

Tarikan Pergerakan Penduduk Makassar Menuju Mall Ratu Indah

Wisthyani Pongbanne ^{*1a}, Monika Datu Mirring Palinggi ^{*2}, Rais Rachman^{*3}

Submit:
26 Mei 2024

Review:
1 Juni 2024

Revised:
30 November 2024

Published :
30 Januari 2025

^{*1} Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Indonesia Paulus Makassar, Indonesia, wisthyanyyy0@gmail.com

^{*2} Dosen Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Indonesia Paulus Makassar, Indonesia, monikadatimirring@gmail.com

^{*3} Dosen Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Indonesia Paulus Makassar, Indonesia, rais.rachman@gmail.com

^aCorresponding Author: wisthyanyyy0@gmail.com

Abstrak

Mall Ratu Indah adalah Mall terbesar kedua di Makassar yang didirikan pada tahun 1999, pengunjung yang datang tidak hanya dari jalan namun dari beberapa daerah lain yang berada di provinsi Sulawesi Selatan. Oleh karena itu Mall Ratu Indah bisa menimbulkan tarikan perjalanan yang cukup besar serta memicu terjadinya keramaian/kemacetan maka perlu diadakan penelitian pergerakan tarikan pergerakan ke pusat perbelanjaan. Tujuan dilakukan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang paling mempengaruhi tarikan menuju Mall Ratu Indah dan mengetahui model tarikan perjalanan menuju Mall ratu indah. Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi dari *Statistical Program for Social Science* (SPSS) Versi 25.0. Survei data primer dilakukan pada hari Senin, Rabu, dan Minggu dengan membagikan kuesioner kepada pengunjung yang datang dan data sekunder dari peta atau lokasi serta pengunjung yang datang. Berdasarkan hasil perhitungan data primer diperoleh faktor yang paling mempengaruhi tarikan menuju mall Ratu Indah yaitu faktor jenis kelamin sebesar 0,734 kali tarikan pergerakan/hari dan waktu perjalanan sebesar 0,936 kali tarikan pergerakan/hari.

Kata kunci : Mall Ratu Indah, Tarikan, Regresi

Abstract

Ratu Indah Mall is the second largest mall in Makassar which was founded in 1999, visitors come not only from the street but from several other areas in South Sulawesi province. Therefore, Ratu Indah Mall can cause quite a large travel attraction and trigger crowds/congestion, so it is necessary to conduct research on the movement of movement towards the center of the Mall. The purpose of this research is to find out what factors most influence the attraction to Mall Ratu Indah and to find out the model of attraction for traveling to Mall Ratu Indah. This research uses the regression analysis method from the Statistical Program for Social Science (SPSS) Version 25.0. Primary data surveys are carried out on Mondays, Wednesdays and Sundays by distributing questionnaires to visitors who come and secondary data from maps or locations and visitors who come. Based on the results of primary data calculations, it was found that the factors that most influence the attraction to Ratu Indah Mall are the gender factor of 0.734 times the movement attraction/day and travel time amounting to 0.936 times the movement attraction/day.

Keywords : Mall Ratu Indah, Attraction, Regression

PENDAHULUAN

Shopping mall bukan hanya pertokoan padat barang seperti pasar, tetapi juga merupakan ruang rekreasi dan pusat perbelanjaan yang terdiri dari berbagai vendor independen atau berbagai toko dengan merek tertentu yang terdiri dari bangunan atau kumpulan beberapa bangunan yang terintegrasi dalam satu lokasi.

Mall Ratu Indah merupakan *Mall* terbesar kedua di Makassar yang berdiri pada tahun 1999, dengan lokasi yang bagus dan empat lantai dengan penyewa internasional dan nasional yang terkenal adapun penyewa di dalam mall tersebut yang mendirikan aneka kuliner entah itu café ataupun restoran, area perbelanjaan baik itu pakaian, riasan wajah, bahkan aksesoris lainnya dan bahkan area bermain sehingga menarik pengunjung untuk datang. Karena Café dan restoran merupakan wadah untuk melepas penat dan tempat untuk berbagi cerita dimana terdapat makanan serta berbagai minuman yang bisa dipesan oleh pelanggan, yang membedakannya café hanya menyajikan menu seputar cemilan yang ringan dan restoran menyajikan makanan yang berat. Dalam kehidupan sekarang outfit (pakaian) merupakan hal penting dan tidak bisa dilepaskan dari tampilan gaya keseharian benda-benda seperti baju, celana aksesoris dan lain-lain bukan hanya untuk menutup aurat tetapi menjadi daya tarik dan identitas diri. Area bermain adalah suatu tempat hiburan berupa game atau permainan yang mempunyai banyak hiburan yang ada sehingga membuat pengunjung menjadi ketagihan dan ingin datang kembali menghilangkan stres dan mengurangi kejenuhan. Oleh karena itu *Mall Ratu Indah* bisa menimbulkan tarikan perjalanan yang cukup tinggi dan memicu terjadinya keramaian/kemacetan maka perlu diadakan penelitian pergerakan tarikan pergerakan ke pusat perbelanjaan.

Penelitian oleh Nurrahmasari, data analisa memperlihatkan jika tujuan pergerakan (Y) berpengaruh oleh pelayanan, ketersediaan fasilitas, serta tujuan berkunjung. Model terbaik untuk menghitung tarikan pengunjung ke Hilal Point Kota Parepare adalah $Y = -1,460 + 0,502 X_4 + 0,221 X_6 + 0,166 X_8$. Dengan kata lain, jika tujuan pengunjung meningkat satu, tarikan akan turun sebesar 0,502 atau 50,2%, dan jika ketersediaan fasilitas meningkat satu, tarikan akan turun sebesar 0,221 atau 22,1%. [1]. Hasil model tarikan pergerakan didapat dari aspal beton baja hidro dengan uji signifikansi 0,67. Variabel yang berkaitan dengan bongkar muat di pelabuhan Cirebon sangat memengaruhi model tarikan. Dengan mengurangi variabel yang dalam pemodelan tarikan pergerakan ini, pelayanan dalam yang lebih baik diperlukan untuk mendukung sistem pergerakan lalu lintas kapal di pelabuhan. [2]. Menurut analisis regresi, model menarik gerakan yang baik ditemukan: $Y = -37,423 + 0,7203X_4$, dengan koefisien determinasi (R^2) = 0,99. Menurut model, luas total tempat makan (X_4) adalah faktor yang paling banyak mempengaruhi tarikan kendaraan menuju Tanjung Gunung. [3]. Hasil analisa tarikan regresi memperlihatkan jika pemasukan perbulan (X_1), harga transportasi (X_4), layanan (X_9), tujuan kunjungan (X_{10}), dan kondisi akses (X_{15}) adalah variabel yang berkorelasi. berdasarkan data analisa regresi ganda, model tarikan perjalanan adalah $Y = 5,615 + 0,286 X_1 - 0,261 X_4 - 0,139 X_9 + 0,420 X_{10} + 0,616 X_{15}$. [4]. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor yang paling mempengaruhi daya tarik adalah variabel lama berkunjung (X_6) dengan nilai 0,786, pelayanan (X_9) dengan angka 0,748, biaya makanan (X_{10}) dengan angka 0,702, kualitas makanan (X_{11}) dengan angka 0,713, dan kebersihan (X_{14}) dengan angka 0,782. [5]. Rumah jarak (X_3), pelayanan (X_6), kualitas produk (X_7), dan kondisi bangunan (X_{10}) adalah variabel yang sangat berpengaruh terhadap tarikan perjalanan. Dari hasil analisa regresi berganda memperlihatkan model terbaik yang bisa dipakai yaitu $Y = -1.712 + 0.196 X_3 + 0.089 X_6 + 0.454 X_7 + 0.114 X_{10}$. [6]. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa moda yang digunakan (X_4) adalah faktor yang mempengaruhi rute pergerakan penduduk. Ada model persamaan arah perjalanan warga: $Y = 2,653 + 0,289X_4$. Koefisien determinasi (R^2) naik jadi 3,2 persen, dan koefisien korelasi (R) naik ke 17,8 persen. [7]. Hasil analisis dan uji menunjukkan bahwa model regresi metode Stepwise yang paling baik, dengan $Y = 14.455 + 0.005 X_2$, dengan X_2 keseluruhan luas bangunan. Oleh karena itu, luas total bangunan memiliki dampak terbesar dari tarikan pergerakan kendaraan. [8]. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Terhadap model tarikan dan bangkitan perjalanan, faktor tujuan perjalanan ke wilayah kota satelit memiliki nilai tertinggi, dengan $Y = 33,714 + (-0,005X_1) + 0,005X_2$ [9]. Waktu pergerakan (X_4), biaya barang

(X6), kelengkapan barang (X7), dan luas lahan parkir (X8) adalah komponen yang sangat berpengaruh terhadap tarikan perjalanan (Y). Diperoleh jika komponen-komponen ini mempunyai korelasi dengan tarikan perjalanan. Data uji regresi linear berganda memperlihatkan jika model yang paling cocok ialah $Y = 0,057 + 0,118X_4 + 0,019X_6 + 0,025X_7 + 0,012X_8$. [10]. Beragamnya tata guna lahan yang berada pada jalan raya tersebut menimbulkan terjadinya bangkitan/tarikan pergerakan dari dan menuju tata guna lahan yang ada disekitarnya[11]. Luas area pusat perbelanjaan menjadi salah satu faktor tarikan perjalanan[12], selain itu, makan dan nonton [13] jumlah tempat parkir dan moda transportasi ke mall[14], serta harga barang[15].

METODOLOGI

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini dilaksanakan pada hari-hari tertentu yaitu hari senin, hari rabu, dan hari minggu.



Gambar 1. Lokasi Penelitian



Gambar 2. Proses Penelitian

B. Sumber Data

Pada studi ini diperlukan 2 cara pengumpulan data yakni dengan data primer maupun data sekunder

1. Data Primer
Data primer ialah data yang dicari dan dikumpulkan dalam penelitian dengan cara diperoleh dari masyarakat yang masuk dalam Trans Studio Makassar.
2. Data Sekunder
Data sekunder ialah data yang dihasilkan dari kuesioner yang disebar kepada masyarakat kota Makassar.

C. Variabel Penelitian

Untuk melakukan penelitian, kita harus mengetahui variabel yang akan diteliti, yang sangat mempengaruhi hasil penelitian kita. Berikut ini variabel yang dimaksud:

Tabel 1. Variabel Model Tarikan Perjalanan

No	Variabel Tarikan Perjalanan	Simbol Penduduk
1	Asal	Y
2	usia	X1
3	Jenis kelamin	X2
4	pekerjaan	X3
5	Pendapatan	X4
6	Biaya transportasi	X5
7	Jarak tempuh	X6
8	Waktu perjalanan	X7
9	Jenis kendaraan	X8
10	Tujuan	X9

D. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda dengan menggunakan program *Statistical Program For Social Science* (SPSS). Dalam menganalisis data, beberapa tahapan uji statistik dilakukan untuk menilai tingkat keabsahan model tarikan pergerakan yang dihasilkan. Tahapan uji *statistic* tersebut adalah sebagai berikut :

1. Uji Validitas dan Reliabilitas
2. Uji Korelasi
3. Uji Model Regresi Berganda

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Karakteristik dan Responden

a. Asal Perjalanan

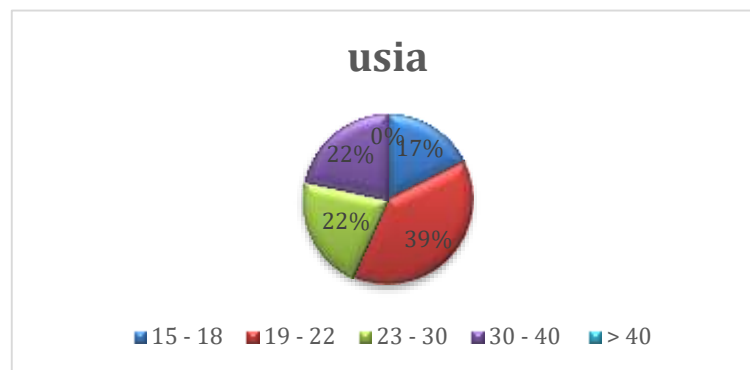


Gambar 3. Diagram Asal Perjalanan

Dari hasil kuesioner diperoleh orang yang berasal dari rumah 59%, kantor 15%, sekolah 10%, kampus 3% dan pasar 13%. Responden yang paling dominan berasal dari rumah dengan 59% dari 100 responden.

b. Usia

Dari hasil kuesioner diperoleh usia dari 15-18 tahun sebanyak 22 orang, usia dari 19-22 tahun sebanyak 49 orang, usia dari 23-30 sebanyak 27 orang, dan 30-40 tahun sebanyak 2 orang, Responden yang paling dominan berusia 19 tahun – 22 tahun dengan 39% dari 100 responden.



Gambar 4. Usia Responden

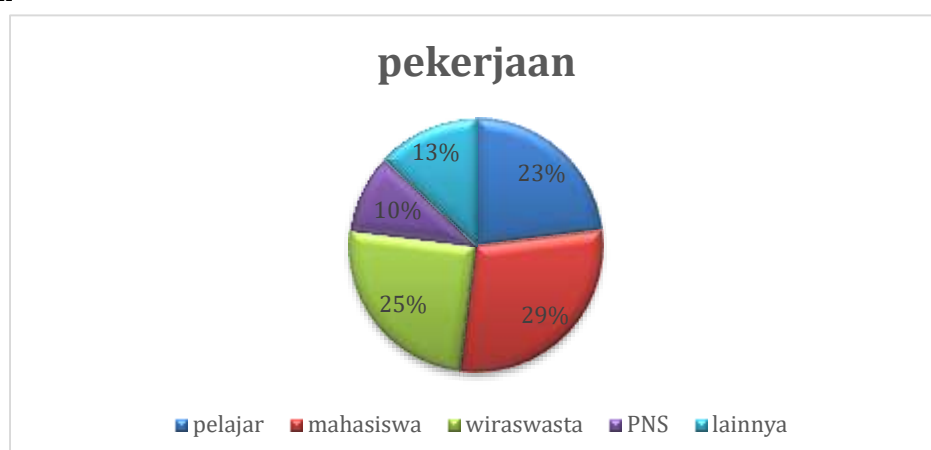
c. Jenis Kelamin



Gambar 5. Diagram Jenis Kelamin Responden

Dari diagram diatas dapat dilihat hasil kuisioner 59% perempuan dan 44% laki-laki diperoleh responden yang paling dominan yaitu Perempuan dengan 56% dari 100 responden.

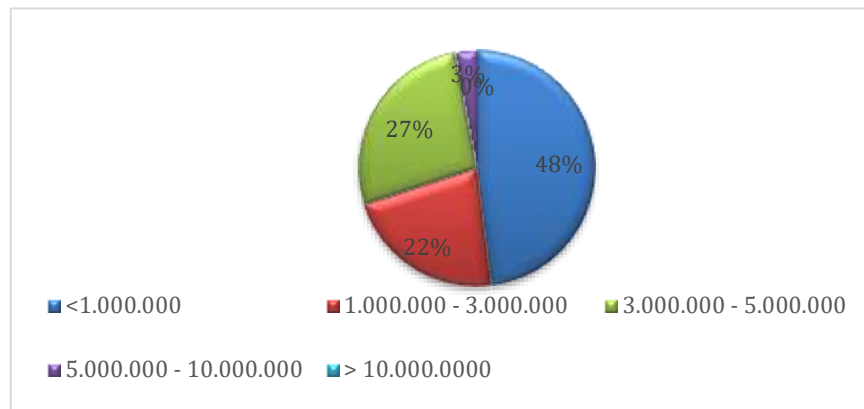
4. Pekerjaan



Gambar 6. Diagram Pekerjaan Responden

Dari hasil kuesioner diperoleh pelajar sebanyak 23%, Mahasiswa sebanyak 29%, wiraswasta sebanyak 25%, PNS sebanyak 10%, lainnya sebanyak 13%, Responden yang paling dominan yang berstatus mahasiswa dengan 29% dari 100 responden.

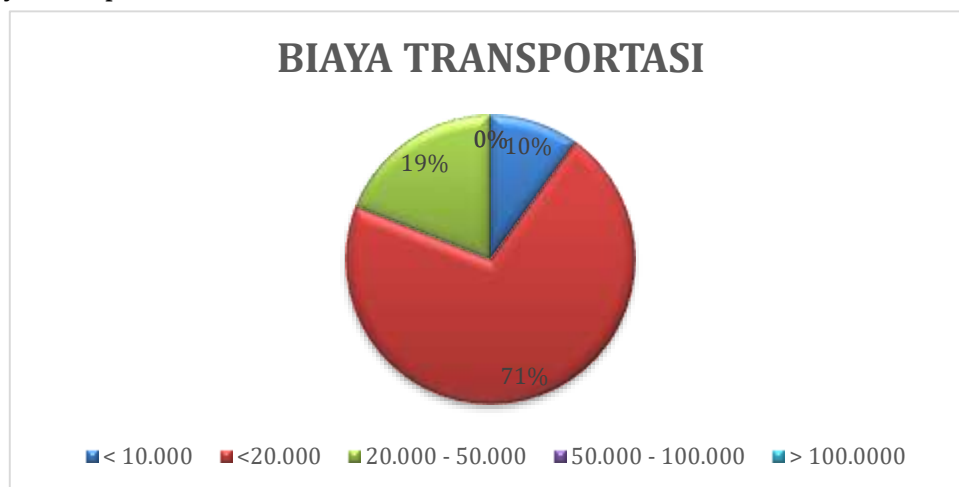
5. Pendapatan



Gambar 7. Diagram Pendapatan Responden

Dari diagram diatas dapat dilihat bahwa pendapatan <1.000.000 sebanyak 48%, 1.000.000 – 3.000.000 sebanyak 22%, 3.000.000 - 5.000.000 sebanyak 27%, dan 5.000.000 – 10.000.000 sebanyak 3 dari pengunjung yang datang paling dominan yaitu <1.000.000 dengan persentase 48% dari 100 responden.

6. Biaya Transportasi

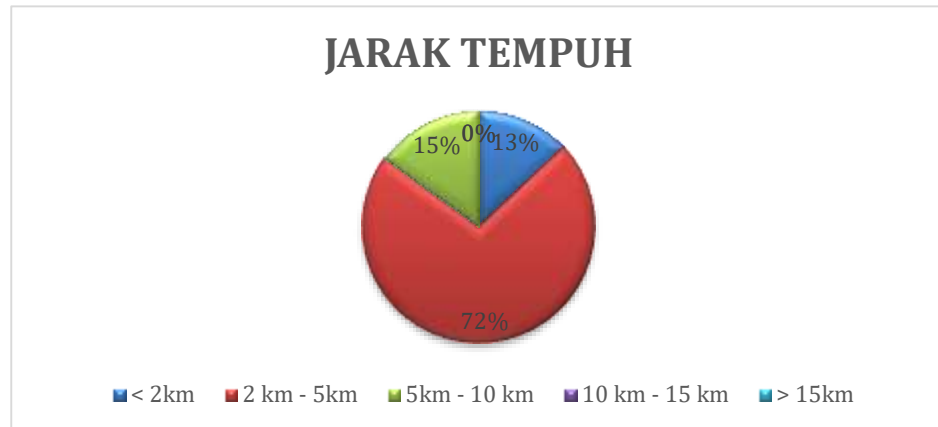


Gambar 8. Diagram Biaya Transportasi

Dari diagram diatas dapat dilihat bahwa biaya transportasi pengunjung yang datang <10.000 sebanyak 10%, <20.000 sebanyak 71%, dan 20.000 – 50.000 sebanyak 19%. Biaya transportasi yang dominan memerlukan biaya <20.000 dengan persentase 71% dari 100 responden.

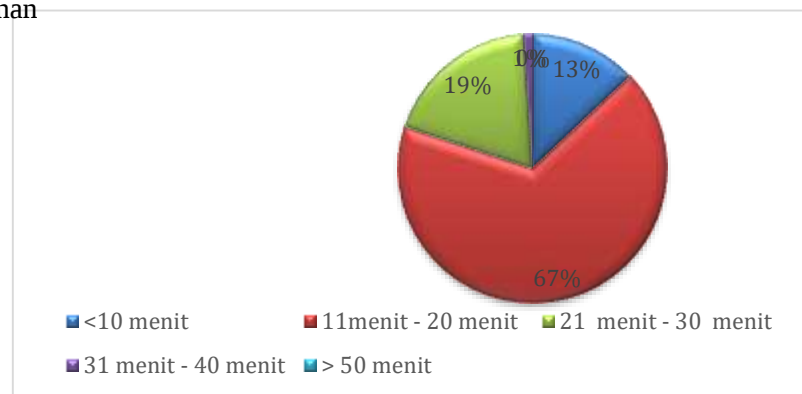
7. Jarak Tempuh

Dari diagram dapat dilihat jarak yang ditempuh para pengunjung menuju mall ratu indah <2 km sebanyak 13 orang, 2 km – 5 km sebanyak 72 orang, dan 5 km – 10 km sebanyak 15% dominan berjarak 2km – 5km dengan persentase 72% dari 100 responden.



Gambar 9. Diagram jarak Tempuh

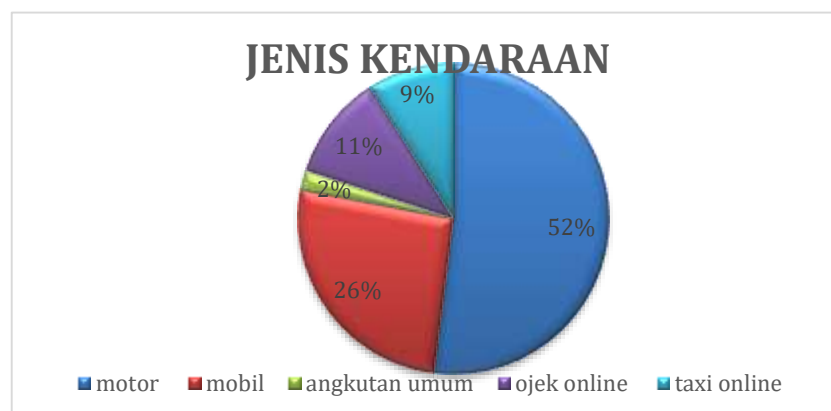
8. Waktu perjalanan



Gambar 10. Diagram Waktu Perjalanan

Dari hasil kuesioner dapat dilihat bahwa waktu yang diperlukan para pengunjung <10 menit sebanyak 13%, 11 menit – 20 menit sebanyak 67%, dan 21 menit – 30 menit sebanyak 19% dominan 11 menit – 20 menit dengan persentase 67% dari 100 responden.

9. Jenis Kendaraan



Gambar 11. Diagram Jenis Kendaraan

Dari hasil kuesioner dapat dilihat bahwa jenis kendaraan motor sebanyak 52%, mobil sebanyak 26%, angkutan umum 2%, ojek online sebanyak 11% dan taxi online sebanyak 9%. Jenis kendaraan paling dominan yaitu motor sebanyak 52% dari 100 responden.

2. Uji Validitas dan Reabilitas

a. Uji Validitas

Data keputusan:

$R \text{ hitung} > r \text{ tabel} = \text{Valid}$

Bila perhitungan R lebih tinggi dari r tabel maka dinyatakan valid

Dari hasil pengujian data dengan menggunakan excel sebagai berikut:

Tabel 2 Variabel Uji Validitas

Variabel	R hitung	r tabel	keterangan
X1	0.478	0.1654	Valid
X2	0.433	0.1654	Valid
X3	0.187	0.1654	Valid
X4	0.726	0.1654	Valid
X5	0.606	0.1654	Valid
X6	0.410	0.1654	Valid
X7	0.477	0.1654	Valid
X8	0.477	0.1654	Valid
X9	0.591	0.1654	Valid
Y	0.194	0.1654	Valid

b. Uji Realibilitas

Dimana r hitung (Cronbach alpha) $> r \text{ tabel}$ maka data disebut reliabel Data yang diperoleh dari excel sebagai berikut:

Tabel 3 Realibility Statistics

Realibility Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,664	10

Pada tabel 13 dan tabel 14 data diatas dikatakan reliabel karena $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$ $0,664 > 0,165$

3. Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-2.265E-14	.000		.	.		
	Y	1.000	.000	.320	.	.	.827	1.209
	X1	1.000	.000	.170	.	.	.372	2.690
	X2	1.000	.000	.113	.	.	.898	1.114
	X3	1.000	.000	.294	.	.	.239	4.177

X4	1.000	.000	.209	.	.	.404	2.473
X5	1.000	.000	.121	.	.	.606	1.650
X6	1.000	.000	.120	.	.	.260	3.846
X7	1.000	.000	.135	.	.	.283	3.535
X8	1.000	.000	.304	.	.	.721	1.387
X9	1.000	.000	.313	.	.	.656	1.524

Tabel 4.

Uji

a. Dependent Variable: TOTAL

Multikolinearitas

4. Normalitas

Tabel 5. Uji Normalitas

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Y	.341	100	.000	.689	100	.000
X1	.258	100	.000	.841	100	.000
X2	.371	100	.000	.631	100	.000
X3	.200	100	.000	.883	100	.000
X4	.301	100	.000	.783	100	.000
X5	.377	100	.000	.708	100	.000
X6	.365	100	.000	.707	100	.000
X7	.353	100	.000	.761	100	.000
X8	.289	100	.000	.722	100	.000
X9	.221	100	.000	.872	100	.000

a. Lilliefors Significance Correction

5. Analisis Korelasi

Agar diketahui ada atau tidaknya korelasi tiap variabel berikut adalah hasil uji korelasi dan bisa diperhatikan dalam tabel *correlation* menurut data dalam analisis data, Ditunjukkan jika nilai taraf nyata 10% ada korelasi yang menonjol antara variabel asal atau variabel Y dan usia (X1), jenis kelamin (X2), pekerjaan (X3), pendapatan (X4), biaya transportasi (X5), jarak tempuh (X6), waktu perjalanan (X7), jenis kendaraan (X8), dan tujuan (X9). Nilai $p < \text{tingkat signifikansi } (\alpha = 0,05\%)$.

6. Analisis Regresi Linear

Regresi linier berganda, disebut juga regresi berganda, adalah model prediktif atau regresi yang mencakup beberapa variabel atau prediktor independen. Dalam model regresi linear berganda, variabel yang diharapkan (variabel dependent) berkorelasi linear dengan variabel independen. Penelitian ini mengetahui ketertarikan antara variabel usia (X1), jenis kelamin (X2), pekerjaan (X3), pendapatan (X4), biaya transportasi (X5), jarak tempuh (X6), waktu perjalanan (X7) jenis kendaraan (X8), tujuan datang (X9) terhadap tarikan (Y) dengan perhitungan Analisis regresi linear berganda dengan aplikasi SPSS (*statistical program for social science*), selanjutnya data uji diperlihatkan berikut ini:

a. Model regresi

Tabel 6 Model Regresi
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.258	.997	-.258	.797
	X1	-.364	.292	-.194	.217
	X2	.734	.276	2.659	.009
	X3	.206	.212	.976	.332
	X4	-.108	.230	-.070	.641
	X5	.127	.326	.048	.697
	X6	-.476	.497	-.179	.341
	X7	.936	.415	2.257	.026
	X8	.034	.119	.286	.776
	X9	.063	.121	.523	.602

a. Dependent Variable: Y

Tabel 7. Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.416 ^a	.173	.091	1.348

Dengan:

$$R^2 = 0,091$$

$$F \text{ hitung} = 2.095$$

Dari hasil analisis data menciptakan persamaan analisis regresi linear berganda

$$Y = 0,091 + 0,734 X2 + 0,936X7$$

b. Pengujian Hipotesis

Kriteria pengujian menunjukkan bahwa bila angka "F" _"hitung" <"F" _"tabel" atau angka melebihi tingkat signifikansi ($\alpha=0.05\%$) maka tolak H0, yang menunjukkan bahwa tidak dapat terjadi pengaruh signifikan secara bersama-sama.

7. Uji Hipotesis persial (Uji t)

a. Uji pengaruh usia (X1) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh usia (X1) terhadap tarikan menghasilkan *p value* sebanyak 0,217 data uji menunjukan *p value* (0,217) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak berpengaruh signifikan antara usia terhadap tarikan.

b. Uji pengaruh jenis kelamin (X2) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh jenis kelamin (X2) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,009 data uji menunjukkan p value (0,009) < *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga disimpulkan bahwa ada pengaruh signifikan antara jenis kelamin terhadap tarikan.

c. Uji pengaruh pekerjaan (X3) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh pekerjaan (X3) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,332 data uji menunjukkan p value (0,332) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak berpengaruh signifikan antara pekerjaan terhadap tarikan

d. Uji pengaruh pendapatan (X4) terhadap tarikan

Tidak ada pengaruh signifikan antara pendapatan dan tarikan, menurut pengujian hipotesis pengaruh pendapatan (X4) terhadap tarikan, yang menghasilkan nilai p sebanyak 0,641, yang menunjukkan bahwa nilai p (0,641) lebih besar dari tingkat signifikansi ($\alpha=0,05\%$)

e. Uji pengaruh biaya transportasi (X5) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh biaya transportasi (X5) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,697 data uji menunjukkan p value (0,697) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak berpengaruh besar antara biaya transportasi terhadap tarikan

f. Uji pengaruh jarak tempuh (X6) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh jarak tempuh (X6) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,341 data uji menunjukkan p value (0,341) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak berpengaruh signifikan antara jarak tempuh terhadap tarikan

g. Uji pengaruh waktu perjalanan (X7) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh waktu perjalanan (X7) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,026 data uji menunjukkan p value (0,026) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak berpengaruh signifikan antara waktu perjalanan terhadap tarikan

h. Uji pengaruh jenis kendaraan (X8) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh jenis kendaraan (X2) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,776 data uji menunjukkan p value (0,776) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak berpengaruh signifikan antara jenis kendaraan terhadap tarikan

i. Uji pengaruh tujuan datang (X9) terhadap tarikan

Pengujian hipotesis pengaruh tujuan datang (X9) terhadap tarikan menghasilkan p value sebanyak 0,602 data uji menunjukkan p value (0,602) > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) kesimpulannya tidak ada pengaruh utama antara tujuan datang untuk tarikan

8. Pengaruh dominan

Nilai mutlak (absolut) beta terbesar menunjukkan pengaruh dominan. Hasil estimasi dari tabel memperlihatkan jika jenis kelamin (X2), dengan nilai 0,259, dan waktu perjalanan (X7), dengan nilai 0,396, adalah dua variabel yang memiliki pengaruh terbesar terhadap jumlah tarikan.

Pengaruh usia (X1) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga disimpulkan bahwa tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh jenis kelamin (X2) terhadap tarikan memperlihatkan p value < *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga ada pengaruh antara jenis kelamin dengan tarikan. Pengaruh Pekerjaan (X3) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh Pendapatan (X4) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh Biaya Transportasi (X5) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh Jarak Tempuh (X6) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh Waktu Perjalanan (X7) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance*

($\alpha=0.05\%$) sehingga tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh Jenis Kendaraan (X8) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan. Pengaruh Tujuan Datang (X9) terhadap tarikan menunjukkan p value > *level of significance* ($\alpha=0.05\%$) sehingga tidak berpengaruh antara usia dengan tarikan

Model tarikan pergerakan menuju Mall Ratu Indah adalah:

$$Y = 0,091 + 0,734 X_2 + 0,936 X_7$$

Nilai konstan sebanyak 0,091 sedangkan faktor pengalih variabel bebasnya sebanyak 0,734 dan 0,938 maka bertambah tinggi pula tarikan perjalanan menuju Mall Ratu Indah. Model tersebut memiliki tanda positif yang memperlihatkan jika semakin tinggi angka variabel bebas maka bertambah tinggi pula tarikan pergerakannya.

Model ini memperlihatkan jika faktor yang sangat berpengaruh terhadap terjadinya tarikan perjalanan menuju Mall Ratu Indah yaitu waktu perjalanan dan jenis kelamin.

KESIMPULAN

Faktor yang paling mempengaruhi perjalanan menuju mall Ratu Indah adalah jenis kelamin sebesar 0,009 dan waktu perjalanan sebesar 0,026. Model tarikan ke Mall Ratu Indah adalah $Y = 0,091 + 0,734 X_2 + 0,936 X_7$. Koefisien X_2 , memberikan pengaruh tarikan jenis kelamin sebesar 0,734 kali tarikan pergerakan/hari. Koefisien X_7 , memberikan pengaruh tarikan waktu perjalanan yang digunakan sebesar 0,936 kali tarikan pergerakan/hari.

REFERENSI

- [1] Nurrahmasari, "Analisis Model Tarikan Pengunjung Hilal Point Kota Parepare," *Karajata*, Vol. 1, No. 2, Pp. 41–48, Dec. 2021, Doi: 10.31850/Karajata.V1i2.1294.
- [2] J. Akbardin And N. Romadian, "Analisis Model Tarikan Pergerakan Kapal Di Pelabuhan Cirebon," *Astonjadro*, Vol. 7, No. 2, Dec. 2018, Doi: 10.32832/Astonjadro.V7i2.2282.
- [3] I. Gunawan And B. D. A. Sandy, "Analisis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Menuju Kawasan Ekonomi Khusus (Kek) Wisata Tanjung Gunung Kabupaten Bangka," *Fropil (Forum Profesional Teknik Sipil)*, Vol. 10, No. 1, Pp. 25–31, Aug. 2022, Doi: 10.33019/Fropil.V10i1.2830.
- [4] E. Y. Yanti, "Analisis Model Tarikan Pergerakan Pengunjung Pada Obyek Wisata Pantai Harapan Ammani Kabupaten Pinrang," *Karajata*, Vol. 1, No. 2, Pp. 49–57, Dec. 2021, Doi: 10.31850/Karajata.V1i2.909.
- [5] W. Adetya, "Analisis Model Tarikan Pergerakan Pengunjung Pada Zona Wisata Kuliner Pangker," *Karajata*, Vol. 1, No. 2, Pp. 7–14, Jul. 2021, Doi: 10.31850/Karajata.V1i2.897.
- [6] Mushaddiq, "Analisis Model Tarikan Perjalanan Menuju Pusat Perbelanjaan Modern Di Kota Parepare (Studi Kasus: Sejahtera)," *Karajata*, Vol. 1, No. 2, Pp. 1–6, Jul. 2021, Doi: 10.31850/Karajata.V1i2.889.
- [7] W. G. Boro, M. S. Singamou, And R. Rachman, "Analisis Pemilihan Rute Pergerakan Penduduk Yayasan Perumahan Pegawai Kantor Gubernur Ke Tujuan Tempat Kerja," *Pcej*, Vol. 5, No. 3, Pp. 378–388, Sep. 2023, Doi: 10.52722/Pcej.V5i3.700.
- [8] S. Syafi'i, S. J. Legowo, And M. N. Kholis, "Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Department Store (Studi Kasus Di Wilayah Soloraya)," *Mateksi Jts Uns*, Vol. 8, No. 1, May 2020, Doi: 10.20961/Mateksi.V8i1.41531.
- [9] A. R. Pribadi, B. A. Wicaksono, W. G. Pamungkas, And Y. I. Pratiwi, "Analisis Tarikan Dan Bangkitan Aktivitas Masyarakat Terhadap Konsep Pembangunan Kota Satelit Di Kota Semarang," *Juteks*, Vol. 8, No. 2, P. 89, Sep. 2023, Doi: 10.32511/Juteks.V8i2.1018.
- [10] A. Pratiwi Jf, Y. Yusnita, And G. Rusady, "Studi Analisis Model Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Pasar Aur Kuning Kota Bukittinggi," *EOJ*, vol. 4, no. 4, pp. 41–48, Jun. 2022, doi: 10.33559/eoj.v4i4.1155.

- [11] M. Tsani, "Model Bangkitan/Tarikan Guna Lahan Jalan Raya Cemengkalang dan Jalan Raya Jati Kabupaten Sidoarjo", *PURE*, vol.10, no.1, 2021.
- [12] O. S. Anggraeni, and Y. Basuki, "Model Tarikan Perjalanan Pengunjung Pusat Perbelanjaan Java Mall Semarang," *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, vol. 11, no. 1, pp. 9-13, Feb. 2022. <https://doi.org/10.14710/tpwk.2022.33230>
- [13] Basuki, Rahayu, and Gusanti, "Model Tarikan Perjalanan pada Pusat Perbelanjaan Berkonsep Multi Activity Commercial di Pusat Kota Semarang", *Jurnal Pengembangan Kota*, vol.8, no.2, 212-219, 2020. doi:10.14710/jpk.8.2.212-219
- [14] Valera, "Analysis of Explanatory Variables for Estimating Freight Trip Attraction in a Commercial Area in Mexico City", *Tranportation Research Procedia*, vol. 71, pp. 284-291, 2023.
- [15] Pratiwi, "Studi Analisis Model Tarikan Perjalanan pada Kawasan Pasar Aur Kuning Kota Bukittinggi", *Ensiklopedia of Journal*, vol. 4, no.4, 2022.