

## Analisis Tarikan Perjalanan Kendaraan di *Grand Mall Maros*

Hayyu<sup>1</sup>, Ilham Umar<sup>2</sup>, St. Fauziah Badaron<sup>3</sup>, Bulgis<sup>4</sup>, Zaifuddin<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup> Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia

Jl. Urip Sumoharjo Km 05 Panaikang, Kec. Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231

<sup>1</sup>[hayubuldin@gmail.com](mailto:hayubuldin@gmail.com), <sup>2</sup>[umarilham268@gmail.com](mailto:umarilham268@gmail.com), <sup>3</sup>[sitifauziahbadaron@gmail.com](mailto:sitifauziahbadaron@gmail.com),

<sup>4</sup>[bulgis.bulgis@umi.ac.id](mailto:bulgis.bulgis@umi.ac.id), <sup>5</sup>[zaifuddin.zaifuddini@umi.ac.id](mailto:zaifuddin.zaifuddini@umi.ac.id)

---

### ABSTRAK

Grand mall Maros Merupakan salah satu pembangunan yang paling pesat di Kota Maros. Dengan berdirinya pusat perbelanjaan tersebut di Kota maros akan menimbulkan terjadinya kemacetan lalu lintas disekitar pusat perbelanjaan tersebut. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan untuk mengetahui faktor yang paling mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan dapat di analisis dari nilai uji korelasi dengan variabel bebas yaitu Tujuan (X1), Jenis kendaraan (X2), jarak tempuh (X4), Jarak tempuh (X4), Biaya perjalanan (X5), Ketersediaan parkir (X6), kenyamanan parkir (X7), Keamanan parkir (X8) terhadap variabel terikat Y, maka di dapatkan hasil analisis dengan Jumlah biaya perjalanan (X5) memiliki nilai koefisien sebesar 1,667 yang berarti nilai tersebut menjelaskan bahwa terdapat pengaruh dominan biaya perjalanan (X5) terhadap tarikan perjalanan sebesar 1,667% Faktor yang paling mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan ke Grand Mall Maros adalah faktor biaya perjalanan (X5) yang memiliki nilai koefisien regresi sebesar 1,667 yang berarti biaya perjalanan (X5) memiliki pengaruh dominan terhadap tarikan perjalanan sebesar 1,667%.

*Kata Kunci: Transportasi, tarikan, perjalanan*

---

### ABSTRACT

*Grand mall Maros Is one of the most rapid developments in the city of Maros. With the establishment of the shopping center in Maros City, it will cause traffic jams around the shopping center. In addition, on certain days it will increase the queue of vehicles that will enter the shopping location. Moreover, in general, shopping centers are located on the arterial road network (primary and secondary) which has a high traffic flow. Based on the analysis that has been carried out to find out the factors that most influence the attraction of vehicle trips, it can be analyzed from the correlation test values with the independent variables, namely destination (X1), type of vehicle (X2), mileage (X4), mileage (X4), travel costs (X5), parking availability (X6), parking convenience (X7), parking security (X8) on the dependent variable Y, then the results of the analysis with the travel time factor (X3) are the dominant factors influencing the attraction of vehicle trips to Grand Mall Maros and can be interpreted as follows: The total travel costs (X5) has a correlation coefficient value of 1,667 which means that this value explains that there is a dominant influence of travel costs (X5) on travel attraction of 1.667%. The factor that most influences the attraction of vehicle trips to Grand Mall Maros is the travel costs (X5), which has a correlation coefficient of 1.667, which means that travel costs (X5) has a dominant influence on travel attraction of 1.667%.*

*Keywords: attractativeness, market, parepare,*

## 1. Pendahuluan

### 1.1 Latar Belakang

Kota Maros adalah kota yang mempunyai satu kota di Provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia memiliki tata guna lahan yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini mengakibatkan Maros merupakan daerah tarikan yang cukup kuat bagi daerah sekitar. Pusat perbelanjaan adalah salah satu fasilitas sosial yang di desain untuk mengikuti seiring perkembangan disekitar wilayah perbelanjaan terjadi cukup pesat dan dapat menimbulkan tarikan (trip attraction) yang besar, hal ini di tandai dengan banyaknya perjalanan menuju Pusat perbelanjaan..

Tarikan perjalanan adalah kegiatan transaksi atau jual beli menjadi sebab penting setelah kegiatan bekerja. Tarikan perjalanan dapat memberikan pengaruh terhadap arus lalu lintas suatu kawasan. Kontribusi tarikan perjalanan jual beli dan pekerjaan dapat bermacam sesuai dengan jenis area jual beli dan pekerjaan (Andrika & Basuki, 2021).

Grand mall Maros Merupakan salah satu pembangunan yang paling pesat di Kota Maros. Grand mall Maros memiliki daya tarik masing-masing Dalam menarik para pengunjung, Kawasan Grand mall Maros juga sangat terkenal dengan arsitektur bergaya Eropa Klasik dengan fasilitas

yang sangat lengkap seperti bioskop, waterboom, restoran, supermaket, toko buku, café, dan wahana 12 bermain/game dengan biaya yang sangat terjangkau

### 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Faktor-Faktor apa saja yang mempengaruhi orang tertarik menuju Grand Mall Maros?
2. Factor yang paling pengaruh tarikan perjalanan kendaraan pada Kawasan Grand Mall Maros?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan penelitian ini adalah untuk :

- 1.Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan di Grand Mall Maros.
- 2.Menganalisis model tarikan pergerakan di Grand Mall Maros.

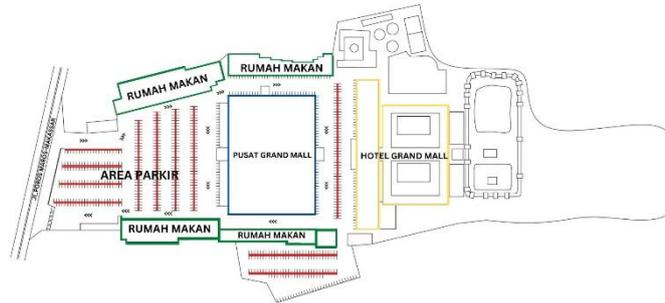
## 3 Metode Penelitian

### 2.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian kawasan Grand Mall Maros yang terletak di tepi Jl. Poros Makassar-Maros No. 53, Lingkungan Batangase, Kelurahan Bontona, Kecamatan Manadai, Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan Indonesia



Gambar 1 Lokasi Penelitian



**Gambar 2** Sketsa Lokasi Penelitian

## 2.2 Studi Literatur

Studi literatur sangat penting dilakukan pada proses penelitian. Proses penulisan akan mudah dilakukan karena studi literatur. Pada penelitian ini literatur pendukung yang sangat berkaitan adalah buku MKJI 1997, aturan transportasi kota materi angkutan kota membahas mengenai transportasi dan juga informasi yang bersifat ilmiah lainnya (jurnal, majalah, makalah, seminar, dan lain-lain) dalam hal ini untuk menunjang pemahaman yang berkaitan dengan penelitian. Anonimus, (2004)

## 2.3 Metode Pengambilan Data

Pengumpulan data diadakan untuk mengetahui informasi yang diinginkan bertujuan untuk memenuhi tujuan penelitian. Dalam hal ini ada beberapa langkah yang dilakukan

### 2.3.1 Penentuan Populasi Pengunjung

Sampel yang ada pada penelitian ini berasal dari pengunjung yang berada di Pasar Lakessi untuk dibagikan kuisioner. Berdasarkan hal tersebut maka akan dilakukan penentuan jumlah sampel. Hari Senin Jumat dan Minggu mulai pukul 06.00-17.00 WITA akan dilakukan survey agar memperoleh populasi yang diinginkan, pada setiap jalur masuk ke kawasan perbelanjaan akan ditempatkan surveyor untuk mengamati kegiatan yang berlangsung

### 2.3.2 Penentuan Sampel

Untuk menentukan jumlah sampel yang

diinginkan dalam penelitian dapat digunakan metode Roscoe. Metode ini menggunakan analisis multivariate yang digunakan dalam penelitian dengan cara jumlah anggota sampel dikalikan 10 kali dari jumlah awal

### 2.3.3 Data Primer dan Sekunder

Data primer yaitu data yang didapatkan dan melakukan observasi di tempat penelitian, data primer yang akan diteliti antara lain:

1. Survey dengan melakukan observasi langsung pada lokasi studi
2. Wawancara
3. Membagikan kuisioner

Sementara data sekunder yaitu data yang didapat berdasarkan lokasi penelitian, peta lokasi penelitian dan jumlah

## 2.4 Metode Analisis Data

Untuk mencapai tujuan dari penelitian ini ada dua metode analisa data, berikut adalah tahapan pelaksanaannya:

1. Metode deskriptif, untuk menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan di Pasar Lakessi Parepare, metode ini dilakukan untuk mencapai faktor-faktor terhadap variabel yang telah ditentukan. Pada metode ini dilakukan survei berupa wawancara menggunakan kuisioner terhadap pengunjung yang berada di Pasar Lakessi Parepare.
2. Analisis data, analisis data untuk mengetahui pemodelan tarikan perjalanan menggunakan metode regresi linear berganda. Penggunaan metode ini karena

berfungsi untuk peramalan, pemilihan variabel yang berpengaruh, pembuatan model dan mengetahui hubungan antar variabel. Pengolahan data menggunakan program IBM SPSS yang mampu menganalisa data yang lebih besar dan semua alat uji statistik ada didalam program tersebut

## 2 Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Hasil Penelitian

Hasil data dalam penelitian ini akan di paparkan berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Pasar Lakessi Parepare. Data yang ada akan diolah menggunakan software SPSS, penjelasan yang diberikan merupakan penjabaran dari rumusan masalah yang ada.

#### 3.1.1 Penentuan Sampel

Sampel bisa memberi hasil yang mempunyai data agar disesuaikan atau dinyatakan dengan umum kepada populasinya merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Retnawati, 2017). Penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini dapat menggunakan rumus teori Roscoe. Teori Roscoe mengatakan bila dalam penelitian akan melakukan analisis dengan multivariate (kolerasi atau regresi ganda), maka jumlah anggota sampel minimal 10 kali dari jumlah variabel yang diteliti (Renaldi, 2016) Jadi karena penelitian ini terdiri dari 8 variabel, maka jumlah sampelnya adalah  $8 \times 10 = 80$  Responden

#### 3.1.2 Analisi Regresi Linear Berganda

Analisis regresi adalah cara statistik untuk pemodelan dan menyelidiki korelasi dua maupun lebih dari dua variabel. Analisis regresi memiliki satu dan beberapa variabel independent atau

bebas dengan variabel x sebagai tanda untuk variabel bebas dan variabel y sebagai tanda untuk variabel terikat. Apabila variabel bebas hanya memiliki satu variabel maka disebut analisis regresi sederhana dan apabila variabel bebas lebih dari satu disebut dengan regresi linear berganda multiple regresi linear (Putri et al., 2017)

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \dots (1)$$

Y : Variabel Terikat (Dependent)

X (X<sub>1</sub>, X<sub>2</sub>, X<sub>3</sub>, ...) : Variabel Bebas (Independent)

A : Nilai Konstanta

B (1, 2, 3, ...) : Nilai Koefisien Regresi

Pasa penelitian ini dinyatakan bahwa variabel terikat (Y) dan variabel bebas (X<sub>n</sub>) digambarkan mempunyai korelasi yang linier, sehingga didapatkan suatu persamaan garis linier. Kuat atau lemahnya hubungan antar variabel–variabel bebas (X<sub>n</sub>) terhadap variabel terikat maka di uji dengan suatu hasil yang disebut dengan koefisien korelasi. Sedangkan besarnya faktor variabel bebas (X<sub>n</sub>) terhadap variabel terikat (Y) di uji dengan koefisien regresi (Sendow & Rumayar, 2015)

#### 3.1.3 Uji Validitas

Pengujian ini bertujuan untuk mengetahui apakah kuisioner yang dpakai valid atau tidak. Alat analisis yang digunakan untuk mengukur validitas data adalah dengan koefesien korelasi menggunakan  $\alpha = 5\%$  dengan syarat dikatakan valid jika r hitung > r tabel dengan nilai signifikansi > 0,05. Dalam penelitian ini uji validitasi menggunakan 80 sampel dengan nilai r tabel adalah 2830 dan diperoleh hasil sebagai berikut

**Tabel 1** Uji Validitasi

Variabel X)	rhitung	rtabel	Nilai Signifikansi	Ket
Jenis Kendaraan (X1)	0.549	0,2830	0.001	Valid
Waktu Tempuh (X2)	0.419	0,2830	0.001	Valid
Jarak Tempuh (X3)	0.498	0,2830	0.001	Valid
Biaya Perjalanan (X4)	0.455	0,2830	0.001	Valid
Luas Lahan Parkir (X5)	0.361	0,2830	0.001	Valid

Variabel X)	rhitung	rtabel	Nilai Signifikansi	Ket
Biaya Parkir (X6)	0.326	0,2830	0.001	Valid
Keamanan Parkir (X7)	0.401	0,2830	0.001	Valid

Berdasarkan Tabel diatas yang merupakan hasil uji validitasi dapat dilihat bahwa nilai r hitung > r tabel dengan nilai signifikansi > 0,05, maka berdasarkan hasil uji keseluruhan variabel kuisisioner dalam penelitian ini valid.

**Tabel 2 Uji Reliabilitas**

Variabel	Crombach Alpha	N of Items
X	0.623	8

Berdasarkan pengujian yang dilakukan nilai Crombach Alpha 0,623 > 0,60. Dengan demikian maka disimpulkan bahwa semua pengukur variabel dalam kuisisioner adalah reliabel.

**3.1.5 Uji Normalitas**

Pengujian normalitas dilakukan untuk variabel terikat dan bebas saling

**Tabel 3 Uji Normalitas**

		Unstandardized Residual
N		80
Normal Parameter	Mean	17.7625
	Std. Deviation	.3.09857
Most Extreme Differences	Absolute	.124
	Positive	.124
	Negative	.091
Test Statistic		.124
Asymp. Sig. (2-tailed)		.004
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig	.006
	99% Confidence Interval	.004
		.007

Berdasarkan pengujian diatas nilai signifikan (2-tailed) sebesar 0.006 > 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa data yang di uji berdistribusi baik dan valid untuk digunakan

**3.1.6 Uji Multikolinieritas**

Model regresi dapat dilakukan pengujian multikolinieritas dengan melihat nilai

**3.1.4 Uji Reliabilitas**

Kuisisioner bisa dinyatakan reliabel ketika jawaban responden terhadap pernyataan stabil dan konsisten dari penelitian satu ke penelitian berikutnya. Pengujian ini menggunakan cara statistik Crombach Alpha (a) pengujian berhasil apabila nilai Crombach Alpha > 0.60

berhubungan normal atau tidak. Pada SPSS metode yang digunakan yaitu uji one sample Kolomogorof Smimov, data dikatakan normal jika syarat nilai signifikan > 0,05.

tolerransi dan VIF (Variance Inflation Factor). Agar mengetahui apakah kolinieritas memiliki nilai toleransi. Apabila angka VIF berada dibawah 10 dan nilai toleransi > 0.10 kesimpulan yang dapat diambil yaitu model regresi tidak terdapat multikolinieritas. Berikut adalah hasil pengujiannya:

**Tabel 4** Uji Multikolinieritas

Model	Toleransi	VIF
Jenis Kendaraan X1	0.724	1.382
Waktu Tempuh X2	0.412	2.429
Jarak Tempuh X3	0.417	2.396
Biaya Perjalanan X4	0.699	1.432
Luas Lahan Parkir X5	0.687	1.456
Biaya Parkir X6	0.707	1.414
Keamanan Parkir X7	0.839	1.192

Tabel diatas menunjukkan bahwa 0,10 lebih besar dari nilai toleransi dan nilai VIF semua variabel dibawah 10. Dengan demikian maka disimpulkan bahwa penelitian ini tidak terjadi gejala multikolinierita.

jenis resudal berdasarkan suatu pengujian ke pengujian yang lainnya. Pengujian tidak memiliki gejala apabila nilai signifikannya diatas tingkat kepercayaan. Adapun hasil uji heteroskedastisitas pada pengujian ini dapat dilihat sebagai berikut.

### 3.1.7 Uji Heteroskedastisitas

Pengujian ini dilakukan apakah sebuah model regresi memilii ketidaksamman

**Tabel 5** Uji Heteroskedastisitas

Model	Sig	Keterangan
Jenis Kendaraan X1	0.010	Nilai Sig > 0.05
Waktu Tempuh X2	0.345	Nilai Sig > 0.05
Jarak Tempuh X3	0.053	Nilai Sig > 0.05
Biaya Perjalanan X4	0.424	Nilai Sig > 0.05
Luas Lahan Parkir X5	0.378	Nilai Sig > 0.05
Biaya Parkir X6	0.282	Nilai Sig > 0.05
Keamanan Parkir X7	0.466	Nilai Sig > 0.05

munjukkan bahwa nilai signifikan > 0.05. Dengan demikian maka disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam pengujian ini tidak memiliki gejala heteroskedastisitas.

parsial variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Uji T ini sendiri menggunakan tingkat kepercayaan 95%  $\alpha=0,05$  jika nilai sig < 0.05 atau t hitung > t tabel maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Berikut rumus untuk menentukan persamaan t tabel berdasarkan ketentuan distribusi t tabel

### 3.1.8 Uji T

Pengujian ini dilakukan agar dapat diketahui ada atau tidaknya pengaruh

**Tabel 6** Uji T

Model	Unstandarddized	Coefficients Std Error	Standardized Coefficients Brta	t	Sig
Constant	9.689	2.906		3.334	.001
Tujuan	,930	.265	.301	3.503	.001

Model	Unstandarddized	Coefficients Std Error	Standardized Coefficients Brta	t	Sig
Jenis Kendaraan	.249	.429	.056	.581	.365
Jarak Tempuh	1.396	.633	.263	2.206	.031
Waktu Tempuh	.973	.646	.177	1.506	.137
Biaya Perjalanan	1.677	.398	.419	4.217	.001
Ketersediaan Parkir	.921	.309	.258	2.985	.004
Biaya Parkir	.822	.411	.182	1.999	.049
Keamanan Parkir	1.123	.388	.258	2.917	.005

Berdasarkan pengujian yang telah menggunakan SPSS dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. variabel (X1) memiliki nilai Sig. 0.001 < 0.05 dan nilai t hitung 3.503 > t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X1) memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y).
2. variabel (X2) memiliki nilai Sig. 0.563 > 0.05 dan nilai t hitung 0.581 < t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X2) tidak memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y).
3. variabel (X3) memiliki nilai Sig. 0.031 < 0.05 dan nilai t hitung 2.206 > t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X3) memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y).
4. variabel (X4) memiliki nilai Sig. 0.137 > 0.05 dan nilai t hitung 1.506 < t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X4) tidak memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y).
5. variabel (X5) memiliki nilai Sig. 0.001 < 0.05 dan nilai t hitung 4.217 > t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X5) memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y)
6. variabel (X6) memiliki nilai Sig. 0.004

> 0.05 dan nilai t hitung 2.985 > t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X6) tidak memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y)

7. variabel (X7) memiliki nilai Sig. 0.049 < 0.05 dan nilai t hitung 1.999 > t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X7) memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y).
8. variabel (X8) memiliki nilai Sig. 0.005 < 0.05 dan nilai t hitung 2.917 > t tabel 1.9939 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X8) memiliki pengaruh terhadap variabel terikat (Y).

### 3.1.9 Uji F

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui apakah variabel yang digunakan memiliki pengaruh simultan yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Pengujian ini menggunakan tingkat kepercayaan 95%  $\alpha=0,05$ , jika nilai sig < 0.05 atau f hitung > f tabel maka terdapat pengaruh simultan variabel X terhadap variabel (Y). Caea menentukan rumus persamaan F tabel berdasarkan ketentuan distribusi F tabel

**Tabel 7 Uji F**

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regression	583.185	8	72.898	9.650	.001
Resudal	536.365	71	7.554		
Total	1119.550	79			

Berdasarkan pengujian diatas dengan menggunakan software SPSS dapat dilihat bahwa nilai Sig.  $0.001 < 0.05$  dan nilai F hitung  $9.650 > F$  tabel 1.99346 sehingga dapat di simpulkan bahwa variabel bebas pendapatan (X1), jenis kendaraan (X2), waktu tempuh (X3), jarak tempuh (X4), biaya perjalanan (X5), luas lahan parkir (X6), biaya parkir (X7), keamanan parkir (X8) memiliki pengaruh simultan terhadap variabel terikat (Y)

### 3.1.10 Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi dilakukan agar mengetahui nilai variabel yang dinyatakan dengan persen pengaruh simultan yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Pengujian ini dibagi atas dua tabel yang masing-masing tabel memiliki 4 variabel bebas yaitu pendapatan (X1), jenis kendaraan (X2), waktu tempuh (X3), jarak tempuh (X4), biaya perjalanan (X5), luas lahan parkir (X6), biaya parkir (X7), keamanan parkir (X8) dengan hasil pengujian sebagai berikut.

**Tabel 8** Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.722	.521	.467	2.74853

Berdasarkan hasil pengujian di atas maka dapat diketahui nilai R Square 0.521, hal ini berarti pengaruh variabel pendapatan (X1), jenis kendaraan (X2), waktu tempuh (X3), jarak tempuh (X4), biaya perjalanan (X5), luas lahan parkir (X6), biaya parkir (X7), keamanan parkir (X8) memiliki pengaruh secara simultan terhadap variabel Y sebesar 52,1%.

Fungsi utama pengujian ini untuk mengetahui hubungan korelasi variabel. Dalam Penelitian ini memiliki variabel bebas yaitu pendapatan (X1), jenis kendaraan (X2), waktu tempuh (X3), jarak tempuh (X4), biaya perjalanan (X5), luas lahan parkir (X6), biaya parkir (X7), keamanan parkir (X8) yang akan di uji apakah berhubungan dengan variabel terikat Y. Berikut dapat dilihat hasil pengujian sebagai berikut:.

### 3.1.11 Uji Koefisien Korelasi

Bertujuan untuk mengetahui besarnya kekuatan dapat juga disebut jarak hubungan antar variabel apakah kuat.

**Tabel 9** Uji Koefisien Korelasi

Variabel	korelasi	Sig. (2-tailed)
Y	2.319	
Tujuan X1	0,290	0.009
Jenis Kendaraan X2	0,279	0.012
Jarak Tempuh X3	0.409	0.000
Waktu Tempuh X4	0.326	0.003
Biaya Perjalanan X5	0.416	0.000
Ketersediaan Parkir X6	0.253	0.023
Kenyamanan Parkir X7	0.254	0.007
Keamanan Parkir X8	0.387	0.003

Berdasarkan hasil pengujian di atas menggunakan software SPSS maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. variabel (X1) memiliki nilai Sig.  $0.009 < 0.05$  dan nilai r hitung  $0,290 > r$  tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan

- bahwa (X1) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
2. variabel (X2) memiliki nilai Sig. 0.012 < 0.05 dan nilai r hitung 0,279 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X2) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
  3. variabel (X3) memiliki nilai Sig. 0.000 < 0.05 dan nilai r hitung 0.409 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X3) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
  4. variabel (X4) memiliki nilai Sig. 0.003 < 0.05 dan nilai r hitung 0.326 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X4) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
  5. variabel (X5) memiliki nilai Sig. 0.000 < 0.05 dan nilai r hitung 0.416 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X5) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y)
  6. variabel (X6) memiliki nilai Sig. 0.023 < 0.05 dan nilai r hitung 0.253 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X6) tidak memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
  7. variabel (X7) memiliki nilai Sig. 0.007 < 0.05 dan nilai r hitung 0.254 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X7) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
  8. variabel (X8) memiliki nilai Sig. 0.003 < 0.05 dan nilai r hitung 0.387 > r tabel 2.319 sehingga dapat di simpulkan bahwa (X8) memiliki korelasi terhadap variabel terikat (Y).
- disimpulkan variabel X3 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
4. Variabel Waktu tempuh (X4) memiliki nilai koefisien 0.973 maka dapat disimpulkan variabel X4 tidak memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
  5. Variabel Biaya perjalanan (X5) memiliki nilai koefisien 1.667 maka dapat disimpulkan variabel X5 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
  6. Variabel Ketersediaan parkir (X6) memiliki nilai koefisien 0.921 maka dapat disimpulkan variabel X6 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
  7. Variabel Kenyamanan Parkir (X7) memiliki nilai koefisien 0.822 maka dapat disimpulkan variabel X7 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
  8. Variabel Keamanan Parkir (X8) memiliki nilai koefisien 1.123 maka dapat disimpulkan variabel X8 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)

### 3.1.12 Analisis Faktor-faktor Tarikan

Berdasarkan tabel diatas faktor-faktor tarikan perjalanan kendaraan diambil dari nilai uji t sebagai berikut:

1. Variabel Tujuan (X1) memiliki nilai koefisien 0.930 maka dapat disimpulkan variabel X1 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
2. Variabel Jenis kendaraan (X2) memiliki nilai koefisien 0.249 maka dapat disimpulkan variabel X2 tidak memiliki faktor signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
3. Variabel Jarak tempuh (X3) memiliki nilai koefisien 1.396 maka dapat

Berdasarkan faktor-faktor tarikan perjalanan yang ada maka dapat di analisis faktor yang paling mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan ke Grand Mall Maros adalah Tujuan 0,930 (X1), Jarak tempuh (X3) 1.396, Biaya perjalanan (X5) 1.667, Ketersediaan parkir (X6) 0.921, kenyamanan parkir (X7) 0.822, Keamanan parkir (X8) 1.123 dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = 9.689 + 0.930 (X1) + 1.396 (X3) + 1.667 (X5) + 0.921 (X6) + 0.822 (X7) + 1.123 (X8)$$

Dari persamaan diatas dapat dilihat bahwa faktor yang paling dominan adalah Biaya perjalanan 1,667 (X5). maka dapat disimpulkan tarif harga untuk biaya perjalanan yang akan ke kawasan Grand Mall Maros memakan biaya yang sangat cukup untuk perjalanan ke kawasan Grand Mall Maros.

### 3.1.13 Analisis Faktor yang Paling Mempengaruhi Tarikan Perjalanan

Berikut ini adalah analisis model tarikan perjalanan kendaraan di Grand Mall Maros menggunakan software SPSS

dengan regresi linier berganda yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Y yaitu Tujuan (X1), jarak tempuh (X3), biaya perjalanan (X5), ketersediaan parkir (X6), kenyamanan (X7), keamanan parkir (X8) sehingga didapatkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

Dari persamaan diatas dapat dilihat bahwa model jarak tempuh (X3), biaya perjalanan (X5), dan keamanan parkir (X8) adalah model yang paling mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan sehingga diperoleh persamaan jarak tempuh (X3) , biaya perjalanan (X5) dan keamanan parkir (X8) sebagai berikut:

$$Y = 9.689 + 1.396 (X3) + 1.667 (X5) + 1.123 (X8) \quad Y = 13,875$$

Model tarikan perjalanan di Grand Mall Maros adalah sebesar 13.875 yang dipengaruhi oleh jarak tempuh (X3) untuk ke Grand mall dengan Biaya perjalanan (X5) yang cukup untuk kendaraan yang akan masuk di Grand Mall Maros dan keamanan parkir (X8) yang sangat aman.

### 3.2 Pembahasan

Adapun pembahasan dari yang telah dilakukan dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda dengan variabel bebas yaitu pendapatan (X1), jenis kendaraan (X2), waktu tempuh (X3), jarak tempuh (X4), biaya perjalanan (X5), luas lahan parkir (X6), biaya parkir (X7), keamanan parkir (X8) terhadap variabel terikat Y sebagai tarikan perjalanan kendaraan

#### 3.2.1 Faktor-faktor Tarikan Perjalanan

Berdasarkan tabel diatas faktor-faktor tarikan perjalanan kendaraan diambil dari nilai uji korelasi sebagai berikut:

1. Variabel Jenis Kendaraan (X1) memiliki nilai koefisien 0.419 atau sebesar 41.9% maka dapat disimpulkan variabel X1 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
2. Variabel Waktu Tempuh (X2)

memiliki nilai koefisien 0.549 atau sebesar 54.9% maka dapat disimpulkan variabel X2 memiliki faktor signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)

3. Variabel Jarak Tempuh (X3) memiliki nilai koefisien 0.498 atau sebesar 49.8% maka dapat disimpulkan variabel X3 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
4. Variabel Biaya Perjalanan (X4) memiliki nilai koefisien 0.455 atau sebesar 45.5% maka dapat disimpulkan variabel X4 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
5. Variabel Luas Lahan Parkir (X5) memiliki nilai koefisien 0.361 atau sebesar 36.1% maka dapat disimpulkan variabel X5 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
6. Variabel Biaya Parkir (X6) memiliki nilai koefisien 0.326 atau sebesar 32.6% maka dapat disimpulkan variabel X6 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)
7. Variabel Keamanan Parkir (X7) memiliki nilai koefisien 0.401 atau sebesar 40.1% maka dapat disimpulkan variabel X7 memiliki faktor cukup signifikan terhadap tarikan perjalanan (Y)

#### 3.2.2 Faktor yang Paling Mempengaruhi Tarikan Perjalanan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan untuk mengetahui faktor yang paling mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan dapat di analisis dari nilai uji korelasi dengan variabel bebas yaitu jenis kendaraan (X1), waktu tempuh (X2), jarak tempuh (X4), biaya perjalanan (X4), luas lahan parkir (X5), biaya parkir (X6), keamanan parkir (X7) terhadap variabel terikat Y, maka di dapatkan hasil analisis dengan faktor waktu tempuh (X3) adalah faktor yang dominan mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan di Grand Mall Maros dan dapat di interpresentasikan sebagai berikut: Jumlah biaya perjalanan (X5)

memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 1.667 maka dapat disimpulkan tarif harga untuk biaya perjalanan yang akan ke kawasan Grand Mall Maros memakan biaya yang sangat cukup untuk perjalanan ke kawasan Grand Mall Maros

## 5. Penutup

### 4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dan hasil analisis data yang telah dilakukan di Grand Mall Maros, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan kendaraan ke Grand Mall Maros yaitu Tujuan (X1), Jarak tempuh (X3), Biaya perjalanan (X5), Ketersediaan parkir (X6), kenyamanan Parkir (X7), Keamanan Parkir (X8) Keseluruhan variabel bebas ini memiliki hubungan terhadap variabel terikat tarikan perjalanan Y.
2. Faktor yang paling dominan mempengaruhi tarikan perjalanan adalah adalah Biaya perjalanan 1,667 (X5). maka dapat disimpulkan tarif harga untuk biaya perjalanan yang akan ke kawasan Grand Mall Maros memakan biaya yang sangat cukup untuk perjalanan ke kawasan Grand Mall Maros

### 4.2 Saran

1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan serta bahan pendukung untuk perencanaan Kawasan Grand Mall Maros
2. Diharapkan dapat dilakukan penelitian yang sejenis dengan variabel atau karakteristik dan metode yang berbeda untuk memenuhi kriteria dengan lebih spesifik sehingga penelitian berikutnya dapat dibandingkan hasil penelitian lain
3. Menyediakan lebih banyak lagi lahan bagi kendaraan parkir tidak hanya untuk kendaraan roda dua.
4. Lebih menertibkan penjual kaki lima di pinggir jalan yang menyebabkan kendaraan yang ingin memasuki area Grand Mall Maros
5. Menertibkan angkutan umum yang

menunggu pengunjung yang telah tertarik ke Grand Mall Maros.

6. Menanamkan disiplin berkendara pada para pengunjung Grand Mall Maros supaya tercipta ketertiban dan keamanan berlalu lintas yang tertarik.

## Daftar Pustaka

- Andrika, A. F., & Basuki, Y. (2021). Kontribusi Tarikan Perjalanan Kawasan Perdagangan Dan Jasa Pada Jalan Menoreh Raya. *Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 10(3), 167–173. [Http://Ejournal3.Undip.Ac.Id/Index.Php/Pwk](http://Ejournal3.Undip.Ac.Id/Index.Php/Pwk)
- Putri, A., Syafrialdi, Y., & Mustakim. (2017). Analisa Pengaruh Temperatur Terhadap Titik Embun, Jarak Pandang, Kecepatan Angin, Dan Curah Hujan Metode Regresi Linier Berganda. *Fakultas Sains Dan Teknologi Uin Sultan Syarif Kasim Riau*, 227–234.
- Renaldi, R. (2016). Analisis Pengaruh Dimensi Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas Pelanggan (Studi Kasus Pada Toko Arjuna Motor Pekalongan). *Repository.Unika.Ac.Id2018*.
- Retnawati, H. (2017). *Teknik Pengambilan Sampel*.
- Sendow, T. K., & Rumayar, A. L. E. (2015). Analisa Kinerja Lalu Lintas Akibat Besarnya Hambatan Samping Terhadap Kecepatan Dengan Menggunakan Regresi Linier Berganda (Studi Kasus Ruas Jalan Dalam Kota Pada Segmen Jalan Lumimuut). *Jurnal Sipil Statik*, 3(10), 669–684.