

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

#### **2.1 Landasan Teori**

##### **2.1.1 Transportasi**

Transportasi adalah penerapan dari ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk mengangkut atau memindahkan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan suatu cara yang berguna bagi manusia. (Morlok, 1995).

Transportasi adalah suatu perpindahan barang dan atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya, dan membuat nilai barang atau penumpang tersebut mempunyai nilai lebih tinggi di tempat lokasi yang baru. (Wright, 1989).

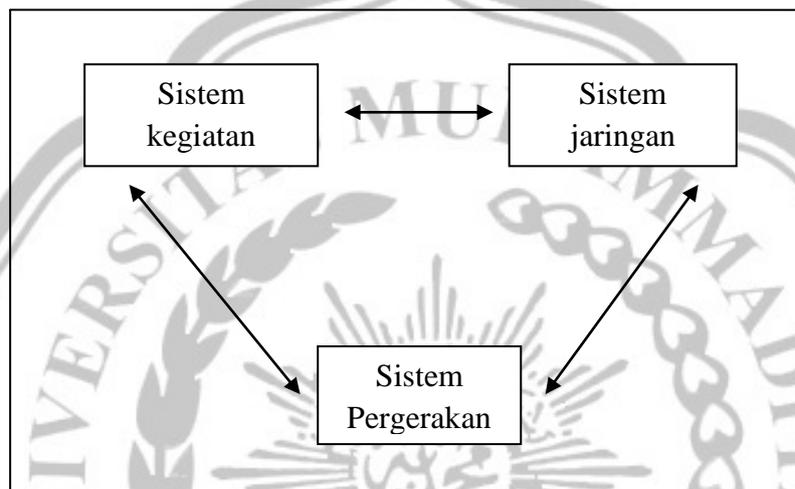
Dalam definisi di atas dapat ditentukan tiga komponen utama transportasi :

1. Sarana transportasi seperti jalan raya, jalan rel, bandar udara, pelabuhan, dan lainya sebagainya.
2. Prasarana transportasi yaitu kendaraan yang digunakan untuk berpindah atau mengangkut.
3. Sistem operasional yang menjamin sarana dan prasarana transportasi dapat berfungsi dengan baik.

##### **2.1.2 Pengertian Sistem Transportasi**

Secara umum dapat dikatakan bahwa sistem transportasi secara menyeluruh (makro) merupakan interaksi yang saling mempengaruhi dan saling terkait, seperti terlihat pada gambar 2.1, antara berbagai sistem transportasi yang lebih kecil (mikro), yaitu:

- a. Sistem kegiatan
- b. Sistem jaringan prasarana transportasi
- c. Sistem pergerakan lalu lintas
- d. Sistem kelembagaan



(Sumber : Tamin. O.Z, 2000)

*Gambar 2.1 sistem transportasi makro*

Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem transportasi mikro pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu, misalnya dalam bidang ekonomi, pendidikan, sosial atau kebudayaan, akan membangkitkan pergerakan dan/atau menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan apabila alat pemenuhan kebutuhan dari individu-individu yang ada tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan yang terjadi sangat tergantung pada jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) sebagai tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem mikro kedua yaitu sistem jaringan prasarana transportasi yang meliputi sistem jaringan jalan raya, rel, stasiun, terminal dan lain sebagainya.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan sistem mikro yang ketiga yaitu sistem pergerakan manusia/dan atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang.

Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi dalam sistem transportasi makro, seperti terlihat pada Gambar 2.1. Perubahan pada salah satu sistem mikro akan mempengaruhi sistem mikro lainnya. Perubahan pada sistem kegiatan akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan dari sistem jaringan. Sedangkan perubahan pada sistem jaringan akan mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu sistem pergerakan yang dapat menciptakan pergerakan yang lancar pada akhirnya akan mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas.

Dalam usaha untuk mempertahankan pola interaksi yang selaras, serasi dan seimbang di antara ketiga sistem transportasi mikro tersebut, diperlukan sistem transportasi mikro tambahan yaitu sistem kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, lembaga, instansi pemerintah atau swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem mikro tersebut.

### 2.1.3 Konsep Perencanaan Transportasi

Menurut Tamin (2000), model perencanaan empat tahap merupakan gabungan beberapa sub model yaitu :

a. Aksesibilitas

Merupakan konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan system jaringan yang menghubungkannya. Menurut Black (1981), aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.

b. Bangkitan dan tarikan pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah tahapan permodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona.

c. Sebaran Pergerakan

Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal satu ke zona tujuan dua adalah hasil dari dua hal yang terjadi bersamaan yaitu lokasi dan identitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisahan ruang. Interaksi antara dua buah guna lahan akan menghasilkan pergerakan manusia dan barang.

d. Pemilihan moda

Jika terjadi interaksi antara dua tata guna lahan maka seseorang akan memutuskan interaksi tersebut dilakukan, yaitu salah satunya adalah pemilihan alat angkut (moda).

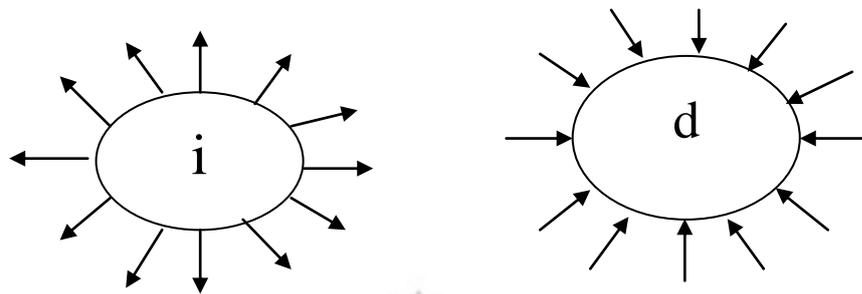
e. Pemilihan rute

Pemilihan rute juga tergantung moda transportasi. Pemilihan moda dan pemilihan rute dilakukan bersama dan tergantung alternatif terpendek, tercepat dan termurah.

Empat langkah berurutan dalam model perencanaan yaitu bangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda dan pemilihan rute. Empat tahap ini disebut model agregat karena menerangkan perjalanan dari kelompok orang atau barang.

#### **2.1.4 Pengertian Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan**

Tarikan pergerakan adalah jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona tarikan pergerakan (Tamin, Perencanaan dan Permodelan Transportasi, 2000). Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan arus lalu lintas. Hasil dari perhitungan tarikan lalu lintas berupa jumlah kendaraan, orang atau angkutan barang per satuan waktu.



Pergerakan yang berasal dari zona i

pergerakan yang menuju dari zona d

*Gambar 2.2 Trip Generation*

Bangkitan dan tarikan lalu lintas tergantung pada dua aspek tata guna lahan :

- a. Jenis tata guna lahan (jenis penggunaan lahan)
- b. Jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan tersebut. Jenis tata guna lahan yang berbeda (pemukiman, pendidikan, dan komersial) mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda, yaitu :
  - a. Jumlah arus lalu lintas
  - b. Jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk atau mobil)
  - c. Lalu lintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan lalu lintas pada pagi dan sore, pertokoan menghasilkan arus lalu lintas sepanjang hari)

### **2.1.5 Klasifikasi Pergerakan**

Menurut *Hutchinson* (1974) membagi dua kelompok pergerakan yaitu yang berbasis rumah dan pergerakan yang berbasis bukan rumah. Pergerakan berbasis rumah yang merupakan perjalanan yang berasal dari rumah ke tempat tujuan yang diinginkan misalnya pergerakan untuk belanja, bekerja dan sekolah.

Pergerakan yang berbasis bukan rumah merupakan perjalanan yang berasal dari tempat selain rumah misalnya pergerakan antar tempat kerja dan toko, pergerakan bisnis dan tempat kerja. Sedangkan klasifikasi pergerakan menurut Tamin (2000) meliputi :

a. Berdasarkan tujuan pergerakan

Pada prakteknya, sering dijumpai bahwa model bangkitan dan tarikan pergerakan yang lebih baik biasa didapatkan dengan memodel secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, 6 kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah :

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan untuk tempat pendidikan
- Pergerakan ke tempat belanja
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi
- Pergerakan ke tempat ibadah

b. Berdasarkan Waktu

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

c. Berdasarkan jenis orang

Merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosio-ekonomi, yaitu :

- Tingkat pendapatan, biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan di Indonesia yaitu pendapatan tinggi, pendapatan menengah dan pendapatan rendah.
- Tingkat kepemilikan kendaraan biasanya terdapat empat tingkat : 0,1,2 atau lebih dari 2 (2+) kendaraan per rumah tangga
- Ukuran dan struktur rumah tangga

### **2.1.6 Faktor Yang Mempengaruhi Pergerakan**

#### a) Bangkitan pergerakan

Menurut Tamin (2000), faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan seperti pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga yang biasa digunakan untuk kajian bangkitan pergerakan sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman untuk kajian zona.

#### b) Tarikan pergerakan

Menurut Tamin (2000), faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pelayanan lainnya, lapangan kerja dan aksesibilitas. Menurut Hutchinson (1974), tarikan pergerakan dipengaruhi oleh perjalanan sosial dan rekreasi. Tarikan perjalanan kendaraan untuk daerah pengembangan industri rata-rata menghasilkan daerah pengembangan lahan yang terkait luas lantai dan pekerjaan.

### **2.1.7 Hubungan Transportasi dan Penggunaan Lahan**

Konsep paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat dalam suatu

wilayah, yaitu bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahan kawasan tersebut.

Bangkitan perjalanan (trip generation) berhubungan dengan penentuan jumlah perjalanan keseluruhan yang dibangkitkan oleh suatu kawasan. Dalam kaitan antara aktifitas manusia dan antar wilayah ruang sangat berperan dalam menciptakan perjalanan.

### **2.1.8 Perencanaan transportasi**

Berbagai kegiatan transportasi dapat menimbulkan berbagai permasalahan seperti kemacetan, polusi udara, suara dan lainnya. Semakin lama, maka kuantitas dan kualitas permasalahan yang ditimbulkan tersebut akan semakin besar pula. Maka dalam hal ini diperlukan adanya proses perencanaan transportasi.

Proses perencanaan transportasi bertujuan untuk memberikan solusi terbaik dari beberapa solusi yang ada dengan sumber daya yang tersedia. (Black, 1981).

Proses perencanaan transportasi merupakan bagian dari proses pengambilan keputusan atau kebijakan transportasi. (Tamin, 2000).

Dalam proses perencanaan transportasi terdapat tiga hal utama yang mempengaruhi, yaitu:

1. Penggunaan lahan (land use). Dalam hal ini penggunaan lahan berarti:
  - a. Penggunaan lahan secara legal pada suatu daerah tertentu, misalnya daerah pemukiman, daerah industri, dan lain sebagainya.

- b. Tipe struktur yang dibangun pada lahan tersebut, misalnya rumah, pabrik, sekolah, dan lain sebagainya.
  - c. Pengukuran besarnya intensitas aktivitas sosial dan ekonomi yang ada pada lahan tersebut, misalnya populasi, pekerja dan lain sebagainya.
2. Penyediaan transportasi (Transport Supply) yang merupakan bentuk fisik dari jaringan penghubung antara lahan (land use). Penyediaan transportasi (Transport supply) diantaranya termasuk:
- a. Variasi dari jaringan transportasi, seperti jalan untuk pejalan kaki, jalan raya, jalan tram, rute bus, dan jalan kereta api.
  - b. Karakteristik operasional dari jaringan transportasi tersebut seperti waktu perjalanan, biaya atau tingkat pelayanan.
3. Lalu lintas (traffic) merupakan akibat dari adanya penggunaan lahan (land use) dan pemenuhan transportasi. Pergerakan pejalan kaki dan kendaraan merupakan representasi dari pergerakan horizontal dari orang dan barang pada jaringan transportasi (Black, 1981) Terdapat beberapa cara pendekatan untuk desain suatu sistem transportasi. Proses ini biasa disebut dengan perencanaan sistem atau proses desain.

### **2.1.9 Pemodelan**

Menurut Tamin (2000), model didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan dari suatu realita. Terhadap beberapa jenis model yang sering digunakan sebagai media atau penggambaran dari suatu realita, model tersebut adalah :

a. Model Fisik

model ini sering digunakan pada bidang arsitektur, teknik sipil dan lain-lain. Sebagai ilustrasi, model maket (bagian dari model fisik) sering digunakan dalam ilmu arsitek untuk mempelajari pembangunan suatu kota dengan menggunakan model skala yang lebih kecil.

b. Model Peta dan Diagram (Grafis)

model grafis ini menggunakan media informasi dan angka sebagai media untuk menyederhanakan suatu realita, misalnya peta wilayah dan peta kontur.

c. Model Matematis

model ini merupakan persamaan matematis yang menerangkan beberapa aspek fisik, sosio ekonomi dan model transportasi. Model ini menggunakan persamaan atau fungsi matematika sebagai media dalam usaha mencerminkan realita.

### **2.1.10 Analisis Regresi**

Regresi pertama kali dipergunakan sebagai konsep statistik pada tahun 1877 oleh Sir Francis Galton. Galton melakukan studi tentang kecenderungan tinggi badan anak. Teori Galton berkembang menjadi analisis regresi yang dapat digunakan sebagai alat perkiraan nilai suatu variabel dengan menggunakan beberapa variabel lain yang berhubungan dengan variabel tersebut (Alfigari, 2000).

Menurut Mason, pengertian dari analisis regresi adalah suatu model matematis yang dapat digunakan untuk mengetahui pola hubungan antara dua

variabel atau lebih yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas adalah variabel yang nilai-nilainya tidak bergantung pada variabel lainnya, biasanya disimbolkan dengan X. Variabel ini digunakan untuk meramalkan atau menerangkan nilai dari variabel yang lain. Sedangkan variabel terikat adalah variabel yang nilai-nilainya bergantung pada variabel lainnya, biasanya disimbolkan dengan Y. Variabel itu merupakan variabel yang diramalkan atau diterangkan nilainya (Hasan, 1999).

Untuk mempelajari hubungan-hubungan antara beberapa variabel, analisis regresi dapat dilihat dari dua bentuk yaitu :

- a. Analisis Regresi Sederhana (Simple Analisis regression)
- b. Analisis regresi Berganda (Multiple Analisis regression)

#### **2.1.10.1 Regresi Linear Sederhana**

Regresi linear sederhana merupakan suatu prosedur untuk menunjukkan dua hubungan matematis dalam bentuk persamaan antara dua variabel, yaitu variabel X sebagai variabel bebas (variable independent) dan variabel Y sebagai variabel terikat (variable dependent). Bentuk umum persamaan linear sederhana adalah :

$$Y = a + bX$$

Dimana :

Y = Variabel terikat

a = Parameter intersep ( garis potong kurva terhadap sumbu Y)

b = koefisien regresi (kemiringan atau slop kurva linear)

X = Variabel bebas

### 2.1.10.2 Regresi Linear Berganda

Regresi linear berganda merupakan suatu linear yang menjelaskan ada tidaknya suatu hubungan fungsional dan meramalkan pengaruh dua variabel independen (X) atau lebih terhadap variabel dependen (Y). Dalam analisis berganda, akan digunakan X yang menggambarkan seluruh variabel yang termasuk di dalam analisa dan variabel dependen. Bentuk umum persamaan regresi linear berganda adalah sebagai berikut :

$$Y = a_0 + a_1X_1 + a_2X_2 + a_3X_3 + \dots + a_kX_k$$

Dimana :

Y = Variabel terikat

$a_0$  = konstanta regresi

$a_1, a_2, a_3$  = Koefisien regresi

$X_1, X_2, X_3$  = Variabel bebas

### 2.1.10.3 Koefisien Korelasi

Koefisien korelasi pertama kali diperkenalkan oleh Karl Pearson sekitar tahun 1900. Koefisien korelasi menggambarkan keeratan hubungan antara dua variabel berskala selang atau rasio. Dilambangkan dengan r, koefisien korelasi sering juga disebut dengan r pearson atau korelasi produk-momen pearson.

Menurut Hasan (1999) Koefisien korelasi yang terjadi dapat berupa :

- a. Korelasi positif adalah korelasi dari dua variabel, yaitu apabila variabel yang satu (X) meningkat maka variabel yang lainnya (Y) cenderung meningkat pula.

- b. Korelasi negatif adalah korelasi dari dua variabel, yaitu apabila variabel yang satu (X) meningkat maka variabel yang lainnya (Y) cenderung menurun.
- c. Tidak adanya terjadi korelasi apabila kedua variabel (X dan Y) tidak menunjukkan adanya hubungan.
- d. Korelasi sempurna adalah korelasi dari dua variabel, yaitu apabila kenaikan atau penurunan variabel yang satu (X) berbanding dengan kenaikan atau penurunan variabel yang lainnya (Y).

Untuk perhitungan koefisien korelasi r berdasarkan sekumpulan data (Xi, Yi) berukuran dengan menggunakan rumus :

$$r = \frac{n \sum XiYi - (\sum Xi) (\sum Yi)}{\sqrt{\{n \sum Xi^2 - (\sum Xi)^2\} \{n \sum Yi^2 - (\sum Yi)^2\}}}$$

r = koefisien korelasi

n = banyaknya subyek

X = nilai peubah X

Y = nilai peubah Y

Koefisien korelasi r dipakai apabila terdapat dua variabel tapi apabila digunakan korelasi berganda atau memiliki tiga variabel ganda maka dapat koefisien korelasinya.

dinotasikan dengan R. Nilai koefisien linear berganda ( R ) dapat dicari dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$R_{y.12} = \frac{\sqrt{r_{y1}^2 + r_{y2}^2 - 2r_{y1}r_{y2}r_{12}}}{1 - r_{12}^2}$$

Dimana :

$r_{y1}$  = Koefisien korelasi antara Y dan X1

$r_{y2}$  = Koefisien korelasi antara Y dan X2

$r_{12}$  = Koefisien korelasi antara X1 dan X2

Korelasi antara variabel dibedakan atas tiga jenis, yaitu :

1. Korelasi Positif

Perubahan antara variabel berbanding lurus, artinya apabila variabel yang satu meningkat, maka variabel yang lain juga mengalami peningkatan.

2. Korelasi Negatif

Perubahan antara variabel berlawanan, artinya apabila variabel yang satu meningkat, maka variabel yang lain mengalami penurunan.

3. Korelasi Nihil

Terjadi apabila perubahan pada variabel yang satu diikuti pada perubahan yang lain dengan arah yang tidak teratur.

#### 2.1.10.4 Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi adalah salah satu nilai statistik yang dapat digunakan untuk mengetahui seberapa besar peubah bebas secara dependen mampu menjelaskan variasi peubah tidak bebas. Nilai  $R^2$  berada pada interval ( $0 \leq R^2 \leq 1$ ). Logikanya adalah semakin baik estimasi model dalam menggambarkan data, semakin dekat nilai  $R^2$  ke nilai 1. Nilai  $R^2$  dapat diperoleh dengan rumus :

$$R^2 = \left[ 1 - \frac{(1-R) \cdot (N-1)}{(N-K)} \right]$$

Dimana :

$R^2$  : koefisien determinasi

R : nilai korelasi ganda

N : jumlah sampel

K : jumlah peubah bebas

#### 2.1.10.5 Uji F (Simultan)

Uji F – test digunakan untuk mengkaji signifikan hubungan antara dua peubah bebas atau lebih dengan peubah tidak bebas. Uji F – test dilakukan dengan membandingkan  $F_{hitung}$  dengan  $F_{tabel}$ . Uji F – test dapat dicari dengan rumus :

$$F_{hitung} = \frac{\frac{R^2}{k}}{\frac{1-R^2}{n-k-1}}$$

Dimana :

$R^2$  = koefisien determinasi

k = jumlah peubah bebas

n = jumlah sampel

cara pengujian signifikan :

- Jika  $F_{hitung} \geq F_{tabel}$  artinya ada hubungan yang signifikan antara peubah bebas dengan peubah tidak bebas.
- Jika  $F_{hitung} < F_{tabel}$  artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara peubah bebas dengan peubah tidak bebas.

- Dengan taraf signifikan  $\alpha = 0,05$  atau 5% (tingkat kesalahan 0,05) atau taraf keyakinan 95% atau 0,95. Cara mencari  $F_{hitung} : F_{tabel} = F$  (dk pembilang = k), (dk penyebut = n-k-1).

## 2.2 Kajian Peneliti Terdahulu

- Kawasan wisata UPT Balai Konservasi Tumbuhan Kebun Raya Purwodadi adalah salah satu objek wisata di Kabupaten Pasuruan yang juga dikembangkan sebagai tempat konservasi flora, pembelajaran tumbuhan dan konservasi lingkungan. Keberadaan dan pengembangan obyek wisata UPT Balai Konservasi Tumbuhan Kebun Raya Purwodadi jika tidak direncanakan dengan baik dapat menimbulkan masalah yang terkait dengan kelancaran arus lalu lintas Malang-Surabaya. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik tarikan pergerakan pada obyek wisata UPT Balai Konservasi Tumbuhan Kebun Raya Purwodadi serta faktor-faktor yang mempengaruhinya, dan menghasilkan suatu model tarikan pergerakan berbasis non rumah yang dalam hal ini adalah obyek wisata UPT Balai Konservasi Tumbuhan Kebun Raya Purwodadi. Metode yang digunakan berupa pendekatan deskripsi-kuantitatif melalui analisis data yang diperoleh dari hasil kuisioner. Analisis kuantitatif data menggunakan metode regresi linier berganda dengan variabel penjelas yang diperkirakan mempengaruhi tarikan pergerakan ke lokasi tersebut sebanyak 3 variabel yaitu luas obyek (X1), keunikan obyek kunjungan (X2) dan harga tiket (X3) per unit kunjungan. Hasil analisis deskripsi memperlihatkan bahwa mayoritas (72%) pengunjung Kebun Raya Purwodadi memulai perjalanan mereka dari rumah dan paling banyak berasal dari Kota/Kabupaten Pasuruan (39%). Mayoritas pengunjung adalah pegawai swasta (37%), kunjungan dilakukan pada hari libur

(45%) dan umumnya waktu yang dipilih ke lokasi Kebun Raya Purwodadi adalah pukul 09.00-10.00 WIB (25%). Sedangkan, hasil analisis untuk model tarikan pergerakan, menghasilkan persamaan model yang sesuai :  $Y = -4048 + 24390 X_2$  dengan variabel penjas keunikan ( $X_2$ ). Persamaan model tersebut memiliki nilai koefisien determinasi sebesar 0,53%. (Suwarno et al., 2009).

- Salah satu hasil studi yang dilakukan oleh (Ir. Arifin Asri, Msi., Ir. Mubassirang Pasra, MT., dan Muh. Isran Ramli, ST., MT.: 2007), dengan judul “Model Tarikan Pergerakan pada Pusat Perbelanjaan Mall Ratu Indah di Kota Makassar”. Data-data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data sekunder yang diperoleh dari instansi-instansi terkait dan data primer yang didapat dari penyebaran kuesioner secara acak sebanyak 400 sampel. Metode yang digunakan adalah analisis regresi (analisis regresi sederhana dan analisis regresi linear berganda). Dalam hal ini digunakan Statistical Programme For Social Sciens (SPSS) versi 10.0 for windows. Variabel yang diukur adalah Intensitas Kunjungan (Y), Asesibilitas (X1), Fungsi Tata Ruang (X2), Manajemen Operasional (X3), Moda Angkutan (X4), dan Fasilitas (X5).