

SKRIPSI

**ANALISIS KARAKTERISTIK INDIVIDU DAN PERJALANAN
WISATAWAN KE DESTINASI SEMENANJUNG BIRA,
KABUPATEN BULUKUMBA**

Disusun dan diajukan oleh:

**ANDI YUSRIL IHZA DWIPUTRA GAFFAR
D011 19 1133**



**PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS KARAKTERISTIK INDIVIDU DAN PERJALANAN WISATAWAN KE DESTINASI SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN BULUKUMBA

Disusun dan diajukan oleh

Andi Yusril Ihza Dwiputra Gaffar
D011 19 1133

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 22 November 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Alv, MT., IPU
NIP: 19581228198601 2 001

Pembimbing Pendamping,



Dr. Eng. Muralia Hustim, ST., MT., IPM
NIP: 19720619200012 2 001

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, ST, M.Eng
NIP: 196805292002121002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : Andi Yusril Ihza Dwiputra Gaffar

NIM : D011 19 1133

Program Studi : Teknik Sipil

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{Analisis Karakteristik Individu dan Perjalanan Wisatawan ke Destinasi
Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba}

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

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.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, November 2023

Yang Menyatakan



Andi Yusril Ihza Dwiputra Gaffar

ABSTRAK

ANDI YUSRIL IHZA DWIPUTRA GAFFAR. *ANALISIS KARAKTERISTIK INDIVIDU DAN PERJALANAN WISATAWAN KE DESTINASI SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN BULUKUMBA* (dibimbing oleh Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Alv, MT., IPU dan Dr. Eng. Muralia Hustim, ST., MT.)

Pengembangan pariwisata adalah salah satu upaya perencanaan pembangunan yang diharapkan mampu menyediakan objek pariwisata daerah menjadi lebih dan mampu menjadi daya tarik wisatawan, yang bisa menggerakkan roda perekonomian nasional maupun daerah. Bulukumba yang merupakan salah satu daerah dengan potensi kekayaan budaya dan wisata yang cukup beragam menjadikannya sebagai salah satu daerah yang paling diminati para wisatawan lokal hingga mancanegara. Studi ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik individu dan perjalanan wisatawan di Semenanjung Bira berdasarkan analisis latar belakang responden dan kegiatan yang dilakukan responden berdasarkan jarak, waktu dan biaya. Dengan tujuan spesifik untuk menganalisis karakteristik individu terhadap karakteristik perjalanan. Serta untuk mengetahui bagaimana peranan penggunaan moda transportasi menuju semenanjung bira. Penentuan menggunakan metode Non-Probability Sampling dengan metode purposive sampling. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dengan jenis pengambilan data kuantitatif menggunakan angket/kuisisioner. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik perjalanan wisatawan didominasi oleh perempuan yang berwisata dengan merencanakan sendiri berusia 22-27 tahun yang mayoritas memiliki penghasilan sebesar Rp 2.500.000 - Rp 5.000.000. Mayoritas pengunjung ini mengeluarkan biaya sebesar >Rp 300.000 untuk sekali perjalanan menggunakan mobil kendaraan pribadi dengan jarak tempuh perjalanan ke lokasi wisata berkisar >150 km tujuan liburan berdasarkan objek wisata yang indah. Waktu tempuh selama 6 jam ini biasanya dilakukan pada akhir pekan. Destinasi Wisata di Semenanjung Bira ini masih perlu peningkatan tingkat pelayanan fasilitas umum seperti toilet umum, masih diperlukan adanya peningkatan keamanan seperti penjaga Pantai untuk setiap Pantai yang ada di Semenanjung Bira demi kenyamanan dan keamanan pengunjung serta Moda transportasi umum menuju lokasi wisata yang masih sangat minim.

Kata Kunci: Transportasi, Pariwisata, Karakteristik, Semenanjung Bira

ABSTRACT

ANDI YUSRIL IHZA DWIPUTRA GAFFAR. *ANALYSIS OF INDIVIDUAL CHARACTERISTICS AND TOURISTS' JOURNEY TO THE SEMENANJUNG BIRA , BULUKUMBA DISTRICT* (supervised by Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Alv, MT., IPU dan Dr. Eng. Muralia Hustim, ST., MT.)

Tourism development is one of the planning efforts aimed at providing regional tourist attractions and enhancing their appeal to both domestic and international tourists, with the potential to stimulate the national and regional economies. Bulukumba, being one of the regions with diverse cultural and tourism wealth, has become highly attractive to both local and international tourists. This study aims to understand the characteristics of individuals and tourist journeys on the Bira Peninsula based on the analysis of respondent backgrounds and activities, considering distance, time, and cost. The specific objective is to analyze individual characteristics in relation to travel characteristics. The sampling method used is Non-Probability Sampling with purposive sampling. This research employs a quantitative method with a descriptive approach, using quantitative data collection through questionnaires. The research results indicate that the characteristics of tourist journeys are predominantly female travelers aged 22-27, who mostly plan their trips themselves and have an income ranging from Rp 2,500,000 to Rp 5,000,000. The majority of these visitors spend more than Rp 300,000 per trip, using private cars to travel distances exceeding 150 km to reach the beautiful tourist destinations. This 6-hour journey is typically undertaken on weekends. Tourist destinations on the Bira Peninsula still need improvements in public facility services such as public toilets, increased security measures such as beach guards for every beach on the Bira Peninsula for visitor comfort and safety, and better public transportation options to reach the tourist locations, which are currently limited.

Keywords: Transportation, Tourism, Characteristics, Peninsula Bira

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
KATA PENGANTAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan	4
1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan	5
1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan	5
1.6 Sistematika Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Penelitian Terdahulu	7
2.2 Transportasi	10
2.3 Pariwisata	13
2.4 Karakteristik Pelaku Perjalanan	15
2.5 Pemilihan Moda	16
2.6 Jenis Data Penelitian	19
2.7 Populasi dan Sampel Penelitian	20
2.8 Uji Instrumen Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN	25
3.1 Kerangka Kerja Penelitian	25
3.2 Lokasi Penelitian	27
3.3 Waktu Penelitian	29
3.4 Tahapan Penelitian	29
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	35
4.1. Analisis Karakteristik Individu Pengunjung Wisata di Semenanjung Bira	35
4.2. Analisis Karakteristik Perjalanan Wisata di Semenanjung Bira	42
4.3. Karakteristik Kualitas Pelayanan & Fasilitas	54
4.4. Analisis Hubungan Karakteristik Individu dan Karakteristik Perjalanan	55
4.5. Uji Hipotesis	104
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	108
5.1 Kesimpulan	108
5.2 Saran	110

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Diagram alir prosedur penelitian	26
Gambar 2 Lokasi penelitian di Kawasan Wisata Semenanjung Bira	27
Gambar 3. Kawasan wisata pantai bira	27
Gambar 4. Kawasan Wisata Pantai Bara	28
Gambar 5. Kawasan Wisata Teras Bira.....	28
Gambar 6. Kawasan Wisata Jembatan Kaca	28
Gambar 7. Kawasan Titik Nol Km SulseI	29
Gambar 8. Diagram alir penelitian	30
Gambar 9. Grafik jenis kelamin	36
Gambar 10. Grafik usia responden	37
Gambar 11. Grafik pendidikan terakhir responden	38
Gambar 12. Grafik pekerjaan responden.....	39
Gambar 13. Grafik penghasilan responden	41
Gambar 14. Grafik jumlah anggota keluarga responden.....	42
Gambar 15. Grafik tujuan berkunjung	43
Gambar 16. Grafik alasan memilih destinasi responden	44
Gambar 17. Grafik cara berkunjung responden	45
Gambar 18. Grafik moda transportasi responden.....	46
Gambar 19. Grafik biaya perjalanan responden	47
Gambar 20. Grafik Biaya perjalanan responden	48
Gambar 21. Grafik waktu Perjalanan responden.....	49
Gambar 22. Grafik jarak perjalanan responden.....	50
Gambar 23. Grafik lama tinggal responden	51
Gambar 24. Grafik Jumlah Rombongan responden	52
Gambar 25. Grafik Aktivitas yang Diminati Responden	53
Gambar 26. Grafik waktu biasa melakukan perjalanan wisata	54
Gambar 27. Grafik kualitas pelayanan dan fasilitas wisata di semenanjung Bira.....	55
Gambar 28. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan tujuan kunjungan.....	56
Gambar 29. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan tujuan berkunjung.....	57
Gambar 30. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan tujuan berkunjung	58
Gambar 31. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan tujuan berkunjung	59
Gambar 32. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan tujuan berkunjung.....	60
Gambar 33. Grafik distribusi persentase hubungan status pernikahan dengan tujuan berkunjung.....	61
Gambar 34. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan Alasan memilih destinasi	62
Gambar 35. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan alasan memilih moda.....	63

Gambar 36. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan alasan memilih destinasi	64
Gambar 37. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan alasan memilih destinasi	65
Gambar 38. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan moda transportasi	66
Gambar 39. Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan moda transportasi.....	67
Gambar 40. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan Cara Berwisata	68
Gambar 41. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan Cara Berwisata.....	69
Gambar 42. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan cara berwisata	70
Gambar 43. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan cara berwisata	71
Gambar 44. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan cara berwisata	72
Gambar 45. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan	73
Gambar 46. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan moda transportasi.	74
Gambar 47. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan Moda Transportasi.....	75
Gambar 48. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan waktu perjalanan	76
Gambar 49. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan Moda Transportasi.....	77
Gambar 50. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan Moda Transportasi	78
Gambar 51. Grafik distribusi persentase hubungan Status Pernikahan dengan Moda transportasi.....	79
Gambar 52. Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jenis Kelamin dengan Biaya Perjalanan.....	80
Gambar 53. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan biaya perjalanan.....	81
Gambar 54. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan biaya perjalanan	82
Gambar 55. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan biaya perjalanan	83
Gambar 56. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan	84
Gambar 57. Grafik distribusi persentase hubungan status pernikahan dan biaya perjalanan	85
Gambar 58. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan jarak perjalanan	86
Gambar 59. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan jarak perjalanan.....	87

Gambar 60. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan jarak perjalanan.....	88
Gambar 61. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan jarak perjalanan.....	89
Gambar 62. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan frekuensi berkunjung.....	90
Gambar 63. Grafik distribusi persentase hubungan status pernikahan dengan jarak perjalanan.....	91
Gambar 64. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan waktu perjalanan.....	92
Gambar 65. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan waktu perjalanan.....	93
Gambar 66. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan waktu perjalanan.....	94
Gambar 67. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan waktu perjalanan.....	95
Gambar 68. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan waktu perjalanan.....	96
Gambar 69. Grafik distribusi persentase hubungan status pernikahan dengan waktu perjalanan.....	97
Gambar 70. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	98
Gambar 71. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	99
Gambar 72. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	100
Gambar 73. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	101
Gambar 74. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	102
Gambar 75. Grafik distribusi persentase hubungan status pernikahan dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	103

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Rencana Jumlah Destinasi.....	7
Tabel 2. Jumlah pengunjung 5 tahun terakhir semenanjung bira.....	32
Tabel 3. Jenis kelamin responden.....	35
Tabel 4. Usia responden	36
Tabel 5. Pendidikan terakhir responden	38
Tabel 6. Pekerjaan responden.....	39
Tabel 7. Penghasilan responden	40
Tabel 8. Status pernikahan	41
Tabel 9. Tujuan berkunjung responden	42
Tabel 10. Alasan memilih destinasi responden	43
Tabel 11. Cara berwisata	44
Tabel 12. Moda transportasi responden	45
Tabel 13. Rencana Jumlah Destinasi.....	46
Tabel 14. Biaya perjalanan responden	47
Tabel 15. Waktu Perjalanan responden	49
Tabel 16. Jarak Perjalanan Responden Responden	50
Tabel 17. Lama Tinggal responden	51
Tabel 18. Jumlah Rombongan responden	52
Tabel 19. Aktivitas yang Diminati responden.....	52
Tabel 20. Waktu biasa responden melakukan perjalan wisata.....	53
Tabel 21. Hubungan jenis kelamin dengan tujuan kunjungan	56
Tabel 22. Hubungan pendidikan terakhir dengan tujuan berkunjung	56
Tabel 23. Hubungan usia dengan tujuan berkunjung	57
Tabel 24. Hubungan pekerjaan dengan tujuan berkunjung.....	58
Tabel 25. Hubungan penghasilan dengan tujuan berkunjung	59
Tabel 26. Hubungan status Pernikahan dengan tujuan berkunjung	60
Tabel 27. Hubungan jenis kelamin dengan Alasan memilih destinasi.....	61
Tabel 28. Hubungan pendidikan terakhir dengan alasan memilih destinasi	62
Tabel 29. Hubungan usia dengan alasan memilih destinasi.....	63
Tabel 30. Hubungan pekerjaan dengan alasan memilih destinasi.....	64
Tabel 31. Hubungan penghasilan dengan alasan memilih destinasi	65
Tabel 32. Hubungan status pernikahan dengan alasan memilih destinasi	66
Tabel 33. Hubungan jenis kelamin dengan cara berwisata	67
Tabel 34. Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Cara Berwisata	68
Tabel 35. Hubungan pendidikan terakhir dengan cara berwisata	69
Tabel 36. Hubungan pekerjaan dengan Cara Berwisata.....	70
Tabel 37. Hubungan penghasilan dengan cara berwisata.....	71
Tabel 38. Hubungan Status Pernikahan dengan Cara Berwisata	72
Tabel 39. Hubungan jenis kelamin dengan Moda Transportasi	73
Tabel 40. Hubungan pendidikan terakhir dengan Moda Transportasi	74
Tabel 41. Hubungan usia dengan Moda Transportasi	75
Tabel 42. Hubungan pekerjaan dengan Moda Transportasi.....	76
Tabel 43. Hubungan penghasilan dengan Moda Transportasi	77
Tabel 44. Hubungan status pernikahan dengan moda transportasi	78
Tabel 45. Hubungan jenis kelamin dengan biaya perjalanan	79

Tabel 46. Hubungan pendidikan terakhir dengan biaya perjalan	80
Tabel 47. Hubungan usia dengan Biaya Perjalanan	81
Tabel 48. Hubungan pekerjaan dengan Biaya perjalanan	82
Tabel 49. Hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan	83
Tabel 50. Hubungan Status Pernikahan dengan biaya perjalanan.....	84
Tabel 51. Hubungan jenis kelamin dengan jarak perjalanan.....	85
Tabel 52. Hubungan pendidikan terakhir dengan jarak perjalanan.....	86
Tabel 53 . Hubungan usia dengan jarak perjalanan.....	87
Tabel 54. Hubungan pekerjaan dengan frekuensi berkunjung	88
Tabel 55. Hubungan penghasilan dengan jarak perjalanan	89
Tabel 56. Hubungan status pernikahan dengan jarak perjalanan	90
Tabel 57. Hubungan jenis kelamin dengan waktu perjalanan.....	91
Tabel 58. Hubungan pendidikan terakhir dengan waktu perjalanan	92
Tabel 59 . Hubungan usia dengan waktu perjalanan.....	93
Tabel 60. Hubungan pekerjaan dengan Waktu Perjalanan	94
Tabel 61. Hubungan penghasilan dengan waktu perjalanan	95
Tabel 62. Hubungan status pernikahan dengan waktu perjalanan	96
Tabel 63. Hubungan jenis kelamin dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	97
Tabel 64. Hubungan pendidikan terakhir dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata	99
Tabel 65 . Hubungan usia dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata....	100
Tabel 66. Hubungan pekerjaan dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	101
Tabel 67. Hubungan penghasilan dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata.....	102
Tabel 68. Hubungan status pernikahan dengan waktu biasa melakukan perjalanan wisata	103
Tabel 69. Hasil analisis uji validitas.....	104
Tabel 70. Hasil analisis uji reliabilitas	105
Tabel 71. Hasil uji T pengaruh Moda Transportasi yang digunakan terhadap karakteristik individu	106

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
N	Rumusan Populasi
n	Jumlah Sampel
e	<i>Error</i>
x	Skor variabel
y	Skor total variabel
t	Uji t
r	Korelasi parsial yang ditentukan

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner Penelitian.....	115
Lampiran 2. Dokumentasi.....	116
Lampiran 3. Tabel R	119
Lampiran 4. Hasil Running STATA	120

KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa, atas segala kebaikan dan karunia-Nya kepada setiap insan intelektual, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Tak lupa sholawat serta salam kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW sebaik-baiknya suri tauladan. Penyusunan tugas akhir yang berjudul “**Analisis Karakteristik Individu dan Perjalanan Wisatawan Ke Destinasi Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba**” merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa terselesaikannya Tugas Akhir ini tidak hanya dari penulis sendiri melainkan berkat ilmu, arahan, bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala ketulusan, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
2. **Bapak Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge S.T., M.Eng.,** selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. **Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.** selaku Sekretaris Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
4. **Ibu Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Alv, MT., IPU** selaku dosen pembimbing I, **Ibu Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, ST., M.Eng.,** selaku dosen pembimbing II, **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER** dan **Ir. Hajriyanti Yatmar, ST. M.Eng** selaku dosen penguji yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan dalam menghadapi kualitas keilmuan penulis dari awal penelitian hingga selesainya tugas akhir ini. Semoga kebaikan, serta kesehatan senantiasa dilimpahkan.
5. Seluruh dosen Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
6. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil, staf dan karyawan Fakultas Teknik serta staf Laboratorium dan asisten Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Yang teristimewa penulis persembahkan kepada:

1. Kedua orang tua yang tercinta, yaitu ayahanda **Ir. H. Abd. Gaffar Singke** dan ibunda **Hj. Andi Sukmawati** atas semua kasih sayang yang begitu tulus dan doa yang tiada henti serta nasehat-nasehat yang selalu melekat pada penulis disetiap waktu.
2. **Arya dan Fila** sebagai saudara(i) tercinta dan teman seumur hidup yang selalu memberikan tunjangan serta dukungannya dalam hidup penulis.
3. **Zatirah, Deden, Alif, Miftah, Imal, Sainal, Muhe, Nindya, Ira, Indy, Bile dan Amirah** yang senantiasa menjadi teman penulis dari awal hingga akhir perkuliahan, teman bertukar pikiran untuk segala tugas serta teman curhat untuk segala urusan duniawi.
4. **Ersi, Nafilah, dan Zatirah** Selaku Partner dalam proses penelitian serta memberikan dukungan dalam penyelesaian tugas akhir.
5. Rekan-rekan di **Laboratorium Transportasi** terutama **Nurul, Debby, Nita** yang senantiasa membantu selama proses penelitian serta memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian tugas akhir.
6. Saudara-saudari **PORTLAND 2020**, teman-teman Departemen Teknik Sipil dan Teknik Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin **Angkatan 2019** yang senantiasa memberikan warna serta pengalaman yang sangat berharga selama masa perkuliahan.

Penulis menyadari bahwa setiap karya buatan manusia tidak akan pernah luput dari kekurangan, oleh karena itu kritik dan saran dari pembaca sangat penulis harapkan demi kesempurnaan Tugas Akhir ini.

Akhirnya semoga Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan kebaikan dan karunia-Nya kepada kita dan semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat, khususnya dalam bidang Teknik Sipil.

Gowa, 2023

Penulis

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang luas, yang membentang dari pulau Sumatera sampai Papua. Luas daratan di Indonesia menurut data Badan Pusat Statistik adalah 1.91.578,68 km² memiliki kekayaan kebudayaan dan kesenian masyarakatnya dan keindahan alamnya yang menjadi daya tarik tersendiri (BPS, 2017). Indonesia juga dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 km dan luas laut sekitar 3,1 juta km², merupakan potensi sumber daya pesisir yang besar sebagai modal dalam upaya meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat termasuk masyarakat pesisir. Dengan kondisi tersebut, maka potensi pariwisata yang dimiliki Indonesia dapat menjadi salah satu kekuatan yang diperhitungkan (Dayansyah, 2014).

Wilayah pesisir adalah suatu wilayah peralihan antara daratan dan lautan dimana batasnya dapat didefinisikan baik dalam konteks struktur administrasi pemerintah maupun secara ekologis. Beragam potensi jasa-jasa lingkungan yang terdapat di kawasan pesisir menunjukkan bahwa pariwisata merupakan potensi yang sangat prospektif untuk dikembangkan (Amir 2011). Dengan banyaknya pulau di Indonesia, berarti banyak pula daerah di Indonesia yang terletak di bagian pesisir atau pantai. Sehingga hal ini memiliki dampak positif bagi daerah pesisir seperti hadirnya beberapa potensi pariwisata. Menurut Undang – undang No. 10 tahun 2009 tentang kepariwisataan, pasal 1 ayat (3) Pariwisata adalah sebagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah.

Pariwisata adalah perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain bersifat sementara, dilakukan perorangan maupun kelompok, sebagai usaha mencari keseimbangan atau keserasian dan kebahagiaan dengan lingkungan hidup dalam dimensi sosial, budaya, alam, dan ilmu (Wijayanto, 2013). Pariwisata merupakan salah satu sektor yang sedang serius digarap oleh negara – negara di dunia dalam rangka mendorong perekonomian nasional. Dengan berlakunya

Undang – undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Pemerintah Pusat dan Daerah maka setiap daerah semakin dituntut untuk membiayai penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan pembangunan daerahnya sendiri dengan memanfaatkan sumber – sumber penerimaan daerahnya. Adapun sumber – sumber penerimaan daerah menurut Undang – Undang meliputi (1) Pendapatan Asli Daerah, (2) Dana Perimbangan (3) Pinjaman Daerah, (4) Lain – lain Pendapatan Asli Daerah yang sah sehingga salah satu faktor yang dapat dikembangkan untuk memperoleh Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah sektor pariwisata. Wahidin (2009), menekankan pentingnya perencanaan dalam pengelolaan pariwisata karena tanpa perencanaan dan pengendalian yang baik, pengelolaan pariwisata hanya merupakan penghancuran terhadap sumberdaya pembangunan pariwisata itu sendiri.

Pengembangan pariwisata merupakan suatu rangkaian upaya untuk mewujudkan keterpaduan dalam penggunaan berbagai sumber daya pariwisata dan mengintegrasikan segala bentuk aspek di luar pariwisata yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung demi kelangsungan pengembangan pariwisata (Suwardjoko:2007). Pengembangan dan Perkembangan kepariwisataan memegang peranan penting sebagai pusat pengembangan dan pertumbuhan ekonomi dalam menciptakan iklim yang sehat dan dinamis melalui pengelolaan kegiatan usaha dan kepariwisataan di daerah (Sutrisno, 2013). Kegiatan pengembangan wisata pesisir secara terpadu dan berkelanjutan diperlukan untuk dapat memberi kontribusi pada peningkatan pendapatan baik pada masyarakat maupun pemerintah daerah setempat. Perencanaan dan pengembangan kawasan wisata haruslah memperhatikan hubungan timbal balik antara pengunjung dan aset wisata, termasuk aset wisata yang dilindungi serta komunitas yang terdapat di sekitarnya (Gunn 1994).

Kabupaten Bulukumba adalah salah satu daerah tujuan wisata. Daerah ini dikenal dengan “Bumi Panrita Lopi” yaitu tempat pembuatan kapal phinisi dan terdapat sejumlah potensi daya Tarik . Salah satu potensi pariwisata yang ada di kabupaten Bulukumba adalah Pantai Bira (Musawantoro & Ridwan, 2020). Bulukumba sebagai salah satu kabupaten yang berada di Sulawesi Selatan tentunya menjadi salah satu daerah yang paling diminati para wisatawan lokal

hingga mancanegara. Hal ini didasarkan pada potensi yang dimiliki oleh Kabupaten Bulukumba dengan kekayaan budaya dan potensi wisata yang cukup beragam. Kabupaten Bulukumba memiliki letak geografis yang terdiri dari daerah pegunungan dan pesisir pantai sehingga memiliki beragam suku, budaya, dan objek wisata lainnya, sehingga menarik untuk dikunjungi oleh wisatawan domestik dan wisatawan internasional. Salah satu objek wisata yang paling menawan adalah Kawasan Wisata Semenanjung Bira yang menawarkan berbagai macam wisata alam seperti Pantai Bira, Pantai Bara, Titik Nol Bulukumba, Teras Bira dan *Boardwalk* Tanjung Bira. Dengan wisata Pantai Bira sebagai destinasi utama dengan pesona pasir putihnya dan permainan wahana airnya. Jumlah wisatawan di Semenanjung Bira setiap tahun mengalami peningkatan, baik yang disebabkan oleh adanya pertumbuhan objek wisata sehingga mempunyai keterkaitan yang kuat dalam hal ekonomi, sosial, budaya, politik dan lainnya. Perkembangan aspek – aspek tersebut menghasilkan suatu kebutuhan. Hal ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya kebutuhan wisatawan akan mobilitas dari moda baik angkutan umum maupun kendaraan pribadi guna mendukung sarana perjalanan wisata. Pengembangan industri pariwisata tidak dapat dilepaskan dari pengembangan aksesibilitas transportasi.

Menurut Andriansyah (2015) transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi merupakan salah satu aspek penting dalam perjalanan wisata, termasuk di kawasan Wisata Semenanjung Bira. Transportasi memungkinkan wisatawan untuk mencapai destinasi pantai, menjelajahi sekitarnya, dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Sistem pelayanan transportasi yang baik adalah salah satu komponen aksesibilitas, yang membawa wisatawan ke daerah tujuan wisata dari tempat asalnya maupun ke daerah tujuan wisata lainnya (Yoeti, 1996).

Menurut Manheim (1979) ada beberapa atribut–atribut pelayanan Perjalanan jasa transportasi yang hampir sama dan bersaing dalam hal penawaran jasa angkutan seperti price (biaya), Time (waktu), service (kenyamanan dan kesenangan) dan juga safety (keamanan dan keselamatan). Dengan meningkatnya

pergerakan lalu lintas di jalanan oleh wisatawan yang berkunjung ke Semenanjung Bira mempengaruhi karakteristik perjalanan seperti jarak, waktu dan biaya sehingga diperlukan analisis karakteristik terhadap pengunjung di Kawasan Semenanjung Bira.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik individu dan perjalanan wisatawan di Semenanjung Bira berdasarkan analisis latar belakang responden dan kegiatan yang dilakukan responden berdasarkan jarak, waktu dan biaya. Karakteristik pengunjung merupakan hal yang penting terkait suatu objek wisata. Pemahaman akan karakter dan tipologi pengunjung suatu wisata akan berpengaruh dalam melakukan perencanaan serta strategi pengembangan obyek wisata (Pitana, 2005).

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait karakteristik pengunjung kawasan wisata di Semenanjung Bira Kabupaten Bulukumba. Adapun judul yang penulis angkat dalam penelitian ini yaitu **“ANALISIS KARAKTERISTIK INDIVIDU DAN PERJALANAN WISATAWAN KE SEMENANJUNG BIRA KABUPATEN BULUKUMBA”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka dapat dibuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Karakteristik Individu wisatawan di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba ?
2. Bagaimana Karakteristik perjalanan wisata di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba ?
3. Bagaimana hubungan Karakteristik Individu terhadap karakteristik perjalanan wisata di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba?

1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan

Adapun tujuan penelitian ini berdasarkan perumusan masalah di atas antara lain:

1. Menganalisis Karakteristik individu wisatawan di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba.

2. Menganalisis Karakteristik perjalanan wisata di Semenanjung Bira Kabupaten Bulukumba.
3. Menganalisis hubungan Karakteristik Individu terhadap Karakteristik Perjalanan wisata di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba.

1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Sebagai bahan informasi mengenai karakteristik individu dan karakteristik perjalanan wisata di semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba.
2. Sebagai referensi bagi penelitian serupa yang berkaitan dengan analisis karakteristik perjalanan wisatawan yang mengunjungi destinasi wisata di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba.
3. Diharapkan mampu menjadi referensi bagi pemerintah setempat ataupun yang bersangkutan untuk pengembangan sarana dan prasarana wisata di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba kedepannya.

1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan

Batasan masalah dalam melaksanakan penelitian ini adalah responden yang merupakan penduduk yang berkunjung ke kawasan wisata semenanjung Bira.

1. Lokasi penelitian dilakukan di Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba
2. Subyek dari penelitian ini adalah pengunjung di destinasi wisata semenanjung Bira, kabupaten Bulukumba yang dipilih secara acak pada wisatawan nasional sesuai dengan jumlah yang diinginkan dalam penelitian ini.
3. Penelitian dilaksanakan pada tanggal 10 Juli 2023 – 16 Juli 2023
4. Metode yang digunakan adalah survei langsung di lokasi, wawancara dan pengisian kuesioner.

1.6 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan tugas akhir ini penulis mencoba mengikuti aturan penulisan karya ilmiah yang benar, dan mencoba membagi isi dari tugas akhir ini dalam bentuk bab – bab yang merupakan pokok – pokok uraian masalah

penelitian yang disusun secara sistematis. Isi setiap bab secara garis besar adalah sebagai berikut :

BAB I 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 II TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan secara sistematis tentang teori, pemikiran, dan hasil penelitian terdahulu yang memiliki hubungan dengan penelitian ini. Bab ini memberikan kerangka dasar mengenai konsep dan teori yang akan digunakan untuk pemecahan masalah.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini, menjelaskan mengenai uraian data dan metode penelitian, bahan penelitian, peralatan penelitian, dan cara pengujian yang dilakukan terhadap data – data yang diperoleh serta batasan dan asumsi yang digunakan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang hasil analisis perhitungan data – data yang diperoleh dari studi tinjauan serta pembahasan dari hasil analisis yang diperoleh.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan penutup dari keseluruhan penulisan tugas akhir yang berisi tentang kesimpulan yang disertai dengan saran – saran mengenai keseluruhan penelitian maupun untuk penelitian yang akan datang.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Tabel 1. Rencana Jumlah Destinasi

No.	Penelitian dan Tahun Penelitian	Judul	Variabel Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Fadhil (2022)	Analisis Karakteristik Perjalanan pengunjung Kawasan Wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar	Karakteristik Individu dan karakteristik perjalanan pengunjung Kawasan wisata di Pantai Bosowa, Kota Makassar	Penelitian ini menggunakan metode kauntitatif	Hasil penelitian ini 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.
2.	Fahad (2021)	Analisis Karakteristik Perjalanan Pengunjung Kawasan Wisata Lego-lego CPI di Kota Makassar	Karakteristik pengunjung, hubungan antar karakteristik, dan besaran tarikan pengunjung Kawasan	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif	Dari data terkumpul yang kemudian di uji normalitas, uji Anova ,dan uji Post – Hoc Bonferroni menggunakan software (Perangkat lunak) STATA 16 yang kemudian

			wisata Lego – Lego di Kota Makassar		memperlihatkan hasil-hasil yang mendeskripsikan bahwa distribusi pengunjung di 3 area yaitu lapangan olahraga, taman bermain anak, dan kawasan kuliner berbeda secara signifikan.
3.	Sheila atikah wicaksono, Imma widyawati Agustin dan Dadang Meru Utomo (2019)	Karakteristik dan Perjalanan wisata di Kota Batu	Karakteristik individu dan perjalanan wisata di Kota Batu, Malang.	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif	Hasil penelitian ini diperoleh bahwa Dari enam belas variabel indikator hanya sebanyak lima variabel indikator yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum, yaitu (Kenyamanan) Menggunakan angkutan umum bisa menikmati perjalanan; (Parkir) Kesulitan mendapatkan tempat parkir di lokasi tujuan wisata; (Kepadatan Lalu Lintas) Ingin mengurangi kemacetan lalu lintas. (Polusi Udara) Mengurangi polusi udara. (Sosialisasi) Ingin lebih mengenal warga lokal. sebanyak tujuh variabel indikator yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi, yaitu (Kesesuaian Lokasi Terminal) lokasi terminal tidak sesuai; (Kecepatan) Kecepatan Pelayanan Angkutan Umum, (Jadwal) Tidak ingin menunggu terlalu lama karena angkutan

					umum tidak terjadwal dan (Integrasi) Angkutan umum tidak saling terintegrasi
4.	Refki Eka Putra, Slamte Budi Yuwono, Susni Herwanti dan Chritine Wulandari (2023)	Karakteristik Pengunjung pada Wisata Alam air Terjun Batu Putu Kota Bandar Lampung	Karakteristik Pengunjung Wisata alam Air Terjun Batu Putu	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan karakteristik pengunjung didominasi oleh usia 17-25 tahun dengan jenis kelamin laki-laki yang memiliki pekerjaan sebagai pengusaha/wiraswasta dan berpendidikan SMA. Pengunjung yang datang mayoritas memiliki pendapatan kurang dari Rp 1.000.000. Jarak yang ditempuh ke lokasi wisata 5-20 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam. Akses menuju lokasi wisata tergolong mudah akan tetapi frekuensi kunjungan pengunjung hanya 1 kali kunjungan. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode <i>accidental sampling</i> yaitu sampel yang diambil karena kebetulan ditemui melalui wawancara dengan bantuan kuesioner. Penentuan jumlah responden pengunjung menggunakan data jumlah kunjungan pada tahun 2019 yaitu 11.984 pengunjung sehingga berdasarkan Rumus Slovin maka diperoleh sampel sebanyak 99 orang.

2.2 Transportasi

2.2.1 Pengertian

Menurut Miro (2004) Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan tertentu. Sehingga kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen untuk mencapai tujuan.

Kegiatan transportasi tidak dapat dielakkan atau tidak dapat dilepaskan dari kehidupan manusia, selalu melekat dengan kegiatan perekonomian dan pembangunan. Kegiatan transportasi barang dan manusia diangkut dengan menggunakan sarana (moda) transportasi (kendaraan) yang dilakukan di atas prasarana transportasi (jalan) yang bermula dari suatu terminal menuju ke terminal lainnya. Terminal transportasi merupakan simpul alih muat transportasi, yang mempunyai peran penting dalam keterpaduan dan kesinambungan pelayanan angkutan. (Adisasmita, 2011).

Pemenuhan kebutuhan manusia seperti pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, Pendidikan, Kesehatan, dan olahraga menuntut terjadinya sebuah pergerakan. Pergerakan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan merupakan sebuah proses transportasi.

Menurut Setiiowarno 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.

Tujuan utama dari transportasi adalah untuk menghubungkan individu dengan berbagai jenis penggunaan lahan, mengintegrasikan kegiatan, dan memberikan keefektifan tempat dan waktu dalam pergerakan barang yang

diperlukan. Dengan adanya sistem transportasi, orang dapat berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain yang memiliki penggunaan lahan yang berbeda, seperti dari tempat tinggal ke tempat kerja, tempat rekreasi, dan sebagainya. Selain itu, hubungan ini harus membentuk sebuah jaringan yang saling terkait dan fungsi tersebut dijalankan oleh sistem transportasi.

Model Perencanaan Transportasi

Model merupakan alat bantu atau media yang dapat digunakan untuk mencerminkan dan menyederhanakan suatu realitas (dunia nyata) secara terukur atau penyederhanaan realitas untuk tujuan tertentu, yaitu penjelasan dan pemahaman yang lebih mendalam.

Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai dengan saat ini – yang paling populer adalah ‘Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap’. Model perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa seri submodel yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. (Ofyar Z Tamin, 2000)

1. Bangkitan dan tarikan pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas. Bangkitan lalu lintas ini mencakup lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi dan Lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi

2. Sebaran pergerakan

Tahap ini merupakan permodelan transportasi yang memperlihatkan jumlah perjalanan bermula dari suatu zona asal yang terdistribusi ke zona tujuan atau sebaliknya.

3. Pemilihan moda transportasi

Pemodelan perencanaan angkutan yang memiliki kegunaan untuk menentukan beban perjalanan (trip) ataupun mengetahui jumlah barang dan orang yang akan menggunakan berbagai moda transportasi yang ada untuk melayani suatu titik asal-tujuan.

4. Pemilihan rute

Permodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang telah memilih suatu rute dan lalu lintas yang terhubung dengan jaringan transportasi. Di dalam penelitian ini dibatasi mengenai model pemilihan moda transportasi.

2.2.2 Manfaat Transportasi

Berdasarkan pendapat Soesilo (1999:14) bahwa transportasi mempunyai manfaat yang begitu besar dalam mengatasi suatu permasalahan kota atau daerah. Macam-macam manfaat transportasi yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang.

3. Pengurangan Kecelakaan

Pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi

2.2.3 Model Perencanaan Transportasi

Beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini dan yang paling populer adalah "Model Perencanaan. Transportai Empat Tahap (Four Step Models)". Perencanaan model ini adalah gabungan beberapa

seri submodel yang masing-masing dilakukan dengan terpisah dan berurutan. Submodel tersebut adalah aksesibilitas, bangkitan dan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan, pemilihan moda, pemilihan rute dan arus lalu lintas dinamis.

Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (Four Step Models) tersebut (Tamin, 2000) antara lain :

1. Model Bangkitan Pergerakan (Trip Generation Models) adalah pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan lalu meramalkan jumlah perjalanan yang berasal dari suatu zona lahan pada masa depan (tahun rencana) per satuan waktu.
2. Model Sebaran Pergerakan (Trip Distribution Models) adalah pemodelan transportasi yang memperlihatkan jumlah perjalanan bermula dari suatu zona asal yang terdistribusi ke zona tujuan atau sebaliknya.
3. Model Pemilihan Moda Transportasi (Mode Choice Models) adalah pemodelan perencanaan angkutan yang memiliki kegunaan untuk menentukan beban perjalanan (trip) ataupun mengetahui jumlah barang dan orang yang akan menggunakan berbagai moda transportasi yang ada untuk melayani suatu titik asal-tujuan.
4. Model Pemilihan Rute (Trip Assignment Models) adalah pemodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang telah memilih suatu rute dan lalu lintas yang terhubung dengan jaringan transportasi. Di dalam penelitian ini dibatasi mengenai model pemilihan moda transportasi (mode choice model).

2.3 Pariwisata

2.3.1 Pengertian

Pariwisata adalah sebuah perjalanan sementara yang dilakukan orang pada suatu tujuan tertentu, dalam jangka pendek, pada tempat yang bukan merupakan tempat yang biasa dikunjunginya (tempat tinggal maupun tempat kerja), dan melakukan kegiatan-kegiatan pada tempat tersebut di mana terdapat beberapa fasilitas yang disediakan untuk memenuhi kebutuhannya, termasuk di dalamnya kunjungan sehari dan darmawisata (Mathieson & Wall, 1982). Pariwisata sebagai kegiatan yang mencakup orang-orang yang melakukan perjalanan pergi dari

rumahnya, dan perusahaan-perusahaan yang melayani mereka dengan cara memperlancar atau mempermudah perjalanan mereka atau membuatnya lebih menyenangkan, dengan maksud melakukan perjalanan tersebut bukan untuk usaha melainkan bersantai (Kusmayadi dan Sugiarto, 2000).

2.3.2 Wisatawan

Definisi wisatawan, yakni semua orang yang memenuhi dua syarat, pertama bahwa mereka meninggalkan rumah kediamannya untuk jangka waktu kurang dari satu tahun dan kedua bahwa sementara mereka pergi, mereka mengeluarkan uang di tempat yang mereka kunjungi tidak dengan mencari nafkah di tempat tersebut. Berdasarkan asalnya, wisatawan dibagi menjadi dua, yaitu wisatawan nusantara (wisnus) dan wisatawan mancanegara (wisman). Wisatawan nusantara adalah orang yang berdiam dan bertempat tinggal pada suatu negara dan melakukan perjalanan wisata di negara dimana dia tinggal, sedangkan wisatawan mancanegara adalah orang yang melakukan perjalanan wisata yang datang memasuki suatu negara lain yang bukan merupakan negara dimana dia tinggal (Yoeti, 1991)

2.3.3 Perjalanan Pariwisata

Menurut Nuriata (1996), bentuk – bentuk Perjalanan wisata bisa diuraikan sebagai berikut:

1. Perjalanan wisata berdasarkan waktu; tour setengah hari, tour lebih dari setengah hari, tour satu hari, dan tour lebih dari satu hari
2. Perjalanan wisata berdasarkan jumlah peserta; tour perorangan, tour rombongan, dan tour massa.
3. Perjalanan wisata berdasarkan wilayah; berdasarkan wilayah tempat tujuan dan berdasarkan topografi.
4. Perjalanan wisata berdasarkan tujuan; tujuan bisnis, tujuan Kesehatan, tujuan olahraga, tujuan Pendidikan dan tujuan ziarah.
5. Perjalanan wisata berdasarkan minat wisatawan; scientific, tour, museum tour, dan industrial tour.

2.4 Karakteristik Pelaku Perjalanan

Pelaku perjalanan mempunyai karakter dalam menentukan keputusan untuk melakukan perjalanan. Pelaku perjalanan akan dihadapkan pada sejumlah alternatif pilihan, baik berupa alternatif tujuan, maksud, dan rute perjalanan. Variabel sosial ekonomi yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda adalah sebagai berikut :

1. 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.

Pendapatan sering dilihat sebagai faktor yang menentukan terhadap pilihan karakteristik tersebut. Selain itu kemampuan untuk membayar (*ability to pay*) dan kemauan untuk membayar (*willingness to pay*) dengan pelayanan yang didapatkan merupakan faktor yang sangat menentukan.

2. Usia

Variabel ini terutama digunakan untuk membedakan tingkat pilihan individu dengan taraf kehidupan mereka. Individu dengan golongan usia lanjut dan usia sangat muda (lebih dari 50 tahun dan di bawah usia 20 tahun) mungkin lebih sedikit mengendarai kendaraan pribadi dan lebih bergantung pada angkutan umum dalam perjalanannya.

3. Jenis kelamin

Jenis kelamin adalah perbedaan antara laki-laki dan perempuan dari ciri anatomis maupun fisiologisnya. Jenis kelamin adalah faktor penting dalam hak, tanggungjawab dan menentukan peran serta merupakan bagian dari sistem sosial. Jenis kelamin atau gender dibentuk dari perilaku seperti tanggung jawab, sikap, penampilan dan kepribadian (Wade dan Tavris, 2007)

Jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap pemilihan moda, wanita lebih cenderung memilih angkutan umum dengan tingkat keamanan dan kenyamanan sangat baik. Sedangkan pria lebih memilih angkutan umum dengan tarif murah dan mudah mendapatkan serta waktu tempuh yang relatif cepat.

4. Pekerjaan

Sudah diteliti bahwa pelaku perjalanan yang memiliki profesi cukup tinggi kelihatannya lebih mungkin menggunakan mobil pribadi dari pada pegawai rendahan. Hal ini karena karakteristik sosial dan pendapatan yang berhubungan secara alami dengan jabatan yang dipunyai. (Hazarullah, 2006).

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. 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.

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

c. Faktor Sosio Ekonomi Lainnya

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

2.5 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.

2.5.1 Karakteristik Perjalanan

Setiap perjalanan yang terjadi di suatu wilayah memiliki titik awal dan tujuan yang spesifik, terletak pada lokasi tertentu di dalam kota. Saat mengidentifikasi pola perjalanan, penting untuk memperhatikan kategori seperti tujuan dan waktu perjalanan yang dapat mengungkapkan pola yang signifikan.

Meyer dan Miller (1984) mengemukakan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh orang-orang dapat dilihat dari sejumlah atribut atau ukuran-ukuran sebagai berikut :

- a. Maksud perjalanan (bekerja, belanja sosial dan lain-lain).
- b. Waktu ketika melakukan perjalanan.
- c. Tempat asal perjalanan.
- d. Tempat tujuan perjalanan.
- e. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan (Umum : Bus, Pribadi : Motor atau pihak ke-3).
- f. Rute dari tempat asal ke tempat tujuan yang dipilih dalam melakukan perjalanan.
- g. Frekuensi (yaitu perjalanan tiap satuan waktu) dalam perjalanan.

Menurut Kitamura (2009) aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam lima komponen yaitu frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan pemilihan moda. Menurut Morlok (1995) Karakteristik perjalanan mempengaruhi perilaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.

Faktor penting dalam kategori tersebut adalah :

a. Panjang Perjalanan

Panjang perjalanan memiliki pengaruh terhadap pilihan moda transportasi yang dilakukan oleh individu. Faktor ini dapat diukur dengan menghitung jarak rute yang paling sering digunakan antara dua pusat zona, baik menggunakan kendaraan pribadi maupun transportasi umum. Selain itu, waktu tempuh dari pintu ke pintu juga menjadi ukuran penting dalam menentukan panjang perjalanan. Ukuran ini sering dipilih karena mencakup faktor kelebihan waktu yang diperlukan dalam suatu perjalanan.

b. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan merupakan faktor penting dalam merancang kebijakan transportasi. Waktu perjalanan dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Individu cenderung memilih moda transportasi yang dapat memberikan durasi perjalanan yang lebih singkat dan efisien. Data durasi perjalanan dapat digunakan untuk menginformasikan pengembangan infrastruktur, jadwal transportasi, pengaturan lalu lintas, dan kebijakan lainnya guna meningkatkan efisiensi dan kepuasan pengguna transportasi.

Faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan dapat dibagi 3 (tiga) faktor, yaitu:

- a. Karakteristik pelaku perjalanan, meliputi: pemilihan kendaraan, pendapatan dan tingkat sosial.
- b. Karakteristik perjalanan, meliputi: tujuan, waktu dan jarak.
- c. Karakteristik fasilitas transportasi.

2.6 Jenis Data Penelitian

2.6.1 Jenis Data Berdasarkan Sumber

1. Data Primer

Menurut Rahmadi (2011), data Primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Data primer adalah yang diperoleh dari sumber-sumber primer atau sumber asli yang memuat informasi atau data penelitian. Pengumpulan data primer yang digunakan penulis dalam penelitian ini diperoleh meliputi karakteristik responden, karakteristik perjalanan responden, dan data penghasilan, total biaya transportasi, intensitas perjalanan, besaran nilai tarif atas layanan transportasi yang diharapkan oleh pengguna jasa.

2. Data Sekunder

Menurut Rahmadi (2011), data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang dibutuhkan. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber yang bukan asli memuat informasi atau data penelitian. Dalam penelitian ini, data diperoleh dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Pemerintah Kabupaten Bulukumba.

2.6.2 Jenis Data Berdasarkan Sifatnya

1. Data Kualitatif

Data kualitatif merupakan data yang terbentuk selain angka. Umumnya data kualitatif pada akhirnya dituangkan dalam bentuk kata per-kata.

2. Data Kuantitatif

Data kuantitatif merupakan data yang berwujud angka atau bilangan dan biasanya dijadikan bahan dasar bagi setiap permasalahan yang bersifat statistik. Jenis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data kuantitatif. Data kualitatif dan kuantitatif dalam penelitian ini diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner

2.7 Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi menurut Siregar (2013), merupakan keseluruhan (universum) dari objek penelitian yang dapat berupa manusia, hewan, tumbuhan, udara, gejala, nilai, peristiwa, sikap hidup dan sebagainya sedangkan sampel adalah wakil-wakil dari populasi. Berdasarkan pengertian di atas, penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa populasi merupakan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat tertentu yang berkaitan dengan masalah dalam penelitian. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah pengunjung Kawasan Wisata Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba.

2. Sampel

Sugiyono (2018), menyatakan bahwa sampel adalah bagian dari total dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi tersebut, dengan kata lain sampel merupakan metode dalam suatu penelitian yang dilakukan dengan cara mengambil Sebagian atas setiap populasi yang hendak akan di teliti. Metode pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan jenis non probability sampling dengan Teknik Purposive sampling.

Teknik penentuan sampel menggunakan *Non Probability Sampling*, yakni Teknik sampling yang memberikan kesempatan atau peluang yang tidak sama bagi setiap anggota populasi atau setiap unsur untuk dipilih sebagai sampel.

Jenis-jenis *Non Probability* :

a. *Quota sampling*

Teknik sampling kuota adalah teknik menentukan sample dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Pada sampling kuota, dimulai dengan membuat tabel atau matriks yang berisi penjabaran karakteristik dari populasi yang ingin dicapai atau karakteristik populasi yang sesuai dengan tujuan dari penelitian untuk selanjutnya ditentukan sampel yang memenuhi ciri-ciri populasi tersebut.

b. *Reliance available sampling*

Teknik sampling ini mengandalkan pada keberadaan subjek untuk dijadikan sampel yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dan dipandang cocok sebagai sumber data maka subjek tersebut dijadikan sampel.

c. *Purposive sampling*

Purposive sampling adalah teknik menentukan suatu sampel berdasarkan pertimbangan peneliti atau evaluator tentang sampel mana yang paling bermanfaat. Terkadang sampel yang akan diambil ditentukan berdasarkan pengetahuan tentang suatu populasi, anggota-anggotanya dan tujuan dari penelitian.

d. *Snowball sampling*

Snowball sampling dapat dilakukan jika keberadaan dari suatu populasi sulit untuk ditemukan. Dengan kata lain, cara ini banyak dipakai ketika peneliti tidak banyak tahu tentang populasi penelitian. Ada sampling bola salju, peneliti mengumpulkan data dari beberapa sampel yang dapat ditemukan oleh peneliti sendiri, selanjutnya peneliti meminta individu yang telah dijadikan sampel tersebut untuk memberitahukan keberadaan anggota yang lainnya yang tidak dapat ditemukan oleh peneliti untuk dapat melengkapi data.

Besarnya Sampel yang ditetapkan menggunakan Teknik Slovin dalam mengukur sampel dari suatu populasi, Sugiyono (2018) dengan rumus:

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad (1)$$

Adapun Penjelasannya sebagai berikut:

n = ukuran sampel/jumlah responden

N = ukuran populasi

e = Persentase kelonggaran ketelitian keasalahan pengambilan sampel yang masih bisa di tolerir; e= 5%

2.8 Uji Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian menurut Sugiyono (2018), adalah instrumen penelitian adalah suatu alat yang diamati. Instrumen yang digunakan adalah

kuesioner yang telah diuji validitasnya. Tahap ini dilakukan untuk melihat ketergantungan suatu hipotesis pada kualitas data yang dipakai dalam penelitian tersebut. Kualitas dari penelitian ditentukan oleh instrumen yang digunakan untuk mengumpulkan data untuk menghasilkan data yang berlaku. Adapun uji yang digunakan untuk menguji kualitas data dalam penelitian ini adalah uji validitas dan uji reliabilitas menggunakan software STATA

a. Uji Validitas

validitas merupakan pengujian tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid, artinya alat ukur yang digunakan untuk mengumpulkan data dapat digunakan untuk mengukur apa yang sedang diukur. Rumus yang digunakan sebagai berikut (Barlian, 2016).

Rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$r_{hitung} = \frac{n \sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X^2)\} \{n \sum Y^2 - (\sum Y^2)\}}}$$

(2)

dimana,

n = Jumlah Sampel

x = skor variabel (jawaban responden)

y = skor total dari variabel (jawaban responden)

Item atau instrumen dalam pengumpulan data diuji validitasnya dengan berpedoman pada ketentuan-ketentuan yaitu:

- 1) Melakukan perbandingan nilai sig. korelasi suatu item dan item total, di mana jika nilai sig. < 0,05 maka itemnya valid, namun nilai sig. > 0,05 maka tidak valid.
- 2) Melaksanakan perbandingan nilai dalam tabel r (nilai r tabel) dengan nilai pearson correlation (nilai r hitung). Pencarian nilai r tabel dengan tingkat sig. 0,05 melalui pengujian 2 sisi dan melihat jumlah subjeknya (N) dikurangi 2 (df=N-2). Apabila r tabel < r hitung, maka itemnya valid. Sementara jika r tabel > r hitung, maka itemnya tidak valid.

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan tingkat keakuratan, ketelitian atau ketepatan instrumen. Reliabilitas ini memperlihatkan konsistensi instrumen dalam

menyajikan hasil ukuran yang sama mengenai suatu hal yang diukur dengan waktu yang berbeda (Azwar,2016).

Reliabilitas dilaksanakan guna mengetahui seberapa jauh konsistensi pada hasil pengukuran, jika pengukurannya dilakukan 2 kali atau lebih di mana gejala dan alat ukurnya sama. Uji realibilitas ini dapat dijalankan secara internal ataupun eksternal. Secara internal, alat pengukuran ini bisa diujikan melalui analisa konsistensi barbagai butir dalam instrumen menggunakan teknik tertentu. Secara eksternal, pengujian ini bisa dilaksanakan mellalui equivalen, Test-Retest, dan penggabungan dari keduanya (Azwar, 2016).

Saat batas minimum skor alpha cronbach 0,6 terpenuhi, maka alat ukur dalam analisis alpha Cronbach dinyatakan reliabel, sehingga skor *alpha cronbach* 0,6.

Skor reliabilitas dikatakan kurang baik jika $< 0,6$, sementara skor reliabilitas

0,7 bisa diterima dan apabila skor reliabilitas 0,8 dinyatakan baik. Dengan demikian, skor reliabilitas yang mendekati 1 akan semakin tinggi skornya dan baik (Azwar, 2016)

Tujuan dari pengujian reliabilitas yaitu melihat apakah alat pengumpul datanya memperlihatkan tingkatan keakuratan, ketepatan, konsistensi, dan kestabilan alat itu guna mengungkap gejala kelompok tertentu dan individu dengan waktu yang beda. Pengujian ini dilaksanakan pada pernyataan yang telah valid melalui teknik *Cronbach's Alpha*, hal ini dikarenakan nilai jawabannya mencakup koefisien *Alpha* dan rentang nilai yang lebih besar.

c. Uji Hipotesis

Hipotesis adalah pernyataan mengenai sesuatu hal yang masih harus diuji kebenarannya. Software yang digunakan dalam penelitian ini untuk pengujian hipotesis adalah STATA. STATA adalah salah satu perangkat lunak komputer untuk mengolah dan menganalisis data. STATA merupakan program statistik dengan fungsi statistik dan ekonometrik yang relatif lengkap dibandingkan *software* statistik lainnya. Selain dapat digunakan untuk data yang panel dan times series, STATA mampu mengolah data dengan jumlah varibel yang cukup banyak atau dengan jumlah observasi yang besar, seperti data sensus penduduk. STATA

juga mampu mengolah data yang membutuhkan tingkat akurasi tinggi, seperti analisis uji signifikansi parsial. Kelebihan STATA selain kemampuan analisisnya adalah tersedia online help untuk mencari keterangan tentang syntax yang dibutuhkan untuk sebuah analisis ekonometrik, oleh karena itu perintah pada STATA dapat ditambah sesuai dengan penemuan perintah terbaru.

Pengujian hipotesis dilakukan dengan :

a. Uji T (Uji Parsial)

Uji T bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh parsial (sendiri) yang diberikan variabel independent (x) terhadap variabel dependent (y). dasar pengambilan keputusan dalam penelitian ini dengan tingkat kepercayaan 95%, $\alpha = 0,05$ adalah:

- Jika nilai sig. $< 0,05$ maka terdapat pengaruh variabel x terhadap variabel y
- Jika nilai sig. $> 0,05$ maka tidak terdapat pengaruh variabel x terhadap variabel y

b. Menentukan Tingkat Kesalahan (Signifikansi)

Dalam menentukan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$) atau dengan tingkat kepercayaan 95% dari derajat (dk) = $n-k-1$. Angka ini dipilih tepat untuk mewakili dalam pengujian variabel dan merupakan tingkat signifikansi yang sering digunakan dalam penelitian