

**Analisis Tarikan Pergerakan Berbasis Aktivitas Rekreasi Kuliner  
(Studi Kasus Kawasan Jombang Kuliner Jl. KH.Ahmad Dahlan Kabupaten Jombang)**

<sup>1</sup>Aan Dwi Kristanto, <sup>2</sup>Iwan Cahyono, <sup>3</sup>Saiful Arfaah, <sup>4</sup>Ruslan Hidayat

<sup>1,2,3,4</sup>Teknik Sipil, Universitas Darul Ulum, Jombang

<sup>1</sup>aandwikristanto24@gmail.com, <sup>2</sup>cahyonoiwan15@gmail.com, <sup>3</sup>saiful.arfaah@gmail.com, <sup>4</sup>ruslanh.1964@gmail.com

**Article Info**

**Article history:**

Received 17 October 2025

Revised 13 November 2025

Accepted 29 November 2025

**Keyword:**

Street Food Center

Critical issues

Trip attraction

Mobility management

**ABSTRACT**

Culinary recreation activities at the “Jombang Kuliner” street food center on Jl. KH. Ahmad Dahlan have triggered a significant surge in visitor movements, giving rise to critical issues such as traffic congestion and limited parking capacity. Given the scarcity of empirical studies on trip attraction in small-city culinary districts, this research aims to model the determinants of visitor attraction and formulate effective mobility management strategies. The study employs a quantitative primary field survey, with data analyzed using Multiple Linear Regression to examine the influence of private vehicle volume, leisure purposes, culinary variety, and strategic location on trip attraction. The findings indicate that visitor movement is characterized by the highest activity levels during evening hours (18:00–21:00) and on Sundays, with motorcycles dominating up to 86% of the modal share. The resulting attraction model confirms that Culinary Variety, Leisure/Hangout Activities, and Stall Service Area Size are the dominant factors that significantly affect visitor volume. This research provides a substantial contribution in the form of an empirical quantitative model that serves as a scientific basis for activity-based transportation planning, ensuring that spatial planning and traffic management policies can be implemented with precision, effectiveness, and sustainability. Recommended mobility-management strategies include optimizing parking systems, regulating traffic flows, and improving pedestrian facilities.

*Copyright © 2025 Nucleus Journal  
All rights reserved.*

DOI: <https://doi.org/10.32492/nucleus.v4i2.4205>

**Corresponding Author:**

Iwan Cahyono,

Civil Engineering, University Darul Ulum.

email : cahyonoiwan15@gmail.com

*Abstrak*— Aktivitas rekreasi kuliner di Sentra PKL Jl. KH. Ahmad Dahlan “Jombang Kuliner” merupakan pemicu lonjakan pergerakan pengunjung yang signifikan, memunculkan masalah krusial berupa kepadatan lalu lintas dan keterbatasan parkir. Mengingat minimnya kajian empiris tarikan pergerakan di kawasan kuliner kota kecil, penelitian ini bertujuan untuk memodelkan faktor pendorong tarikan serta merumuskan strategi pengelolaan mobilitas yang efektif. Metode penelitian menggunakan survei primer kuantitatif di lapangan, dengan data dianalisis melalui Analisis Regresi Linier Berganda untuk menguji

---

pengaruh jumlah kendaraan pribadi, tujuan bersantai, ragam kuliner, dan lokasi strategis terhadap tarikan pergerakan. Hasil analisis menunjukkan karakteristik tarikan pergerakan memiliki pola kunjungan tertinggi pada malam hari (18.00–21.00 WIB) dan hari Minggu, dengan dominasi moda sepeda motor sampai 86%. Model tarikan yang dihasilkan mengonfirmasi bahwa Ragam Kuliner, Aktivitas Bersantai/Nongkrong, dan Luas Area Pelayanan Lapak adalah faktor dominan yang secara signifikan memengaruhi volume pengunjung. Penelitian ini memberikan kontribusi substansial berupa model empiris kuantitatif yang menjadi landasan ilmiah untuk perencanaan transportasi berbasis aktivitas rekreasi, memastikan kebijakan tata ruang dan manajemen lalu lintas dapat diterapkan secara presisi, efektif, dan berkelanjutan. Strategi yang direkomendasikan untuk pengelolaan mobilitas meliputi penataan sistem parkir, pengaturan arus lalu lintas, dan peningkatan fasilitas pedestrian.

### I. Pendahuluan

Mobilitas masyarakat dalam kehidupan sehari-hari tidak hanya dipengaruhi oleh kebutuhan primer seperti pekerjaan dan pendidikan, namun juga oleh aktivitas sosial dan rekreasi seperti kegiatan kuliner. Fenomena meningkatnya minat terhadap wisata kuliner menciptakan titik-titik konsentrasi baru yang menjadi pusat tarikan pergerakan, terutama pada malam hari dan akhir pekan. Kawasan Sentra PKL Ahmad Dahlan “Jombang Kuliner” merupakan salah satu contoh lokasi yang mengalami lonjakan aktivitas akibat perubahan pola konsumsi masyarakat. Aktivitas yang tinggi ini memunculkan tantangan berupa kepadatan lalu lintas, keterbatasan lahan parkir, serta terganggunya fungsi jalan sekitar. Hal ini sesuai dengan konsep *trip attraction* dalam perencanaan transportasi, yaitu terbentuknya pergerakan menuju suatu zona karena adanya daya tarik tertentu, seperti pusat kuliner.

Meskipun demikian, kajian akademik mengenai tarikan pergerakan akibat kegiatan kuliner di kota kecil seperti Jombang masih sangat terbatas. Sebagian besar studi terdahulu lebih memfokuskan pada pusat perbelanjaan atau kawasan komersial skala besar. Akibatnya, perencanaan lalu lintas dan tata ruang di kawasan kuliner seperti Sentra PKL Ahmad Dahlan belum sepenuhnya berbasis pada data empiris. Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kekosongan tersebut dengan melakukan analisis kuantitatif terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan di kawasan PKL Ahmad Dahlan. Studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan model transportasi berbasis aktivitas dan mendukung perumusan strategi pengelolaan mobilitas yang lebih efektif.

Pemodelan Tarikan Perjalanan Pengunjung Icon Mall Gresik menemukan bahwa besarnya aktivitas di pusat perdagangan tersebut meningkatkan kompleksitas arus lalu lintas pada ruas jalan di sekitarnya. Melalui analisis regresi linier berganda, diperoleh bahwa luas toko dan nominal belanja merupakan faktor dominan yang memengaruhi tarikan perjalanan, dengan model regresi  $Y = 0,164 + 0,566X_3 + 0,375X_6$ , nilai R sebesar 0,937, dan  $R^2$  sebesar 0,879 yang menunjukkan hubungan sangat kuat antara variabel.<sup>[1]</sup> Mengenai Analisis Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Mall Gorontalo mengungkap bahwa keberadaan mall memicu perkembangan wilayah sekaligus memengaruhi kinerja lalu lintas di jalan-jalan utama di sekitarnya. Hasil

---

pengamatan menunjukkan volume lalu lintas tertinggi terjadi pada Sabtu pukul 19.00–20.00 WITA dengan 2.108 kendaraan/jam. Tingkat pelayanan jalan sebagian besar berada pada kategori C, namun diproyeksikan memburuk menjadi kategori F dalam waktu tiga tahun jika tidak ada intervensi.<sup>[2]</sup> Sedangkan Analisis Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Hotel Fox Lite Samarinda memperlihatkan bahwa pembangunan hotel juga berdampak signifikan terhadap pola perjalanan. Pada tahun 2023 tercatat bangkitan perjalanan sebesar 264 perjalanan/hari dan tarikan perjalanan sebesar 236 perjalanan/hari, yang diproyeksikan meningkat menjadi masing-masing 269 dan 241 perjalanan/hari pada tahun 2028. Model tarikan yang diperoleh adalah  $Y = 0,075 + 0,768X_1$ , menunjukkan pengaruh signifikan variabel terhadap tarikan perjalanan.<sup>[3]</sup>

Beberapa teori yang mendasari penelitian ini antara lain :

1. Tarikan Perjalanan (Trip Attraction)

Tarikan perjalanan adalah jumlah pergerakan menuju suatu lokasi akibat aktivitas tertentu. Faktor penentu meliputi jenis dan intensitas penggunaan lahan, fasilitas yang tersedia, karakteristik sosial-ekonomi, dan waktu operasional. Dalam perencanaan transportasi, tahap ini penting untuk memprediksi volume perjalanan dan kebutuhan fasilitas.<sup>[4]</sup>

2. Aktivitas Spasial

Aktivitas manusia dibatasi oleh ruang dan waktu melalui tiga kendala: kemampuan fisik/teknologi (capability constraints), kewajiban berada di lokasi tertentu pada waktu tertentu (coupling constraints), dan pembatasan akses (authority constraints). Teori ini membantu memahami pola kunjungan yang terikat jam operasional dan aksesibilitas lokasi.<sup>[5]</sup>

3. Perilaku Perjalanan

Menjelaskan proses pengambilan keputusan perjalanan, mulai dari tujuan, waktu, moda, hingga rute. Dipengaruhi oleh faktor sosial-ekonomi, spasial, ketersediaan moda, dan preferensi pribadi.<sup>[6]</sup>

4. Aksesibilitas dan Mobilitas

Aksesibilitas adalah kemudahan menjangkau suatu lokasi, yang memengaruhi intensitas mobilitas. Akses yang baik mendorong pergerakan lebih tinggi, sedangkan hambatan akses menurunkan tingkat kunjungan.<sup>[7]</sup> [11]

5. Manajemen Lalu Lintas Perkotaan

Strategi pengaturan lalu lintas untuk mengoptimalkan infrastruktur tanpa pembangunan besar, seperti pengaturan arus, manajemen parkir, dan prioritas moda tertentu, demi mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan.<sup>[8]</sup> [11]

6. Parkir

Ketersediaan dan pengelolaan parkir memengaruhi pola perjalanan dan kepadatan lalu lintas. Parkir terkelola dengan baik dapat meningkatkan aksesibilitas dan ketertiban kawasan.<sup>[9]</sup>

7. Model Regresi Linier Berganda

Metode statistik untuk menganalisis pengaruh beberapa variabel bebas terhadap satu variabel terikat. Digunakan untuk memprediksi besaran tarikan perjalanan berdasarkan faktor-faktor yang terukur.<sup>[10]</sup>

---

## II. Metode Penelitian

### A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini berfokus pada Sentra PKL Ahmad Dahlan “Jombang Kuliner” yang terletak di Jalan Ahmad Dahlan, Kelurahan Jombatan, Kabupaten Jombang. Area ini merupakan pusat kegiatan kuliner malam yang terbentuk setelah proses relokasi pedagang kaki lima dari kawasan trotoar dan badan jalan di sekitar alun-alun, sebagai bagian dari upaya penataan ruang kota oleh pemerintah daerah.

Sentra kuliner ini menampung berbagai pelaku usaha makanan dan minuman, mulai dari pedagang tradisional hingga penjual menu modern, dengan dukungan fasilitas umum seperti tempat duduk, penerangan, dan tempat pembuangan sampah. Lokasinya berada di titik strategis pusat kota, sehingga mudah diakses dari berbagai wilayah dan menjadi salah satu tujuan favorit masyarakat pada sore hingga malam hari. Keragaman kuliner yang ditawarkan menarik kunjungan dalam jumlah besar, terutama di akhir pekan, yang memicu peningkatan volume lalu lintas dan kebutuhan parkir di kawasan sekitarnya.

### B. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis data utama, yaitu data primer dan data sekunder, yang saling melengkapi untuk mendukung analisis tarikan pergerakan di Kawasan Sentra PKL Ahmad Dahlan “Jombang Kuliner”.

#### 1. Data Primer

- a. Observasi Lapangan : pencatatan langsung jumlah pengunjung per jam, jenis moda transportasi yang digunakan, serta kondisi fasilitas pendukung (trotoar, parkir, pencahayaan).
- b. Kuesioner Pengunjung : dibagikan kepada responden secara acak selama periode survei tujuh hari, memuat informasi asal perjalanan, moda transportasi, waktu dan durasi kunjungan, serta tujuan kedatangan.
- c. Wawancara : dilakukan kepada pedagang dan pengelola kawasan untuk memperoleh informasi terkait operasional, kendala, dan persepsi terhadap pengunjung.

#### 2. Data Sekunder

Peta dan Layout Kawasan : digunakan untuk memetakan posisi pedagang, jalur sirkulasi, dan titik akses masuk/keluar kendaraan.

Data yang diperoleh melalui survei lapangan diolah menggunakan perangkat lunak Microsoft Excel dan SPSS dengan tahapan sebagai berikut :

#### 1. Uji Validitas

Digunakan untuk memastikan setiap item pertanyaan pada kuesioner mampu mengukur variabel yang dimaksud. Uji dilakukan dengan korelasi Pearson, di mana item dinyatakan valid apabila nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$  pada taraf signifikansi 0,05.

#### 2. Uji Reliabilitas

Menilai konsistensi jawaban responden terhadap kuesioner. Instrumen dinyatakan reliabel jika nilai Cronbach's Alpha > 0,60.

### 3. Uji Asumsi Klasik

- **Uji Normalitas** : Menggunakan *Kolmogorov-Smirnov Test* dan grafik P-P Plot untuk memeriksa distribusi residual. Data dinyatakan normal jika *Sig.* > 0,05.
- **Uji Multikolinearitas** : Menggunakan nilai Tolerance (> 0,10) dan VIF (< 10) untuk memastikan tidak terjadi korelasi tinggi antar variabel bebas.
- **Uji Heteroskedastisitas** : Menggunakan grafik *scatterplot* antara nilai prediksi (ZPRED) dan residual (SRESID). Data bebas heteroskedastisitas jika titik-titik menyebar acak tanpa pola tertentu.

### 4. Analisis Regresi Linier Berganda

Digunakan untuk mengukur pengaruh variabel bebas—jumlah kendaraan pribadi ( $X_1$ ), tujuan bersantai ( $X_2$ ), ragam kuliner ( $X_3$ ), dan lokasi strategis ( $X_4$ )—terhadap variabel terikat ( $Y$ ), yaitu tarikan pergerakan. Model umum:

$$Y = \alpha + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + \varepsilon$$

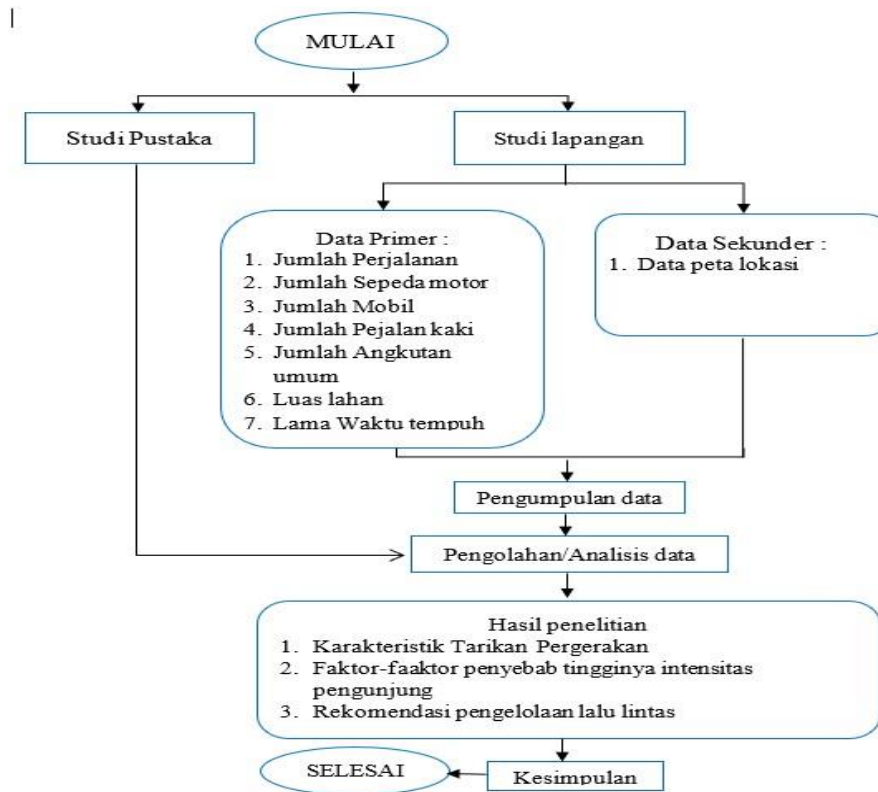
### 5. Uji Hipotesis

- **Uji t (Parsial)**: Menilai pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Signifikan jika *Sig.* < 0,05.
- **Uji F (Simultan)**: Menguji pengaruh seluruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Signifikan jika *Sig.* < 0,05 dan *F hitung* > *F tabel*.

### 6. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Mengukur seberapa besar proporsi variasi variabel terikat yang dapat dijelaskan oleh variabel bebas. Nilai  $R^2$  yang tinggi menunjukkan model memiliki kemampuan prediksi yang baik.

Alur penelitian menggambarkan tahapan-tahapan yang dilakukan dalam proses penelitian, detailnya dapat dilihat pada gambar 1 di bawah ini.



Gambar 1 : Alur Penelitian

### III. Hasil dan Pembahasan

Tabel 1. Volume Pergerakan Jumlah Pengunjung Harian

Hari Kunjungan	Rata-rata Jumlah Pengunjung	Persentase Harian
Senin	80,38	10,52 %
Selasa	54,31	7,11 %
Rabu	87,06	11,40 %
Kamis	93,38	12,23 %
Jumat	105,75	13,85 %
Sabtu	155,75	20,39 %
Minggu	187,13	24,50 %

Dari pengamatan selama sepekan, adanya peningkatan volume pengunjung ini menunjukkan bahwa kawasan kuliner ini memiliki daya tarik yang kuat, khususnya sebagai tujuan wisata kuliner dan rekreasi keluarga pada akhir pekan. Aktivitas tertinggi tercatat pada rentang waktu pukul 17.00 hingga 21.00 WIB, yang dikategorikan sebagai jam sibuk (peak hour).

Tabel 2. Volume Pergerakan Jumlah Pengunjung Per Jam

Jam Kunjungan	Rata-rata Jumlah Pengunjung	Persentase (%)
06.00 - 07.00	19,14	1,06
07.00 - 08.00	28,86	1,59
08.00 - 09.00	38,71	2,13
09.00 - 10.00	48,43	2,67
10.00 - 11.00	58,14	3,21
11.00 - 12.00	67,86	3,74
12.00 - 13.00	78,00	4,30
13.00 - 14.00	87,57	4,83
14.00 - 15.00	97,43	5,37
15.00 - 16.00	136,43	7,52
16.00 - 17.00	156,43	8,63
17.00 - 18.00	195,29	10,77
18.00 - 19.00	234,57	12,93
19.00 - 20.00	234,57	12,93
20.00 - 21.00	175,71	9,69
21.00 - 22.00	156,43	8,63

Pola waktu kunjungan menunjukkan bahwa pengunjung mulai berdatangan secara signifikan sejak pukul 11.00 WIB, dengan puncak tertinggi antara pukul 18.00 hingga 21.00 WIB. Hal ini menggambarkan karakteristik pergerakan masyarakat yang memanfaatkan Sentra PKL untuk aktivitas santai setelah jam kerja atau sekolah.

Tabel 3. Tujuan Pergerakan

Tujuan Kunjungan	Persentase (%)
Kuliner	25,48
Nongkrong/Bersantai	24,93
Jumlah Lapak	24,52
Luas Lapak Pelayanan	25,07

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas pengunjung datang ke kawasan Sentra PKL Ahmad Dahlan untuk tujuan menikmati kuliner (25,48%). Ini menunjukkan bahwa kawasan ini memiliki daya tarik utama sebagai destinasi wisata kuliner. Sebagian pengunjung lainnya menjadikan tempat ini sebagai ruang sosialisasi atau ajang berkumpul bersama teman (24,93%).

Tabel 4. Moda Transportasi Yang Digunakan

Jenis Moda Transportasi	Jumlah Selama 7 hari	Persentase penggunaan
Sepeda Motor	10.526	86.25 %
Mobil pribadi	1.678	13.75 %

Mayoritas pengunjung sebanyak 86.25%, menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi utama. Hal ini mencerminkan karakteristik masyarakat urban Jombang yang sangat bergantung pada kendaraan roda dua dalam mobilitas harian mereka. Mobil pribadi digunakan oleh pengunjung sebesar 13.75%, umumnya berasal dari luar kawasan atau datang bersama keluarga.

Selanjutnya analisis regresi dilakukan dengan menggunakan software SPSS dengan variabel independen, yaitu Ragam Kuliner ( $X_1$ ), Aktivitas Bersantai/Nongkrong ( $X_2$ ), Jumlah Lapak ( $X_3$ ), dan Luas Lapak Pelayanan ( $X_4$ ). Hasil uji regresi ditampilkan pada tabel 5 berikut ini.

Tabel 5. Hasil Uji Linier Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	1.114	.062		18.018	.000
1 RAGAM_KULINER	.084	.029	.301	2.873	.005
BERSANTAI_NONGKRONG	.033	.031	.112	1.056	.293
JUMLAH_LAPAK	.050	.029	.186	1.750	.083
LUAS_LAPAK	.076	.032	.278	2.409	.018

Tabel 6. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.807 <sup>a</sup>	.651	.637	.21048

a. Predictors: (Constant), LUAS\_LAPAK, JUMLAH\_LAPAK, RAGAM\_KULINER, BERSANTAI\_NONGKRONG

Dari hasil uji regresi diatas maka diperoleh model tarikan pergerakan dari persamaan regresi linier tersebut yaitu :

$$Y = 1,114 + 0,084 X_1 + 0,033 X_2 + 0,050 X_3 + 0,076 X_4$$

Hasil analisis regresi linier berganda menunjukkan bahwa model yang dibentuk mampu menjelaskan 65,1 variasi Tarikan Pergerakan ( $R^2 = 0,651$ ), didukung oleh korelasi yang kuat antara variabel bebas dan terikat ( $R = 0,807$ ). Secara parsial, variabel Ragam Kuliner (Sig. 0,005) dan Luas Lapak (Sig. 0,018) adalah faktor-faktor yang berpengaruh signifikan dan positif terhadap peningkatan Tarikan Pergerakan, mengindikasikan bahwa diversitas pilihan makanan dan ketersediaan ruang layanan yang memadai adalah daya tarik utama bagi pengunjung. Sebaliknya, variabel Bersantai/Nongkrong (Sig. 0,293) dan Jumlah Lapak (Sig. 0,083) tidak terbukti berpengaruh signifikan secara individu pada tingkat  $\alpha = 0,05$ . Dengan demikian, manajemen

kawasan harus fokus pada peningkatan kualitas dan variasi kuliner serta optimalisasi pemanfaatan lahan (luas lapak) untuk meningkatkan daya tarik pergerakan.

Untuk uji t (parsial) yang ditampilkan pada tabel 7 dibawah ini, diperoleh bahwa :

1. Variabel Ragam Kuliner (X1) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah tarikan. Hal ini dapat dipahami karena semakin beragam jenis kuliner yang tersedia di kawasan PKL Ahmad Dahlan, maka daya tarik kawasan tersebut akan semakin tinggi. Keberagaman kuliner memberi pengunjung banyak pilihan sesuai preferensi, sehingga meningkatkan frekuensi kunjungan.
2. Variabel Aktivitas Bersantai/Nongkrong (X2) ternyata tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah tarikan secara parsial.
3. Variabel Jumlah Lapak (X3) juga tidak berpengaruh signifikan secara parsial. Ini bisa terjadi apabila jumlah lapak tidak dibarengi dengan optimalisasi fungsi dan kualitas pelayanan dari tiap-tiap lapak, atau jika sebagian lapak kurang aktif.
4. Variabel Luas Lapak Pelayanan (X4) berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah tarikan pengunjung. Ini menunjukkan bahwa pengunjung cenderung lebih nyaman berada di area yang memiliki ruang pelayanan lebih luas, karena dapat menghindari kepadatan dan memberikan kenyamanan saat makan, duduk, atau bersosialisasi.

Tabel 7. Hasil Uji t

Variabel	t hitung	t tabel (n = 112)	Sig.	Keterangan
Ragam Kuliner (X1)	2,873	1,981	0,005	Signifikan
Bersantai/Nongkrong (X2)	1,056	1,981	0,293	Tidak Signifikan
Jumlah Lapak (X3)	1,750	1,981	0,083	Tidak Signifikan
Luas Lapak Pelayanan (X4)	2,409	1,981	0,018	Signifikan

**Sumber:** Hasil pengolahan data SPSS

Sedangkan dari hasil Uji F seperti pada tabel 8, menunjukkan bahwa keempat variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap jumlah tarikan pergerakan ke kawasan PKL Ahmad Dahlan. Dengan kata lain, keseluruhan variabel saling melengkapi dan bersama-sama menentukan tingkat kunjungan masyarakat ke kawasan tersebut.

Table 8. Hasil Uji F

	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	8.825	4	2.206	49.796	.000 <sup>b</sup>
	Residual	4.740	107	.044		
	Total	13.565	111			

a. Dependent Variable: JUMLAH\_TARIKAN

b. Predictors: (Constant), LUAS\_LAPAK, JUMLAH\_LAPAK, RAGAM\_KILINER, BERSANTAI\_NONGKRONG

Sumber: Hasil pengolahan data SPSS

#### IV. Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Karakteristik tarikan pergerakan kawasan ini memiliki pola kunjungan tertinggi pada malam hari, khususnya pukul 18.00–21.00 WIB. Hari Minggu menjadi hari dengan jumlah pengunjung tertinggi, dengan volume mencapai 4.948 orang. Moda transportasi yang dominan digunakan adalah sepeda motor dengan proporsi mencapai 86,25%.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda, faktor-faktor yang secara signifikan memengaruhi jumlah tarikan pergerakan adalah :
  - a) Ragam kuliner
  - b) Aktivitas bersantai atau nongkrong
  - c) Jumlah lapak yang tersedia/luas area pelayanan lapak
  - d) Hasil model menunjukkan nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,651, yang berarti 65,1% variasi jumlah pengunjung dapat dijelaskan oleh variabel-variabel bebas tersebut.
3. Strategi pengelolaan mobilitas untuk mengatasi kompleksitas lalu lintas akibat tingginya tarikan pergerakan, strategi yang dapat diterapkan antara lain penataan sistem parkir, pengaturan arus lalu lintas, peningkatan fasilitas pedestrian, serta integrasi dalam perencanaan tata ruang kota.

#### V. Daftar Pustaka

- [1] Icon Mall Gresik Visitor Trip Generation Modeling for Icon Mall Gresik Building,” vol. 1, pp. 291–304, 2023.
- [2] D. S. Djamil, M. J. Fuad, and Elawati, “Analisis Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Akibat Pembangunan Mall Gorontalo,” Radial, vol. 8, no. 1, pp. 54–68, 2020.
- [3] A. Bangkitan, D. A. N. Tarikan, and P. Gedung, “HOTEL FOX LITE,” no. September, pp. 82–98, 2024..
- [4] Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (2011). Modelling Transport (4th ed.). John Wiley & Sons. ISBN: 978-0-470-76039-0. Vol.4. pp. 213-243, 2011.
- [5] Hägerstrand, T. (1970). What About People in Regional Science? Papers of the Regional Science Association, 24, 7–21.

- [6] Hanson, S. & Giuliano, G. (2004). *The Geography of Urban Transportation* (3rd ed.). New York: The Guilford Press.
- [7] Miro, L. (2005). *Urban Mobility and Accessibility: Concepts and Applications*. Journal of Urban Planning and Development.
- [8] Hanson, S., & Giuliano, G. (2004). *The Geography of Urban Transportation* (3rd ed.). New York, NY: Guilford Press.
- [9] Pushkarev, B. S., & Zupan, J. M. (1971). *Urban Space for Pedestrians*. MIT Press.
- [10] Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2009). *Basic Econometrics* (5th ed.). McGraw-Hill Education.
- [11] Tamin, Ofyar Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*, ITB Bandung.