JURNAL KARAJATA ENGINEERING Vol. x No. x, Maret 202x, e-ISSN: xxxx-xxxx
http://jurnal.umpar.ac.id/index.php/karajata
DOI http://dx.doi.org/xx.xxxx/karajata

STUDI MODEL TARIKAN PERGERAKAN PENGUNJUNG PASAR DONGI KABUPATEN SIDENRENG RAPPANG

Rudini[1], Jasman[2], Hendro[3]
[1,2,3]Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

Informasi Artikel

Riwayat Artikel:

Dikirim: tgl-bulan-tahun
Revisi: tgl-bulan-tahun
Diterima: tgl-bulan-tahun
Tersedia *online*: tgl-bulan-tahun

Keywords:

SPSS, Regression Model, Supermarket

ABSTRACT

Dongi Market is one of the uses of land use that has the potential to cause movement and visitor attraction so that the attraction of visitor movement is strong enough for the surrounding area because it is related to human daily needs. This of course can cause the attraction of traffic movements in the area which of course can lead to crowds. The entertainment that occurs cannot be separated from the attraction of visitors which is also caused by the mode of transportation used by visitors. The purpose of this study is to identify the factors that most influence the attraction of Dongi market visitor movements and to determine the attraction model for Dongi market visitor movement, Sidenreng Rappang Regency. In this study using qualitative and quantitative analysis methods. The results of this study indicate that the factors that most influence the attraction of the movement of visitors to the Dongi market in Sidenreng Rappang Regency are the income variable (X4), the distance variable (X6), the time variable (X7), the transportation cost variable (X8), and the pull model. The movement of visitors to Dongi market in Sidenreng Rappang Regency obtained from the results of the t-test and significant test, namely, Y = 0.594 + 0.286x4 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10.

ABSTRAK

Pasar Dongi merupakan salah satu pemanfaatan tata guna lahan yang berpotensi menimbulkan tarikan pergerakan dan bangkitan pengunjung sehinga tarikan pergerakan pengunjung cukup kuat untuk daerah sekitarnya sebab berkaitan dengan kebutuhan harian manusia. Hal ini tentu saja dapat menyebabkan tarikan pergerakan lalu lintas pada kawasan tersebut yang tentu akan dapat berujung pada keramain. Keramain yang terjadi tidak lepas dari tarikan pengunjung yang dimana juga di akibatkan oleh moda transportasi yang digunakan pengunjung. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang paling mempengaruhi tarikan pergerakan pengunjung pasar Dongi dan untuk mengetahui model tarikan pergerakan pengunjung pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang. Dalam penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif dan kuantitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang paling berpengaruh terhadap tarikan pergerakan pengunjung pasar dongi Kabupaten Sidenreng Rappang adalah variable pendapatan (X4), variable jarak (X6), variable waktu (X7),variable biaya transportasi (X8), dan adapun model tarikan pergerakan pengunjung pasar Dongi Kabupaten Sidenreng Rappang yang didapat dari hasil uji-t dan uji signifikan yaitu, Y = 0.594 + 0.286x4 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10.

***Penulis Korespondensi:**

Rudini,
Program Studi Teknik Sipil,
Universitas Muhammadiyah Parepare,
Jl Jenderal Ahmad Yani KM. 6,
Kota Parepare, Indonesia.
Email:
rudini0599@email.com

This is an open access article under the CC BY-SA license.

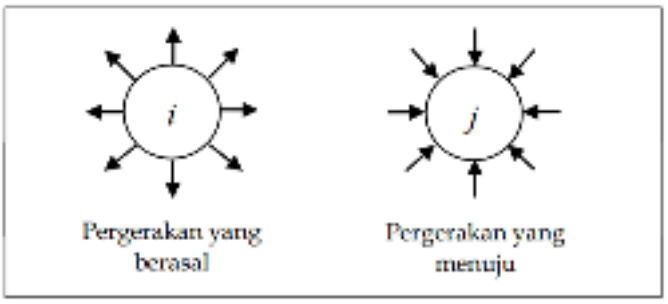
I. PENDAHULUAN

Transportasi adalah kebutuhan umum dari sebuah kawasan yang digunakan sebagai usaha untuk meningkatkan kesejahteraan penduduknya. Perencanaan transportasi mutlak diperlukan untuk mencari solusi paling efisien dari adanya interaksi pergerakan. Pergerakan diawali dengan adanya bangkitan dan tarikan pergerakan (*Trip Generation*). Berdasarkan modal, pelayanan manajemen, volume penjualan variasi komoditas dan fasilitas, maka pasar-pasar (tempat perbelanjaan) dapat dibagi dalam 3 kategori yaitu: pasar tradisional, pertokoan, dan toko swalayan. Penelitian tarikan perjalanan dengan variabel-variabel yang terikat menghasilkan persamaan dalam bentuk model. Model ini dapat digunakan untuk mencerminkan hubungan antara system tata guna lahan (kegiatan) dengan system prasarana transportasi (jaringan) dengan system menggunakan beberapa seri fungsi atau persamaan (model matematik). Model tersebut dapat menerangkan cara kerja system dan hubungan keterkaitan antar-sistem secara terukur. Salah satu alasan penggunaan model matematik adalah Bahasa yang jauh lebih tepat dibandingkan bahasa

verbal. Ketetapan yang didapat dari penggantian kata dengan symbol sering mengahasilkan penjelasan jauh lebih baik daripada penjelasan dengan bahasa verbal.

A. Landasan Konsep Tarikan

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



Gambar 1. Bangkitan dan Tarikan

Tarikan pergerakan lalu lintas tersebut bergantung pada dua aspek tata guna lahan, jenis tata guna lahan, jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan tersebut.

B. Konsep Pemodelan

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

C. Karakteristik Pergerakan

Karakteristik perjalanan meliputi berdasarkan tujuan perjalanan dalam kasus perjalanan berbasis rumah, 4 kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan yaitu pergerakan menuju tempat kerja, pergerakan menuju tempat pendidikan (sekolah atau kampus), pergerakan menuju tempat belanja, pergerakan untuk kepentingan social dan lain-lain. Pemilihan moda secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihannya adalah sepeda motor, dan mobil atau bus, becak dan lain-lain.

D. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tarikan Pergerakan.*

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

E. Penelitian Terdahulu

1) *Model Tarikan Pergerakan Orang dengan Analisis Regresi Di Kampus Universitas Semarang.* Hasil analisis Dari hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa model tarikan pergerakan orang dengan nilai regresi di Kampus Universitas Semarang untuk kelas pagi semester gasal adalah Y = 1308,803 + 0,032 X3 dan semester genap adalah Y = 1568,960 + 0,032 X4, X3 dan X4 PDRB kota semarang, sedangkan Y adalah tarikan yang terjadi pada saat semester gasal dan genap kelas pagi, sedangkan untuk klas sore persamaan dengan regresi dengan PDRB sebagai variabel bebas tidak ada yang sesuai. [1].

2) *Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Kompleks Pasar Kasih Kota Kupang*. Metode penelitian yang digunakan metode deskriptif analitis dengan pengolahan data menggunakan metode regresi linear berganda. Dengan hasil faktor yang paling mempengaruhi tarikan pergerakan kendaraan *Departement store* di wilayah Surakarta adalah total luas bangunan dengan model tarikan pergerakan kendaraan yaitu; $Y = 82.224 + 0.008\ X_4$ [3].

3) *Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung.* Hasil penelitian meperlihatkan bahwa faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan perdagangan Kota Bandar Lampung adalah jumlah orang yang tinggal di suatu rumah (X_4), jumlah kepemilikan kendaran pribadi di setiap rumah (X_5), kelengkapan barang yang dijual di kawasan perdagangan (X_{10}), dan harga barang yang dijual (X_{11}),. Model tarikan yang diperoleh dari hasil analisa adalah $Y = -2,447 + 0,233\ X_4 + 0,511\ X_5 + 0,267\ X_{10} + 0,236\ X_{11}$ dengan $R^2 = 0,863$ [6].

4) *Model tarikan pergerakan di Universitas Muhammadiyah Purwekerto (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Purwekerto.* Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi yang menghasilkan tiga bentuk persamaan yang mempengaruhi tarikan perjalanan ke universitas muhammdiyah dengan tiga macam moda yang digunakan yaitu, model tarikan perjalan dengan menggunakan angkutan umum (Y1), dengan menggunakan sepeda motor (Y2), dan kendaraan mobil pribadi (Y3) [7].

5) *Analisis Tarikan Pergerakan Pengunjung Pasar Bina Usaha di Kota Meulaboh.* Faktor domina pada hari kerja yang mempengaruhi tarikan pengunjung pasar bina usaha adalah jumlah anggota keluarga (X1), jumlah sepeda motor (X30, jarak rumah ke pasar (X8), jumlah orang ke pasar (X9), jumlah orang ke pasar sehari (X12), biaya berbelanja (X14), waktu perjalanan (X15), usia (X16). Dari hal tersebut kita bisa menentukan

model tarikan pengunjung pasar bina usaha meulaboh pada hari libur Y = 0.524 – 0.215X1 – 0.193 X3 + 0.509 X9 + 0.249 X11 + 0.528 X12 + 0.284 X15 – 0.207 X16 [8].

6) *Analisis Model Tarikan Dan Bangkitan Kendaraan Di Daerah Kecamatan Pemulutan Kabupaten Ogan Ilir* Berdasarkan uraian serta analisa data yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa : jumlah kepemilikan motor (X7) berpengaruh terhadap bangkitan pergerakan. Nilai koefisien dan t hitung adalah positif sehingga jumlah motor terhadap bangkitan pegerakan. Berdasarkan kesimpulan di atas, dapat digambarkan bahwa jalur keluar dan masuk pada saat ini belum berpengaruh terhadap aktivitas system kegiatan di wilayah studi yaitu jalan buaya kecamatan Pemulutan Kabupaten Ogan Ilir.

7) *Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Ke Universitas Tidar Di Magelang.* Pengambilan data pada penelitian ini dilakukan dengan cara menghitung jumlah pergerakan kendaraan yang memasuki masingmasing fakultas di Universitas Tidar. Variabel yang diteliti antara lain luas lahan (X1), luas total bangunan (X2), jumlah karyawan (X3), jumlah dosen (X4), dan jumlah mahasiswa (X5). Dari penelitian tarikan pergerakan kendaraan ke Universitas Tidar dapat disimpulkan bahwa model yang didapatkan setelah dilakukan analisis persamaan regresi dan pengujian terhadap model, seperti uji Homoskedastisitas, uji Normalitas, dan uji Linearitas adalah Y = 69,514 + 0,029 X1 dengan Y adalah tarikan pergerakan kendaraan ke Universitas Tidar dan X1 adalah luas lahan. Tingkat validitas antara variabel tarikan pergerakan kendaraan dan luas lahan dari model yang dihasilkan yaitu sebesar 0,814; sehingga dapat disimpulkan bahwa persamaan regresi yang dihasilkan baik untuk mengestimasi nilai variabel terikat [9].

8) *Analisis model tarikan pergerakan kendaraan pada tempat wisata (studi kasus di kabupaten kubu raya).* Dari analisis regresi, ditemukan model yang baik untuk menarik gerakan adalah model regresi berganda yang terdiri dari: Y = -0,231 + 2,969 X8 dengan koefisien determinasi (R2) = 0,579, Y = -3,454 + 0,008 X2 dengan koefisien deteminasi (R2) = 0,579 dan Y = 9,657 + 2,414 X7 dengan koefisien determinasi (R2) = 0,882 [2].

F. Tujuan Umum Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui factor apa saja yang mempengaruhi tarikan pergerakan pengunjung pasar dan untuk mengetahui bagaimana model tarikan pergerakan pengunjung pasar.

II. METODE PENELITIAN

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

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1) *Lokasi Penelitian* : Penelitian ini dilaksanakan di salah satu pasar tradisional yaitu Pasar Dongi Kecamatan Pituriawa Kabupaten Sidenreng Rappang.



Gambar 2. Lokasi Penelitian

2) *Waktu Penelitian* : Penelitian ini dilaksanakan selama 1 bulan dari Agustus sampai bulan September 2021.

B. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

1) Data Primer : Data primer merupakan sumber informasi penelitian yang tidak langsung memberikan infirmasi kepada pengumpul informasi. Informasi penting dalam penyelidikan ini adalah observasi, pertemuan dan jajak pendapat, dan kuesioner.

2) Data sekunder : Data sekunder yaitu sumber informasi eksplorasi yang tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpul informasi. Informasi yang diperoleh dari karya misalnya, buku hipotetis, buku laporan, dan catatan baik dari organisasi yang verlaku konsekuesi dari penulisan ujian.

C. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah:

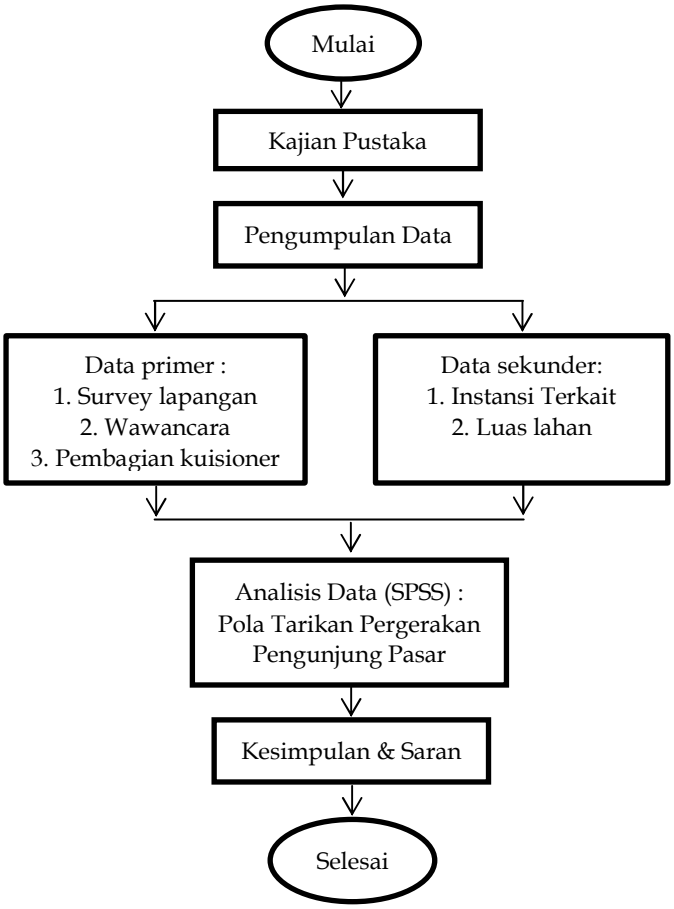
1) *Analisis Kuantitatif* : Teknik eksplorasi yang digunakan untuk menangani informasi angka-angka sebagai instrument untuk membedah dan mengarahkan pertimbangan penelitian, terutama yang berkaitan dengan apa yang telah diselidiki.

2) *Analisis Kualitatif* : Sistem eksplorasi yang menghasilkan informasi ekspresif sebagai kata-kata yang disusun dan diungkapkan dari individu dan perilaku yang diperhatikan.

D. Penentuan Sampel

Teknik simple random sampling atau yang biasa disebut dengan istilah teknik acak sederhana salah satu metode yang digunakan unutk pengumpulan data ynag paling populer dan sederhana dibidang penelitian. simple random sampling adalah metode penarikan dari sebuah populasi atay semesta dengan cara tertentu sehingga setiap anggota populasi atau semesta tadi memiliki peluang yang sama untuk terpilih atau terambil.

E. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. Bagan Alir Penelitian

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. *Gambaran Umum Lokasi Penelitian*

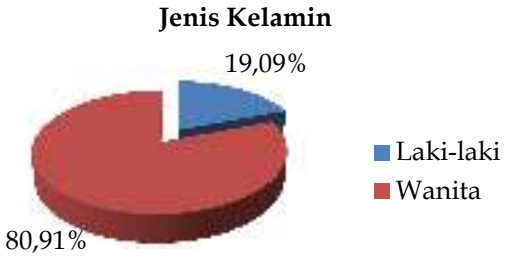
Pasar Dongi merupakan salah satu pasar yang ada di Kabupaten Sidenreng Rappang tepatnya di Desa Dongi Kecamatan Pituriawa. Pasar Dongi memiliki luas lahan 9.208,45 M². Secara geografis desa Dongi dikelilingi oleh 4 Desa yaitu Desa Ajubissue di sebelah Selatan, Desa Bulucenrana di sebelah Utara, Desa Salobukkang di sebelah Timur, dan Desa Salo Bompong di sebelah Barat.

B. *Hasil Analisa Data dan Pembahasan*

1) *Responden Menurut Jenis Kelamin*

Tabel 1. Jenis Kelamin Responden

Jenis kelamin	Jumlah (orang)
1. Laki-laki	21
2. Perempuan	89
Total	110



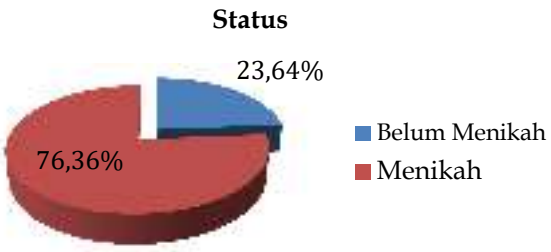
Gambar 4. Presentase Jenis Kelamin Responden

Responden yang berjenis kelamin laki-laki lebih sedikit di bandingkan yang berjenis kelamin perempuan dengan jumlah presentase 19.09 % untuk responden laki-laki atau yang memilih sebanyak 21 orang, sedangkan jumlah presentase responden perempuan sejumlah 80.91 % atau yang memilih sebanyak 81 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

2) *Responden Menurut Status*

Tabel 2. Status Responden

Status responden	Jumlah (orang)
1. Kawin	84
2. Belum kawin	26
Total	110



Gambar 5. Presentase Status Responden

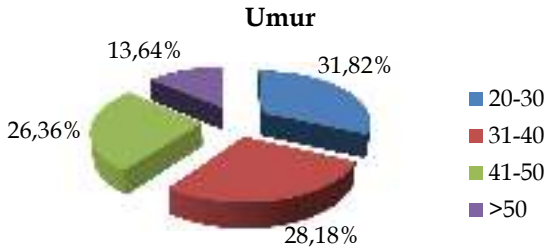
Dari gambar diagram diatas menunjukkan bahwa responden yang berstatus kawin lebih banyak dibandingkan yang berstatus belum kawin dengan jumlah presentase 76.36% responden yang sudah kawin atau yang memilih sebanyak 84 orang, sedangkan

jumlah presentase responden yang berstatus belum kawin berjumlah 23.64 % atau yang memilih sebanyak 26 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

3) *Responden Menurut Umur*

Tabel 3. Umur Responden

Umur responden	Jumlah (orang)
1. <20	0
2. 20-30	35
3. 31-40	31
4. 41-50	29
5. >50	15
Total	110



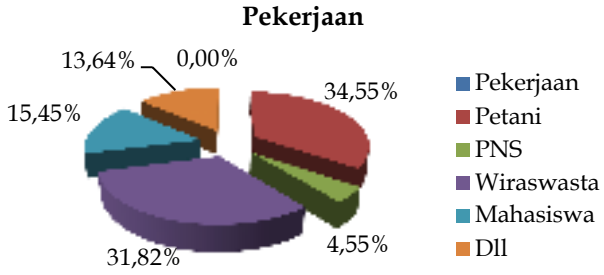
Gambar 6. Presentase Umur Responden

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

4) *Responden Menurut Pekerjaan*

Tabel 4. Pekerjaan

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



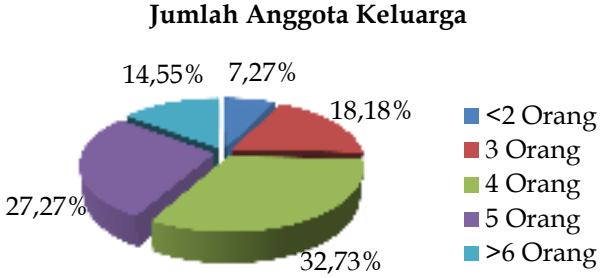
Gambar 7. Presentase Pekerjaan

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

5) *Responden Menurut Jumlah Anggota Keluarga*

Tabel 5. Jumlah Anggota Keluarga

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



Gambar 8. Presentase Jumlah Anggota Keluarga

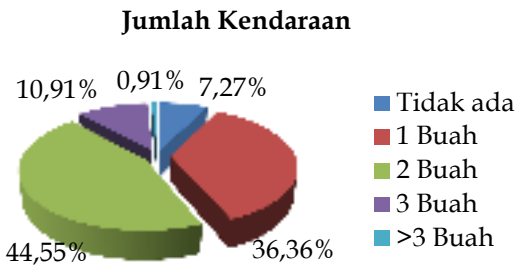
Diagram diatas menunjukkan presentase jumlah anggota keluarga responden yang berjumlah kurang dari 2 orang sebanyak 7.72% atau yang memilih 8 orang, kemudian jumlah anggota keluarga berjumlah 3 orang sebanyak 18.18% atau memilih sebanyak 20 orang, sedangkan jumlah anggota keluarga yang berjumlah 4

orang sebanyak 37.73% atau sebanyak 36 orang yang memilih, kemudian jumlah anggota keluarga responden yang berjumlah 5 orang sebanyak 27.27% atau yang memilih 30 orang, sedangkan jumlah anggota keluarga responden yang berjumlah enam lebih (>6) sebanyak 14.55% atau yang memilih sebanyak 16 orang dengan total responden 110 orang.

6) *Responden Menurut Jumlah Kendaraan*

Tabel 6. Jumlah Kendaraan

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



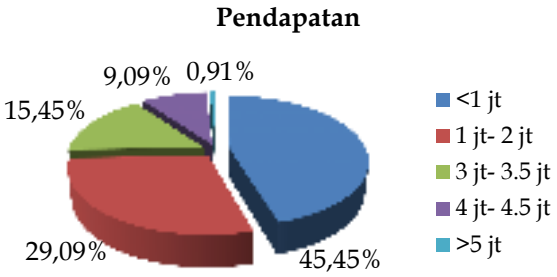
Gambar 9. Presentase Jumlah Kendaraan

Diagram diatas menunjukkan presentase jumlah kepemilikan kendaraan responden yang tidak memiliki kendaraan sebanyak 7.27% atau yang memilih sebanyak 8 orang, sedangkan yang memiliki kendaraan 1 buah sebanyak 36.36% atau yang memilih sebanyak 40 orang, sedangkan responden yang memiliki 2 buah kendaraan sebanyak 44.55% atau yang memilih sebanyak 49 orang, sedangkan responden yang memiliki 3 buah kendaraan sebanyak 10.91% atau yang memilih sebanyak 12 orang, sedangkan responden yang memiliki lebih dari buah kendaraan sebanyak 1 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

7) *Responden Menurut Pendapatan*

Tabel 7. Pendapatan

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



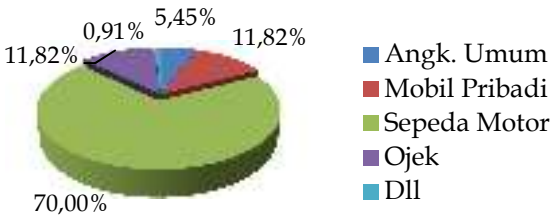
Gambar 10. Presentase Pendapatan

Diagram diatas menunjukkan presentase jumlah pendapatan responden dalam satu bulan, untuk pendapatan responden dibawah satu juta rupiah sebanyak 45.45% atau yang memilih sebanyak 50 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 sebanyak 29.09% atau yang memilih sebanyak 32 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden Rp 3.000.000 – Rp 3.500.000 sebanyak 15.45% atau sebanyak 17 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden Rp 4.000.000 – Rp 4.500.000 sebanyak 9.09% atau yang memilih sebanyak 10 orang, sedangkan presentase jumlah pendapatan responden >Rp 5.000.000 sebanyak 0.91% atau yang memilih sebanyak 1 orang dengan total responden sebanyak 110 orang.

8) *Responden Menurut Jenis Kendaraan*

Tabel 8. Jenis Kendaraan

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



Gambar 11. Presentase Jenis Kendaraan

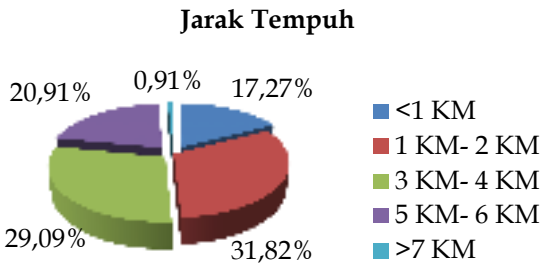
Diagram diatas menunjukkan bahwa jenis kendaraan yang paling banyak digunakan ke pasar yaitu sepeda

motor menunjukkan nilai presentase sebanyak 70.00% atau sebanyak 77 orang, sedangkan yang menggunakan mobil pribadi menunjukkan nilai presentase sebanyak 11.82% atau sebanyak 13 orang, sedangkan yang menggunakan ojek menunjukkan nilai presentasi sebanyak 11.8% atau sebanyak 13 orang, sedangkan yang menggunakan angkutan umum menunjukkan nilai prsentase sebanyak 5.45% atau sebanyak 6 orang, sedangkan yang menggunakan kendaraan lainnya menunjukkan nilai presetase sebanyak 0.91% atau sebanyak 1 orang, dengan total responden 110 orang.

9) *Responden Menurut Jarak Tempuh*

Tabel 9. Jarak Tempuh

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



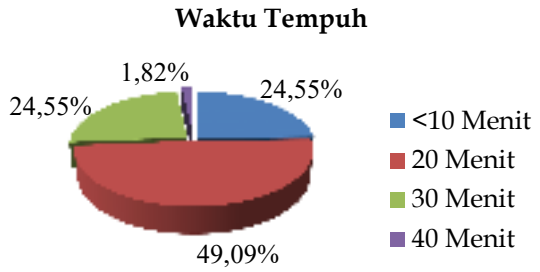
Gambar 12. Presentase Jarak Tempuh

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

10) *Responden Menurut Waktu Tempuh*

Tabel 10. Waktu Tempuh

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



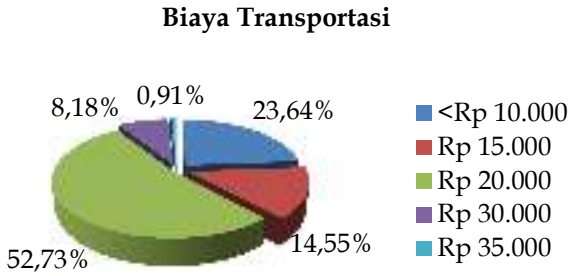
Gambar 13. Presentase Waktu Tempuh

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

11) *Responden Menurut Biaya Transportasi*

Tabel 11. Biaya Transportasi

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



Gambar 14. Presetase Biaya Transportasi

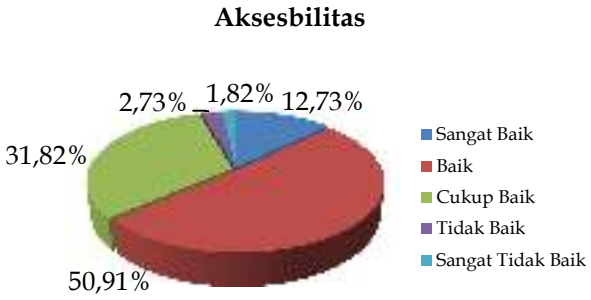
Diagram di atas menunjukkan bahwa biaya yang dikeluarkan masyarakat menuju pasar dengan nominal <Rp 10.000 menunjukkan tingkat presentase 23.64% atau sebanyak 26 orang, kemudian untuk nominal Rp

15.000 menunjukkan tingakat presentase 14.55% atau sebanyak 16 orang, kemudian untuk nominal Rp 20.000 menunjukkan tingkat presentase 52.73% atau sebanyak 58 orang, kemudian untuk nominal Rp 30.000 menunjukkan tingkat presentase 8.18% atau sebanyak 9 orang, kemudian untuk nominal Rp 35.000 menunjukkan tingkat presentase 0.91% atau sebanyak 1 orang, dengan total responden sebanyak 110 orang.

12) *Responden Menurut Aksesbilitas*

Tabel 12. Aksesbilitas

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



Gambar 15. Presentase Aksesbilitas

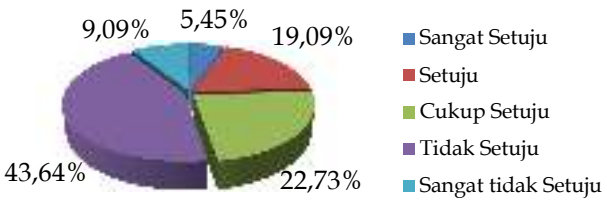
Diagram di atas menunjukkan bahwa aksesbilitas jalan yang di lewati masyarakat menuju pasar dengan pendapat sangat baik menunjukkan tingkat presentase 12.73% atau sebanyak 14 orang, kemudian untuk akses jalan yang baik menunjukkan tingkat presentase 50.91% atau sebanyak 56 orang, kemudian untuk akses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

C. *Pelayanan*

1) *Responden Menurut Kelengkapan Barang*

Tabel 12. Kelengkapan Barang

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



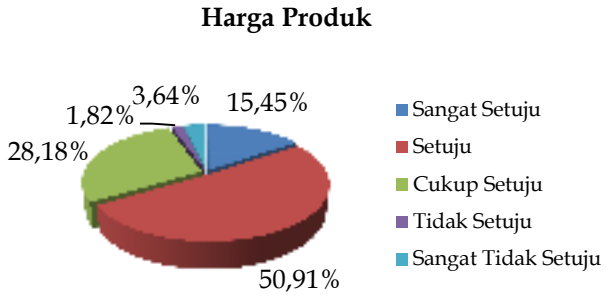
Gambar 16. Presentase Kelengkapan Barang

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

2) *Responden Menurut Harga Produk*

Tabel 13. Harga Produk

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



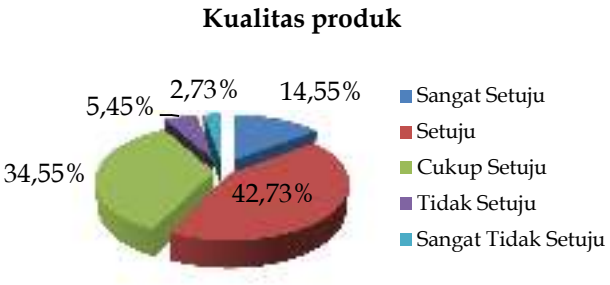
Gambar 17. Presentase Harga Produk

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

3) *Kualitas Produk*

Tabel 14. Kualitas Produk

Kualitas produk	Jumlah (orang)
Sangat Setuju	16
Setuju	47
Cukup Setuju	38
Tidak Setuju	6
Sangat tidak Setuju	3
Total	110



Gambar 18. Presentase Kualitas Produk

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

D. *Uji Validitas dan Reliabilitas*

1) *Uji Validitas*

Uji validitas untuk menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur *(a valid measure if successfully measure the phenomenon).*

Hasil uji validasi data sebagai berikut:

Tabel 15. Uji Validitas

No	Variabel	r_{hitung}	r_{tabel}	Hipotetis	Ket
1	Pekerjaan	0.529	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	Jumlah angg.keluarga	0.485	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
3	Jumlah kendaraan	0.473	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
4	Pendapatan	0.612	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
5	Jenis kendaraan	-0.022	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak Valid
6	Jarak	0.624	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
7	Waktu	0.633	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
8	Biaya	0.727	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid
9	Aksesbilitas	0.299	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Valid
10	Harga Barang	0.262	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak Valid
11	Kelengkapan Barang	0.232	0.187	$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak Valid
12	Kualitas Produk	0.476	0.187	$r_{hitung} > r_{tabel}$	Valid

2) *Uji Reliabilitas:* Uji reliabilitas untuk mengetahui sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten, apabila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur yang sama pula.

Tabel 16. Reliability Statistic

Cronbach's Alpha	N of Items
0,4506944	12

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

E. *Analisis Korelasi Berganda*

Analisis korelasi berganda bertujuan untuk melihat tingkatan hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat.

Tabel 17. Rekapitulasi Korelasi

No	Variabel	Tingkat korelasi		Signifikan	
		r_{hitung}	Ket	Hipotetis	Ket
1	X1 Terhadap Y	0,529	Agak lemah	0.000<0.025	Sig.
2	X2 Terhadap Y	0,485	Agak lemah	0.000<0.025	Sig.
3	X3 Terhadap Y	0,473	Agak lemah	0.000<0.025	Sig.
4	X4 Terhadap Y	0,612	Cukup	0.000<0.025	Sig.
5	X5 Terhadap Y	-0,022	Sangat lemah	0.823>0.025	Non Sig.
6	X6	0,624	Cukup	0.000<0.025	Sig.

	Terhadap Y		kuat		
7	X7 Terhadap Y	0,633	Cukup kuat	0.000<0.025	Sig.
8	X8 Terhadap Y	0,727	Cukup kuat	0.000<0.025	Sig.
9	X9 Terhadap Y	0,299	Lemah	0.002<0.025	Sig.
10	X10 Terhadap Y	0,262	lemah	0.006<0.025	Sig.
11	X11 Terhadap Y	0,232	Lemah	0.016<0.025	Sig.
12	X12 Terhadap Y	0,476	Agak lemah	0.000<0.025	Sig.

F. *Analisis Regresi Berganda*

Persamaan regresi berganda digunakan untuk penentuan model dengan bantuan program aplikasi SPSS versi 25 yaitu untuk mengetahui pengaruh suatu variable bebas terhadap satu variable tak bebas.

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

Tabel 18. Summary Model

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.804[a]	0.646	0.615	2.115

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

Tabel 19. Anova

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

2) *Coefficient:* Coeffiecient mengandung nilai dari pemodelan yang terdapat dalam analisis regresi berganda. Nilai negative (-) dalam hasil pemodelan memiliki makna berbanding terbalik antara nilai regresi variable terhadap tarikan. Dari tabel hasil analisis regresi berganda didapatkan model yaitu Y = 0.594 + 0.308x1 + 0.043x2 + -0.031x3 + 0.286x4 + 0.005x5 + 0.049x6 + -0.017x7 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10 + 0.057x11 + -0.026x12. Berdasarkan hasil analisis uji t secara parsial dan uji sig. pada tabel coefficient didapatkan model terbaik sebagai berikut. Y = 0.594 + 0.286x4 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10.

IV. PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari proses analisis terhadap tarikan pergerakan pengunjung pasar Dongi di Kabupaten Sidenreng Rappang diperoleh kesimpulan yaitu faktor-faktor yang paling berpengaruh terhadap tarikan ialah variable pendapatan (X4), variable jarak (X6), variable waktu tempuh (X7), dan variable biaya transportasi (X8). Serta model tarikan pergerakan pengunjung pasar adalah Y = 0.594 + 0.286x4 + -0.261x8 + 0.616x9 + 0.293x10.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian pada pasar dongi kabupaten sidenreng rappang, diusulkan beberapa saran yaitu perlu dilakukan penelitian lebih mendalam terhadap factor tarikan pengunjung yang kemungkinan akan mengakibatkan kemacetan pada hari kerja dan hari libur berdasarkan variabel yang sering muncul pada kedua hari tersebut. Serta Model ini bisa dipergunakan alternative pemecah masalah untuk pengendalian tarikan pengunjung pasar dongi pada masa yang akan datang.

REFERENSI

[1] D. B. Cahyono, A. Muldiyanto dan A. Kustirini "*Model Tarikan Pergerakan Orang dengan Analisis Regresi Di Kampus Universitas Semarang*" *vol 14 no. 1 , hlm 14-21 , 2019* 10.26623/teknika.v14i1.1516

[2] F. Widiarsih, S. A. S. dan N. Kadarini "*Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Pada Tempat Wisata (Studi Kasus di Kabupaten Kubu Raya). (Doctoral Dissertation Tanjungpura University)*" vol. 4 no. 4, 2017, http://dx.doi.org/10.26418/jelast.v4i4.20865

[3] J. H. Frans, E. Hanggurami dan S. A. D. Johannis. "*Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Kompleks Pasar Kasih Kota Kupang,*" vol. 9 no. 1, hlm. 103-112, 2020 Vol. 9 No. 1 (2020)

[4] D. N. Afni dan Yurina "*Analisis Model Tarikan Dan Bangkitan Kendaraan Di Daerah Kecamatan Pemulutan Kabupaten Ogan Ilir*" vol 6 no. 1, hlm 8, 2021 https://doi.org/10.24967/teksis.v6i1.1231

[5] S. Legowo. "*Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Departement Store (Studi Kasus di Wilayah Soloraya).*" vol. 8 no. 1, hlm. 6, 2020. https://doi.org/10.20961/mateksi.v8i1.41531

[6] U. Niatika. "*Tugas Akhir Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat ke Kawasan Perdagangan/Perbelanjaan Kota Bandar Lampung. Universitas Lampung.*" Oktober 2018, http://repository.lppm.unila.ac.id/id/eprint/10356

[7] A. Pradana. "*Model tarikan pergerakan di Universitas Muhammadiyah Purwekerto (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Purwekerto)*" *hlm. 38, Juli 2017,* http://repository.ump.ac.id/id/eprint/2480

[8] M. Refiyanni, Azwanda dan A. Satria. "*Analisis Tarikan Pergerakan Pengunjung Pasar Bina Usaha di Kota Meulaboh,*" vol 4 no. 2. hlm. 92-97, 2018 https://doi.org/10.35308/jts-utu.v4i2.1288

[9] *R. M. Jannah "Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Ke Universitas Tidar Di Magelang"* vol. 2, hlm. 9, Desember 2020 *http://dx.doi.org/10.31002/.v1i2.3393*

[10] W. Wahab dan O. Febiola "*Studi Pemodelan Tarikan Perjalanan Menuju Kawasan Plaza Andalas Kota Padang*," vol 6 no 2, hlm. 60 – 70, Juli 2019, https://doi.org/10.21063/JTS.2019.V602.04