Bangkitan pergerakan harus dianalisis secara

terpisah dengan tarikan perjalanan. Jadi, tujuan akhir dari perencanaan tahapan bangkitan pergerakan adalah untuk memperkirakan seakurat mungkin bangkitan dan tarikan pergerakan saat ini, yang akan digunakan untuk memprediksi pergerakan di masa depan.

2.6.2 Karakteristik Perjalanan

a. Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Dalam praktiknya, sering ditemukan bahwa model bangkitan pergerakan yang lebih baik dapat diperoleh dengan memodelkan gerakan secara terpisah yang melayani tujuan yang berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, lima jenis tujuan pergerakan yang paling sering digunakan adalah:

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan)
- Pergerakan ke tempat belanja
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi
- Dan lain-lain

Tujuan pergerakan menuju tempat kerja dan pendidikan diidentifikasi sebagai tujuan pergerakan utama. Ini adalah suatu keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan lain bersifat opsional dan tidak dilakukan secara rutin.

b. Berdasarkan waktu perjalanan

Pergerakan biasanya dibagi menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Persentase pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat bervariasi sepanjang hari. Menurut (Dictuc, 1978) dalam teorinya menjelaskan bahwa pergerakan yang terjadi pada selang jam sibuk di pagi hari (biasanya saling bertolak belakang dengan pergerakan pada selang jam sibuk di sore hari) terjadi antara jam 7.00 sampai dengan jam 9.00 pagi dan jam tidak sibuk berkisar antara jam 10.00 sampai dengan jam 12.00 siang.

c. Berdasarkan jenis orang

Hal ini merupakan jenis pengelompokan yang penting karena perilaku perger-

akan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi. Atribut yang dimaksud adalah:

- Tingkat pendapatan, umumnya ada tiga tingkat pendapatan di Indonesia: tinggi, sedang, rendah
- Tingkat kepemilikan kendaraan pada umumnya memiliki empat tingkatan: 0,1,2 atau lebih dari dua (2+) kendaraan per rumah tangga.

2.6.3 Faktor Bangkitan Pergerakan Manusia

Dalam pemodelan bangkitan pergerakan, hal yang perlu diperhatikan bukan hanya pergerakan orang, tetapi juga pergerakan barang (Tamin, 2000).

a. Bangkitan pergerakan untuk manusia. Faktor-faktor berikut diperhitungkan pada beberapa kajian yang telah dilakukan:

- Pendapatan
- kepemilikan kendaraan
- Struktur rumah tangga
- Ukuran rumah tangga
- Nilai lahan
- Kepadatan daerah pemukiman
- Aksesibilitas

Empat faktor pertama yaitu terdiri dari pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga telah digunakan dalam beberapa studi bangkitan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan permukiman biasanya hanya digunakan untuk mempelajari wilayah.

b. Tarikan pergerakan untuk manusia, elemen yang paling umum digunakan adalah ruang lantai untuk kegiatan industri, komersial, kantor, toko, dan jasa lainnya. Faktor lain yang dapat digunakan adalah lapangan kerja.

c. Bangkitan dan Tarikan pergerakan untuk barang, pergerakan ini hanya mewakili sebagian kecil dari semua pergerakan (20%) yang biasa terjadi di negara – negara industri. Perubahan utama yang mempengaruhi adalah jumlah pekerjaan, jumlah lokasi pemasaran, permukaan atap industri, dan jumlah total permukaan yang tersedia.

2.7 Pemodelan Sistem Transportasi

Metode analisis yang dipakai dalam tahap tarikan perjalanan sangat bergantung pada basis perjalanan dan pendekatan analisis yang dilakukan. Ada dua metode analisis yang dapat dipakai dalam tahap tarikan perjalanan, metode tersebut adalah:

1. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi digunakan untuk mengetahui apakah suatu variabel dapat dipergunakan untuk memprediksi atau meramalkan variabel lain. Jika suatu variabel tak bebas (*dependent variable*) bergantung pada satu variabel bebas (*independent variable*), hubungan antara kedua variabel disebut analisis regresi sederhana. Bentuk matematis dari analisis regresi sederhana dapat dihitung dengan persamaan 2.1.

$$Y = a + bX \quad (2.1)$$

Dimana :

Y = Variabel tidak bebas (*dependent variable*)

X = Variabel bebas (*independent variable*)

a = Konstanta

b = Koefisien regresi

Koefisien regresi a dan b untuk regresi linear dapat dihitung dengan rumus:

$$a = \frac{(\sum y)(\sum x^2) - (\sum x)(\sum xy)}{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} \quad (2.2)$$

$$b = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} \quad (2.3)$$

2. Analisis Regresi Linear Berganda

Dalam pemodelan bangkitan perjalanan, metode analisis regresi linear berganda (*Multiple Linear Regression Analysis*) yang paling sering digunakan baik dengan data zona dan data rumah tangga atau individu (Tobing, 2018). Persamaan regresi linear berganda merupakan persamaan matematik yang menyatakan hubungan antara sebuah variabel tak bebas dengan variabel bebas.

Bentuk umum dari persamaan regresi linear berganda untuk menggambarkan bangkitan atau tarikan pergerakan dapat dihitung dengan persamaan 2.4.

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n \quad (2.4)$$

Dimana:

Y = Variabel terikat (jumlah produksi perjalanan)

a = Konstanta (angka yang akan dicari)

b_1, b_2, \dots, b_n = Koefisien regresi (angka yang akan dicari)

x_1, x_2, \dots, x_n = Variabel bebas (faktor-faktor berpengaruh)

Metode analisis regresi memiliki beberapa keuntungan, yaitu:

1. Keabsahan dari model dapat diuji secara statistik
2. Data yang dibutuhkan relatif lebih sedikit dibandingkan metode analisis kategori
3. Dapat dilakukan ekstrapolasi pengaruh guna peramalan pada masa yang akan datang.

Metode analisis regresi linear mempunyai kelemahan atau kekurangan sebagai berikut:

1. Secara empiris hasil yang diperoleh tidak konsisten karena perbedaan yang timbul dari berbagai variabel bebas suatu wilayah penelitian lainnya tidak signifikan.
2. Model tidak menentukan variasi antar wilayah
3. Adanya asumsi hubungan antar variabel bebas dengan variabel tidak bebas lainnya.

2.8 Tahapan Uji Statistik dalam Model

2.8.1 Uji Korelasi

Korelasi adalah tingkat hubungan antara variabel-variabel yang menentukan sejauh mana suatu persamaan linear maupun tidak linear dapat menjelaskan variabel-variabel yang ada.

Koefisien korelasi dapat dihitung dengan persamaan 2.5.

$$R_{xy} = \frac{n\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n\sum x^2 - (\sum x)^2\}\{n\sum y^2 - (\sum y)^2\}}} \quad (2.5)$$

Pengujian nilai R untuk mengetahui hasilnya signifikan atau tidak, dapat diuji melalui tabel teoritik dengan jumlah pasangan data = N atau dengan derajat bebas db = N-2. Dalam pengujian ini digunakan F teoritik dengan taraf signifikan 5%.

Hipotesis yang digunakan:

- H₀: r = 0, artinya korelasi tidak signifikan
- H_i: r ≠ 0, artinya korelasi signifikan

Uji dilakukan 2 sisi karena akan dicari ada atau tidaknya hubungan/korelasi, dan bukan lebih besar/kecil.

Dasar pengambilan keputusan

- Berdasarkan probabilitas
 - Jika probabilitas > 0,05 maka H₀ diterima
 - Jika probabilitas < 0,05 maka H₀ ditolak
- Berdasarkan tanda * yang diberikan SPSS

Adanya tanda * pada pasangan data yang korelasi menunjukkan adanya korelasi yang signifikan pada data tersebut.

2.8.2 Indeks Determinasi

Indeks korelasi mengukur derajat asosiasi antara variabel X dan Y, apabila antara X dan Y terdapat hubungan regresi Y= f(X).

Indeks determinasi dapat dihitung dengan persamaan 2.6.

$$R^2 = \frac{\sum(Y-\bar{Y})^2 - \sum(Y-\hat{Y})^2}{\sum(Y-\bar{Y})^2} \quad (2.6)$$

Dimana:

- R² = Indeks determinasi
- Y - \bar{Y} = Jumlah kuadrat kesalahan pengganggu (*Residual sum of square*)
- Y - \hat{Y} = Total sum of square

Nilai R (Koefisien Regresi Berganda) berguna untuk mengetahui keeratan hubungan antara perubahan variabel (x) terhadap perubahan terikat (y).

- 0 – 0,25 → korelasi sangat lemah

- 0,25 – 0,50 → korelasi cukup
- 0,50 – 0,75 → korelasi kuat
- 0,75 – 1,00 → korelasi sangat kuat

2.8.3 Korelasi regresi linear berganda

Untuk menentukan derajat asosiasi antara variabel-variabel yang ada maka korelasi regresi linear berganda dapat dihitung dengan persamaan 2.7.

$$Y = a_0 + a_1 X_1 + a_2 X_2 + \dots + a_k X \quad (2.7)$$

R^2 dapat ditentukan dengan rumus pada persamaan 2.8

$$R^2 = \frac{a_1 \sum x_1 y + \dots + a_k \sum x_k y}{\sum y^2} \quad (2.8)$$

Dimana:

R dinamakan koefisien korelasi linear berganda untuk Y, X₁, X₂, ..., X_k

R^2 dinamakan koefisien determinasi linear berganda.

2.8.4 Uji Hipotesis Secara Parsial (Uji T)

Uji T digunakan untuk mengetahui pengaruh secara parsial variabel bebas terhadap variabel terikat. Pengujian ini yaitu dengan membandingkan nilai probabilitas atau p-value (sig-t) dengan taraf signifikan 0,05. Jika p-value lebih kecil dari 0,05 maka H_a diterima dan sebaliknya, jika p-value lebih besar dari 0,05 maka H_a ditolak. Dalam menganalisis data, untuk menguji layak atau tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan uji t dengan rumus pada persamaan 2.9.

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{r^2} \quad (2.9)$$

Dimana:

t = t hitung yang dibandingkan dengan t tabel

r = korelasi parsial yang ditemukan

n = jumlah sampel

2.8.5 Uji Hipotesis Secara Serempak (Uji F)

Uji F digunakan untuk menguji secara bersama – sama ada atau tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dengan menggunakan nilai probabilitas (sig) . Nilai F hitung akan dibandingkan dengan nilai F tabel dengan tingkat kesalahan $\alpha = 0,05$ dan derajat kebebasan $df = k-2$, dengan kriteria uji:

1. Jika nilai sig $< 0,05$ dan F hitung $> F$ tabel, maka terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat secara simultan.
2. Jika nilai sig $> 0,05$ dan F hitung $< F$ tabel, maka tidak terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat secara simultan.

2.8.6 Uji Signifikansi

Uji signifikansi dalam regresi sederhana dapat dihitung dengan rumus pada persamaan 2.10.

$$t = \frac{b-\beta}{Sb} \quad (2.10)$$

Dimana:

Sb = Standart error koefisien korelasi

b = Koefisien regresi yang didapat

β = Slope garis regresi sebenarnya yang selanjutnya harus digunakan distribusi student -t dengan $db = (N-2)$

Uji parsil untuk menguji keberartian koefisien regresi yang sesuai dalam analisa regresi linear berganda dapat dihitung dengan rumus pada persamaan 2.11.

$$t = \frac{bi}{Sbi} \quad (2.11)$$

Dimana:

bi = koefisien regresi yang didapatkan dari beberapa (i) variabel

Sbi = Standart error koefisien korelasi bi

Hipotesis yang digunakan:

$H_0: \beta = 0$, artinya korelasi tidak signifikan

$H_1: \beta \neq 0$, artinya korelasi signifikan

Dasar pengambilan keputusan

a. Membandingkan statistik hitungan dengan signifikan 5% dan derajat kebebasan $N-k-1$, dimana N merupakan jumlah data yang dilibatkan dan k merupakan jumlah variabel bebas.

- Jika statistik t -hitungan $>$ t -tabel, maka H_0 diterima, yaitu menerima anggapan bahwa koefisien regresi signifikan
- Jika statistik t -hitungan $<$ t -tabel, maka H_0 ditolak, yaitu menerima anggapan bahwa koefisien regresi tidak signifikan

b. Berdasarkan probabilitas

- Jika probabilitas $>$ 0,05 maka H_0 diterima
- Jika probabilitas $<$ 0,05 maka H_0 ditolak

2.8.7 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, baik *variabel dependent* maupun *variabel independent*, keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah model regresi yang mempunyai distribusi normal atau mendekati normal (Imam Ghozali, 2013:160). Pedoman pengambilan keputusan:

- Nilai Signifikansi atau Nilai Probabilitas $>$ 0,05 maka Distribusi Normal
- Nilai Signifikansi atau Nilai Probabilitas $<$ 0,05 maka Distribusi Adalah Tidak Normal.

2.8.8 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi terdapat korelasi antar variabel bebas (Imam Ghozali, 2013:105). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas. Untuk mengetahui ada atau tidaknya multikolinearitas dapat dilihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*). Untuk mencari nilai VIF dapat dihitung dengan rumus pada pers 2.12.

$$VIF = \frac{1}{(1-R^2)} \quad (2.12)$$

Dimana:

VIF = Varian inflasi faktor

R^2 = Koefisien determinasi (kuadrat dari koefisien korelasi)
 $(1 - R^2)$ = Toleransi

Bila $VIF > 10$ atau *tolerance value* $< 0,10$ maka terjadi multikolinearitas, sebaliknya apabila $VIF < 10$ atau *tolerance value* $> 0,10$ maka tidak terjadi multikolinearitas.

2.8.9 Uji Heteroskeditas

Uji heteroskeditas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variabel dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Pengambilan keputusan dalam uji heteroskeditas sebagai berikut:

1. Jika pada Scatterplot ada pola tertentu seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur, maka dinyatakan telah terjadi gejala heteroskeditas
2. Jika pada Scatterlot tidak ada pola yang jelas serta titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka dinyatakan tidak terjadi gejala heteroskedasitas.

2.9 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 (Bhirawa, 2020). SPSS digunakan oleh berbagai universitas, insitusi, perusahaan untuk melakukan analisis data, contoh penggunaan SPSS sebagai berikut:

1. Melakukan riset pemasaran (*market research*)
2. Analisis data survey maupun kuisioner
3. Sering digunakan oleh keperluan pemerintahan seperti Lembaga Badan Pusat Statistik (BPS)
4. Sering digunakan oleh penelitian akademik mahasiswa.
5. Membantu untuk mengambil keputusan suatu perusahaan.

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 variabel 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.

2.10 Metode Penarikan Sampel

Untuk menghitung secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi yang Terdapat pada suatu kawasan dapat digunakan rumus *Slovin* pada persamaan 2.13 berikut ini.

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad (2.13)$$

Dimana:

n = Prakiraan besar sampel

N = Prakiraan besar populasi

e = Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

2.11 Penelitian Sejenis Terdahulu

1. Penelitian dari Freddy Hidayah Malik Parinduri pada tahun 2020 tentang “Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Pada Kecamatan Panyabungan Kota (Studi Kasus)” menerangkan tentang model tarikan perjalanan ke perdagangan/perbelanjaan di kecamatan Penyabungan Kota dengan kesimpulan yang diambil yaitu:
 - a. Faktor- faktor yang berpengaruh terhadap tarikan pergerakan pengunjung pasar baru pada Kecamatan Panyabungan Kota Jumlah anggota keluarga (X1) dan Jumlah pendapatan tiap bulan (X2).
 - b. Berdasarkan persamaan regresi yang dihasilkan dari uji statistik dengan menggunakan program SPSS model tarikan masyarakat ke kawasan perbelanjaan Kecamatan Panyabungan Kota adalah $Y = 0,656 + 0,689 X1$

+ 0,584 X2 -0,087 X3 -0,173 X4 + 0,319 X6 + 0,097 X7 -0,031 X8,
dimana nilai $R^2 = 0,664$ dan nilai $F = 25,439$.

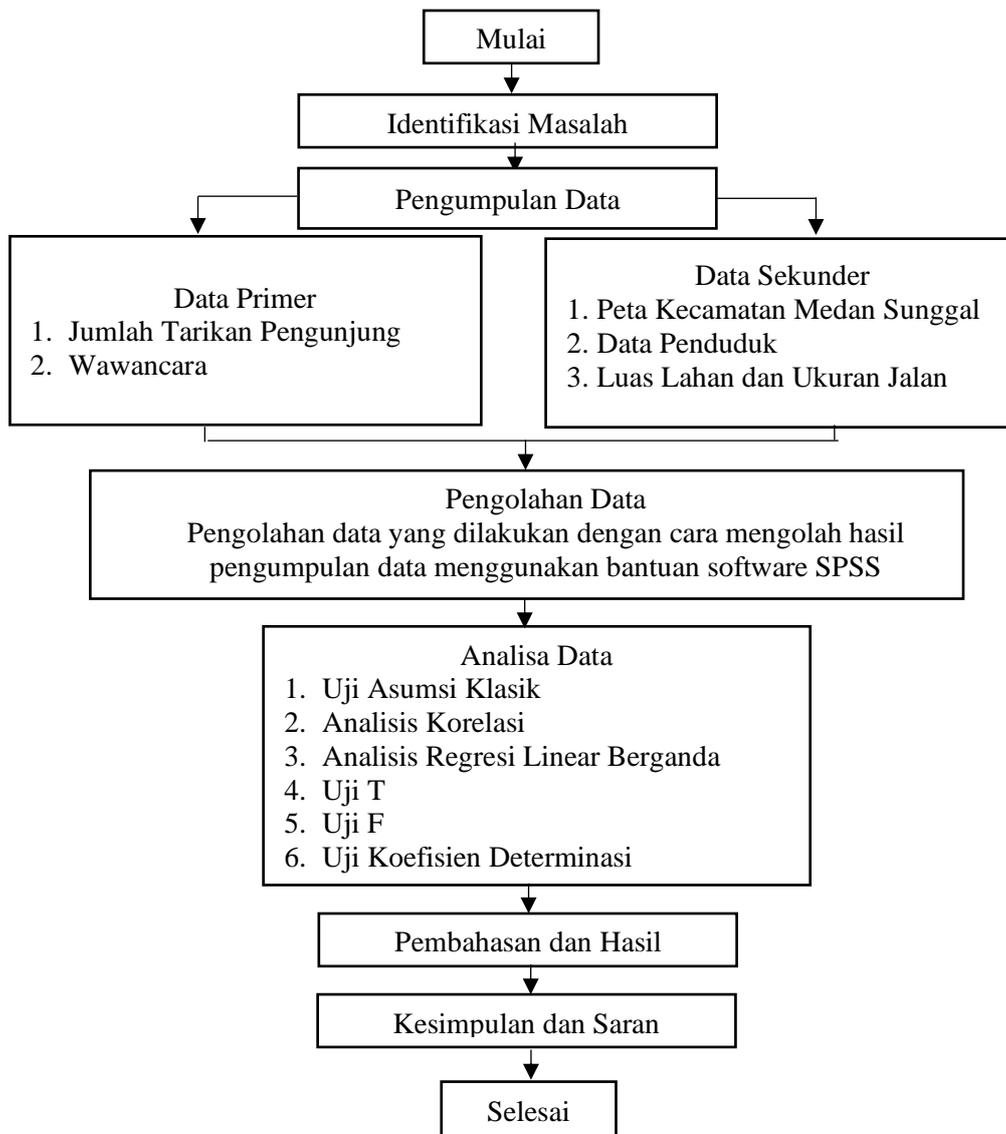
2. Penelitian dari Uun Niatika pada tahun 2018 tentang “Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung (Studi Kasus)” menerangkan tentang model tarikan perjalanan ke perdagangan/perbelanjaan di Kota Bandar Lampung dengan kesimpulan yang diambil yaitu:
 - a. Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan masyarakat ke kawasan perbelanjaan di Kota Bandar Lampung diantaranya yaitu jumlah orang di rumah (X4), kepemilikan kendaraan pribadi (X5), kelengkapan barang yang dijual (X10), dan harga barang yang dijual (X11).
 - b. Model tarikan masyarakat ke kawasan perbelanjaan di Kota Bandar Lampung yang didapat yaitu $Y = -222,447 + 0,233 X4 + 0,511 X5 + 0,267 X10 + 0,2236 X11$

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Bagan Alir Penelitian

Keseluruhan proses kegiatan studi ini dapat dijabarkan ke bagan alir penelitian pada gambar 3.1.

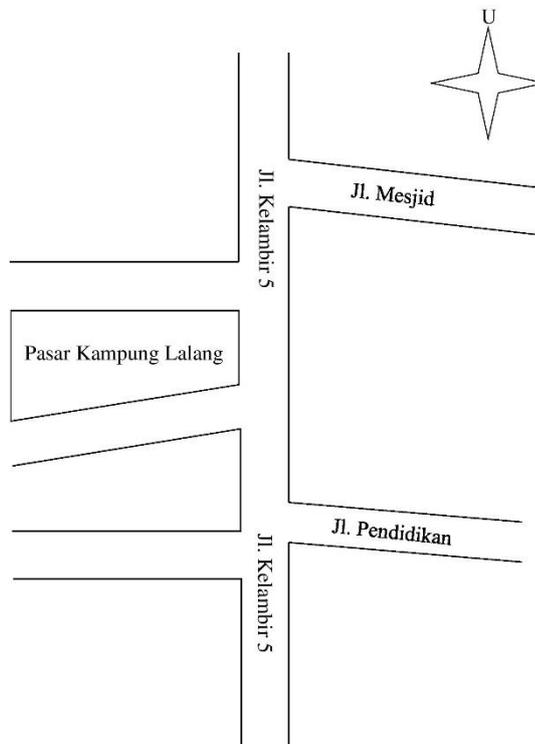


Gambar 3.1: Bagan Alir Penelitian

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

3.2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di kawasan perdagangan Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan tepatnya berpusat di area pasar Kampung Lalang, Jalan Klambir Lima.



Gambar 3.2: Denah Lokasi penelitian

3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama 7 hari atau satu minggu dimulai dari hari Senin – Minggu, untuk pengambilan data dilakukan dalam 3 waktu yang berbeda yaitu pada pagi, siang dan sore hari. Pada pagi hari dimulai dari pukul 06.00 – 09.00 WIB, siang hari dimulai dari pukul 10.00 – 12.00 WIB, dan sore hari dimulai dari pukul 15.00 – 17.00 WIB.

3.3 Gambaran Umum Kecamatan Medan Sunggal

Kecamatan Medan Sunggal berbatasan langsung dengan Kecamatan Medan Helvetia di sebelah utara, Kecamatan Medan Selayang di sebelah selatan, Kabupaten Deli Serdang di sebelah barat, Kecamatan Medan Baru dan Medan Petisah di sebelah timur. Kecamatan Medan Sunggal merupakan salah satu kecamatan di kota Medan yang mempunyai luas sekitar 13,90 km². Dengan ketinggian wilayah sekitar 17-28 meter diatas permukaan laut, ketinggian terendah berada di Kelurahan Lalang dan Ketinggian tertinggi berada di Kelurahan Sunggal. Wilayah Kecamatan Sunggal terbagi menjadi 6 Kelurahan, dimana Kelurahan Sunggal memiliki luas wilayah yang terluas yaitu sebesar 4,93 km² sedangkan Kelurahan Simpang Tanjung memiliki luas terkecil yaitu 0,32 km².

3.3.1 Kependudukan

Jumlah penduduk Kecamatan Medan Sunggal berdasarkan BPS Kecamatan Medan Sunggal pada tahun 2020 mencapai 129.063 jiwa, dan laju pertumbuhan penduduk pada tahun 2010-2020 mencapai 1,32.

3.3.2 Gambaran Umum Lokasi Studi

Analisis model tarikan ini mengambil lokasi perdagangan tepatnya berpusat di area pasar Jalan Klambir lima, Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan. Lokasi perdagangan ini memiliki luas bangunan 850,00 m² dan luas wilayah pasar seluruhnya 1.050,00 m² dan jumlah pedagang sebanyak 244 pedagang. Jumlah kiosnya sebanyak 104 unit dan stand/meja sebanyak 128 unit.

3.4 Karakteristik Responden

Karakteristik responden diperoleh dari pengamatan di lapangan yang dilakukan dengan wawancara secara acak kepada pengunjung pasar baru Jalan Klambir Lima, Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan. Wawancara yang dilakukan sebanyak 100 wawancara untuk 100 responden dari 25.372 orang.

3.4.1 Berdasarkan Umur

Dari hasil wawancara diperoleh data karakteristik umur responden seperti Tabel 3.1.

Tabel 3.1: Berdasarkan umur responden

No	Umur	Jumlah Responden (Orang)
1	18-30 tahun	21
2	31-40 tahun	42
3	41-50 tahun	27
4	51-60 tahun	10
Total		100

3.4.2 Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari hasil wawancara yang diperoleh data jenis kelamin responden seperti Tabel 3.2.

Tabel 3.2: Berdasarkan jenis kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden (Orang)
1	Laki-laki	76
2	Perempuan	24
Total		100

3.5 Cara Pengambilan dan Ukuran Sampel

3.5.1 Penentuan Populasi Pengunjung

Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah berapa pengunjung yang akan dibagikan kuisioner. Oleh sebab itu, Langkah pertama dalam menentukan jumlah sampel yaitu mengetahui jumlah pengunjung (populasi) pada kawasan perbelanjaan tersebut.

Survey dilakukan selama 7 hari atau satu minggu dimulai dari hari Senin – Minggu. Dengan menghitung jumlah pengunjung yang masuk disetiap titik akses masuk kawasan tersebut.

Untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan dalam pelaksanaan survey, maka surveyor perlu memahami dan melaksanakan tata cara survey dengan baik dan benar. Adapun urutan cara pelaksanaan survey dengan Langkah sebagai berikut:

1. Surveyor meminta kesediaannya para calon responden untuk menjadi responden survey.
2. Surveyor memberikan penjelasan dengan singkat maksud dan tujuan survey serta menjelaskan model pertanyaan yang akan diajukan dengan cara memberikan responnya di dalam wawancara.
3. Surveyor mengecek semua isian pada lembar wawancara bahwa semua isian telah terisi.

Tabel 3.3: Persentase pengunjung

Total jumlah pengunjung		
No	Hari	Jumlah (Orang)
1	Senin	3.595
2	Selasa	3.535
3	Rabu	3.372
4	Kamis	3.269
6	Jum'at	3.233
7	Sabtu	4.051

Tabel 3.3: *Lanjutan*

No	Hari	Jumlah (Orang)
8	Minggu	4.317
Total		25.372

Dari hasil survey yang dilakukan pada hari Senin-Minggu sejak tanggal 8-14 Agustus 2022 didapat jumlah total pengunjung yaitu 25.372 orang.

3.5.2 Perhitungan Sampel

Menghitung besarnya sampel dari suatu populasi dapat dihitung menggunakan pers 2.13. Tingkat akurasi yang diinginkan yaitu 90% sehingga batas toleransi kesalahan (e) = 10%.

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

$$n = \frac{25.372}{1+(25.372 \times 0,1^2)} = 100 \text{ sampel}$$

3.6 Pengumpulan Data

Tahapan penelitian ini tidak bisa melangkah ke tahap selanjutnya tanpa adanya data-data yang diperlukan. Dalam penelitian ini pengambilan data dibedakan menjadi dua, diantaranya yaitu:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian melalui penyebaran kuisioner dan wawancara yang harus dijawab oleh responden. Adapun data-data tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Jumlah tarikan pengunjung (terdapat di lampiran L.1)
- b. Wawancara (terdapat di lampiran L.7)

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data pendukung yang diperoleh dari instansi yang terkait dengan penelitian. Adapun data-data sekunder tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Peta Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan (sumber Badan Pusat Statistik) (terdapat di lampiran L.4)
- b. Data penduduk Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan (sumber Badan Pusat Statistik) (terdapat di lampiran L.5)
- c. Luas lahan dan ukuran jalan

3.7 Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan tujuan penelitian, maka teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara dengan alat kuisioner dan dokumentasi. Teknik pengambilan data tersebut dapat diperjelas sebagai berikut:

1. Observasi

Suatu cara untuk memperoleh data melalui kegiatan pengamatan langsung terhadap objek penelitian untuk memperoleh keterangan yang relevan dengan objek penelitian.

2. Wawancara

Suatu cara untuk mendapatkan dan mengumpulkan data melalui tanya jawab dan dialog atau diskusi dengan informan yang dianggap mengetahui banyak tentang objek dan masalah penelitian yang akan dilakukan.

3. Dokumentasi

Suatu cara pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder yaitu laporan-laporan realisasi penerimaan retribusi dan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan implementasi kebijakan.

3.8 Variabel Penelitian

Dalam melakukan sebuah penelitian maka lebih dahulu mengetahui variabel-variabel yang akan di teliti, variabel-variabel tersebut sangat mempengaruhi hasil dari penelitian yang akan dilakukan nantinya. Adapun variabel-variabel tersebut sebagai berikut:

1. Variabel bebas (*Independent Variable*)

Variabel bebas ini merupakan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan pengunjung untuk berbelanja di pasar tradisional. Variabel ini diberi simbol X,

berikut adalah variabel-variabel hipotesa yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

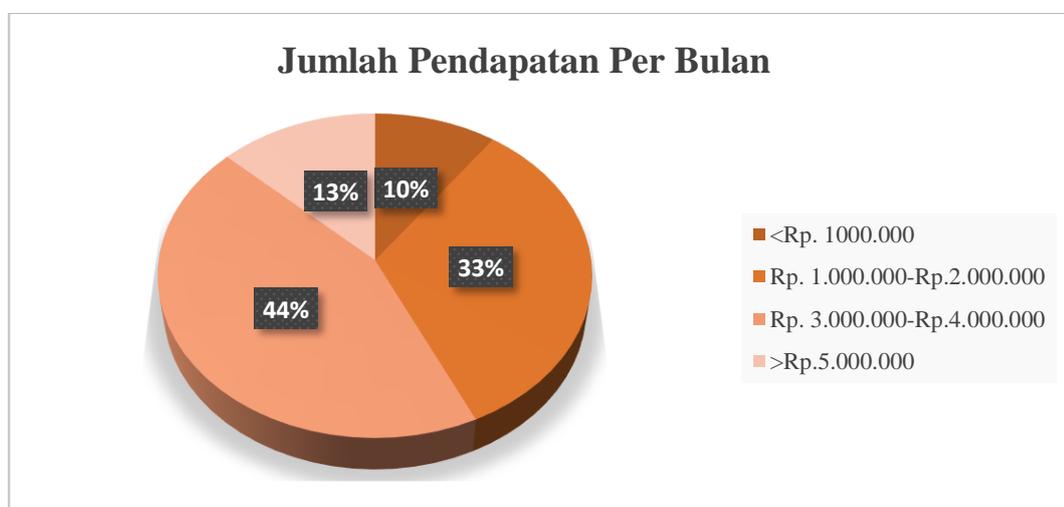
X1 = Jumlah pendapatan rumah tangga

Dalam memenuhi kebutuhan ataupun keinginannya dalam membelanjakan uang, sangat tergantung dari pendapatan setiap rumah tangga. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa rentang jumlah pendapatan rumah tangga yaitu:

Tabel 3.4: Jumlah pendapatan rumah tangga

No	Jumlah pendapatan rumah tangga per bulan	Jumlah responden (%)
1	<Rp. 1.000.000	10
2	Rp. 1.000.000 – Rp.2.000.000	33
3	Rp. 3.000.000 – Rp.4.000.000	44
4	>Rp.5.000.000	13
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.4 maka dapat diketahui pendapatan rata-rata rumah tangga per bulan yang paling banyak adalah Rp.3.000.000-Rp.4.000.000 sebanyak 44 responden dan yang sedikit adalah <Rp.1.000.000 sebanyak 10 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.3.



Gambar 3.3: Persentase pendapatan rumah tangga setiap bulan

X2 = Jumlah kepemilikan kendaraan

Adanya kendaraan bagi orang yang akan bepergian menjadi salah satu faktor penentu orang tersebut dapat pergi atau tidak. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden mengenai hal ini diklasifikasikan ke dalam beberapa jumlah kendaraan yaitu:

Tabel 3.5: Jumlah kepemilikan kendaraan

No	Jumlah kepemilikan kendaraan	Jumlah responden (%)
1	0 unit	12
2	1-2 unit	62
3	3-4 unit	20
4	>5 unit	6
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.5 maka dapat diketahui jumlah kepemilikan kendaraan yang paling banyak adalah 1-2 unit sebanyak 62 responden untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.4.



Gambar 3.4: Persentase jumlah kepemilikan kendaraan

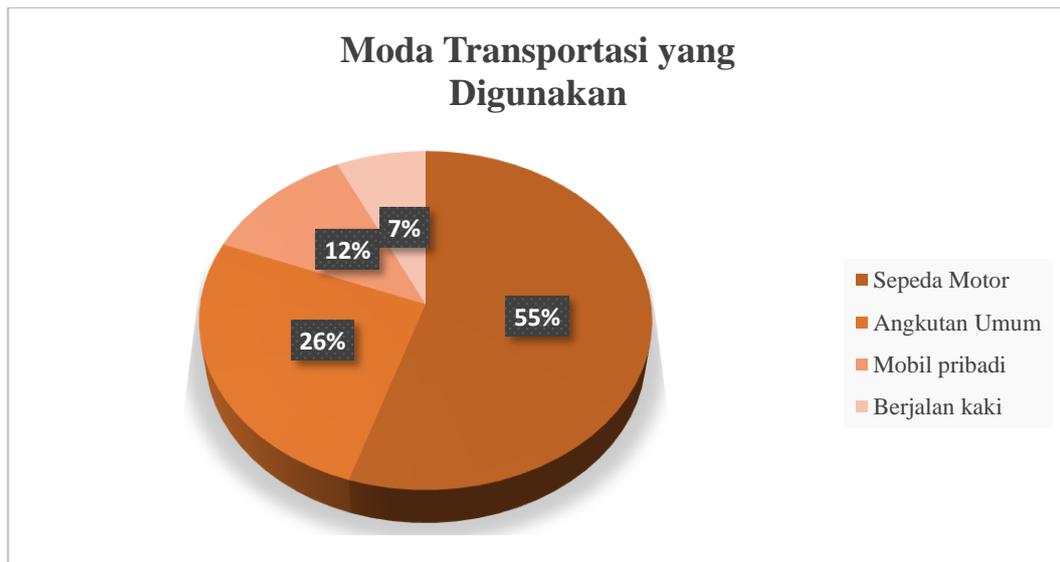
X3 = Moda transportasi yang digunakan

Dalam bepergian ke suatu tempat masyarakat akan memikirkan moda apa yang sebaiknya digunakan agar waktu perjalanan lebih efisien, nyaman dan juga aman. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis moda transportasi yaitu:

Tabel 3.6: Moda transportasi yang digunakan

No	Moda transportasi yang digunakan	Jumlah responden (%)
1	Sepeda motor	55
2	Angkutan umum	26
3	Mobil pribadi	12
4	Berjalan kaki	7
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.6 maka dapat diketahui Moda transportasi yang banyak digunakan responden untuk berbelanja adalah sepeda motor sebanyak 55 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.5.



Gambar 3.5: Persentase moda transportasi yang digunakan

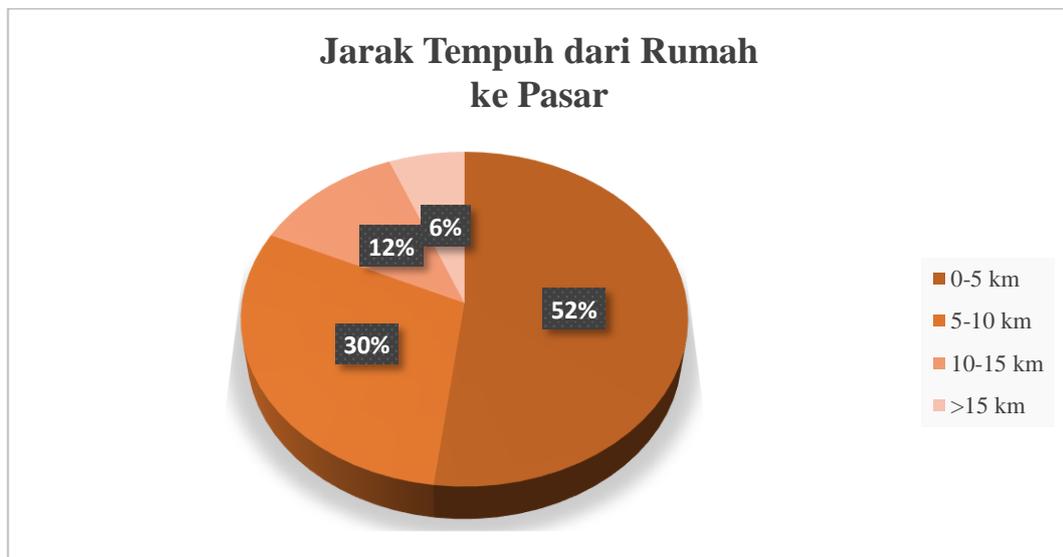
X4 = Jarak tempuh dari rumah ke pasar

Faktor ini merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perjalanan 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 diklasifikasikan ke dalam beberapa jarak tempuh yaitu:

Tabel 3.7: Jarak tempuh dari rumah ke pasar

No	Jarak tempuh dari rumah ke pasar	Jumlah responden (%)
1	0-5 km	52
2	5-10 km	30
3	10-15 km	12
4	>15 km	6
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.7 maka dapat dilihat bahwa lebih banyak pengunjung yang jarak rumahnya 0-5 km sebanyak 52 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.6.



Gambar 3.6: Persentase jarak dari rumah ke pasar

X5 = Waktu tempuh dari rumah ke pasar

Waktu perjalanan juga mempengaruhi tarikan masyarakat karena lamanya waktu yang terbuang saat perjalanan akan mengurangi ketertarikan masyarakat untuk bepergian. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa waktu tempuh yaitu:

Tabel 3.8: Waktu tempuh dari rumah ke pasar

No	Waktu tempuh dari rumah ke pasar	Jumlah responden (%)
1	5-10 menit	46
2	10-15 menit	36
3	15-20 menit	13
4	>20 menit	5
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.8 maka dapat dilihat bahwa waktu tempuh responden ke tempat belanja yang paling banyak adalah 5-10 menit sebanyak 46 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.7.



Gambar 3.7: Persentase waktu tempuh dari rumah ke pasar

X6 = Luas lahan perbelanjaan

Kapasitas luas lahan pada kawasan perbelanjaan akan mempengaruhi ketertarikan masyarakat untuk pergi ke kawasan tersebut, karena masyarakat cenderung lebih memilih tempat yang luas dan nyaman sebagai tempat berbelanja. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa pendapat mengenai luas lahan yaitu:

Tabel 3.9: Luas lahan perbelanjaan

No	Luas lahan perbelanjaan	Jumlah responden (%)
1	Sempit	0
2	Luas	54
3	Cukup luas	25
4	Sangat luas	21
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.9 maka dapat dilihat bahwa luas lahan perbelanjaan paling banyak menjawab luas sebanyak 54 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.8.



Gambar 3.8: Persentase luas lahan perbelanjaan

X7 = Luas tempat parkir

Kapasitas luas tempat parkir pada kawasan perbelanjaan berpengaruh terhadap ketertarikan masyarakat untuk pergi ke kawasan tersebut, karena masyarakat cenderung lebih memilih tempat parkir yang luas/cukup memadai sehingga mudah untuk memarkir kendaraanya. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa pendapat mengenai luas tempat parkir yaitu:

Tabel 3.10: Luas tempat parkir

No	Luas tempat parkir	Jumlah responden (%)
1	Sempit	15
2	Luas	36
3	Cukup luas	49
4	Sangat luas	0
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.10 maka dapat dilihat bahwa luas tempat parkir paling banyak menjawab cukup luas sebanyak 49 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.9.



Gambar 3.9: Persentase luas tempat parkir

X8 = Kelengkapan barang

Masyarakat akan memilih tempat yang dapat memenuhi kebutuhannya secara lengkap dalam berbelanja, karena akan lebih efisien dalam segi waktu. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa pendapat mengenai kelengkapan barang yaitu:

Tabel 3.11: Kelengkapan barang

No	Kelengkapan barang	Jumlah responden (%)
1	Tidak lengkap	0
2	Lengkap	60
3	Cukup lengkap	14
4	Sangat lengkap	26
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.11 maka dapat dilihat bahwa kelengkapan barang yang dijual paling banyak menjawab lengkap sebanyak 60 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.10.



Gambar 3.10: Persentase kelengkapan barang

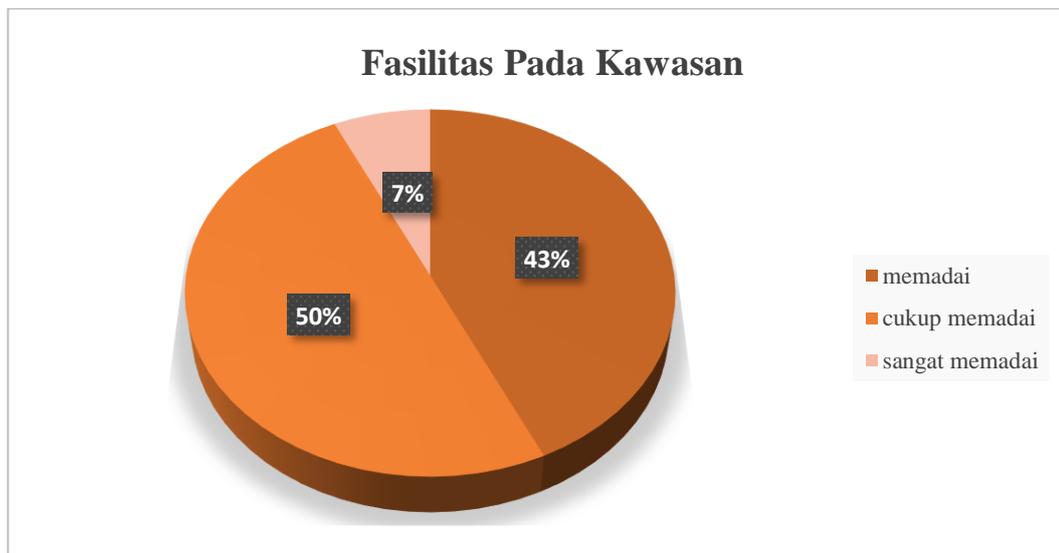
X9 = Fasilitas pada kawasan

Fasilitas yang memadai mempengaruhi masyarakat untuk tertarik pergi ke suatu kawasan. Masyarakat cenderung memilih tempat yang memiliki fasilitas yang memadai untuk keperluannya. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa pendapat mengenai fasilitas pada kawasan perbelanjaan yaitu:

Tabel 3.12: Fasilitas pada kawasan

No	Fasilitas pada Kawasan	Jumlah responden (%)
1	Tidak memadai	0
2	Memadai	43
3	Cukup memadai	50
4	Sangat memadai	7
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.12 maka dapat dilihat bahwa fasilitas yang ada pada kawasan perbelanjaan cukup memadai dengan respon responden sebanyak 60 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.11.



Gambar 3.11: Persentase fasilitas pada kawasan

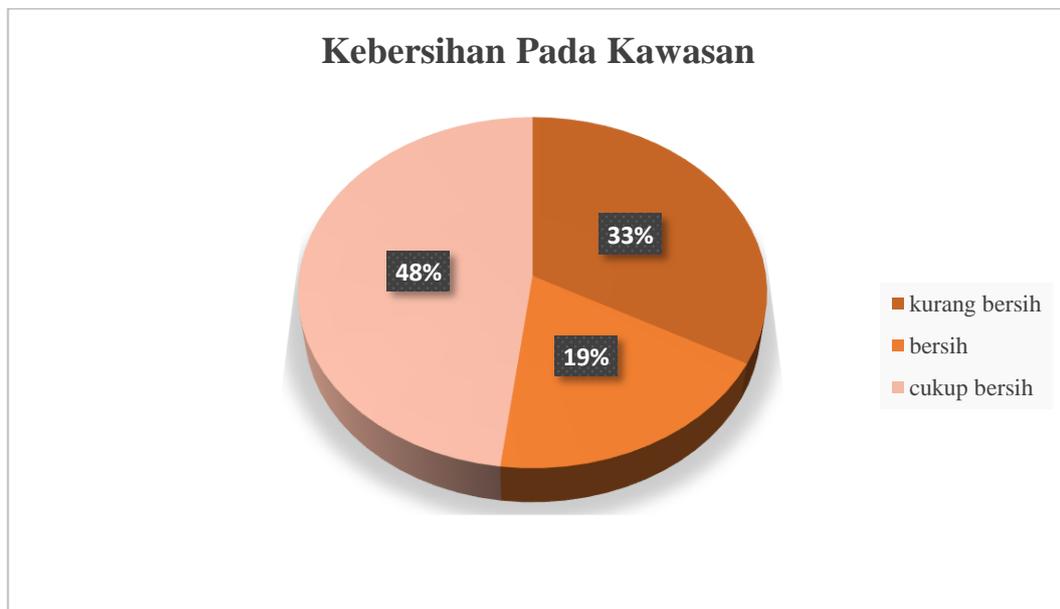
X10 = Kebersihan pada kawasan

Kebersihan mempengaruhi masyarakat untuk tertarik pergi ke suatu kawasan. Masyarakat cenderung memilih tempat yang bersih sehingga nyaman dalam melakukan aktivitas di suatu kawasan tersebut. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa pendapat mengenai kebersihan pada kawasan perbelanjaan yaitu:

Tabel 3.13: Kebersihan pada kawasan

No	Kebersihan pada kawasan	Jumlah responden (%)
1	Kurang bersih	33
2	Bersih	19
3	Cukup bersih	48
4	Sangat bersih	0
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.13 maka dapat dilihat bahwa kebersihan pada kawasan perbelanjaan cukup bersih dengan respon sebanyak 48 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.12.



Gambar 3.12: Persentase kebersihan pada kawasan

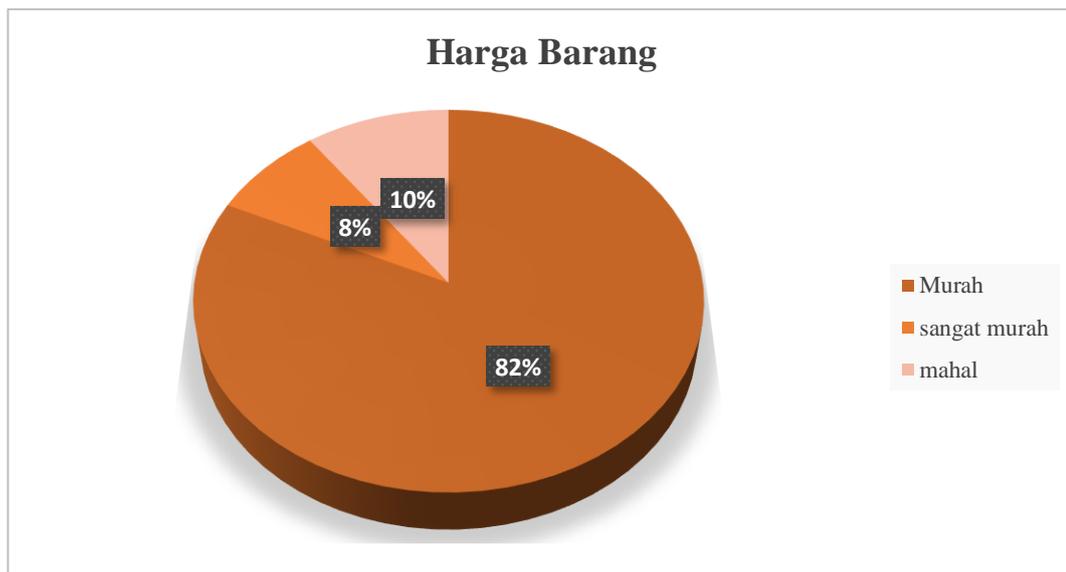
X11 = Harga barang

Harga barang yang lebih murah akan lebih menarik orang untuk berbelanja di kawasan tersebut. Di dalam penelitian ini pertanyaan terhadap responden diklasifikasikan ke dalam beberapa pendapat mengenai harga barang yaitu murah, cukup murah, mahal dan sangat mahal.

Tabel 3.14: Harga barang

No	Harga barang	Jumlah responden (%)
1	Murah	82
2	Sangat Murah	8
3	Mahal	10
4	Sangat mahal	0
Total		100

Berdasarkan Tabel 3.14 maka dapat dilihat bahwa harga barang pada kawasan perbelanjaan terbilang murah dengan respon sebanyak 82 responden, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.13.



Gambar 3.13: Persentase Harga Barang

2. Variabel terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi karena adanya variabel bebas, variabel tersebut adalah:

Y = Tarikan pengunjung ke tempat perbelanjaan

3.9 Analisa Data

3.9.1 Metode Pengolahan Data

Metode pengolahan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah:

1. Menggunakan model analisis regresi linear berganda dengan menggunakan program SPSS. Analisis regresi linear berganda dipakai untuk menghitung besarnya pengaruh secara kuantitatif dari suatu perubahan kejadian (variabel X) terhadap kejadian lainnya (variabel Y). Dalam penelitian ini analisis regresi linear berganda berperan sebagai teknik statistik yang digunakan untuk menguji ada tidaknya pengaruh faktor-faktor yang berpengaruh terhadap keputusan pengunjung untuk berbelanja di kawasan perdagangan Kampung Lalang, Kecamatan Medan Sunggal.
2. Menentukan jumlah perjalanan dengan program Microsoft Excel.

3.9.2 Metode Analisa Data

Data yang didapat dari hasil penelitian akan dianalisis dengan:

1. Uji Asumsi Klasik
 - Uji normalitas
 - Uji multikolinearitas
 - Uji heteroskedasitas
2. Analisis koefisien korelasi (R)
3. Uji T
4. Uji F
5. Analisis koefisien determinasi (R^2)

3.10 Penarikan Kesimpulan dan Saran

Setelah memperoleh hasil dari pengumpulan data dan analisis data maka dapat menarik kesimpulan yang merupakan jawaban dari pertanyaan ilmiah yang ada pada tujuan penelitian. Dan juga dapat memberikan saran-saran kepada pembaca mengenai hambatan dan solusi yang berhubungan dengan masalah pada penelitian ini.

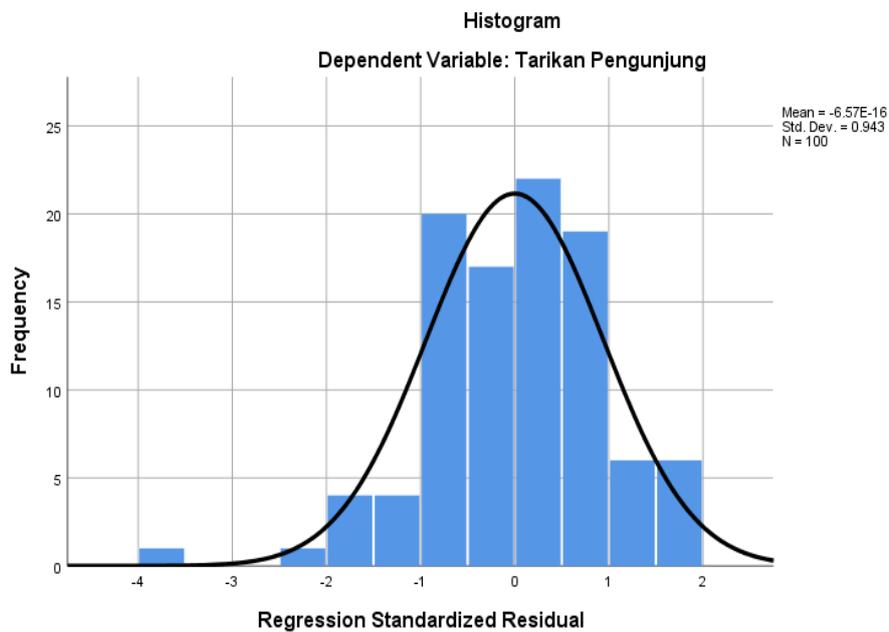
BAB 4

PEMBAHASAN DAN HASIL

4.1 Pengujian Asumsi Klasik

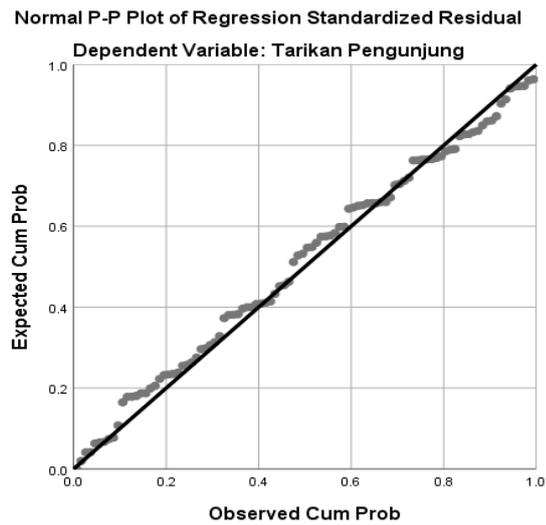
a. Uji Normalitas

Pengujian normalitas data dapat dilakukan secara kasat mata yaitu dengan melihat grafik pada histogram dan grafik *PP plots*. Hal ini dapat dilihat dalam Gambar 4.4.



Gambar 4.1: Histogram uji normalitas

Berdasarkan Gambar 4.1 histogram diketahui bahwa sebaran data yang menyebar ke semua daerah kurva normal dan memberikan pola distribusi yang tidak melenceng ke kanan maupun ke kiri maka dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini memiliki distribusi normal.



Gambar 4.2: Grafik normal plot

Dari Gambar 4.2 grafik normal plot dapat disimpulkan memiliki distribusi normal karena data menyebar disekitar diagonal dan mengikuti arah garis diagonal.

Tabel 4.1: Hasil Uji Normalitas

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.59866837
Most Extreme Differences	Absolute	.062
	Positive	.035
	Negative	-.062
Test Statistic		.062
Asymp. Sig (2-tailed)		.200

Besarnya nilai *Asymp. Sig (2-tailed)* sebesar $0,200 > \text{Sig } 0,05$. Dengan demikian data disimpulkan bahwa data tersebut merupakan data distribusi normal dan telah memenuhi uji asumsi normalitas.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas didapatkan dengan cara melihat *tolerance* dan VIF. Hal ini dapat dilihat seperti ditunjukkan pada Tabel 4.2.

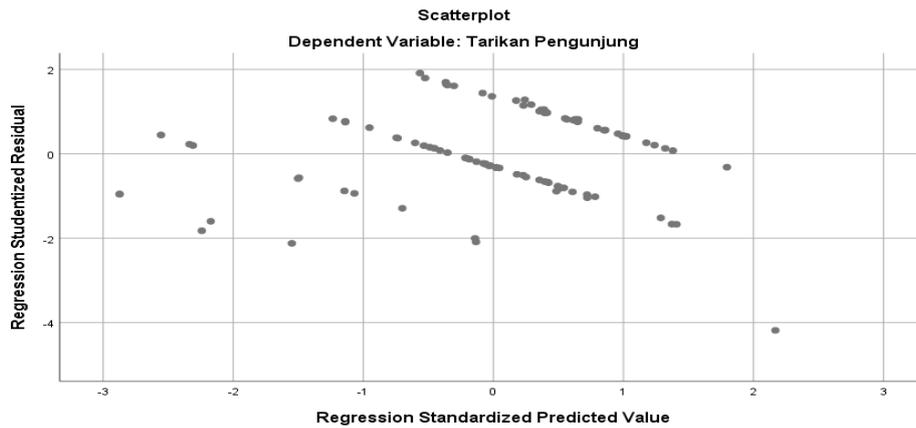
Tabel 4.2: Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Jumlah pendapatan per bulan	.598	1.672
Jumlah kepemilikan kendaraan	.579	1.726
Moda transportasi yang digunakan	.925	1.726
Jarak tempuh dari rumah ke pasar	.528	1.082
Waktu tempuh dari rumah ke pasar	.536	1.865
Luas lahan perbelanjaan	.819	1.221
Luas tempat parkir	.855	1.169
Kelengkapan barang	.788	1.268
Fasilitas pada Kawasan	.843	1.186
Kebersihan pada Kawasan	.879	1.138
Harga barang	.899	1.113

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa penelitian ini tidak ada gejala multikolinearitas. Ini disebabkan karena masing-masing variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini memiliki nilai *tolerance* > 0,10 dan nilai VIF < 10.

c. Uji Heteroskedasitas

Hasil uji heteroskedasits dapat ditunjukkan pada Gambar 4.3.



Gambar 4.3: Grafik *scatterplot heteroskedasitas*

Dari gambar 4.3 terlihat bahwa titik-titik melebar secara acak dan tidak membentuk pola tertentu, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedasitas.

4.2 Analisis Koefisien Korelasi

Korelasi pada perdagangan Kecamatan Medan Sunggal, Kota Medan dengan variabel terikatnya adalah tarikan pengunjung (Y) dan variabel bebasnya adalah Jumlah pendapatan per bulan (X1), Jumlah kepemilikan kendaraan (X2), Moda transportasi yang digunakan (X3), Jarak tempuh dari rumah ke pasar (X4), Waktu tempuh dari rumah ke pasar (X5), Luas lahan perbelanjaan (X6), Luas tempat parkir (X7), Kelengkapan barang (X8), Fasilitas pada kawasan (X9), Kebersihan pada kawasan (X10), Harga barang (X11). Hasil analisis koefisien korelasi seperti tabel 4.3.

Tabel 4.3: Tingkat korelasi X dengan Y

Variabel	Y	Sig. (2-tailed)
Y	1,000	
X1	0,352	0,000
X2	0,198	0,049

Tabel 4.3: *Lanjutan*

Variabel	Y	Sig. (2-tailed)
X3	-0,37	0,717
X4	-0,91	0,37
X5	-0,36	0,724
X6	0,376	0,000
X7	0,237	0,018
X8	0,293	0,003
X9	0,269	0,007
X10	0,314	0,001
X11	0,154	0,127

Tabel 4.3 dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Variabel jumlah pendapatan per bulan (X1) memiliki Sig. (2-tailed) $0,000 < 0,05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara jumlah pendapatan per bulan (X1) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung jumlah pendapatan per bulan $0,352 > r$ tabel $0,195$ yang berarti ada korelasi antara jumlah pendapatan per bulan terhadap tarikan pengunjung.
2. Variabel jumlah kepemilikan kendaraan (X2) memiliki Sig. (2-tailed) $0,000 < 0,049$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara jumlah kepemilikan kendaraan (X2) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung jumlah kepemilikan kendaraan $0,198 > r$ tabel $0,195$ yang berarti ada korelasi antara jumlah kepemilikan kendaraan terhadap tarikan pengunjung.
3. Variabel moda transportasi yang digunakan (X3) memiliki Sig. (2-tailed) $0,717 > 0,05$ yang berarti tidak terdapat korelasi yang signifikan antara moda transportasi yang digunakan (X3) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung moda transportasi yang digunakan $-0,37 < r$ tabel $0,195$ yang berarti tidak

ada korelasi antara moda transportasi yang digunakan terhadap tarikan pengunjung.

4. Variabel jarak tempuh dari rumah ke pasar (X4) memiliki Sig. (2-tailed) $0,37 > 0,05$ yang berarti tidak terdapat korelasi yang signifikan jarak tempuh dari rumah ke pasar (X4) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung jarak tempuh dari rumah ke pasar $-0,91 < r$ tabel $0,195$ yang berarti tidak ada korelasi antara jarak tempuh dari rumah ke pasar terhadap tarikan pengunjung.
5. Variabel waktu tempuh dari rumah ke pasar (X5) memiliki Sig. (2-tailed) $0,727 > 0,05$ yang berarti tidak terdapat korelasi yang signifikan waktu tempuh dari rumah ke pasar (X5) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung waktu tempuh dari rumah ke pasar $-0,36 < r$ tabel $0,195$ yang berarti tidak ada korelasi antara waktu tempuh dari rumah ke pasar terhadap tarikan pengunjung.
6. Variabel luas lahan perbelanjaan (X6) memiliki Sig. (2-tailed) $0,000 < 0,05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan luas lahan perbelanjaan (X6) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung luas lahan perbelanjaan $0,376 > r$ tabel $0,195$ yang berarti ada korelasi antara luas lahan perbelanjaan terhadap tarikan pengunjung.
7. Variabel luas tempat parkir (X7) memiliki Sig. (2-tailed) $0,018 < 0,05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan luas tempat parkir (X7) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung luas tempat parkir $0,237 > r$ tabel $0,195$ yang berarti ada korelasi antara luas tempat parkir terhadap tarikan pengunjung.
8. Variabel kelengkapan barang (X8) memiliki Sig. (2-tailed) $0,003 < 0,05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan kelengkapan barang (X8) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung kelengkapan barang $0,293 > r$ tabel $0,195$ yang berarti ada korelasi antara kelengkapan barang terhadap tarikan pengunjung.
9. Variabel fasilitas pada kawasan (X9) memiliki Sig. (2-tailed) $0,007 < 0,05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan fasilitas pada kawasan (X9) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung fasilitas pada kawasan $0,269 > r$ tabel $0,195$ yang berarti ada korelasi antara fasilitas pada kawasan terhadap tarikan pengunjung.
10. Variabel kebersihan pada kawasan (X10) memiliki Sig. (2-tailed) $0,001 < 0,05$ yang berarti terdapat korelasi yang signifikan kebersihan pada kawasan (X10)

terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung kebersihan pada kawasan 0,314 > r tabel 0,195 yang berarti ada korelasi antara kebersihan pada kawasan terhadap tarikan pengunjung.

11. Variabel harga barang (X11) memiliki Sig. (2-tailed) 0,127 > 0,05 yang berarti tidak terdapat korelasi yang signifikan harga barang (X11) terhadap tarikan pengunjung (Y). Nilai r hitung harga barang 0,154 < r tabel 0,195 yang berarti tidak ada korelasi antara harga barang terhadap tarikan pengunjung.

4.3 Analisis Regresi Linear Berganda

Dalam penelitian ini uji hipotesis menggunakan regresi linear berganda dimana akan diuji secara empirik untuk memprediksi besarnya hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Hasil perhitungan dengan menggunakan software SPSS tersebut dapat dilihat pada tabel 4.6.

Tabel 4.4: Hasil uji regresi linear berganda

Model	Coefficients				
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Constant	.075	.442		.169	.866
Jumlah pendapatan per bulan	.376	.098	.385	3.842	.000
Jumlah kepemilikan kendaraan	-.029	.145	-.020	-.197	.844
Moda transportasi yang digunakan	.018	.071	.020	.252	.801
Jarak tempuh ke pasar	-.043	.124	-.037	-.347	.729
Waktu tempuh ke pasar	-.148	.127	-.125	-1.166	.247
Luas lahan	.251	.084	.256	2.998	.004

Tabel 4.4: *Lanjutan*

Coefficients					
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Model					
Luas tempat parkir	.177	.091	.162	3.842	.000
Kelengkapan barang	.193	.090	.187	2.147	.035
Fasilitas pada kawasan	.112	.101	.093	1.101	.274
Kebersihan pada kawasan	.288	.081	.292	3.539	.001
Harga barang	.293	.123	.196	2.377	.020

Tabel 4.4 dapat dikembangkan dengan menggunakan model persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = 0,075 + 0,376(X1) - 0,029(X2) + 0,018(X3) - 0,043(X4) - 0,148(X5) + 0,251(X6) + 0,177(X7) + 0,193(X8) + 0,112(X9) + 0,288(X10) + 0,293(X11)$$

Persamaan diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta sebesar 0,075 artinya jika X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9, X10 dan X11 = 0 maka Y = 0,075.
2. Nilai koefisien X1 sebesar +0376 artinya setiap 1 unit nilai X1 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,376.
3. Nilai koefisien X2 sebesar -0,029 artinya setiap 1 unit nilai X2 akan berkurangnya nilai Y sebesar -0,029.
4. Nilai koefisien X3 sebesar +0,018 artinya setiap 1 unit nilai X3 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,018.
5. Nilai koefisien X4 sebesar -0,043 artinya setiap 1 unit nilai X4 akan berkurangnya nilai Y sebesar -0,043.
6. Nilai koefisien X5 sebesar -0,418 artinya setiap 1 unit nilai X5 akan berkurangnya nilai Y sebesar -0,418.

7. Nilai koefisien X6 sebesar +0,251 artinya setiap 1 unit nilai X6 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,251.
8. Nilai koefisien X7 sebesar +0,177 artinya setiap 1 unit nilai X7 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,177.
9. Nilai koefisien X8 sebesar +0,193 artinya setiap 1 unit nilai X8 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,193.
10. Nilai koefisien X9 sebesar +0,112 artinya setiap 1 unit nilai X9 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,112.
11. Nilai koefisien X10 sebesar +0,288 artinya setiap 1 unit nilai X10 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,288.
12. Nilai koefisien X11 sebesar +0,293 artinya setiap 1 unit nilai X11 akan menambahkan nilai Y sebesar 0,293.

4.3.1 Uji T

Adapun nilai T tabel untuk uji T ini dengan jumlah $n = 100$ adalah sebagai berikut:

$$T \text{ tabel} = T (\alpha/2 ; n-k-1) = T (0,025;88) = 1,98$$

Tabel 4.5: Hasil uji T

Coefficients					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Constant	.075	.442		.169	.866
Jumlah pendapatan per bulan	.376	.098	.385	3.842	.000
Jumlah kepemilikan kendaraan	-.029	.145	-.020	-.197	.844
Moda transportasi yang digunakan	.018	.071	.020	.252	.801

Tabel 4.5: *Lanjutan*

Coefficients					
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Model					
Jarak tempuh ke pasar	-.043	.124	-.037	-.347	.729
Waktu tempuh ke pasar	-.148	.127	-.125	-1.166	.247
Luas lahan	.251	.084	.256	2.998	.004
Luas tempat parkir	.177	.091	.162	1.940	.056
Kelengkapan barang	.193	.090	.187	2.147	.035
Fasilitas pada kawasan	.112	.101	.093	1.101	.274
Kebersihan pada kawasan	.288	.081	.292	3.539	.001
Harga barang	.293	.123	.196	2.377	.020

Hasil uji T diatas dapat disimpulkan:

1. Nilai Sig. untuk pengaruh X1 terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,05$ atau nilai t hitung $3,842 > t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh X1 terhadap Y.
2. Nilai Sig. untuk pengaruh X2 terhadap Y adalah sebesar $0,844 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,197 < t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X2 terhadap Y.
3. Nilai Sig. untuk pengaruh X3 terhadap Y adalah sebesar $0,801 > 0,05$ dan nilai t hitung $0,252 < t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X3 terhadap Y.
4. Nilai Sig. untuk pengaruh X4 terhadap Y adalah sebesar $0,729 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,347 < t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X4 terhadap Y.

5. Nilai Sig. untuk pengaruh X5 terhadap Y adalah sebesar $0,247 < 0,05$ dan nilai t hitung $-1,166 < t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X5 terhadap Y.
6. Nilai Sig. untuk pengaruh X6 terhadap Y adalah sebesar $0,004 < 0,05$ atau nilai t hitung $2,998 > t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh X6 terhadap Y.
7. Nilai Sig. untuk pengaruh X7 terhadap Y adalah sebesar $0,056 > 0,05$ atau nilai t hitung $1,940 < t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X7 terhadap Y.
8. Nilai Sig. untuk pengaruh X8 terhadap Y adalah sebesar $0,035 < 0,05$ atau nilai t hitung $2,147 > t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh X8 terhadap Y.
9. Nilai Sig. untuk pengaruh X9 terhadap Y adalah sebesar $0,274 > 0,05$ atau nilai t hitung $1,101 < t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X9 terhadap Y.
10. Nilai Sig. untuk pengaruh X10 terhadap Y adalah sebesar $0,001 < 0,05$ atau nilai t hitung $3,539 > t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh X10 terhadap Y.
11. Nilai Sig. untuk pengaruh X11 terhadap Y adalah sebesar $0,020 < 0,05$ atau nilai t hitung $2,377 > t$ tabel 1,98, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh X11 terhadap Y.

4.3.2 Uji F

Adapun nilai F tabel untuk uji F ini dengan jumlah $n = 100$ yaitu sebagai berikut:

$$F \text{ tabel} = F(k;n-k) = F(11;100-11) = F(11;89) = 1,90$$

Tabel 4.6: Hasil uji F

Anova					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	31.278	11	2.843	7.052	0.000
Residual	35.482	88	.403		

Tabel 4.6: *Lanjutan*

Anova					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Total	66,760	99			

Berdasarkan tabel 4.8 dapat dilihat nilai F hitung $7,052 > F$ tabel 1,90 dan nilai sig $0,000 < 0,05$, maka dapat disimpulkan variabel bebas (X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9, X10, X11) secara simultan berpengaruh terhadap tarikan pengunjung (Y).

4.4 Koefisien Determinasi

Mengetahui persentase besarnya pengaruh variabel bebas dan variabel terikat yaitu dengan mengkuadratkan koefisien yang ditemukan. Dalam penggunaannya, koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%).

Tabel 4.7: Hasil uji koefisien determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.685	.469	.403	.635

Dari tabel 4.9 dapat dilihat bahwa nilai koefisien determinasi atau R Square adalah sebesar 0,403. Besarnya angka koefisien determinasi (R Square) adalah 0,403 atau sama dengan 40,3%. Angka tersebut mengandung arti bahwa variabel bebas secara simultan (bersama-sama) berpengaruh terhadap variabel terikat sebesar 40,3%. Sedangkan sisanya ($100\% - 40,3\% = 59,7\%$) dipengaruhi oleh variabel lain di luar persamaan regresi atau variabel yang tidak diteliti.

4.5 Karakteristik Pengunjung

Berdasarkan hasil pemilihan dan pendapat pengunjung pasar Kampung Lalang, karakteristik perjalanan pengunjung berdasarkan persentase responden didapatkan jumlah pendapatan pengunjung per bulan (X1) tertinggi yaitu Rp. 3.000.000-

Rp.4.000.000 sebanyak (44%), jumlah kepemilikan kendaraan (X2) sebanyak 1-2 unit (62%), moda transportasi yang paling banyak digunakan (X3) adalah sepeda motor (55%), jarak tempuh dari rumah ke pasar (X4) paling banyak berjarak 0-5 km (52%), dengan waktu perjalanannya (X5) sebesar 5-10 menit sebanyak (46%).

Pendapat responden mengenai luas lahan perbelanjaan (X6) termasuk kategori luas (46%), luas tempat parkir perbelanjaan (X7) termasuk kategori cukup luas (49%), kelengkapan barang yang dijual (X8) termasuk kategori lengkap (60%), fasilitas yang ada di kawasan perbelanjaan (X9) termasuk kategori cukup memadai (50%), kebersihan di kawasan perbelanjaan (X10) termasuk kategori cukup bersih (48%), dan mengenai harga barang yang dijual (X11) termasuk kategori murah (82%).

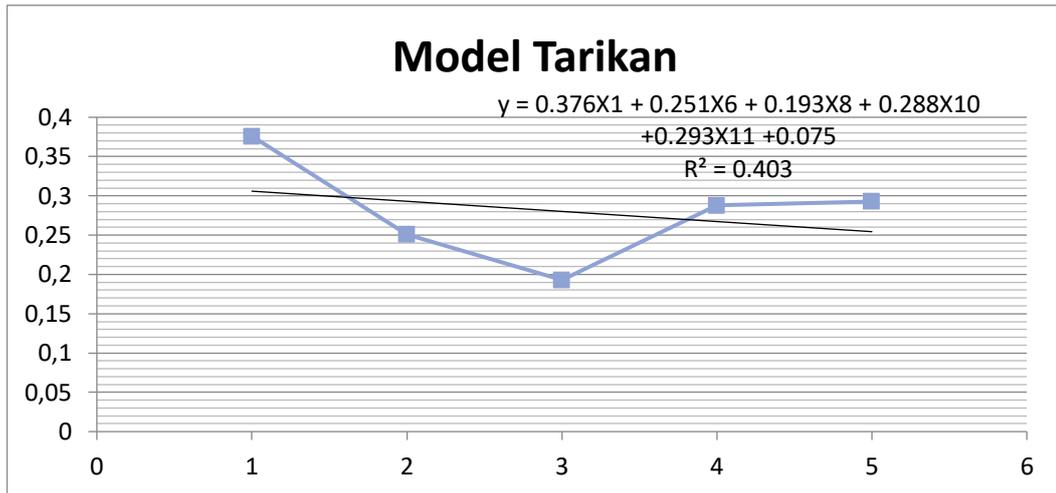
4.6 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tarikan Perjalanan

Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke kawasan perdagangan Kampung Lalang adalah jumlah pendapatan per bulan (X1), luas lahan perbelanjaan (X6), kelengkapan barang (X8), kebersihan pada kawasan (X10), dan harga barang (X11).

4.7 Model Tarikan Perjalanan

Berikut ini adalah model tarikan perjalanan ke kawasan perdagangan pasar Kampung Lalang dengan regresi linear berganda yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Y, sehingga didapat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

$Y = 0,075 + 0,376(X1) + 0,251(X6) + 0,193(X8) + 0,288(X10) + 0,293(X11)$
dengan R^2 sebesar 0,403.



Gambar 4.4: Grafik model tarikan perjalanan

Dari model tersebut, tanda positif menunjukkan semakin besar pendapatan per bulan seseorang, semakin luas lahan perbelanjaan, serta semakin besar penurunan harga barang yang ditawarkan maka semakin besar tarikan pengunjung ke pasar Kampung Lalang. Dan juga semakin lengkap barang yang dijual serta kebersihan pasar yang mendukung maka akan semakin besar pula tarikan pengunjung ke pasar Kampung Lalang.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dan hasil analisis data yang telah dilakukan di perdagangan Kampung Lalang, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Model tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kampung Lalang yang didapat yaitu:

$$Y = 0,075 + 0,376(X1) + 0,251(X6) + 0,193(X8) + 0,288(X10) + 0,293(X11)$$
dengan R^2 sebesar 0,403 atau 40,3 % yang berarti termasuk ke dalam kategori pengaruhnya cukup berarti.

2. Berdasarkan hasil pemilihan dan pendapat pengunjung pasar Kampung Lalang, karakteristik perjalanan pengunjung berdasarkan persentase responden didapatkan jumlah pendapatan pengunjung per bulan (X1) tertinggi yaitu Rp. 3.000.000- Rp.4.000.000 sebanyak (44%), jumlah kepemilikan kendaraan (X2) sebanyak 1-2 unit (62%), moda transportasi yang paling banyak digunakan (X3) adalah sepeda motor (55%), jarak tempuh dari rumah ke pasar (X4) paling banyak berjarak 0-5 km (52%), dengan waktu perjalanannya (X5) sebesar 5-10 menit sebanyak (46%). Pendapat responden mengenai luas lahan perbelanjaan (X6) termasuk kategori luas (46%), luas tempat parkir perbelanjaan (X7) termasuk kategori cukup luas (49%), kelengkapan barang yang dijual (X8) termasuk kategori lengkap (60%), fasilitas yang ada di kawasan perbelanjaan (X9) termasuk kategori cukup memadai (50%), kebersihan di kawasan perbelanjaan (X10) termasuk kategori cukup bersih (48%), dan mengenai harga barang yang dijual (X11) termasuk kategori murah (82%).
3. Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke kawasan perdagangan Kampung Lalang adalah jumlah pendapatan per bulan (X1), luas lahan perbelanjaan (X6), kelengkapan barang (X8), kebersihan pada kawasan (X10), dan harga barang (X11).

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka ada beberapa saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini, antara lain:

1. Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan serta bahan pendukung untuk perencanaan kawasan perdagangan dan perencanaan transportasi bagi Kecamatan Medan Sunggal.
2. Perlu adanya pengembangan tentang penambahan luas lahan perbelanjaan agar pedagang yang berjualan disekitar badan jalan untuk tidak berjualan disekitar badan jalan karena menyebabkan kemacetan.
3. Perlu diadakan kajian lebih lanjut dengan bentuk model lain dengan memperhatikan masalah ketidaklinearan dalam model.

DAFTAR PUSTAKA

- Basrinkarya. (2016). *Aksesibilitas Dan Mobilitas Transportasi*. Www.Transportseengineer.Wordpress.Com.
- Bhirawa, W. T. (2020). *Proses Pengolahan Data Dari Model Persamaan Regresi Dengan Menggunakan Statistical Product And Service Solution (SPSS)*.
- Dwipa, Z. S., & Hisyam, E. S. (2017, December). Analisis Tarikan Perjalanan Kawasan Pendidikan (Studi Kasus Jalan Pemuda Sungailiat). In *Fropil (Forum Profesional Teknik Sipil)* (Vol. 5, No. 2, Pp. 124-132).
- Esti Intari, D., Teknik Sipil, J., Teknik, F., & Sultan Ageng Tirtayasa Jljenderal Sudirman Km, U. (2015). Karakteristik Dan Bangkitan Perjalanan Terhadap Pusat Perbelanjaan (Studi Kasus: Mall Of Serang Di Kota Serang). In *Jurnal Fondasi* (Vol. 4).
- Fitri, S. S. (2018). Analisis Model Tarikan Perjalanan Kawasan Perkantoran Balai Kota Samarinda. *Kurva S: Jurnal Keilmuan Dan Aplikasi Teknik Sipil*, 1(1), 1013-1028.
- Frans, J. H., Utomo, S., & Normandiri, A. E. (2016). Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Kompleks Lippo Plaza, Flobamora Mall Dan Hypermart Bundaran PU Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 149-162.
- Jannah, R. M., Murtopo, A., & Firmansyah, D. (2021). Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Ke Universitas Tidar Di Magelang. *Jurnal Rekayasa Infrastruktur Sipil*, 1(2).
- Junawan, J. (2022, January 8). *Analisa Tarikan Perjalanan Masyarakat Di Kawasan Perdagangan Di Kecamatan Sungai Pinang Dalam Kota Samarinda | Junawan | Kurva S : Jurnal Keilmuan Dan Aplikasi Teknik Sipil*.
- Kusnandar, V. B. (2021). *Sensus Penduduk 2020: Jumlah Penduduk Kota Medan Sebanyak 2,44 Juta Jiwa*. Www.Databoks.Katadata.Co.Id.
- Kota, P., & Parinduri, F. H. M. (2018). Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Pada Kecamatan.
- Niatika, U. (2018). Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung. *Skripsi. Bandar Lampung. Universitas Lampung*.
- Rizki, A. D (2018). Tugas Akhir Analisis Model Tarikan Perjalanan Ke Suzuya Marelana Plaza Di Kecamatan Medan Marelana.
- Roza, A., Yusnita, Y., & Mandasari, W. (2019, October). Pemodelan Tarikan Perjalanan Dengan Teknik Analisis Multiple Regression; Studi Kasus

Kawasan Perbelanjaan Transmart, Kota Padang. In *Seminar Nasional: Strategi Pengembangan Infrastruktur (SPI) 2019*.

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.

Tobing, H. S. (2018). *Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Di Kecamatan Medan Labuhan* (Doctoral Dissertation, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara).

Yanti Yanti, E. (2021). Analisis Model Tarikan Analisis Model Tarikan Pergerakan Pengunjung Pada Obyek Wisata Pantai Harapan Ammani Kabupaten Pinrang. *Jurnal Karajata Engineering*, 1(2), 49-57.

LAMPIRAN

Tabel L1: Data survey jumlah pengunjung hari Senin-Minggu, 8-14 Agustus 2022

Jumlah Pengunjung Hari Senin						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	897	10.00-11.00	546	15.00-16.00	115
2	07.00-08.00	854	11.00-12.00	356	16.00-17.00	74
3	08.00-09.00	753				
Jumlah					3.595	
Jumlah Pengunjung Hari Selasa						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	856	10.00-11.00	578	15.00-16.00	102
2	07.00-08.00	834	11.00-12.00	387	16.00-17.00	65
3	08.00-09.00	713				
Jumlah					3.535	
Jumlah Pengunjung Hari Rabu						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	841	10.00-11.00	533	15.00-16.00	105
2	07.00-08.00	820	11.00-12.00	312	16.00-17.00	56
3	08.00-09.00	705				

Jumlah						3.372
Jumlah Pengunjung Hari Kamis						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	823	10.00-11.00	511	15.00-16.00	110
2	07.00-08.00	805	11.00-12.00	300	16.00-17.00	70
3	08.00-09.00	650				
Jumlah						3.269
Jumlah Pengunjung Hari Jum'at						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	836	10.00-11.00	476	15.00-16.00	103
2	07.00-08.00	782	11.00-12.00	278	16.00-17.00	52
3	08.00-09.00	706				
Jumlah						3.233
Jumlah Pengunjung Hari Sabtu						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	1010	10.00-11.00	596	15.00-16.00	288
2	07.00-08.00	851	11.00-12.00	498	16.00-17.00	85
3	08.00-09.00	723				
Jumlah						4.051

Jumlah Pengunjung Hari Minggu						
No	Waktu Pagi	Jumlah Pengunjung	Waktu Siang	Jumlah Pengunjung	Waktu Sore	Jumlah Pengunjung
1	06.00-07.00	1056	10.00-11.00	647	15.00-16.00	298
2	07.00-08.00	908	11.00-12.00	502	16.00-17.00	95
3	08.00-09.00	811				
Jumlah					4.317	

Total jumlah pengunjung		
No	Hari	Jumlah
1	Senin	3.595
2	Selasa	3.535
3	Rabu	3.372
4	Kamis	3.269
6	Jum'at	3.233
7	Sabtu	4.051
8	Minggu	4.317
Total		25.372

Tabel L.2: Hasil output SPSS

Jumlah pendapatan per bulan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<Rp.1.000.000	10	10.0	10.0	10.0
	Rp.1.000.000-Rp.2.000.000	33	33.0	33.0	43.0
	Rp.3.000.000-4.000.000	44	44.0	44.0	87.0
	>Rp.5.000.000	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Jumlah kepemilikan kendaraan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0 unit	12	12.0	12.0	12.0
	1-2 unit	62	62.0	62.0	74.0
	3-4 unit	20	20.0	20.0	94.0
	>5 unit	6	6.0	6.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Moda transportasi yang digunakan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sepeda motor	55	55.0	55.0	55.0
	Angkutan umum	26	26.0	26.0	81.0
	Mobil pribadi	12	12.0	12.0	93.0
	Berjalan kaki	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Jarak tempuh dari rumah ke pasar

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0-5 km	52	52.0	52.0	52.0
	5-10 km	30	30.0	30.0	82.0
	10-15 km	12	12.0	12.0	94.0
	>15 km	6	6.0	6.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Waktu tempuh dari rumah ke pasar

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	5-10 menit	46	46.0	46.0	46.0
	10-15 menit	36	36.0	36.0	82.0
	15-20 menit	13	13.0	13.0	95.0
	>20 menit	5	5.0	5.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Luas lahan perbelanjaan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Luas	54	54.0	54.0	54.0
	Cukup luas	25	25.0	25.0	79.0
	Sangat luas	21	21.0	21.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Luas tempat parkir

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sempit	15	15.0	15.0	15.0
	Luas	36	36.0	36.0	51.0
	Cukup luas	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Kelengkapan barang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lengkap	60	60.0	60.0	60.0
	Cukup lengkap	14	14.0	14.0	74.0
	Sangat lengkap	26	26.0	26.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Fasilitas pada Kawasan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Memadai	43	43.0	43.0	43.0
	Cukup memadai	50	50.0	50.0	93.0
	Sangat memadai	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Kebersihan pada kawasan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang bersih	33	33.0	33.0	33.0
	Bersih	19	19.0	19.0	52.0
	Cukup bersih	48	48.0	48.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Harga barang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Murah	82	82.0	82.0	82.0
	Sangat murah	8	8.0	8.0	90.0
	Mahal	10	10.0	10.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.59866837
Most Extreme Differences	Absolute	.062
	Positive	.035
	Negative	-.062
Test Statistic		.062
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Hasil Uji Multikolinearitas

		Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	.148	.439		.336	.737		
	Jumlah pendapatan per bulan	.364	.098	.373	3.713	.000	.598	1.672
	Jumlah kepemilikan kendaraan	-.013	.146	-.009	-.091	.928	.579	1.726
	Moda transportasi yang digunakan	.005	.072	.006	.072	.943	.925	1.082
	Jarak tempuh dari rumah ke pasar	-.044	.125	-.038	-.355	.723	.528	1.894
	Waktu tempuh dari rumah ke pasar	-.125	.125	-.105	-.993	.324	.536	1.865
	Luas lahan perbelanjaan	.251	.084	.256	2.978	.004	.819	1.221
	Luas tempat parkir	.168	.092	.154	1.833	.070	.855	1.169
	Kelengkapan barang	.202	.090	.196	2.242	.027	.788	1.268
	Fasilitas pada kawasan	.119	.102	.099	1.165	.247	.843	1.186
	Kebersihan pada kawasan	.275	.082	.279	3.367	.001	.879	1.138
	Harga barang	.215	.098	.180	2.201	.030	.899	1.113

a. Dependent Variable: Tarikan Pengunjung

Hasil Koefisien Korelasi

Correlations

		Jumlah pendapatan per bulan	Jumlah kepemilikan kendaraan	Moda transportasi yang digunakan	Jarak tempuh dari rumah ke pasar	Waktu tempuh dari rumah ke pasar	Luas lahan perbelanjaan	Luas tempat parkir	Kelangka pan barang	Fasilitas pada kawasan	Kebersihan pada kawasan	Harga barang	Tarikan Pengunju ng
Jumlah pendapatan per bulan	Pearson	1	.604**	-.040	.225*	.106	.068	-.138	.011	-.039	.033	.002	.352**
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)		.000	.695	.025	.294	.503	.172	.913	.697	.742	.986	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Jumlah kepemilikan kendaraan	Pearson	.604**	1	.033	.279**	.279**	.030	-.105	-.045	-.050	.100	.087	.198*
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)	.000		.741	.005	.005	.769	.301	.658	.618	.322	.391	.049
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Moda transportasi yang digunakan	Pearson	-.040	.033	1	.142	.110	-.151	.022	.013	.017	-.043	.181	-.037
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)	.695	.741		.157	.275	.134	.828	.897	.870	.673	.072	.717
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Jarak tempuh dari rumah ke pasar	Pearson	.225*	.279**	.142	1	.622**	-.183	-.041	-.238*	-.048	.010	.181	-.091
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)	.025	.005	.157		.000	.068	.687	.017	.636	.923	.071	.370
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Waktu tempuh dari rumah ke pasar	Pearson Correlation	.106	.279**	.110	.622**	1	.028	.010	-.174	.066	.100	.260**	-.036
	Sig. (2-tailed)	.294	.005	.275	.000		.785	.918	.083	.517	.322	.009	.724
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Luas lahan perbelanjaan	Pearson Correlation	.068	.030	-.151	-.183	.028	1	.102	.284**	.189	.048	-.065	.376**
	Sig. (2-tailed)	.503	.769	.134	.068	.785		.314	.004	.060	.633	.522	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Luas tempat parkir	Pearson Correlation	-.138	-.105	.022	-.041	.010	.102	1	.234*	.277**	.097	.035	.237*
	Sig. (2-tailed)	.172	.301	.828	.687	.918	.314		.019	.005	.339	.729	.018
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Kelengkapan barang	Pearson Correlation	.011	-.045	.013	-.238*	-.174	.284**	.234*	1	.127	-.159	-.066	.293**
	Sig. (2-tailed)	.913	.658	.897	.017	.083	.004	.019		.209	.114	.514	.003
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Fasilitas pada kawasan	Pearson Correlation	-.039	-.050	.017	-.048	.066	.189	.277**	.127	1	.230*	.056	.269**
	Sig. (2-tailed)	.697	.618	.870	.636	.517	.060	.005	.209		.021	.581	.007
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Kebersihan pada kawasan	Pearson	.033	.100	-.043	.010	.100	.048	.097	-.159	.230*	1	.090	.314**
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)	.742	.322	.673	.923	.322	.633	.339	.114	.021		.374	.001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Harga barang	Pearson	.002	.087	.181	.181	.260**	-.065	.035	-.066	.056	.090	1	.154
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)	.986	.391	.072	.071	.009	.522	.729	.514	.581	.374		.127
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Tarikan Pengunjung	Pearson	.352**	.198*	-.037	-.091	-.036	.376**	.237*	.293**	.269**	.314**	.154	1
	Correlation												
	Sig. (2-tailed)	.000	.049	.717	.370	.724	.000	.018	.003	.007	.001	.127	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Hasil Uji Regresi Linear Berganda

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	.075	.442		.169	.866
	Jumlah pendapatan per bulan	.376	.098	.385	3.842	.000
	Jumlah kepemilikan kendaraan	-.029	.145	-.020	-.197	.844
	Moda transportasi yang digunakan	.018	.071	.020	.252	.801
	Jarak tempuh dari rumah ke pasar	-.043	.124	-.037	-.347	.729
	Waktu tempuh dari rumah ke pasar	-.148	.127	-.125	-1.166	.247
	Luas lahan perbelanjaan	.251	.084	.256	2.998	.004
	Luas tempat parkir	.177	.091	.162	1.940	.056
	Kelengkapan barang	.193	.090	.187	2.147	.035
	Fasilitas pada kawasan	.112	.101	.093	1.101	.274
	Kebersihan pada kawasan	.288	.081	.292	3.539	.001
	Harga barang	.293	.123	.196	2.377	.020

a. Dependent Variable: Tarikan Pengunjung

Hasil Uji T

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	.075	.442		.169	.866
	Jumlah pendapatan per bulan	.376	.098	.385	3.842	.000
	Jumlah kepemilikan kendaraan	-.029	.145	-.020	-.197	.844
	Moda transportasi yang digunakan	.018	.071	.020	.252	.801
	Jarak tempuh dari rumah ke pasar	-.043	.124	-.037	-.347	.729
	Waktu tempuh dari rumah ke pasar	-.148	.127	-.125	-1.166	.247
	Luas lahan perbelanjaan	.251	.084	.256	2.998	.004
	Luas tempat parkir	.177	.091	.162	1.940	.056
	Kelengkapan barang	.193	.090	.187	2.147	.035
	Fasilitas pada kawasan	.112	.101	.093	1.101	.274
	Kebersihan pada kawasan	.288	.081	.292	3.539	.001
	Harga barang	.293	.123	.196	2.377	.020

a. Dependent Variable: Tarikan Pengunjung

Hasil Uji F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	31.278	11	2.843	7.052	.000 ^b
	Residual	35.482	88	.403		
	Total	66.760	99			

a. Dependent Variable: Tarikan Pengunjung

b. Predictors: (Constant), Harga barang, Jumlah pendapatan per bulan, Kelengkapan barang, Fasilitas pada kawasan, Moda transportasi yang digunakan, Kebersihan pada kawasan, Waktu tempuh dari rumah ke pasar, Luas tempat parkir, Luas lahan perbelanjaan, Jumlah kepemilikan kendaraan, Jarak tempuh dari rumah ke pasar

Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.685 ^a	.469	.403	.635

a. Predictors: (Constant), Harga barang, Jumlah pendapatan per bulan, Kelengkapan barang, Fasilitas pada kawasan, Moda transportasi yang digunakan, Kebersihan pada kawasan, Luas lahan perbelanjaan, Luas tempat parkir, Waktu tempuh dari rumah ke pasar, Jarak tempuh dari rumah ke pasar, Jumlah kepemilikan kendaraan

b. Dependent Variable: Tarikan Pengunjung

L.3: R Tabel, T Tabel, F Tabel

DISTRIBUSI NILAI r_{tabel} SIGNIFIKANSI 5% dan 1%

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

Titik Persentase Distribusi t (df = 81 –120)

Df	Pr	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
		0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	0.002
81		0.67753	1.29209	1.66388	1.98969	2.37327	2.63790	3.19392
82		0.67749	1.29196	1.66365	1.98932	2.37269	2.63712	3.19262
83		0.67746	1.29183	1.66342	1.98896	2.37212	2.63637	3.19135
84		0.67742	1.29171	1.66320	1.98861	2.37156	2.63563	3.19011
85		0.67739	1.29159	1.66298	1.98827	2.37102	2.63491	3.18890
86		0.67735	1.29147	1.66277	1.98793	2.37049	2.63421	3.18772
87		0.67732	1.29136	1.66256	1.98761	2.36998	2.63353	3.18657
88		0.67729	1.29125	1.66235	1.98729	2.36947	2.63286	3.18544
89		0.67726	1.29114	1.66216	1.98698	2.36898	2.63220	3.18434
90		0.67723	1.29103	1.66196	1.98667	2.36850	2.63157	3.18327
91		0.67720	1.29092	1.66177	1.98638	2.36803	2.63094	3.18222
92		0.67717	1.29082	1.66159	1.98609	2.36757	2.63033	3.18119
93		0.67714	1.29072	1.66140	1.98580	2.36712	2.62973	3.18019
94		0.67711	1.29062	1.66123	1.98552	2.36667	2.62915	3.17921
95		0.67708	1.29053	1.66105	1.98525	2.36624	2.62858	3.17825
96		0.67705	1.29043	1.66088	1.98498	2.36582	2.62802	3.17731
97		0.67703	1.29034	1.66071	1.98472	2.36541	2.62747	3.17639
98		0.67700	1.29025	1.66055	1.98447	2.36500	2.62693	3.17549
99		0.67698	1.29016	1.66039	1.98422	2.36461	2.62641	3.17460
100		0.67695	1.29007	1.66023	1.98397	2.36422	2.62589	3.17374
101		0.67693	1.28999	1.66008	1.98373	2.36384	2.62539	3.17289
102		0.67690	1.28991	1.65993	1.98350	2.36346	2.62489	3.17206
103		0.67688	1.28982	1.65978	1.98326	2.36310	2.62441	3.17125
104		0.67686	1.28974	1.65964	1.98304	2.36274	2.62393	3.17045
105		0.67683	1.28967	1.65950	1.98282	2.36239	2.62347	3.16967
106		0.67681	1.28959	1.65936	1.98260	2.36204	2.62301	3.16890
107		0.67679	1.28951	1.65922	1.98238	2.36170	2.62256	3.16815
108		0.67677	1.28944	1.65909	1.98217	2.36137	2.62212	3.16741
109		0.67675	1.28937	1.65895	1.98197	2.36105	2.62169	3.16669
110		0.67673	1.28930	1.65882	1.98177	2.36073	2.62126	3.16598
111		0.67671	1.28922	1.65870	1.98157	2.36041	2.62085	3.16528
112		0.67669	1.28916	1.65857	1.98137	2.36010	2.62044	3.16460
113		0.67667	1.28909	1.65845	1.98118	2.35980	2.62004	3.16392
114		0.67665	1.28902	1.65833	1.98099	2.35950	2.61964	3.16326
115		0.67663	1.28896	1.65821	1.98081	2.35921	2.61926	3.16262
116		0.67661	1.28889	1.65810	1.98063	2.35892	2.61888	3.16198
117		0.67659	1.28883	1.65798	1.98045	2.35864	2.61850	3.16135
118		0.67657	1.28877	1.65787	1.98027	2.35837	2.61814	3.16074
119		0.67656	1.28871	1.65776	1.98010	2.35809	2.61778	3.16013
120		0.67654	1.28865	1.65765	1.97993	2.35782	2.61742	3.15954

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilitas = 0,05

df untuk Penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30	2.22	2.15	2.09	2.04	2.00	1.97	1.94	1.91	1.89
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.09	2.04	2.00	1.96	1.93	1.91	1.88
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.29	2.21	2.14	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.07	2.03	1.99	1.95	1.92	1.89	1.87
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28	2.20	2.13	2.07	2.02	1.98	1.95	1.92	1.89	1.87
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.07	2.02	1.98	1.94	1.91	1.89	1.86
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27	2.18	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
55	4.02	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.06	2.01	1.97	1.93	1.90	1.88	1.85
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
57	4.01	3.16	2.77	2.53	2.38	2.26	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
58	4.01	3.16	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.05	2.00	1.96	1.92	1.89	1.87	1.84
59	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.04	2.00	1.96	1.92	1.89	1.86	1.84
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99	1.95	1.92	1.89	1.86	1.84
61	4.00	3.15	2.76	2.52	2.37	2.25	2.16	2.09	2.04	1.99	1.95	1.91	1.88	1.86	1.83
62	4.00	3.15	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.99	1.95	1.91	1.88	1.85	1.83
63	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
64	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.24	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
65	3.99	3.14	2.75	2.51	2.36	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.85	1.82
66	3.99	3.14	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.84	1.82
67	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.98	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
68	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
69	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.86	1.84	1.81
70	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.14	2.07	2.02	1.97	1.93	1.89	1.86	1.84	1.81
71	3.98	3.13	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.97	1.93	1.89	1.86	1.83	1.81
72	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
73	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
74	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.22	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.85	1.83	1.80
75	3.97	3.12	2.73	2.49	2.34	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.83	1.80
76	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
77	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
78	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.80
79	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.79
80	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.21	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.84	1.82	1.79
81	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.82	1.79
82	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79
83	3.96	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79
84	3.95	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79
85	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79
86	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.78
87	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.83	1.81	1.78
88	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.86	1.83	1.81	1.78
89	3.95	3.10	2.71	2.47	2.32	2.20	2.11	2.04	1.99	1.94	1.90	1.86	1.83	1.80	1.78



Gambar L4: Peta Kecamatan Medan Sunggal (BPS Kec. Medan Sunggal)

Tabel L5: Jumlah Penduduk Kecamatan Medan Sunggal (BPS Kec. Medan Sunggal)

No	Desa/Kelurahan	Jumlah penduduk (jiwa)	Kepadatan penduduk (jiwa/km ²)
1	Sunggal	37358	7578
2	Tanjung Rejo	35123	10035
3	Babura	10804	10192
4	Simang Tanjung	1282	4006
5	Sei Sikambing B	24373	8582
6	Lalang	20123	16098
Jumlah		129063	9285

L6: Wawancara

**WAWANCARA ANALISIS TARIKAN PERJALANAN MASYARAKAT
KE KAWASAN PERDAGANGAN KOTA MEDAN (PASAR KAMPUNG
LALANG, JALAN KLAMBIR LIMA)
(STUDI KASUS)**

Nama Responden :

Umur :

Jenis Kelamin :

1. Berapa jumlah pendapatan rumah tangga anda setiap bulannya?
 - a. <Rp.1.000.000
 - b. Rp.1.000.000 - Rp.2.000.000
 - c. Rp.3.000.000 - Rp.4.000.000
 - d. >Rp.5.000.000
2. Berapa jumlah kendaraan pribadi dalam rumah tangga anda?
 - a. 0 unit
 - b. 1-2 unit
 - c. 3-4 unit
 - d. >5 unit
3. Moda transportasi apa yang selalu anda pakai untuk ke pasar?
 - a. Sepeda Motor
 - b. Angkutan Umum
 - c. Mobil Pribadi
 - d. Berjalan Kaki
4. Berapa jarak tempuh dari rumah anda ke tempat anda belanja?
 - a. 0-5 km
 - b. 5-10 km
 - c. 10-15 km
 - d. >15 km
5. Berapa waktu tempuh dari rumah anda ke tempat anda belanja?

- a. 5-10 menit
 - b. 10-15 menit
 - c. 15-20 menit
 - d. >20 menit
6. Bagaimana menurut anda kondisi ukuran kawasan perdagangan di pasar Kampung Lalang?
- a. Sempit
 - b. Luas
 - c. Cukup Luas
 - d. Sangat Luas
7. Bagaimana menurut anda ukuran fasilitas tempat parkir di pasar Kampung Lalang?
- a. Sempit
 - b. Luas
 - c. Cukup Luas
 - d. Sangat Luas
8. Bagaimana menurut anda kelengkapan barang yang dijual di kawasan perdagangan Kampung Lalang?
- a. Tidak Lengkap
 - b. Lengkap
 - c. Cukup Lengkap
 - d. Sangat Lengkap
9. Bagaimana menurut anda fasilitas sarana pendukung di kawasan perdagangan Kampung Lalang?
- a. Tidak Memadai
 - b. Memadai
 - c. Cukup Memadai
 - d. Sangat Memadai
10. Bagaimana menurut anda kebersihan di kawasan perdagangan Kampung Lalang?
- a. Kurang Bersih
 - b. Bersih

- c. Cukup Bersih
 - d. Sangat Bersih
11. Bagaimana menurut anda harga barang yang dijual di kawasan perdagangan Kampung Lalang?
- a. Murah
 - b. Sangat murah
 - c. Mahal
 - d. Sangat Mahal
12. Berapa jumlah kunjungan anda ke tempat perbelanjaan dalam seminggu?
- a. 1-2 kali
 - b. 2-3 kali
 - c. 3-4 kali
 - d. 5-6 kali



Gambar L7: Kondisi saat wawancara terhadap salah satu pengunjung



Gambar L8: Kondisi saat melakukan survey pengunjung

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DATA DIRI PESERTA

Nama Lengkap : Putri Suci Amalia
Panggilan : Putri/Puput
Tempat, Tanggal Lahir : Kwala Begumit, 07 Juni 2000
Jenis Kelamin : Perempuan
Alamat : Dusun Siswo Mulyo Barat, Desa Kwala Begumit,
Kec. Stabat, Kab. Langkat
Agama : Islam
Nama Orang Tua
Ayah : Alm. Muhammad Dar
Ibu : Mimi Suparti
No.HP : 083184167421
E-Mail : putrisuciamalia93@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Pokok Mahasiswa : 1807210111
Fakultas : Teknik
Jurusan : Teknik Sipil
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jl. Kapten Muchtar Basri BA. No. 3 Medan 20238

No	Tingkat Pendidikan	Nama dan Tempat	Tahun Kelulusan
1	SD	SD Negeri 050668 Lubuk Dalam	2012
2	SMP	SMP Negeri 3 Stabat	2015
3	SMA	SMA Swasta Yapim Taruna Stabat	2018
4	Melanjutkan kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2018 sampai selesai.		