



## Analisis Model Tarikan Perjalanan pada Kawasan Perdagangan Kota Purbalingga (Studi Kasus: Pasar Bobotsari Purbalingga)

Ipang Mei Esajati Dwi Angga<sup>a</sup>, Ahmad Alfin<sup>b</sup>, Yuli Sulistyowati<sup>c</sup>, Nasyiin Faqih<sup>d\*</sup>, Muhammad Iqbal Afghani<sup>e</sup>, Muhammad Fadhil Al Faruqiy<sup>f</sup>

<sup>a, b, c, d</sup> Program Studi Teknik Sipil, Universitas Sains Al-Qur'an, Kawasan Kampus II UNSIQ, Jl. K. H. Abdurrahman Wahid Km. 3, Krasak, Mojotengah, Wonosobo, Jawa Tengah

<sup>e</sup> Program Studi Teknik Sipil, Universitas Islam Nahdlatul Ulama (UNISNU), Jl. Taman Siswa No. 09, Tahunan, Jepara, Jawa Timur

<sup>f</sup> Program Studi Teknik Sipil, Universitas Islam Darul `Ulum, Jalan Veteran No. 53A, Jetis, Lamongan, Jawa Timur

\*Corresponding author, email: [nasyiin@unsiq.ac.id](mailto:nasyiin@unsiq.ac.id)

### ARTICLE INFO

#### Article history:

Received January 22, 2026

Revised January 29, 2026

Accepted January 30, 2026

Available online January 31, 2026

#### Keywords:

Characteristics of Travelers

Influence Travel Attraction

Traffic Movements

Transportation Cost

Travel Behavior

### ABSTRACT

Trip generation is a concept in transportation planning that explains the relationship between economic activity in an area and the traffic movements it generates. This concept is essential for understanding how market activities influence community mobility and transportation infrastructure needs. Travel, in this context, is defined as the movement of individuals from an origin to a destination to conduct various activities. This study aims to analyze the characteristics of people's travel behavior to shopping areas and identify the factors that influence travel attraction to those areas. Data were collected through questionnaires distributed at Bobotsari Market in Purbalingga, involving a population of 11,125 people and a sample of 320 respondents. The analysis employed linear regression and correlation coefficient analysis using SPSS software. Based on the results, the model of travel attraction to the Bobotsari Market shopping area is represented by the equation:  $Y = 1.408 - 0.207(X3) + 0.231(X4) - 0.028(X10)$ , where  $X3$  refers to building floor area,  $X4$  to parking area, and  $X10$  to the price of goods. The characteristics of travelers show that most respondents have 3–4 family members and predominantly use private motorcycles. Motorcycle use is strongly associated with limited parking space, crowded market conditions, travel distances of 2–4.9 km, travel times of 6–10 minutes, and low transportation costs. Most travelers are women aged 21–40 years, originating from the Bobotsari area. The regression results indicate that the building floor area ( $X3$ ) with sig.  $0.023 < 0.05$ , parking area ( $X4$ ) with sig.  $0.009 < 0.05$ , and price of goods ( $X10$ ) with sig.  $0.013 < 0.05$  significantly influence travel attraction ( $Y$ ). These findings confirm that larger building space, adequate parking, and affordable goods play key roles in attracting visitors. Several recommendations can be proposed to manage trip attraction to the market, including integrating transportation and land-use planning, improving parking layout to reduce congestion, enhancing pedestrian access, and strengthening public transportation connectivity to the market area.

© 2026 IJCES. Publishing Services by Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering, Universitas Semarang.



## 1. Pendahuluan

Perkembangan kawasan perdagangan di tingkat kota dan kecamatan memiliki implikasi langsung terhadap dinamika sistem transportasi. Aktivitas ekonomi yang terpusat pada suatu lokasi akan menimbulkan pergerakan manusia dan kendaraan dalam jumlah signifikan, sehingga memunculkan fenomena tarikan dan bangkitan perjalanan. Dalam konteks perencanaan transportasi, konsep tarikan bangkitan digunakan untuk menjelaskan hubungan antara kegiatan tata guna lahan dengan volume pergerakan lalu lintas yang dihasilkan (Faqih & Lestarini, 2020). Semakin tinggi intensitas pemanfaatan lahan untuk kegiatan perdagangan, jasa, maupun pelayanan publik, maka semakin besar pula potensi pergerakan yang terbentuk pada jaringan jalan di sekitarnya. Oleh karena itu, kawasan perdagangan sering kali menjadi simpul mobilitas yang memerlukan pendekatan analisis berbasis model agar perencanaan infrastruktur dapat dilakukan secara rasional dan terukur.

Tarikan perjalanan menggambarkan daya tarik suatu lokasi yang mendorong masyarakat datang untuk melakukan aktivitas tertentu, sedangkan bangkitan perjalanan merujuk pada jumlah pergerakan yang ditimbulkan dari lokasi tersebut (Rahayu, 2021). Kedua konsep ini membentuk struktur interaksi spasial antara wilayah asal dan wilayah tujuan perjalanan. Besarnya tarikan dipengaruhi oleh karakteristik fisik kawasan, kelengkapan fasilitas, skala kegiatan ekonomi, serta tingkat aksesibilitas (Hermanto et al., 2024), sedangkan bangkitan lebih banyak dipengaruhi oleh kondisi sosial ekonomi penduduk pada zona asal. Hubungan antara tata guna lahan dan pergerakan ini menegaskan bahwa perubahan fungsi lahan atau peningkatan intensitas kegiatan ekonomi akan berdampak langsung terhadap pola lalu lintas yang terjadi (Faqih et al., 2019).

Pemahaman terhadap tarikan dan bangkitan perjalanan menjadi landasan penting dalam merancang sistem transportasi yang efisien, aman, dan berkelanjutan (Willumsen, 2016). Tanpa analisis yang komprehensif, perencanaan transportasi berisiko tidak mampu mengakomodasi pertumbuhan pergerakan, sehingga memunculkan permasalahan seperti kemacetan, penurunan tingkat pelayanan jalan, dan konflik antar pengguna ruang jalan. Oleh sebab itu, integrasi antara perencanaan tata guna lahan dan transportasi menjadi kebutuhan mendesak dalam pengelolaan kawasan perdagangan (Aryanti, 2021), khususnya pada pusat-pusat aktivitas yang memiliki intensitas kunjungan tinggi.

Pasar Bobotsari terletak di Kecamatan Bobotsari, Kabupaten Purbalingga, dan merupakan salah satu simpul perdagangan utama yang memiliki peran strategis dalam sistem ekonomi wilayah. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, Kecamatan Bobotsari termasuk wilayah dengan aktivitas perdagangan dan jasa yang cukup dominan dalam struktur PDRB Kabupaten Purbalingga (BPS Purbalingga, 2023). Keberadaan pasar sebagai pusat distribusi barang kebutuhan harian menjadikan kawasan ini sebagai pusat pergerakan masyarakat dari dalam maupun luar kecamatan. Secara spasial, pasar tradisional yang mengalami revitalisasi cenderung meningkatkan intensitas kunjungan dan konsentrasi aktivitas ekonomi, yang pada akhirnya berdampak pada dinamika sistem transportasi lokal (Tamin, 2000).

Revitalisasi Pasar Bobotsari merupakan bagian dari program penataan dan modernisasi pasar rakyat yang bertujuan meningkatkan kualitas pelayanan serta daya saing pasar tradisional. Pemerintah daerah melalui dokumen perencanaan pembangunan daerah mencatat bahwa peningkatan infrastruktur pasar diarahkan pada penataan zonasi komoditas, peningkatan fasilitas bangunan, serta penyediaan sarana pendukung untuk kenyamanan dan keamanan pengunjung (Pemkab. Purbalingga, 2022). Secara konseptual, peningkatan kualitas fasilitas fisik pasar berimplikasi pada peningkatan daya tarik kawasan, sehingga berpotensi meningkatkan volume perjalanan menuju lokasi tersebut (Rahayu, 2021). Dengan demikian, perubahan karakter fisik pasar tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi, tetapi juga pada sistem mobilitas kawasan.

Sebagai pusat ekonomi daerah, Pasar Bobotsari berkontribusi terhadap perputaran ekonomi lokal serta menjadi bagian dari sektor perdagangan yang menyumbang signifikan terhadap struktur ekonomi Kabupaten Purbalingga (BPS Kab. Purbalingga, 2023). Aktivitas perdagangan harian yang melibatkan pedagang, pembeli, distributor, dan pelaku usaha kecil menjadikan pasar sebagai generator pergerakan yang penting dalam jaringan transportasi perkotaan. Literatur perencanaan transportasi menegaskan bahwa kawasan perdagangan dengan intensitas aktivitas tinggi akan menghasilkan pola tarikan perjalanan yang signifikan dan memerlukan pengelolaan berbasis model analitis (Willumsen, 2016). Oleh karena itu, keberadaan Pasar Bobotsari tidak hanya relevan dalam perspektif ekonomi regional, tetapi juga dalam konteks perencanaan transportasi dan pengelolaan mobilitas masyarakat.

Dari data jumlah pengunjung yang di peroleh di lapangan dapat di ambil rata-rata jumlah pengunjung perhari yang parkir di Pasar Bobotsari Purbalingga 1,589 kendaraan yang meliputi kendaraan bermotor, mobil, truk, dan angkutan umum (Basuki et al., 2021). Hal ini menyebabkan kemacetan pada ruas jalan Tp Imam menuju Jl. Koprak Kamsi dan Jl. Majapura sehingga aktivitas ruas jalan tersebut terganggu. Kondisi dimana arus lalu lintas yang melewati suatu ruas jalan melebihi kapasitas rencana jalan tersebut (Rahmah, 2020), yang mengakibatkan kecepatan kendaraan menurun drastis (Gunardo, 2014), tersendat atau bahkan berhenti dan menyebabkan terjadinya antrian panjang (Tamin, 2000) pada jalan Tp Imam menuju Jl.Koprak Kamsi dan Jl.Majapura. Faktor penyebab kemacetan di karenakan volume kendaraan tinggi jumlah kendaraan yang melintas pada waktu jam sibuk melebihi batas kemampuan jalan (Tobing, 2018), hambatan samping karena aktivitas di pinggir jalan Pasar Bobotsari Purbalingga yang parkir di bahu jalan (Agus Suyono & Faqih, 2019), pedagang kaki lima dan pejalan kaki yang menyebrang sembarangan sehingga mengurangi kapasitas efektif jalan (Intari, 2015) Tp Imam menuju Jl. Koprak Kamsi dan Jl.Majapura.

Berdasarkan uraian di atas penulis akan melakukan penelitian dengan menganalisis perilaku perjalanan dan aksesibilitas masyarakat di wilayah perdagangan Pasar Bobotsari Purbalingga, melalui kajian berupa “Analisis Model Tarikan Perjalanan pada Kawasan Perdagangan Kota Purbalingga (Studi Kasus: Pasar Bobotsari Purbalingga)”. Sebagian besar penelitian tarikan perjalanan pada kawasan perdagangan lebih banyak berfokus pada pemodelan bangkitan atau tarikan berdasarkan variabel umum tata guna lahan tanpa menguraikan secara rinci keterkaitan antara kondisi fisik pasar dan karakteristik perjalanan pengunjung. Selain itu, kajian yang secara spesifik mengambil objek pasar tradisional tingkat kecamatan dengan pendekatan analisis kuantitatif berbasis survei langsung masih relatif terbatas.

Kebaruan penelitian ini terletak pada penyusunan model tarikan perjalanan Pasar Bobotsari dengan menguji 16 variabel yang mencakup aspek fisik pasar, aspek perdagangan, persepsi kondisi pasar, serta karakteristik perjalanan dan demografi pengunjung dalam satu model regresi linear berganda. Penelitian ini tidak hanya mengidentifikasi karakteristik perjalanan masyarakat menuju pasar, tetapi juga menentukan variabel signifikan yang memengaruhi tarikan perjalanan, sehingga memberikan gambaran empiris yang terukur mengenai faktor-faktor penentu tarikan pada kawasan perdagangan tingkat kecamatan.

## 2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei lapangan untuk menganalisis model tarikan perjalanan pada kawasan perdagangan Pasar Bobotsari, Kabupaten Purbalingga. Pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner secara langsung kepada pengunjung pasar. Populasi penelitian berjumlah 11.125 orang dengan jumlah sampel sebanyak 320 responden yang ditentukan menggunakan pendekatan Slovin sebagaimana dijelaskan oleh

Anggraeni, 2022. Instrumen kuesioner dirancang untuk menggali karakteristik sosial-demografis responden, karakteristik perjalanan, serta persepsi terhadap kondisi fisik dan aktivitas perdagangan pasar yang diduga memengaruhi tarikan perjalanan.

Secara metodologis, penelitian ini mengacu pada konsep pemodelan transportasi yang menekankan keterkaitan antara tata guna lahan dan pergerakan. Pengembangan variabel penelitian didasarkan pada teori tarikan dan bangkitan perjalanan serta kajian empiris mengenai kawasan perdagangan. Tahapan penelitian secara sistematis yang dimulai dari perumusan masalah, tinjauan pustaka, pengumpulan data primer dan sekunder, pengolahan dan analisis data, hingga penarikan kesimpulan serta rekomendasi kebijakan.

Tahapan penelitian diawali dengan identifikasi permasalahan tarikan perjalanan pada kawasan Pasar Bobotsari yang berdampak terhadap sistem transportasi di sekitarnya. Selanjutnya dilakukan kajian teoritis mengenai konsep tarikan dan bangkitan perjalanan, hubungan tata guna lahan dengan transportasi, serta metode regresi linear berganda sebagai alat analisis (Tobing, 2018). Pengumpulan data primer dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada pengunjung pasar yang mencakup persepsi kondisi pasar, karakteristik perjalanan, serta data sosial-demografis. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait, meliputi jumlah kios, jumlah pedagang, pendapatan pedagang, serta data kependudukan kecamatan.

Data yang telah terkumpul kemudian diuji kualitasnya melalui uji validitas dan reliabilitas untuk memastikan konsistensi dan ketepatan instrumen penelitian. Selanjutnya dilakukan uji asumsi klasik sebagai prasyarat analisis regresi, analisis korelasi untuk melihat hubungan antarvariabel, serta analisis regresi linear berganda untuk membentuk model tarikan perjalanan. Pengujian hipotesis dilakukan melalui uji F untuk mengetahui pengaruh simultan variabel bebas terhadap variabel terikat, serta uji T untuk mengidentifikasi pengaruh parsial masing-masing variabel. Besarnya kontribusi variabel bebas dalam menjelaskan variasi tarikan perjalanan diukur melalui koefisien determinasi ( $R^2$ ). Seluruh proses pengolahan dan analisis data dilakukan menggunakan perangkat lunak SPSS sebagaimana lazim digunakan dalam penelitian kuantitatif transportasi (Nurchaya, 2023).

Untuk memperjelas struktur model, variabel terikat dalam penelitian ini adalah tarikan perjalanan ke Pasar Bobotsari, yang merepresentasikan intensitas atau kecenderungan kunjungan responden ke pasar. Variabel bebas terdiri atas enam belas variabel yang dikelompokkan dalam beberapa aspek. Aspek sosial dan ekonomi responden mencakup jumlah anggota keluarga (X1) dan jumlah pendapatan responden (X2). Aspek fisik dan aktivitas pasar meliputi luas lantai bangunan (X3), luas area parkir (X4), luas kios (X5), omzet dagang (X6), kelengkapan barang yang dijual (X7), kebersihan pasar (X8), tingkat keramaian pasar (X9), serta harga barang (X10). Aspek karakteristik perjalanan terdiri atas jarak tempuh ke pasar (X11), waktu perjalanan (X12), dan biaya transportasi (X13). Sementara itu, aspek demografis mencakup jenis kelamin (X14), umur (X15), dan asal perjalanan (X16). Seluruh variabel diukur menggunakan skala ordinal dan kategori yang telah ditetapkan dalam kuesioner, dengan dasar teoritis bahwa tarikan perjalanan dipengaruhi oleh kombinasi faktor tata guna lahan, atribut ekonomi, serta karakteristik sosial dan perjalanan individu.

Model analisis yang digunakan berbentuk regresi linear berganda dengan persamaan umum  $Y=a+b_1X_1+b_2X_2+\dots+b_{16}X_{16}$ . Pendekatan ini dipilih karena mampu menjelaskan pengaruh simultan dan parsial berbagai variabel terhadap tarikan perjalanan dalam konteks sistem transportasi perkotaan. Dengan model tersebut, hubungan antarvariabel dapat diinterpretasikan secara kuantitatif sehingga menghasilkan dasar analitis yang kuat bagi perumusan kebijakan pengelolaan kawasan perdagangan dan sistem transportasi di sekitarnya.

### 3. Hasil dan Pembahasan

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara membagikan kuesioner secara langsung kepada pengunjung Pasar Bobotsari Kabupaten Purbalingga. Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan teknik Slovin. Adapun batas waktu penyebaran kuesioner adalah dua hari dan kuesioner yang dibagikan berjumlah 320 kuesioner. Hasil kuesioner tersaji pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Karakteristik Responden Pasar Bobotsari Purbalingga

Kategori	Tingkatan	Jml responden	%	Jalan kaki	%	Spd motor pribadi	%	Mobil pribadi	%	Angkutan umum/grab/ojol	%
Jumlah anggota keluarga	1-2 orang	25	7,81	8	2,50	11	3,44	0	0,00	6	1,88
	3-4 orang	160	50,00	12	3,75	107	33,44	19	5,94	22	6,88
	5-6 orang	120	37,50	6	1,88	72	22,50	16	5,00	26	8,13
	>7 orang	15	4,69	1	0,31	10	3,13	4	1,25	0	0,00
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>
Jumlah pendapatan	Rp < 1 juta	9	2,81	1	0,31	7	2,19	0	0,00	1	0,31
	Rp. 1-2,99 juta	125	39,06	10	3,13	74	23,13	16	5,00	25	7,81
	Rp.3-4,99 juta	132	41,25	14	4,38	90	28,13	15	4,69	13	4,06
	Rp. > 5 Juta	54	16,88	2	0,63	29	9,06	8	2,50	15	4,69
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>
Luas lantai bangunan	Sempit	13	4,06	7	2,19	2	0,63	2	0,63	2	0,63
	Cukup luas	87	27,19	4	1,25	51	15,94	11	3,44	21	6,56
	Luas	207	64,69	13	4,06	139	43,44	26	8,13	29	9,06
	Sangat luas	13	4,06	3	0,94	8	2,50	0	0,00	2	0,63
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>
Luas parkir	Sempit	263	82,19	23	7,19	169	52,81	33	10,31	38	11,88
	Cukup luas	41	12,81	3	0,94	27	8,44	4	1,25	7	2,19
	Luas	11	3,44	1	0,31	4	1,25	2	0,63	4	1,25
	Sangat luas	5	1,56	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	1,56
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>
Luas kios	Sempit	37	11,56	5	1,56	20	6,25	7	2,19	5	1,56
	Cukup luas	140	43,75	12	3,75	89	27,81	16	5,00	23	7,19
	Luas	131	40,94	8	2,50	86	26,88	15	4,69	22	6,88
	Sangat luas	12	3,75	2	0,63	5	1,56	1	0,31	4	1,25
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>
Omzet Dagang	Rendah	73	22,81	8	2,50	47	14,69	8	2,50	10	3,13
	cukup rendah	174	54,38	14	4,38	112	35,00	20	6,25	28	8,75
	Tinggi	70	21,88	5	1,56	40	12,50	10	3,13	15	4,69
	Sangat tinggi	3	0,94	0	0,00	1	0,31	1	0,31	1	0,31
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>
Kelengkapan barang yang dijual	Tidak lengkap	22	6,88	8	2,50	6	1,88	3	0,94	5	1,56
	Cukup lengkap	98	30,63	7	2,19	63	19,69	13	4,06	15	4,69
	Lengkap	191	59,69	10	3,13	125	39,06	22	6,88	34	10,63
	Sangat lengkap	9	2,81	2	0,63	6	1,88	1	0,31	0	0,00
<b>Total</b>		<b>320</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>8,44</b>	<b>200</b>	<b>62,50</b>	<b>39</b>	<b>12,19</b>	<b>54</b>	<b>16,88</b>

(Sumber: Hasil Perhitungan oleh Peneliti, 2025)

Tabel 1 menunjukkan bahwa pola kunjungan ke Pasar Bobotsari didominasi oleh rumah tangga dengan struktur keluarga menengah, yang mengindikasikan bahwa pasar berfungsi kuat sebagai pusat pemenuhan kebutuhan harian keluarga. Kelompok keluarga 3–4 orang menjadi segmen utama (50%), sehingga perjalanan ke pasar cenderung bersifat rutin dan fungsional (belanja kebutuhan pokok), bukan sekadar rekreasi. Karakter ini sejalan dengan profil pendapatan yang juga berada pada kelompok menengah, yaitu Rp 3-4,99 juta (41,3%). Kombinasi “keluarga menengah–pendapatan menengah” biasanya menghasilkan perilaku perjalanan yang menuntut efisiensi biaya dan waktu, sehingga keputusan moda dan tujuan perjalanan lebih pragmatis: memilih tempat belanja yang dianggap “cukup lengkap” dan “harga bersaing” dengan akses yang mudah.

Dari sisi pilihan moda, dominasi sepeda motor pribadi sangat menonjol (200 dari 320 responden), jauh melampaui mobil pribadi (39) maupun berjalan kaki (27). Secara perilaku perjalanan, hal ini menegaskan bahwa mobilitas pengunjung ditopang moda yang fleksibel, cepat,

dan relatif murah. Yang menarik, dominasi motor terjadi bersamaan dengan persepsi bahwa ruang parkir pasar “sempit” (82,2%). Secara logika, parkir sempit bisa menjadi disinsentif kunjungan; namun temuan ini justru menunjukkan dua hal. Pertama, keterbatasan parkir lebih mungkin “menggeser” pilihan dari mobil ke motor, bukan mengurangi kunjungan secara total, karena motor memerlukan ruang parkir lebih kecil dan lebih adaptif terhadap parkir informal di sekitar pasar. Kedua, kondisi parkir sempit dapat memicu parkir menyebar (spillover) di bahu jalan atau ruas sekitar, yang berpotensi memperbesar hambatan samping dan menurunkan kapasitas efektif jalan di sekitar pasar. Dengan kata lain, motor dominan bukan berarti persoalan parkir kecil, tetapi justru mengindikasikan kebutuhan penataan parkir motor yang lebih tertib agar tidak bertransformasi menjadi sumber kemacetan.

Pilihan angkutan umum/grab/ojol (54 responden) masih berada di bawah motor, yang mengisyaratkan bahwa layanan angkutan umum belum menjadi opsi utama bagi sebagian besar pengunjung. Ada dua kemungkinan penjelasan yang relevan secara transportasi. Pertama, akses “first mile/last mile” menuju pasar lebih mudah diselesaikan dengan motor, terutama bila perjalanan berjarak menengah seperti perjalanan lokal antar desa/kecamatan. Kedua, bagi pengunjung dengan aktivitas belanja (membawa barang), motor lebih praktis dibanding angkutan umum yang keterikatannya lebih tinggi pada rute dan waktu. Pada konteks pasar rakyat, kenyamanan membawa barang dan fleksibilitas berhenti dekat lokasi belanja sering menjadi penentu moda. Ini menjelaskan mengapa keterbatasan parkir tidak otomatis meningkatkan pangsa angkutan umum—sebab yang dibutuhkan bukan sekadar ketersediaan, tetapi konektivitas dan kemudahan layanan yang sesuai karakter perjalanan belanja.

Aspek fisik pasar juga memberi sinyal penting terhadap daya tarik. Persepsi luas lantai bangunan yang “luas” (64,7%) mengindikasikan kapasitas ruang aktivitas yang memadai, memungkinkan zonasi komoditas dan sirkulasi internal lebih baik. Namun, ketika luas bangunan dinilai baik sementara parkir dinilai sempit, maka bottleneck tarikan perjalanan cenderung bergeser dari “ruang aktivitas di dalam” menuju “ruang transisi di luar”, yaitu akses masuk-keluar dan parkir. Dalam banyak kasus kawasan perdagangan, kualitas bangunan dan kelengkapan komoditas memang meningkatkan minat kunjungan, tetapi tanpa dukungan sistem akses dan parkir yang memadai, peningkatan tarikan justru berujung pada penumpukan kendaraan di ruang jalan. Temuan persepsi “parkir sempit” yang sangat dominan memperkuat bahwa persoalan aksesibilitas eksternal berpotensi menjadi faktor penghambat kenyamanan sekaligus sumber gangguan lalu lintas di sekitar pasar.

Selain itu, persepsi kelengkapan barang yang cenderung “lengkap” (59,7%) dan harga yang “murah” (68,1%) memperlihatkan bahwa daya tarik Pasar Bobotsari bukan hanya karena kedekatan lokasi, tetapi juga karena faktor ekonomi dan kualitas layanan perdagangan. Dalam perilaku perjalanan, harga dan kelengkapan sering berfungsi sebagai “penarik” (attractor) yang membuat pengunjung bersedia menempuh perjalanan walaupun menghadapi ketidaknyamanan tertentu (misalnya parkir sempit atau pasar ramai). Ini terlihat dari persepsi pasar “ramai” (55,0%) yang justru dapat dibaca dua arah: ramai dapat menjadi indikator daya tarik dan peluang memilih barang lebih banyak, tetapi sekaligus menjadi indikator kepadatan sirkulasi dan potensi konflik antara pejalan kaki–kendaraan. Pada konteks pasar rakyat, keramaian sering dipersepsikan sebagai tanda “pasar hidup”, namun secara transportasi keramaian adalah sinyal meningkatnya kebutuhan manajemen akses pejalan kaki, titik penyeberangan, dan pengaturan area bongkar-muat.

Karakter demografis memperkuat interpretasi tersebut. Dominasi pengunjung perempuan (64,7%) dengan usia produktif 21–40 tahun (70,3%) menunjukkan bahwa pasar ini kuat sebagai tujuan aktivitas belanja rumah tangga dan kebutuhan sehari-hari. Kelompok usia produktif umumnya memiliki mobilitas tinggi dan kecenderungan memilih moda yang cepat yang kembali konsisten dengan dominasi sepeda motor. Sementara itu, asal perjalanan yang terbesar berasal dari

Kecamatan Bobotsari (35,3%) dan kecamatan sekitar (misalnya Mrebet 17%) menunjukkan bahwa tarikan perjalanan bersifat lokal-regional. Artinya, pasar ini berperan sebagai pusat layanan perdagangan bagi hinterland terdekat, sehingga pola perjalanan yang terbentuk cenderung perjalanan pendek-menengah dengan frekuensi relatif sering. Implikasi pentingnya: untuk perjalanan jarak pendek-menengah seperti ini, peningkatan kenyamanan akses (parkir tertib, jalur pejalan kaki aman, manajemen keluar-masuk) biasanya lebih berpengaruh dibandingkan kebijakan makro seperti pelebaran jalan, karena sumber gangguan dominan sering berasal dari hambatan samping dan konflik pergerakan di sekitar titik aktivitas.

Secara keseluruhan, Tabel 1 tidak sekadar menggambarkan profil responden, tetapi menunjukkan mekanisme tarikan perjalanan Pasar Bobotsari: daya tarik ekonomi (harga murah dan barang lengkap) serta kapasitas ruang aktivitas (bangunan luas) mendorong kunjungan, sementara keterbatasan parkir (82,2% menyatakan sempit) dan keramaian pasar menjadi faktor yang berpotensi menurunkan kenyamanan dan memicu gangguan lalu lintas. Dominasi motor (200 responden) dapat dipahami sebagai adaptasi paling rasional terhadap kondisi tersebut: cukup cepat untuk perjalanan lokal, cukup murah untuk segmen pendapatan menengah, dan cukup fleksibel untuk bernegosiasi dengan keterbatasan parkir. Dengan interpretasi ini, pembahasan karakteristik responden menjadi landasan logis untuk membaca hasil pemodelan pada tahap berikutnya, karena variabel fisik (bangunan dan parkir) serta faktor ekonomi (harga) secara teoritis memang berpotensi kuat memengaruhi tarikan perjalanan ke kawasan pasar.

#### 4. Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa tarikan perjalanan ke Pasar Bobotsari secara signifikan dipengaruhi oleh faktor fisik dan ekonomi pasar, khususnya luas bangunan, ketersediaan parkir, dan harga barang, sementara variabel lainnya tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan dalam model. Karakteristik pengunjung didominasi oleh rumah tangga berpendapatan menengah, usia produktif, dan mayoritas menggunakan sepeda motor dengan jarak tempuh relatif dekat, yang mencerminkan fungsi pasar sebagai pusat perdagangan lokal-regional. Temuan ini mengindikasikan bahwa daya tarik pasar lebih ditentukan oleh kualitas fasilitas fisik dan keterjangkauan harga dibandingkan oleh faktor demografis semata, sehingga peningkatan penataan parkir dan pengelolaan aksesibilitas menjadi prioritas dalam mendukung kinerja kawasan perdagangan dan sistem transportasi di sekitarnya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Agus Suyono, N., & Faqih, N. (2019). Optimalisasi Produk Kewirausahaan Dasawisma Di Desa Kalibeber, Kecamatan Mojotengah, Kabupaten Wonosobo, Jawa Tengah. Universitas Islam Indonesia.
- Anggraeni, O. (2022). Model Tarikan Perjalanan Pengunjung Pusat Perbelanjaan Java Mall Semarang. E-Journal Undip.
- Aryanti, D. (2021). Perencanaan Transportasi Dalam Sistem Tata Ruang. Penerbit Akademika.
- Basuki, Y., Rahayu, S., & Rahmawati, N. W. (2021). Pemodelan Tarikan Perjalanan Kawasan Perdagangan Jasa Skala Kecil Di Jalan Sukun Raya Banyumanik. In E-Journal Undip.
- Faqih, N., Abdussalam, A., & Indriyati, O. (2019). Potential Analysis Of Muncar River For Utilization Of Micro Hidro Power Plant (Mhpp). International Journal Of Advanced Multidisciplinary Scientific Research
- Faqih, N., & Lestarini, W. (2020). Redesign Of Road Drainage System In Jalan Banyumas Km 7 Selomerto, Wonosobo With Normal Discharge Method. Journal Of Physics: Conference Series, 1511(1), 012063.
- Gunardo, R. B. (2017). Sistem Transportasi. Erlangga.
- Hermanto, H., Sunaryo, S., Faqih, N., Purnomo, C. W., Khasani, K., Wahyu, J. N., Ariawan, I., & Saputra, J. (2024). Peningkatan Pendapatan Ekonomi Masyarakat Desa Dieng Kulon Melalui Penerapan Teknologi Pengelolaan Sampah. Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat Unsiq, 11(01), 52–57.

- Intari, E. (2015). Model Perencanaan Transportasi. Graha Ilmu.
- Nurchaya. (2023). Analisis Regresi Dan Korelasi Dalam Pemodelan Transportasi Berbasis Survei. Jurnal Transportasi Dan Infrastruktur, 5(2), 45–54.
- Pemkab. Purbalingga. (2022). Rencana Pembangunan Daerah Kabupaten Purbalingga 2021–2026. Bappeda Kabupaten Purbalingga.
- Purbalingga, BPS. (2023). Kabupaten Purbalingga Dalam Angka 2023. Bps Kabupaten Purbalingga.
- Rahayu, S. (2021). Tarikan Dan Bangkitan Perjalanan di Kawasan Pasar. Alfabeta.
- Rahmah. (2020). Metode Pengambilan Sampel dalam Penelitian Transportasi. Kencana.
- Tamin, O. Z. (2016). Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi (Edisi Kedu). Penerbit Itb.
- Tobing, I. S. L. (2018). Analisis Regresi Linear Berganda Dalam Pemodelan Bangkitan Perjalanan. Usu Press.
- Willumsen, L. G. (2016). Transportation Planning Models. Academic Press.