

TUGAS AKHIR

**ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN PENGUNJUNG
KAWASAN WISATA PANTAI BOSOWA
DI KOTA MAKASSAR**

*Travel Characteristica Analysis Of Visitors Bosowa Beach
Tourism Area In Makassar City*

**FADHIL INYANTO SAUD
D111 16 305**



**PROGRAM SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2022**

LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)

**ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN PENGUNJUNG KAWASAN WISATA
PANTAI BOSOWA DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

FADHIL INYANTO SAUD

D111 16 305

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin pada tanggal 28 April 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

menyetujui,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,



Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.
NIP: 197309262000121002



Ir. Hajrivanti Yatmar, S.T., M.Eng
NIP: 198807152018016001

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, ST, M.Eng
Nip. 196805292002121002

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini, nama Fadhil Inyanto Saud, dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "**Analisis Karakteristik Perjalanan Pengunjung Kawasan Wisata Pantai Bosowa Di Kota Makassar**", adalah karya ilmiah penulis sendiri, dan belum pernah digunakan untuk mendapatkan gelar apapun dan dimanapun.

Karya ilmiah ini sepenuhnya milik penulis dan semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Gowa, - Februari 2022

Melakukan pernyataan,



FADHIL INYANTO SAUD
NIM. D111 16 305

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat-Nya penulis bisa sampai hingga di titik sekarang ini. Shalawat dan salam semoga selalu dilimpahkan kepada Baginda Nabiullah SAW beserta para keluarga dan sahabatnya serta para pengikutnya yang setia hingga akhir zaman. Atas rahmat, karunia, serta pertolongann-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul **“Analisis Karakteristik Perjalanan Pengunjung Kawasan Wisata Pantai Bosowa Di Kota Makassar”** yaitu sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Tugas akhir ini memerlukan proses yang tidak singkat. Perjalanan yang dilalui penulis dalam menyelesaikan skripsi ini tidak lepas dari tangan-tangan berbagai pihak yang senantiasa memberikan bantuan, baik berupa materi maupun dorongan moril. Olehnya itu, ucapan terima kasih penulis ucapkan kepada semua pihak yang telah membantu, yaitu kepada:

1. Yang Terhormat, Bapak Prof. Dr. Ir. H. Muhammad Arsyad Thaha, MT., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
2. Yang Terhormat, Bapak Prof. Dr. Ir. H. Muh. Wihardi Tjaronge ST., M.Eng selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T selaku dosen Pembimbing I, atas arahan dan bimbingan serta waktu yang telah diluangkannya dari dan hingga terselesainya penulisan tugas akhir ini.
4. Ibu Ir. Hajriyanti Yatmar, ST, M.T selaku dosen Pembimbing II, yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan segala arahan mulai dari awal penelitian hingga terselesainya penulisan tugas akhir ini.
5. Seluruh dosen Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

6. Seluruh staff dan karyawan Departemen Teknik Sipil, staff dan karyawan Fakultas Teknik serta staff Laboratorium dan asisten Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Yang teristimewa penulis persembahkan kepada:

1. Kepada orang tua tercinta, yaitu Ayahanda Alm. Habibi Halim dan ibunda Indo Upe dan atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materil karena penulis tidak akan mampu sampai dititik ini jika tanpa nasihat, motivasi dan do'a yang tiada hentinya terpanjatkan kepada Allah SWT.
2. Kepada A.ira Yulistianingsih,ST yang tak henti-hentinya memberikan semangat, motivasi dan pelajaran serta bantuan hingga terselesaikannya tugas akhir ini.
3. Saudara – saudariku seangkatan Teknik Sipil 2016 a.k.a PATRON 2017, yang telah menemani dalam menjalani kehidupan sehari – hari di kampus, terima kasih atas segala bantuan dan semua cerita yang telah diukir, susah – senang bersama, semoga tali silaturahmi tidak pernah terputus dan semoga kita semua bisa sama-sama meraih kesuksesan di kemudian hari.
4. Seluruh penghuni KONOHA 09, terima kasih sudah menemani dalam setiap proses kehidupan didunia kampus dan dikontrakan.
5. Dan Keluarga besar MAPALA 09 SMFT-UH yang merupakan tempat belajar dan bermain selama menempuh perkuliahan, explore the world from here.
6. Dan terkhusus untuk HMS FT-UH yang juga merupakan tempat belajar selama menempuh perkuliahan, semoga tetap selalu jaya dan berkibar di seantero nusantara.
7. Seluruh Senior dan Junior yang selama ini bersama – sama menjalani kehidupan kampus dan memberikan pengalaman yang tidak akan terlupakan.
8. Semua pihak yang telah membantu penulis baik dalam penelitian maupun selama mengarungi kehidupan kampus, yang tidak dapat penulis sebutkan satu – persatu.

Tiada imbalan yang dapat diberikan penulis selain memohon kepada Tuhan Yang Maha Kuasa agar melimpahkan berkat-Nya kepada kita semua, Amin. Akhir kata penulis menyadari bahwa di dalam tugas akhir ini terdapat banyak kekurangan dan memerlukan perbaikan, sehingga dengan segala keterbukaan penulis mengharapkan masukan dari semua pihak. Semoga karya ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Gowa, 28 April 2022

Penulis

ABSTRAK

Transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Morlok, 1998). Transportasi merupakan urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis karakteristik sosio-demografi perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar dan menganalisis karakteristik perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar.

Penelitian ini dilakukan di Pantai Bosowa di Kota Makassar, lokasi penelitian yang diambil disesuaikan dengan kebutuhan data. Data primer yang digunakan penulis pada penelitian ini yaitu data dari hasil penyebaran angket/kuesioner. Data sekunder adalah data yang didapatkan dari studi-studi sebelumnya. Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti jurnal, laporan, buku, dan sebagainya.

Berdasarkan survei pendahuluan di kawasan wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar, dari hasil analisis diperoleh data bahwa jumlah pengunjung terbesar terjadi pada pukul 16.10 – 16.20 di Pantai Bosowa dan *peak hour* terjadi pada rentang pukul 15.40 – 17.50. Berdasarkan karakteristik pengunjung kawasan wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar mayoritas responden merupakan perempuan sebesar 52%. Responden paling banyak melakukan perjalanan dari rumah sebesar 86,31%. Mayoritas pengunjung menggunakan sepeda motor pribadi sebanyak 59,5% dan sebanyak 84,09% pengunjung menggunakan kendaraan miliknya sendiri.

Kata Kunci : Transportasi, Karakteristik, Survei, Pantai Bosowa

ABSTRACT

Transportation is to move or move people or goods from one place to another by using a certain system for a particular purpose (Morlok, 1998). Transportation is the lifeblood of political, economic, socio-cultural and defense and security life.

The purpose of this study was to analyze the socio-demographic characteristics of visitors to the tourist area of Bosowa Beach in Makassar City and to analyze the travel characteristics of visitors to the tourist area of Bosowa Beach in Makassar City.

This research was conducted at Bosowa Beach in Makassar City, the research location taken was adjusted to the data needs. The primary data used by the author in this study is data from the results of the questionnaire/questionnaire distribution. Secondary data is data obtained from previous studies. Secondary data can be obtained from various sources such as journals, reports, books, and so on.

Based on a preliminary survey in the tourist area of Bosowa Beach in Makassar City, from the analysis results obtained data that the largest number of visitors occurred at 16.10 - 16.20 at Bosowa Beach and peak hour occurred in the range of 15.40 - 17.50. Based on the characteristics of visitors to the Bosowa Beach tourist area in Makassar City, the majority of respondents are women by 52%. Most respondents travel from home at 86.31%. The majority of visitors use private motorbikes as much as 59.5% and as many as 84.09% visitors use their own vehicles.

Keywords: *Transportation, Characteristics, Survey, Bosowa Beach*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	2
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	3
KATA PENGANTAR	4
abstrak	ii
<i>abSTRACT</i>	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	viii
BAB 1. PENDAHULUAN.....	10
A. Latar Belakang	10
B. Rumusan Masalah	12
C. Tujuan Penelitian	12
D. Manfaat Penelitian	13
E. Batasan Masalah.....	13
F. Sistematika Penulisan	14
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	16
A. Pengertian Transportasi	16
B. Pemilihan Moda.....	18
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	25
A. Lokasi Penelitian	25
B. Jenis Data Penelitian.....	25
C. Jenis Penelitian	26
D. Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel	27
E. Populasi dan Sampel.....	27
F. Teknik Pengumpulan Data	29
G. Metode Analisis	30
Bab.4 HASIL DAN PEMBAHASAN	33
A. Hasil Penelitian.....	33
B. Karakteristik Individu Pengunjung Pantai Bosowa.....	33

BAB.5 KESIMPULAN DAN SARAN	80
daftar pustaka	82
Lampiran.....	84

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Lokasi	25
Gambar 2. Kurva Distribusi Uji t.....	31
Gambar 3. Diagram Alir Prosedur Penelitian	32
Gambar 4. Grafik Jenis Kelamin Responden	34
Gambar 5. Grafik Usia Responden	35
Gambar 6. Grafik Pendidikan Terakhir Responden.....	36
Gambar 7. Grafik Pekerjaan Responden	37
Gambar 8. Grafik Penghasilan Responden.....	38
Gambar 9. Grafik Kepemilikan Kendaraan Pribadi Responden	39
Gambar 10. Grafik Asal Perjalanan Responden	41
Gambar 11. Grafik Moda yang digunakan ke Pantai Bosowa.....	42
Gambar 12. Grafik Pukul Berangkat dari Asal Perjalanan Hari Kerja (Pagi)	44
Gambar 13. Grafik Pukul Berangkat dari Asal Perjalanan Hari Kerja (Sore)	45
Gambar 14. Grafik Pukul Berangkat dari Asal Perjalanan Hari Libur (Pagi)	47
Gambar 15. Grafik Pukul Berangkat dari Asal Perjalanan Hari Libur (Sore)	49
Gambar 16. Grafik Tiba dari Asal Perjalanan (Pagi)	51
Gambar 17. Grafik Pukul Tiba dari Asal Perjalanan (Sore).....	52
Gambar 18. Grafik Tiba dari Asal Perjalanan Hari Libur (Pagi)	54
Gambar 19. Grafik Pukul Tiba dari Asal Perjalanan Hari Libur (Sore)	55
Gambar 20. Moda <i>Share</i> Kendaraan	57
Gambar 21. Grafik Distribusi Persentase Waktu.....	58
Gambar 22. Grafik Berkunjung	59
Gambar 23. Grafik Jumlah yang Bersama Responden ke Pantai Bosowa	60
Gambar 24. Grafik Transaksi / Belanja Individu.....	62

Gambar 25. Grafik Transaksi / Belanja	63
Gambar 26. Grafik Distribusi Kualitas & Pelayanan di Pantai Bosowa	64
Gambar 27. Grafik Distribusi Hubungan Antara Pekerjaan Terhadap Biaya Transaksi Individu	66
Gambar 28. Grafik Distribusi Hubungan Antara Pekerjaan Terhadap Biaya Transaksi Rombongan.....	67
Gambar 29. Grafik Distribusi Hubungan Antara Pekerja Terhadap moda yang digunakan.....	68
Gambar 30. Grafik Distribusi Hubungan Antara Moda yang digunakan Terhadap Waktu Perjalanan	70
Gambar 31. Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Moda Terhadap Asal Perjalanan.....	71

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jenis Kelamin Responden	33
Tabel 2. Usia Responden.....	34
Tabel 3. Pendidikan Terakhir Responden	35
Tabel 4. Pekerjaan Responden.....	37
Tabel 5. Penghasilan Responden	38
Tabel 6. Kepemilikan Kendaraan Pribadi	39
Tabel 7. Asal Perjalanan Responden.....	40
Tabel 8. Moda Transportasi	41
Tabel 9. Pukul berangkat ke Pantai Bosowa Hari Kerja (pagi)	43
Tabel 10. Pukul berangkat ke Pantai Bosowa Hari Kerja (Sore).....	44
Tabel 11. Pukul berangkat ke Pantai Bosowa Hari Libur (Pagi)	46
Tabel 12. Pukul berangkat ke Pantai Bosowa Hari Libur (Sore)	48
Tabel 13. Pukul Tiba di Pantai Bosowa Hari Kerja (Pagi)	50
Tabel 14. Pukul Tiba di Pantai Bosowa Hari Kerja (Sore).....	51
Tabel 15. Pukul Tiba di Pantai Bosowa Hari Libur (Pagi).....	53
Tabel 16. Pukul Tiba di Pantai Bosowa Hari Libur (Sore)	54
Tabel 17. Moda <i>Share</i> Kendaraan	56
Tabel 18. Waktu Tempuh Tiap Moda	58
Tabel 19. Berkunjung.....	59
Tabel 20 Jumlah Orang yang Bersama Responden ke Pantai Bosowa...	60
Tabel 21. Transaksi / Belanja Individu	61
Tabel 22. Transaksi / Belanja Rombongan	62
Tabel 23. Pelayanan & Kualitas Pantai Bosowa	64
Tabel 24. Pekerjaan Responden Terhadap Biaya Transaksi Individu Responden saat Berkunjung ke Pantai Bosowa	65
Tabel 25. Pekerjaan Responden Terhadap Biaya Transaksi Rombongan	67
Tabel 26. Hubungan Antara Pekerjaan Terhadap Moda yang digunakan	68

Tabel 27. Hubungan Antara Moda yang digunakan Terhadap Waktu Perjalanan.....	69
Tabel 28. Hubungan Antara Pengeluaran Biaya Perjalanan dan Jarak Tempuh Perjalanan Responden	71
Tabel 29. Hasil Uji T Perbandingan Waktu Berangkat ke Tempat Tujuan antara Hari kerja dan Hari Libur Pagi.....	73
Tabel 30. Hasil Uji T Perbandingan Waktu tiba ke Tempat Tujuan antara Hari kerja dan Hari Libur Pagi	73
Tabel 31. Hasil Uji T Perbandingan Waktu berangkat ke Tempat Tujuan antara Hari kerja dan Hari Libur Sore	74
Tabel 32. Hasil Uji T Perbandingan Waktu tiba ke Tempat Tujuan antara Hari kerja dan Hari Libur Sore.....	75

BAB 1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Morlok, 1998). Transportasi merupakan urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Secara umum transportasi berfungsi sebagai sarana yang dapat mempercepat pencapaian tujuan dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dan sebagai pemersatu wilayah di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Transportasi membuat hidup manusia lebih produktif karena dapat memobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat dan mudah sehingga dapat mengefisienkan waktu.

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang tak lepas dari permasalahan transportasi. Indonesia telah berada pada tahap pertumbuhan urbanisasi yang sangat tinggi sebagai akibat dari laju pertumbuhan ekonomi yang pesat sehingga kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakan pun semakin meningkat. Akibat tingginya urbanisasi tersebut, jumlah penduduk yang tinggal di daerah perkotaan di Indonesia meningkat dari tahun ke tahun.

Jumlah penduduk kota Makassar setiap tahun mengalami peningkatan, baik yang disebabkan oleh adanya pertumbuhan

penduduk di kota tersebut maupun migrasi dari daerah sekitarnya. Berdasarkan data statistik tahun 2018 penduduk Kota Makassar adalah lebih dari 1,5 juta jiwa. Kota Makassar adalah kota yang mempunyai keterkaitan yang kuat dalam hal ekonomi, sosial, budaya, politik dan lainnya. Perkembangan aspek-aspek tersebut menghasilkan suatu kebutuhan untuk mencapai hasil yang diharapkan oleh masyarakat. Hal ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya kebutuhan masyarakat akan mobilitas dari moda baik angkutan umum maupun kendaraan pribadi guna mendukung sarana perjalanan. Kota Makassar merupakan kota yang di dominasi oleh masyarakat dari berbagai daerah dengan mobilisasi yang tinggi.

Kota Makassar adalah salah satu kota metropolitan di Indonesia dan sekaligus sebagai ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Jumlah penduduk Sulawesi Selatan pada 2018 mencapai 8,77 juta jiwa yang terdiri atas 4,29 juta jiwa laki-laki dan 4,49 juta jiwa perempuan. Adapun penduduk terbanyak berada di Kota Makassar, yakni 1,5 juta jiwa atau setara 17,15% total penduduk. Dengan meningkatnya pergerakan lalu lintas di jalanan oleh masyarakat yang berkunjung ke Pantai Bosowa di Kota Makassar mempengaruhi karakteristik perjalanan seperti jarak, waktu dan biaya.

Kelompok masyarakat perkotaan sebagian melakukan pergerakan lalu lintas di jalan-jalan perkotaan adalah kelompok masyarakat yang berkunjung ke Pantai Bosowa.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk mengetahui analisis karakteristik pengunjung kawasan wisata Pantai Bosowa. Adapun penelitian ini guna penyusunan tugas akhir saya yang berjudul **“Analisis Karakteristik Perjalanan Pengunjung Kawasan Wisata Di Pantai Bosowa Di Kota Makassar”**

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik sosio-demografi perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar
2. Bagaimana karakteristik perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis karakteristik sosio-demografi perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar.
2. Menganalisis karakteristik perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Sebagai bahan informasi mengenai karakteristik pola dan waktu perjalanan wisata ke Pantai Bosowa di Kota Makassar.
2. Sebagai acuan bagi penelitian serupa, khususnya mengenai analisis karakteristik perjalanan pengunjung wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar.
3. Diharapkan mampu menjadi referensi bagi pemerintah setempat ataupun yang bersangkutan untuk pengembangan sarana dan prasarana Kawasan Wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar ke depannya.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam melaksanakan penelitian ini adalah responden yang merupakan penduduk yang berkunjung ke kawasan wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar.

1. Lokasi penelitian dilakukan yaitu di Pantai Bosowa di Kota Makassar
2. Objek penelitian adalah masyarakat yang mengunjungi Pantai Bosowa yang dipilih secara random sesuai dengan jumlah yang diinginkan.

3. Penelitian dilaksanakan pada tanggal 26 November 2021 – 28 November 2021.
4. Metode yang dilakukan adalah survei langsung di lokasi, wawancara dan kuisisioner.

F. Sistematika Penulisan

Pada penyusunan laporan Tugas Akhir ini, digunakan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB 1. PENDAHULUAN

Memuat gambaran secara singkat dan jelas tentang penelitian yang akan dilakukan. Pendahuluan memuat suatu gambaran yang jelas dan latar belakang mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan. Dalam pendahuluan berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian serta sistematika penulisan laporan penelitian.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan teori-teori yang mendukung pencapaian tujuan penelitian dan teori yang mendukung penemuan jawaban dari rumusan masalah tentang tinjauan umum dan deskripsi penelitian serta data penulisan.

BAB 3. METODE PENELITIAN

Menguraikan tentang bagan alir metode penelitian, jenis penelitian, lokasi dan waktu kegiatan penelitian, jenis-jenis sumber

data, populasi dan sampel, teknik dan metode survei serta teknik pengolahan data.

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Memuat tentang hasil keluaran atau output dari metodologi penelitian yang kemudian dibahas dan diulas dengan menggunakan metode maupun dengan bantuan software yang relevan.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Memuat tentang hasil simpulan dari pembahasan yang menjadi sasaran dari tujuan penelitian sekaligus sebagai jawaban atas rumusan masalah yang telah diajukan.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula (Miro, 2002 dalam Supriyanto dan Priyanto, 2006), sehingga kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen untuk mencapai tujuan.

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001) dalam Hernawiyanto dan Nandar (2007: 5), pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya mengikuti tiga kondisi yaitu :

1. Perlengkapan, relatif menarik antara dua tujuan atau lebih.
2. Keinginan untuk mengatasi jarak, dimana sebagai perpindahan yang diukur dalam kerangka waktu dan ruang yang dibutuhkan untuk mengatasi jarak dan teknologi terbaik untuk mencapainya.
3. Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan.

Menurut Soesilo (1999:14) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah.

Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan,
- b) kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- c) Penggunaan pelumas
- d) Penggunaan ban
- e) Pemeliharaan suku cadang
- f) Penyusutan dan bunga
- g) Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian

B. Pemilihan Moda

Pemilihan moda mungkin merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Ini karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Oleh karena itu, masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi, dan banyaknya pilihan moda transportasi yang dapat dipilih penduduk. (Tamin, 1997)

Suatu jenis perjalanan, pelaku perjalanan dapat memilih diantara beberapa moda transportasi. Pemilihan moda(modal split) berhubungan dengan tingkah laku pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi. Alasan utama dalam memilih moda transportasi ini antara satu individu berbeda dengan yang lainnya, bergantung dari tipe perjalanan yang dilakukan, tingkat pelayanan relatif, dan biaya relatif moda transportasi tersebut. Dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan, pelaku perjalanan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor - faktor yang mempengaruhi pemilihan moda, yaitu karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, dan karakteristik fasilitas/atribut moda transportasi. (Papacostas, 1987)

1. Karakteristik pelaku perjalanan

Karakteristik pelaku perjalanan merupakan ciri pelaku pengguna moda transportasi. Menurut (J.De D.Ortuzar and L.G. Willumsen dalam Amelia.2008) adalah sebagai berikut :

a. Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan akan sangat mempengaruhi seorang dalam melakukan pemilihan moda. Tingkat pendapatan yang dimaksudkan dapat merupakan tingkat pendapatan kepala keluarga atau pendapatan total keluarga. Untuk Indonesia umumnya informasi tentang pendapatan akan sulit untuk didapatkan, sehingga diperlukan indikator atau ukuran lain seperti tingkat pengeluaran.

b. Kepemilikan Kendaraan

Dengan adanya kendaraan pribadi dalam suatu rumah tangga akan memberikan cenderung seseorang untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi sejauh pelayanan pelayanan angkutan umum tidak cukup representative bagi pemilik kendaraan pribadi.

c. Kepadatan dari Pengembangan Tempat

Tinggal Daerah perkotaan dengan tingkat kepadatan yang rendah biasanya akan dihuni oleh kelompok rumah tangga dengan tingkat pendapatan menengah ke atas, maka rata - rata kepemilikan kendaraan tinggi. Sehingga dalam melakukan aktivitas sehari-hari

mempunya kecenderungan untuk menggunakan angkutan pribadi. Demikian juga sebaliknya dengan daerah yang mempunyai kepadatan tinggi.

d. Faktor Sosio Ekonomi Lainnya

Selain faktor di atas ada beberapa factor sosio ekonomi lainnya yang cukup berpengaruh terhadap pemilihan moda, misalnya jenis pekerjaan, umur, jenis kelamin dan lain-lain.

2. Karakteristik perjalanan

Karakteristik perjalanan dapat ditinjau dari tujuan perjalanan, jarak perjalan, dan saat perjalanan yang dilakukan, Tarikan lalu lintas digunakan untuk menyatakan besarnya lalu lintas yang ditarik oleh zona tujuan (bukan perumahan) (Warpani, 2002).

3. Karakteristik fasilitas/atribut moda transportasi

Salah satu karakteristik fasilitas/atribut moda dapat ditinjau dari tingkat pelayanan dari moda yang digunakan pada saat perjalanan yang dilakukan,

Adapun beberapa faktor penentu utama pemilihan rute, (Tamin,2000) yaitu:

1) Waktu Tempuh

Waktu tempuh adalah total perjalanan yang diperlukan, termasuk berhenti dan tudaan, dari suatu tempat ke tempat yang lain melalui rute tertentu. Waktu tempuh dapat diamati dengan cara metode pengamat bergerak, yaitu pengamat mengemudikan kendaraan survei

didalam arus lalu lintas dan mencatat waktu tempuhnya. Jika arus lalu lintas meningkat pada ruas jalan tertentu, waktu tempuh pasti bertambah (karena kecepatan menurun). Arus maksimum yang dapat melewati suatu ruas jalan biasa disebut ruas jalan tersebut.

2) Nilai Waktu

Nilai waktu adalah sejumlah uang yang disediakan seseorang untuk dikeluarkan (dihemat) untuk menghemat suatu unit perjalanan. Nilai waktu biasanya sebanding dengan pendapatan per kapita, merupakan perbandingan yang tetap dengan tingkat pendapatan. Ini didasari bahwa waktu perjalanan tetap konstan sepanjang waktu, relatif terhadap pengeluaran konsumen. Ini merupakan asumsi yang agak berani, karena sedikit atau tidak adanya data empiris yang menyokongnya.

3) Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan dapat dinyatakan dalam bentuk uang, waktu tempuh, jarak, atau kombinasi ketiganya yang biasa disebut biaya gabungan. Dalam hal ini diasumsikan bahwa total biaya perjalanan sepanjang rute tertentu adalah jumlah dari biaya setiap ruas jalan yang dilalui.

4) Biaya Operasi Kendaraan

Biaya operasi kendaraan merupakan biaya yang penting, perbaikan atau peningkatan mutu prasarana atau sarana transportasi kebanyakan bertujuan mengurangi biaya ini. Biaya operasi kendaraan

antara lain meliputi penggunaan bahan bakar, biaya pergantian (misalnya ban), biaya perawatan dan upah gaji sopir. Keputusan untuk melakukan sebuah perjalanan dipengaruhi oleh manfaat yang diperoleh jika seseorang tetap di tempat asalnya, kondisi yang akan dihadapi ketika melakukan perjalanan, dan manfaat yang akan didapat ketika mencapai tempat yang dituju. Seseorang melakukan perjalanan karena manfaat yang didapat ketika mencapai tujuan lebih besar daripada kerugian yang terkait dengan meninggalkan tempat asal dan biaya melakukan perjalanan (Heydecker, 2004). Memahami variabel-variabel yang mempengaruhi perilaku rantai perjalanan dapat berguna dalam beberapa aplikasi, misalnya evaluasi penggunaan (mixed-use development) simulasi mikro dari permintaan perjalanan, dan peramalan dampak dari program manajemen permintaan perjalanan. Secara khusus, saat ini model permintaan perjalanan dikembangkan menggunakan responden dalam rumah tangga dan karakteristik rumah tangga untuk meramalkan jumlah dan distribusi perjalanan. Namun, karakteristik individu, seperti jenis kelamin dan jenis pekerjaan, yang digunakan Bersama dengan karakteristik rumah tangga, seperti tahap siklus hidup, pendapatan, atau masa jabatan. Dapat menjadi komponen kunci yang efektif dalam pemahaman tentang masa depan dari pelaku perjalanan (McGuckin and Murakami, 1999).

a. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan (time travel) didefinisikan sebagai keseluruhan waktu yang dibutuhkan oleh suatu moda/kendaraan untuk menempuh suatu rute perjalanan dari daerah asal menuju daerah tujuan (William R. Mc Shane). Untuk mengetahui waktu yang diperlukan dalam perjalanan ini maka dibutuhkan perhitungan nilai waktu perjalanan, dimana perhitungan ini menghasilkan data berupa waktu yang dibutuhkan untuk menjalani suatu ruas jalan, kecepatan kendaraan dan juga tundaan.

Klasifikasi pergerakan menurut (Tamin, 2000) meliputi :

1) Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Pada praktiknya, sering dijumpai bahwa model bangkitan dan tarikan pergerakan yang lebih baik bias didapatkan dengan memodel secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan ke tempat kerja, lima kategori tujuan yang sering digunakan adalah pergerakan ke tempat kerja, pergerakan ke tempat makan, pergerakan ke pom bensin dan pergerakan membawa material ke tempat tujuan. Dua tujuan pertama (bekerja) disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan yang lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan.

2) Berdasarkan Waktu

Pergerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari.