



TR-17

ANALISIS TARIKAN PERGERAKAN TRANSPORTASI PADA PUSAT KESEHATAN MASYARAKAT DI KABUPATEN ACEH BESAR

Tarindu Akmalia¹, Tamalkhani Syammaun^{2*}, dan Hafnidar A. Rani³

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Aceh, Jl. Muhammadiyah No. 91, Banda Aceh

e-mail: tarinduakmalia@gmail.com

^{2*}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Aceh, Jl. Muhammadiyah No. 91, Banda Aceh

e-mail: tamalkhani@unmuha.ac.id

³Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Aceh, Jl. Muhammadiyah No. 91, Banda Aceh

e-mail: hafnidar.ar@unmuha.ac.id

ABSTRAK

Puskesmas adalah fasilitas pelayanan kesehatan yang memainkan peran penting dalam menyediakan layanan kesehatan bagi masyarakat. Kajian ini bertujuan untuk mengestimasi tingkat ketertarikan masyarakat dalam menggunakan Puskesmas sebagai sumber layanan kesehatan di Kabupaten Aceh Besar, khususnya di Puskesmas Darul Imarah, Puskesmas Darul Kamal, dan Puskesmas Simpang Tiga, dengan tujuan untuk mengembangkan model pergerakan yang informatif. Data utama diperoleh dengan menghitung jumlah kendaraan yang memasuki area Puskesmas, sementara data sekunder diperoleh dari catatan resmi masing-masing Puskesmas. Metode yang digunakan dalam pemodelan adalah analisis regresi linear sederhana, yang kemudian diikuti dengan analisis korelasi, uji signifikansi, uji variansi, dan uji koefisien determinasi. Untuk pengambilan sampel, 100 responden dipilih secara acak dari masyarakat di wilayah Aceh Besar. Hasil penelitian menunjukkan beragam karakteristik responden, termasuk jenis kelamin (30% laki-laki, 70% perempuan), usia (32% berusia 18-37 tahun), pekerjaan (31% pegawai kontrak dan ibu rumah tangga), tingkat pendidikan terakhir (40% Sekolah Menengah Atas), Puskesmas yang sering dikunjungi (58% Puskesmas Darul Imarah), jarak tempuh (41% antara 2-3 km), waktu tempuh (45% dalam 10-15 menit), dan moda transportasi (45%). Variabel yang dianalisis dalam penelitian ini meliputi tarikan pergerakan kendaraan (Y), luas lahan (X1), luas bangunan (X2), luas area parkir (X3), jumlah ruang pelayanan (X4), dan jumlah karyawan (X5). Hasil analisis menunjukkan bahwa model terbaik adalah $Y = 0,063 + 1,404X4$. Faktor yang paling mempengaruhi tarikan pergerakan ke Puskesmas adalah jumlah ruang pelayanan (X4), dengan koefisien korelasi tinggi (0,996) dan koefisien determinasi yang mencapai 99,20%, mengindikasikan pengaruh yang kuat, meskipun tidak signifikan. Dalam hal moda transportasi, sepeda motor mendominasi dengan persentase 99%, sedangkan kendaraan ringan hanya mencapai 1%. Tarikan pergerakan kendaraan tertinggi terjadi di Puskesmas Darul Imarah dengan volume tarikan sebesar 51,5 smp/jam.

Kata kunci: Pemodelan, Puskesmas, Tarikan Pergerakan Kendaraan

PENDAHULUAN

Pusat Kesehatan Masyarakat (Puskesmas) merupakan lembaga pelayanan kesehatan yang bertanggung jawab dalam memberikan layanan kesehatan kepada masyarakat yang tinggal di daerah kerjanya, dan hal ini sering kali mengakibatkan terjadinya pergerakan kendaraan. Kabupaten Aceh Besar terletak di Provinsi Aceh memiliki luas wilayah 2,969,00 Km² dengan jumlah Puskesmas sebanyak 28 yang tersebar di setiap kecamatan (Pemerintah Kabupaten Aceh Besar, 2023). Penelitian ini difokuskan pada tiga Puskesmas tertentu, yaitu Puskesmas Darul Imarah, Puskesmas Darul Kamal, dan Puskesmas Simpang Tiga. Tujuan utama penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi jumlah kendaraan yang memasuki wilayah kerja Puskesmas guna memahami fenomena tarikan pergerakan kendaraan di lokasi tersebut.

Permasalahan utama yang menjadi fokus penelitian ini adalah faktor-faktor apa yang memiliki pengaruh signifikan terhadap tarikan pergerakan di Puskesmas, bagaimana proses pemodelan tarikan pergerakan perjalanan ke Puskesmas dapat dijelaskan, dan berapa persentase komposisi moda yang digunakan oleh pengendara saat mengakses Puskesmas. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini melibatkan analisis mendalam terhadap faktor-faktor yang berkontribusi terhadap tarikan pergerakan menuju Puskesmas, menjelaskan model matematis yang dapat menggambarkan tarikan pergerakan tersebut, dan menganalisis sejauh mana kendaraan bermotor dan jenis moda lainnya digunakan oleh masyarakat dalam mengakses Puskesmas.

Metode penelitian ini melibatkan pengamatan dan pencatatan jumlah kendaraan yang memasuki area Puskesmas pada interval waktu 15 menit. Selain itu, kuesioner juga disebarluaskan kepada warga yang berada di wilayah kerja Puskesmas sebagai responden. Kuesioner digunakan untuk mengumpulkan data karakteristik responden yang tinggal di Kabupaten Aceh Besar, khususnya di wilayah kerja Puskesmas tersebut. Dengan demikian, metode penelitian ini akan memberikan wawasan yang komprehensif tentang fenomena tarikan pergerakan kendaraan di Puskesmas.

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

Transportasi

Fatimah (2019) berpendapat transportasi merupakan sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Bintari dan Pandiangan (2016) berpendapat ciri kajian dasar dalam perencanaan transportasi sebagai berikut:

- Multi moda; kajian perencanaan transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai bahan kajian.
- Multi disiplin; kajian perencanaan transportasi melibatkan banyak disiplin keilmuan karena aspek kajiannya sangat beragam, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan sistem prasarana atau pun sarana transportasi itu sendiri.
- Multi sektoral; kajian perencanaan transportasi biasanya melibatkan beberapa lembaga pemerintah atau pun swasta yang masing-masing mempunyai kepentingan yang berbeda sehingga diperlukan koordinasi dan penanganan yang baik.
- Multi masalah; karena kajian perencanaan transportasi merupakan kajian multi moda, multi disiplin, dan multi sektoral, tentu saja menimbulkan multi masalah. permasalahan yang dihadapi berupa keterkaitan dengan aspek pengguna jasa, rekayasa operasional, ekonomi, hingga aspek sosial.

Konsep Pemodelan Transportasi

Syafi'i, dkk (2020) berpendapat dalam melakukan perencanaan transportasi dilakukan dalam 4 (empat) tahapan yang saling berkesinambungan atau disebut dengan *four stages transport model* yang terdiri dari: Bangkitan dan tarikan pergerakan (*trip generation*), Sebaran perjalanan (*trip distribution*), Pemilihan moda (*modal choice*), Pembebanan lalu lintas (*traffic assignment*)

Klasifikasi Pergerakan

Anugrah, dkk (2023) berpendapat adapun klasifikasi pergerakan sebagai berikut:

Berdasarkan tujuan pergerakan

Dalam pergerakan biasanya orang memiliki tujuan yang pasti menguntungkan dirinya, dimana pada pergerakan berbasis rumah biasanya orang melakukan tujuan pergerakan utama (Kerja dan Pendidikan)



yang menjadi pergerakan yang dilakukan setiap harinya. Sedangkan ada juga pergerakan yang bersifat tidak harus dilakukan (Perbelanjaan, sosial, dan rekreasi).

Berdasarkan waktu pergerakan

Waktu sibuk dan pergerakan pada waktu tidak sibuk. Biasanya pergerakan pada waktu sibuk terjadi sekitar jam 07:00 sampai jam 09:00, sementara pergerakan pada waktu tidak sibuk terjadi sekitar jam 10:00 sampai 12:00.

Berdasarkan pelaku pergerakan

Pengelompokan pelaku pergerakan sendiri dipengaruhi oleh aspek-aspek ekonomi dan sosial, karena setiap pelaku pergerakan memiliki perbedaan pada aspek ekonomi dan sosial tersebut.

Faktor yang Mempengaruhi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Mahmud, dkk (2016) berpendapat terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam pemodelan bangkitan pergerakan, selain pergerakan manusia, tetapi juga pergerakan barang. Adapun faktor yang mempengaruhi bangkitan dan tarikan pergerakan sebagai berikut: Bangkitan pergerakan untuk manusia, Faktor berikut dipertimbangkan pada beberapa kajian yang telah dilakukan, Pendapatan, pemilihan kendaraan, Struktur rumah tangga, Ukuran rumah tangga, Nilai lahan, Kepadatan daerah pemukiman, Aksesibilitas

Empat faktor pertama berupa pendapatan, pemilihan, struktur dan ukuran rumah tangga telah digunakan pada beberapa kajian bangkitan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah permukiman hanya sering dipakai untuk kajian mengenai zona.

Tarikan pergerakan untuk manusia.

Faktor yang paling sering digunakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pertokoan, dan pelayanan lainnya. Faktor lain yang dapat digunakan adalah lapangan kerja. akhir-akhir ini beberapa kajian mulai berusaha memasukkan ukuran aksesibilitas.

Bangkitan dan tarikan pergerakan untuk barang.

Pergerakan ini hanya merupakan bagian kecil dari seluruh pergerakan (20%) yang biasanya terjadi di negara industri. Peubah penting yang mempengaruhi adalah jumlah lapangan kerja, jumlah tempat pemasaran, luas atap industri tersebut, dan total seluruh daerah yang ada.

Analisis Regresi Linear Sederhana

Wesli (2015) berpendapat bahwa analisis regresi-linear sederhana adalah hubungan secara linear antara satu variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y). persamaan yang digunakan yaitu:

$$Y = a + bX \quad (1)$$

Dimana: Y = Variabel dependen (nilai yang diprediksi), dan X = Variabel independen

Analisis Regresi Linear Berganda

Syafi'i, dkk (2020) berpendapat analisis regresi linear berganda merupakan analisis yang digunakan untuk memprediksi berubahnya nilai variabel tertentu bila variabel lain berubah. Dikatakan regresi berganda, karena jumlah variabel bebas lebih dari satu. Persamaan yang digunakan sebagai yaitu:

$$Y = A + B_1 X_1 + B_2 X_2 + \dots + B_z X_z \quad (2)$$

Dimana: Y = Variabel tidak bebas, A = konstanta regresi, X_1, \dots, X_z = Variabel bebas, dan B_1, \dots, B_z = Koefisien regresi.

Analisis Korelasi

Wesli (2015) berpendapat bahwa korelasi menyatakan derajat hubungan antara dua variabel tanpa memperhatikan variabel mana yang menjadi peubah. persamaan yang digunakan yaitu:

$$r = n \sum_{i=1}^n x_i \cdot y_i - \dots \dots \dots \quad (3)$$

Dimana: r = Koefesien korelasi, n = Jumlah data, xi = Variabel independen, dan yi = Variabel dependen.

Uji Signifikansi (Uji-t)

Frans, dkk (2016) berpendapat uji pengaruh secara parsial (uji “t”) bertujuan untuk menguji secara parsial pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Menurut Sugiyono (2017) persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$t = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \quad (4)$$

Dimana: t = Tingkat signifikan, n = Jumlah sampel, dan r = Korelasi.

Uji Variansi(Uji-F)

Frans, dkk (2016) berpendapat uji bersama-sama (uji “F”) bertujuan untuk menguji secara simultan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Menurut Sugiyono (2017) persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$f_{hitung} = \frac{R^2(N-m-1)}{m/(1-R^2)} \quad (5)$$

Dimana: R² = Koefesien determinasi, N = Ukuran sampel, dan m = Jumlah variabel peubah

Koefesien Determinasi

Wesli (2015) berpendapat koefesien determinasi (R²) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen, nilai koefesien determinasi antara nol dan satu

$$r^2 = \sum_{i=1}^n x_i \cdot y_i - \dots \dots \dots \quad (6)$$

Dimana: r² = Koefesien korelasi, n = Jumlah data, xi = Variabel independen, dan yi = variabel dependen.

Populasi dan Sampel

Purwanto dan Sulistyastuti (2017) berpendapat bahwa populasi adalah kumpulan seluruh elemen-elemen individu/unit-unit yang menjadi obyek/target penelitian, sedangkan sampel adalah bagian dari populasi.

Teknik-teknik Pengambilan Sampel

Purwanto dan Sulistyastuti (2017) berpendapat teknik pengambilan sampel lebih mudah dilakukan pada karakteristik populasi yang sifatnya homogen, dibandingkan dengan populasi yang sifatnya heterogen. Menurut Sugiyono (2017) terdapat beberapa teknik-teknik dalam pengambilan sampel yaitu meliputi *Probability sampling* dan *Non Probability Sampling*.

Menentukan Ukuran Sampel

Supriyanto dan Rini (2017) dan Sutopo (2010) berpendapat bahwa salah satu metode yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel adalah menggunakan persamaan yang ditawarkan oleh Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1} \quad (7)$$

Dimana: N = Jumlah Populasi, n = Jumlah Sampel, dan d = Tingkat kesalahan maksimum yang masih bisa ditolerir yaitu 10%.



METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi pada penelitian ini dilakukan pada Pusat Kesehatan Masyarakat di Kota Aceh Besar dengan mengambil sampel secara acak tanpa menggunakan parameter khusus. Lokasi penelitian pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Puskesmas Darul Imarah, Jalan T. Fakinah Lampeuneurut, Kecamatan Darul Imarah, Aceh Besar.
- Puskesmas Darul Kamal, Jalan T. Fakinah km 9, Peukan Biluy, Kecamatan Darul Kamal, Aceh Besar.
- Puskesmas Simpang Tiga, Jalan T. Fakinah, Desa Krueng Mak, Kecamatan Simpang Tiga, Aceh Besar.

Penentuan Responden

Penentuan banyaknya jumlah sampel menggunakan persamaan (7) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1} = \frac{414.490}{(414.490) \times (0,1)^2 + 1} = 99,97 \approx 100 \text{ sampel}$$

Pengumpulan Data Penelitian

Dalam pelaksanaan studi penelitian, pengumpulan data penelitian dikelompokkan menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder.

Data primer

Data primer merupakan data yang didapatkan langsung selama penelitian di lapangan (Tabel 1). Data yang ingin diperoleh meliputi data jumlah pergerakan tarikan kendaraan yang masuk ke lokasi Puskesmas. Pada saat survei dilakukan pencatatan terhadap kendaraan ringan dan sepeda motor. Pencatatan dilakukan dengan selang interval waktu setiap 15 menit selama dua jam. permohonan data.

Tabel 1. Data Tarikan Pergerakan Kendaraan

Lokasi	Total Kendaraan (smp/jam)
Puskesmas Darul Imarah	51,5
Puskesmas Darul Kamal	33,9
Puskesmas Simpang Tiga	21,5

Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti dari beberapa sumber instansi terkait. Data sekunder (Tabel 2) diperoleh dari masing-masing Puskesmas berdasarkan permohonan data.

Tabel 2. Data Variabel Bebas

Lokasi	Luas Lahan (m ²)	Luas Bangunan (m ²)	Luas Area Parkir (m ²)	Jumlah Ruang Pelayanan (unit)	Jumlah Pegawai (orang)
Puskesmas Darul Imarah	2100	556	238	37	128
Puskesmas Darul Kamal	3300	750	328	23	555
Puskesmas Simpang Tiga	1632	308	178	16	86

Variabel Penelitian

Variabel bebas dan variabel terikat yang digunakan pada penelitian ini sebagai berikut: , arikan pergerakan kendaraan (variabel terikat Y), Luas lahan Puskesmas (variabel bebas X1), Luas bangunan (variabel bebas X2), Luas area parkir (variabel bebas X3), Jumlah ruang pelayanan (variabel bebas X4), Jumlah karyawan (variabel bebas X5)

Berikut merupakan tahapan analisis penelitian diantaranya:

- Melakukan analisis korelasi antara variabel terikat dengan variabel bebas. Yang bertujuan untuk mengetahui koefisien korelasi sehingga dapat menentukan tingkat hubungannya.
- Melakukan analisis regresi linear berganda untuk mendapat hubungan antara variabel terikat dengan variabel bebas lainnya. Pada tahap ini dilakukan untuk menentukan model persamaan terbaik.
- Melakukan pengujian hipotesis yang meliputi uji signifikansi (uji-t), uji variansi (uji-f) dan uji koefisien determinasi (R^2).
- Pengambilan kesimpulan terhadap persamaan yang dihasilkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden digunakan untuk mengetahui keragaman dari masing-masing responden berdasarkan jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan terakhir, Puskesmas yang sering dikunjungi, jarak tempuh perjalanan, waktu tempuh yang diperlukan, dan moda transportasi yang digunakan saat menuju Puskesmas, seperti yang dipaparkan pada Tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Karakteristik Responden

No	Demografi	Jumlah	Persentase
1	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	30	30%
	Perempuan	70	70%
2	Usia		
	18 - 37 Tahun	32	32%
	28 - 37 Tahun	21	21%
	38 - 47 Tahun	19	19%
	48 - 57 Tahun	16	16%
	58 - 67 Tahun	12	12%
3	Pekerjaan		
	Pelajar/Mahasiswa	16	16%
	Pegawai Swasta	7	7%
	Wiraswasta	15	15%
	Petani	5	5%
	Pegawai Negeri Sipil	26	26%
	Lainnya	31	31%
4	Pendidikan Terakhir		
	Sekolah Dasar	6	6%
	Sekolah Menengah Pertama	7	7%
	Sekolah Menengah Atas	40	40%
	Diploma (D1/D2/D3)	13	13%
	Sarjana (S1/S2/S3)	34	34%
5	Puskesmas yang Sering Dikunjungi		
	Puskesmas Darul Imarah	58	58%
	Puskesmas Darul Kamal	17	17%
	Puskesmas Simpang Tiga	17	17%
	Lainnya	8	8%
6	Jarak Tempuh		
	0 - 2 km	32	32%
	2 - 3 km	41	41%
	3 - 4 km	23	23%
	>5 km	4	4%
7	Waktu Tempuh		
	0 - 2 km	32	32%



No	Demografi	Jumlah	Persentase
	2 - 3 km	41	41%
	3 - 4 km	23	23%
	>5 km	4	4%
8	Moda Transportasi		
	Angkutan Umum	0	0%
	Mobil Pribadi	9	9%
	Sepeda Motor	79	79%
	Jalan Kaki	12	12%

Analisis Korelasi

Berikut ini adalah tabel *output* analisis korelasi yang dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Hasil Analisis Korelasi

Korelasi	Y	X1	X2	X3	X4	X5
Y	1	0,175	0,474	0,304	0,996	0,652
X1		1	0,950	0,991	0,085	-0,633
X2			1	0,983	0,393	-0,358
X3				1	0,217	-0,524
X4					1	0,718
X5						1

Hasil pengujian koefisien korelasi yang dihasilkan menggambarkan hubungan yang cukup tinggi antara variabel terikat dengan variabel bebas yaitu berkisar antara 0,175 – 0,996. Nilai korelasi paling tinggi yaitu antara variabel terikat dengan jumlah ruang pelayanan (X4), yakni sebesar 0,996. Hal tersebut menunjukkan hubungan yang kuat antara variabel terikat dengan variabel bebas.

Analisis Persamaan Regresi

Berikut ini adalah hasil perhitungan analisis persamaan regresi yang dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Hasil Analisis Persamaan Regresi

Hubungan Model	Bentuk Pemodelan
Luas lahan terhadap tarikan	$Y = 28,454 + 0,0031 X1$
Luas bangunan terhadap tarikan	$Y = 18,267 + 0,0323 X2$
Luas area parkir terhadap tarikan	$Y = 20,579 + 0,061 X3$
Jumlah ruang pelayanan terhadap tarikan	$Y = 0,063 + 1,404 X4$
Jumlah pegawai terhadap tarikan	$Y = 11,581 + 0,206 X5$
Jumlah ruang pelayanan dan jumlah pegawai terhadap tarikan	$Y = 1,523 + 1,535 X4 - 0,053 X5$

Uji Koefisien Regresi (Uji-T)

Berikut ini adalah Tabel 6 yang merupakan hasil pengujian koefisien regresi (uji-t).

Tabel 6. Hasil Uji Koefisien Regresi (Uji-t)

Bentuk Pemodelan	T hitung	T tabel	Hasil
$Y = 28,454 + 0,0031 X1$	0,178	12,706	H_0 diterima
$Y = 18,267 + 0,0323 X2$	0,538	12,706	H_0 diterima
$Y = 20,579 + 0,061 X3$	0,319	12,706	H_0 diterima
$Y = 0,063 + 1,404 X4$	11,141	12,706	H_0 diterima
$Y = 11,581 + 0,206 X5$	0,824	12,706	H_0 diterima
$Y = 1,523 + 1,535 X4 - 0,053 X5$	0	12,706	H_0 diterima

Tabel 6 di atas menunjukkan bahwa koefisien regresi tidak signifikan. Pengambilan keputusan menerima H_0 dan menolak H_a artinya nilai koefisien regresi sama dengan nol sehingga mendapatkan kesimpulan bahwa variabel bebas tidak berpengaruh terhadap variabel terikat.

Analisis Variansi (Uji-F)

Untuk hasil analisis variansi (Uji-F) yang dapat dilihat pada Tabel 7 berikut ini.

Tabel 7. Hasil Uji Koefisien Regresi (Uji-F)

Bentuk Pemodelan	F hitung	F tabel	Hasil
$Y = 28,454 + 0,0031 X_1$	0,0319	161,448	H_0 diterima
$Y = 18,267 + 0,0323 X_2$	0,2906	161,448	H_0 diterima
$Y = 20,579 + 0,061 X_3$	0,1024	161,448	H_0 diterima
$Y = 0,063 + 1,404 X_4$	120,8821	161,448	H_0 diterima
$Y = 11,581 + 0,206 X_5$	0,4845	161,448	H_0 diterima
$Y = 1,523 + 1,535 X_4 - 0,053 X_5$	0	161,448	H_0 diterima

Tabel 7 di atas menunjukkan bahwa pengambilan keputusan menerima H_0 dan menolak H_a artinya nilai koefisien regresi sama dengan nol (0) sehingga variasi perubahan nilai variabel bebas tidak dapat menjelaskan variasi perubahan nilai variabel terikat.

Koefisien Determinasi (R^2)

Berikut ini adalah pengujian koefisien determinasi yang dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Hubungan Model	R^2
Luas lahan terhadap tarikan	0,031
Luas bangunan terhadap tarikan	0,225
Luas area parkir terhadap tarikan	0,092
Jumlah ruang pelayanan terhadap tarikan	0,992
Jumlah pegawai terhadap tarikan	0,425
Jumlah ruang pelayanan dan jumlah pegawai terhadap tarikan	0,031

Hasil pengujian koefisien determinasi menunjukkan bahwa hubungan yang kuat antara variabel terikat dengan variabel bebas yaitu jumlah ruang pelayanan (X_4), yakni sebesar 0,992. Persentase pengaruh variabel bebas sebesar 99,2% terhadap variabel terikat maka model tersebut baik untuk memperkirakan nilai variabel terikat.

Pemilihan Model Terbaik

Setelah didapatkan bentuk pemodelan dan melakukan pengujian terhadap bentuk model maka dapat dilihat hasil rekapitulasi pada Tabel 9.

Tabel 9. Rekapitulasi Pemodelan

Jenis Analisis/Pengujian	Pemodelan				
	I	II	III	IV	V
Koefisien Korelasi	0,175	0,474	0,304	0,996	0,652
Uji-t	Tidak Signifikan				



Analisis Persamaan Regresi	Uji-F	Tidak Signifikan				
	Koefisien Determinasi	3,10%	22,50%	9,20%	99,20%	42,50%

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa model persamaan yang paling memenuhi syarat adalah $Y = 0,063 + 1,404 X_4$ di mana X_4 adalah jumlah ruang pelayanan. Bentuk pemodelan tersebut memiliki nilai korelasi (r) sebesar 0,996 dan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 99,20%.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tarikan Perjalanan

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi tarikan perjalanan pada ketiga Puskesmas yaitu pada Puskesmas darul Imarah, Puskesmas Darul Kamal, dan Puskesmas simpang Tiga adalah pada jumlah ruang pelayanan (X_4) memiliki nilai koefisien korelasi tertinggi sebesar 0,996 yang berarti nilai tersebut menjelaskan bahwa terdapat pengaruh dominan jumlah ruang pelayanan (X_4) terhadap tarikan perjalanan sebesar 99,2%. Dengan demikian faktor jumlah ruang pelayanan adalah faktor yang dominan yang mempengaruhi tarikan perjalanan masyarakat ke kawasan ketiga Puskesmas.

Persentase Komposisi Moda

Berikut ini adalah hasil persentase komposisi moda yang digunakan pengunjung saat ke Puskesmas yang dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10. Persentase Komposisi Moda

No	Jenis Moda	Jumlah	Persentase
1	Kendaraan Ringan	3	1%
2	Sepeda Motor	206	99%
	Total	209	

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa pengunjung ke Puskesmas yang menggunakan sepeda motor lebih banyak dibandingkan dengan menggunakan kendaraan ringan.

KESIMPULAN

Model terbaik tarikan pergerakan kendaraan di Puskesmas wilayah Aceh Besar adalah $Y = 0,063 + 1,404 X_4$, di mana X_4 adalah jumlah ruang pelayanan. Adapun faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan kendaraan pada Puskesmas yaitu jumlah ruang pelayanan yang memiliki nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,992 di mana menunjukkan bahwa variabel bebas berpengaruh tetapi tidak signifikan. Volume tarikan pergerakan kendaraan tertinggi di Puskesmas wilayah Aceh Besar adalah Puskesmas Darul Imarah sebesar 51,5 smp/jam.

DAFTAR PUSTAKA

- Anugrah., Sri, G., Natsar, D. (2023). Model Tarikan Pergerakan Transportasi Pada Pasar Lakessi Kota Parepare Tardisional. Makassar: Universitas Fajar.
- Bintari, A., Pandiangan, L. H. S. (2016). Formulasi Kebijakan Pemerintah Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta di Provinsi DKI Jakarta. ISSN : 2442-5958. Jakarta : Cosmogov, Vol. 2, No. 2, Universitas Padjadjaran.
- Fatimah, Siti. (2019). Pengantar Transportasi. Ponorogo: Penerbit Myria Publisher.

KoNTekS17

Konferensi Nasional Teknik Sipil ke-17

- Frans, J. H., Sudiyo, U., dan Annisa, E. N. (2016). Model Tarikan Pergerakan Transportasi pada Kompleks Lippo Plaza, Flobamora Mall dan Hypermart Bundaran PU Kota Kupang. Kupang : Jurnal Teknik Sipil, Vol. V, No. 2, Universitas Nusa Cendana, Kupang.
- Mahmud, M., Kadir, Y., Rendy. (2016). Analisis Tarikan Perjalanan Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Negeri Gorontalo. ISBN : 979-95721-2-19. Gorontalo : Universitas Negeri Gorontalo.
- Pemerintah Kabupaten Aceh Besar, “Geografis” Diakses: 21 Agustus 2023. Tersedia: <https://www.acehbesarkab.go.id/halaman/geografis>
- Purwanto, E.A. dan Sulistyastuti, D. R. (2017). Metode penelitian Kuantitatif untuk Adiminstrasi Publik dan Masalah-Masalah Sosial Edisi Kedua. Penerbit GAVA MEDIA, Yogyakarta.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta, CV.
- Supriyanto, W., dan Rini, I. (2017). Kecendrungan Sivitas Akademika Dalam Memilih Sumber Referensi Untuk Penyusunan Karya Tulis Ilmiah Di Perguruan Tinggi. ISSN: 2477-0361. Yogyakarta : Berkala Ilmu Perpustakaan dan Informasi, Vol. 13 No. 1, juni 2017.
- Sutopo. (2010). Penentuan Jumlah Sampel Dalam Penelitian. Semarang: Vol. 17, No. 29 (2010).
- Syafi'i., Slamet, J. H., dan Mahmud, N. K. (2020). Analisis Pemodelan Tarikan Pergerakan Department Store (Studi Kasus di Wilayah Soloraya). Surakarta : e-Jurnal Teknik Sipil.
- Wesli. (2015). Metodologi Penelitian Teknik Sipil. Banda Aceh : PENA