

TUGAS AKHIR

**ANALISIS ATRIBUT PERJALANAN PENGUNJUNG
KAWASAN CAR FREE DAY DI JALAN BOULEVARD
MAKASSAR**

***TRAVEL ATTRIBUTE ANALYSIS OF CAR FREE DAY
REGION ON BOULEVARD ROAD MAKASSAR***

**YOGI RIVALDY RIAN PRATAMA ROMBA
D011 18 1336**



**PROGRAM SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2023**

LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)

**ANALISIS ATRIBUT PERJALANAN PENGUNJUNG KAWASAN CAR FREE DAY
DI JALAN BOULEVARD MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

YOGI RIVALDY RIAN PRATAMA ROMBA

D011 18 1336

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 Februari 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

menyetujui,

Pembimbing I,



Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, Msi, M.Eng.Sc, Ph.D
NIP: 196404221993031001

Pembimbing II,



Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT
NIP: 195812281986012001

Ketua Program Studi,



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

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini, nama Yogi Rivaldy Rian Pratama Romba, dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **"Analisis Atribut Perjalanan Pengunjung Kawasan Car Free Day Di Jalan Boulevard 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, 24 Oktober 2022

Yang membuat pernyataan,



P. Romba

NIM: D011 18 1336

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir sebagai salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi di Fakultas Teknik Departemen Teknik Sipil 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. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Atnur Pala' Langan Romba** dan ibunda **Rislina Panggoa** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik sprititual maupun material karena penulis tidak akan mampu sampai di titik ini jika tanpa nasihat, motivasi dan doa yang tiada hentinya terpanjatkan kepada Tuhan Yesus.
2. Bapak **Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.**, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
3. Bapak **Prof. Dr. H. Muh. Wihardi Tjaronge, ST. M.Eng**, selaku Ketua Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
4. Bapak **Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, MSi, M.Eng.Sc, Ph.D** selaku dosen pembimbing I, atas segala arahan, bimbingan, dan wawasan, serta waktu yang telah diluangkannya dari awal dan hingga terselesainya tugas akhir ini.

5. Ibu **Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT.**, selaku dosen pembimbing II, yang telah memberikan bimbingan, waktu, wawasan, dan pengarahan mulai dari awal hingga terselesainya penulisan tugas akhir ini.
6. Seluruh dosen, staf dan karyawan Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar yang telah banyak membantu dalam mendukung penulisan tugas akhir ini.
7. Keluarga **KMKO SIPIL** terkhusus angkatan 2018 Teknik Sipil yang senantiasa memberikan dukungan dalam penyelesaian tugas akhir ini.
8. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebut satu persatu dengan semua bantuan, dan dukungan hingga terselesainya skripsi ini.

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, Oktober 2022
Hormat saya

Yogi Rivaldy Rian Pratama Romba

ABSTRAK

Kota Makassar adalah salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Sulawesi bahkan di Indonesia. Bertumbuhnya perekonomian kota Makassar juga meningkatkan kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi guna mendukung sarana perjalanan, baik pendistribusian barang maupun berwisata. Meningkatnya kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi juga meningkatkan tingkat polusi di Kota tersebut. Oleh karena itu, dengan adanya program Car Free Day di Makassar ini, diharapkan masyarakat yang bisa menikmati kawasan bebas polusi udara dalam melakukan aktivitas olahraga di pagi hari. Tentu saja dengan dibukanya program CFD (Car Free Day) ini, banyak pengunjung dari berbagai kalangan masyarakat akan menuju ke satu titik tertentu untuk menjalani program ini, yang tentu saja akan memiliki berbagai atribut perjalanan mereka masing – masing seperti jarak dan waktu.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui atribut perjalanan pengunjung kawasan *Car Free Day*, yang dapat membantu pengelola kawasan untuk mengelompokkan pengunjung sesuai karakteristiknya masing – masing yang kemudian data tersebut dapat digunakan untuk menata kawasan agar lebih cocok dengan pengunjung yang masuk ke kawasan tersebut.

Metode dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif dan pengumpulan data menggunakan kuesioner dengan responden merupakan pengunjung kawasan *Car Free Day*.

Hasil Analisa deskriptif. Hasil yang diperoleh terhadap kuesioner, mengidentifikasi bahwa mayoritas pengunjung bekerja sebagai pegawai swasta (40.50%), dari segi pendapatan kelompok terbesar (33.50%) adalah <Rp 1.6 (juta) per bulan dengan kalanga usia 22 – 28 tahun (32.50%) dengan kendaraan pribadi yang dimiliki yaitu Memiliki mobil ; Memiliki sepeda motor (53.50%). Sedangkan tujuan mayoritas yaitu berbelanja (50.00%) dengan asal perjalanan yaitu dari rumah (98.00%) dan transportasi yang paling sering digunakan yaitu sepeda motor (60.00%).

Kata Kunci: Atribut, Karakteristik, Perjalanan, Deskriptif

ABSTRACT

Makassar City is one of the centers of economic growth in Sulawesi and even in Indonesia. The growing economy of Makassar also increases the public's need for private vehicles to support travel facilities, both distribution of goods and tours. The increasing public need for private vehicles also increases the level of pollution in the city. Therefore, with the Car Free Day program in Makassar, it is hoped that people who can enjoy air pollution-free areas in doing sports activities in the morning. Of course, with the opening of this CFD (Car Free Day) program, many visitors from various circles of society will go to a certain point to undergo this program, which of course will have various attributes of their respective trips such as distance and time.

This study aims to determine the travel attributes of visitors to the Car Free Day area, which can help area managers to group visitors according to their respective characteristics, which then the data can be used to organize the area to make it more suitable for visitors who enter the area.

The method in this research is to use quantitative research methods and data collection using a questionnaire with respondents are visitors to the Car Free Day area.

Descriptive analysis results. The results obtained from the questionnaire, identified that the majority of visitors work as private employees (40.50%), in terms of income the largest group (33.50%) is <Rp 1.6 (million) per month with people aged 22 – 28 years (32.50%) by vehicle. personally owned, namely Owning a car; Own a motorbike (53.50%). While the majority destination is shopping (50.00%) with the origin of the trip from home (98.00%) and the most frequently used transportation is motorbike (60.00%).

Keywords: *Attribute, Characteristic, Travel, Descriptive*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB 1. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	4
E. Batasan Masalah.....	4
F. Sistematika Penulisan	5
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Pengertian Transportasi	7
B. Karakteristik Perjalanan.....	11
C. Karakteristik Individu Pengunjung	13
D. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda.....	15
E. <i>Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)</i>	19
F. <i>Statistical and Data</i>	23
G. <i>Car Free Day</i>	27
BAB 3. Metodologi penelitian	29
A. Kerangka Kerja Penelitian	29
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	29
C. Tahapan Penelitian	32
D. Jenis Data Penelitian.....	33
E. Metode Survei dan Pengambilan/Pengumpulan Data	35
F. Metode Analisis	44

G. Penarikan Kesimpulan dan Saran	51
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	52
A. Zona Lokasi Kawasan Car Free Day di Jalan Boulevard Makassar 52	
B. Hasil Penelitian.....	63
C. Analisis Model Hubungan Karakteristik Individu Pengunjung Wilayah <i>Car Free Day</i> terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung..	166
D. Analisis Instrumen Penelitian	182
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	191
A. Kesimpulan.....	191
B. Saran.....	195
DAFTAR PUSTAKA	196

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi Penelitian	30
Gambar 2. Kerangka Kerja Penelitian.....	31
Gambar 3. Peta lokasi Penelitian.....	38
Gambar 4. Titik masuk pengunjung pada lokasi penelitian.....	38
Gambar 5. Zona 1 Car Free Day Boulevard, Makassar	54
Gambar 6. Zona 2 Car Free Day Boulevard, Makassar	56
Gambar 7. Zona 3 Car Free Day Boulevard, Makassar	57
Gambar 8. Zona 4 Car Free Day Boulevard, Makassar	58
Gambar 9. Zona 5 Car Free Day Boulevard, Makassar	59
Gambar 10. Zona 6 Car Free Day Boulevard, Makassar	60
Gambar 11. Zona 7 Car Free Day Boulevard, Makassar	61
Gambar 12. Zona 8 Car Free Day Boulevard, Makassar	61

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Alat Survei.....	36
Tabel 2. Zona Penelitian di Lokasi Car Free Day.....	52
Tabel 3. Jenis Kelamin Responden	63
Tabel 4. Interval Usia Responden.....	64
Tabel 5. Penghasilan Responden	64
Tabel 6. Pekerjaan Responden.....	65
Tabel 7. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	66
Tabel 8. Pendidikan Terakhir Responden.....	66
Tabel 9. Asal Perjalanan Responden.....	67
Tabel 10. Tujuan Berkunjung Responden.....	68
Tabel 11. Moda Perjalanan Responden.....	68
Tabel 12. Tabel Waktu Berangkat Perjalanan Responden	69
Tabel 13. Waktu Tiba Responden.....	70
Tabel 14. Waktu Tempuh Responden	70
Tabel 15. Berkunjung.....	71
Tabel 16. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah <i>Car Free Day</i>	71
Tabel 17. Moda di dalam Wilayah.....	72
Tabel 18. Lama tinggal responden.....	73
Tabel 19. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	74
Tabel 20. Jenis kelamin Responden	76
Tabel 21. Interval Usia Responden.....	77
Tabel 22. Penghasilan Responden	77
Tabel 23. Pekerjaan Responden.....	78
Tabel 24. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	79
Tabel 25. Pendidikan Terakhir Responden.....	79
Tabel 26. Asal Perjalanan Responden.....	80
Tabel 27. Tujuan Perjalanan Responden.....	81
Tabel 28. Moda Perjalanan Responden.....	81
Tabel 29. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day	82

Tabel 30. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	82
Tabel 31. Waktu Tempuh Responden	83
Tabel 32. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	84
Tabel 33. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	84
Tabel 34. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	85
Tabel 35. Lama tinggal responden.....	85
Tabel 36. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	87
Tabel 37. Jenis kelamin Responden	89
Tabel 38. Interval Usia Responden	89
Tabel 39. Penghasilan Responden	90
Tabel 40. Pekerjaan Responden.....	90
Tabel 41. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	91
Tabel 42. Pendidikan Terakhir Responden.....	92
Tabel 43. Asal Perjalanan Responden.....	93
Tabel 44. Tujuan Perjalanan Responden.....	93
Tabel 45. Moda Perjalanan Responden.....	94
Tabel 46. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day	94
Tabel 47. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	95
Tabel 48. Waktu Tempuh Responden	96
Tabel 49. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	96
Tabel 50. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	97
Tabel 51. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	98
Tabel 52. Lama tinggal responden.....	98
Tabel 53. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	100
Tabel 54. Tabel Distribusi frekuensi belanja kelompok	101
Tabel 55. Jenis kelamin Responden	102
Tabel 56. Interval Usia Responden	102
Tabel 57. Penghasilan Responden	103
Tabel 58. Pekerjaan Responden.....	103
Tabel 59. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	104
Tabel 60. Pendidikan Terakhir Responden.....	105

Tabel 61. Asal Perjalanan Responden.....	106
Tabel 62. Tujuan Perjalanan Responden.....	106
Tabel 63. Moda Perjalanan Responden.....	107
Tabel 64. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day.....	107
Tabel 65. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	108
Tabel 66. Waktu Tempuh Responden	109
Tabel 67. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	109
Tabel 68. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	110
Tabel 69. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	110
Tabel 70. Lama tinggal responden.....	111
Tabel 71. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	112
Tabel 72. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	113
Tabel 73. Jenis kelamin Responden	114
Tabel 74. Interval Usia Responden.....	115
Tabel 75. Penghasilan Responden	115
Tabel 76. Pekerjaan Responden.....	116
Tabel 77. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	117
Tabel 78. Pendidikan Terakhir Responden.....	118
Tabel 79. Asal Perjalanan Responden.....	118
Tabel 80. Tujuan Perjalanan Responden.....	119
Tabel 81. Moda Perjalanan Responden.....	120
Tabel 82. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day.....	120
Tabel 83. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	121
Tabel 84. Waktu Tempuh Responden	121
Tabel 85. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	122
Tabel 86. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	123
Tabel 87. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	123
Tabel 88. Lama tinggal responden.....	124
Tabel 89. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	125
Tabel 90. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	126
Tabel 91. Jenis kelamin Responden	127

Tabel 92. Interval Usia Responden.....	128
Tabel 93. Penghasilan Responden	128
Tabel 94. Pekerjaan Responden.....	129
Tabel 95. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	130
Tabel 96. Pendidikan Terakhir Responden	130
Tabel 97. Asal Perjalanan Responden.....	131
Tabel 98. Tujuan Perjalanan Responden.....	132
Tabel 99. Moda Perjalanan Responden.....	132
Tabel 100. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day	133
Tabel 101. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	134
Tabel 102. Waktu Tempuh Responden	134
Tabel 103. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	135
Tabel 104. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	135
Tabel 105. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	136
Tabel 106. Lama tinggal responden.....	137
Tabel 107. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	138
Tabel 108. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	139
Tabel 109. Jenis kelamin Responden	140
Tabel 110. Interval Usia Responden.....	140
Tabel 111. Penghasilan Responden	141
Tabel 112. Pekerjaan Responden.....	142
Tabel 113. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	143
Tabel 114. Pendidikan Terakhir Responden	143
Tabel 115. Asal Perjalanan Responden.....	144
Tabel 116. Tujuan Perjalanan Responden.....	145
Tabel 117. Moda Perjalanan Responden.....	145
Tabel 118. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day	146
Tabel 119. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	147
Tabel 120. Waktu Tempuh Responden	147
Tabel 121. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	148
Tabel 122. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	148

Tabel 123. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	149
Tabel 124. Lama tinggal responden.....	150
Tabel 125. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	151
Tabel 126. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	152
Tabel 127. Jenis kelamin Responden	153
Tabel 128. Interval Usia Responden.....	153
Tabel 129. Penghasilan Responden	154
Tabel 130. Pekerjaan Responden.....	155
Tabel 131. Kepemilikan Kendaraan Responden.....	155
Tabel 132. Pendidikan Terakhir Responden	156
Tabel 133. Asal Perjalanan Responden.....	157
Tabel 134. Tujuan Perjalanan Responden.....	158
Tabel 135. Moda Perjalanan Responden.....	158
Tabel 136. Pukul Berangkat ke Wilayah Car Free Day	159
Tabel 137. Pukul Tiba ke Wilayah Car Free Day	159
Tabel 138. Waktu Tempuh Responden	160
Tabel 139. Berkunjung ke Wilayah Car Free Day	160
Tabel 140. Jarak Asal Perjalanan ke Wilayah Car Free Day	161
Tabel 141. Moda yang digunakan di dalam wilayah Car Free Day	162
Tabel 142. Lama tinggal responden.....	162
Tabel 143. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	164
Tabel 144. Tabel distribusi frekuensi Belanja Individu	165
Tabel 145. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	166
Tabel 146. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	167
Tabel 151. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	168
Tabel 152. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	169

Tabel 157. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	170
Tabel 158. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	171
Tabel 163. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	172
Tabel 164. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	173
Tabel 169. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	174
Tabel 170. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	175
Tabel 175. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	176
Tabel 176. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	177
Tabel 181. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	178
Tabel 182. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	179
Tabel 187. Hasil Uji Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	180
Tabel 188. Hasil Uji Anova Normalitas Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung	181
Tabel 193. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	183
Tabel 194. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	183
Tabel 195. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	184
Tabel 196. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	184
Tabel 197. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	184
Tabel 198. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	185
Tabel 199. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	186

Tabel 200. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	186
Tabel 201. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	187
Tabel 202. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	187
Tabel 203. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	188
Tabel 204. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	188
Tabel 205. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	189
Tabel 206. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	189
Tabel 207. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Individu	189
Tabel 208. Uji Validitas dan Reliabilitas Karakteristik Perjalanan	190

BAB 1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan alat/wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Banyak ahli yang telah merumuskan pengertian dari transportasi itu sendiri sesuai dengan definisi mereka masing-masing. Menurut Miro (2005) transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain, dengan harapan nilai atau manfaat objek akan lebih baik di tempat baru. Nasution (2008) definisi transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal hingga ke tujuan. Salim (2000) transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dimana terdapat dua unsur terpenting yaitu pemindahan/pergerakan yang secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain. Sedangkan menurut Morlok (1984) transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan system tertentu untuk tujuan tertentu.

Makassar merupakan kota metropolitan terbesar keempat di Indonesia dan kawasan Indonesia Timur yang secara langsung juga mengakibatkan timbulnya permasalahan di bidang transportasi. Meningkatnya jumlah penduduk penduduk di kota Makassar

mengakibatkan terjadinya pertumbuhan jumlah kendaraan yang tinggi dan signifikan pertahunnya. Akan tetapi, pertumbuhan jumlah kendaraan tersebut tidak diimbangi dengan oleh pertumbuhan jaringan jalan. Pertumbuhan jaringan jalan pertahunnya sangat kecil atau dengan kata lain, pertumbuhan jumlah kendaraan tidak berbanding lurus dengan pertumbuhan jaringan jalan. Hal inilah yang mengakibatkan sering terjadinya kemacetan lalu lintas yang terlihat jelas dalam bentuk antrian Panjang, tundaan, dan juga polusi suara maupun udara.

Kota Makassar adalah salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Sulawesi bahkan di Indonesia. Bertumbuhnya perekonomian kota Makassar juga meningkatkan kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi guna mendukung sarana perjalanan, baik pendistribusian barang maupun berwisata. Meningkatnya kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi juga meningkatkan tingkat polusi di Kota tersebut. Oleh karena itu, dengan adanya program Car Free Day di Makassar ini, diharapkan masyarakat yang bisa menikmati kawasan bebas polusi udara dalam melakukan aktivitas olahraga di pagi hari. Tentu saja dengan dibukanya program CFD (Car Free Day) ini, banyak pengunjung dari berbagai kalangan masyarakat akan menuju ke satu titik tertentu untuk menjalani program ini, yang tentu saja akan memiliki berbagai atribut perjalanan mereka masing – masing seperti jarak dan waktu

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengetahui atribut perjalanan pengunjung kawasan Car Free Day di jalan Boulevard,

Makassar. Adapun penelitian ini guna penyusunan tugas akhir saya yang berjudul **"Analisis Atribut Perjalanan Pengunjung kawasan Car Free Day di jalan Boulevard Makassar"**

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pengunjung kawasan Car Free Day di jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan pengunjung kawasan Car Free Day di jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar?
3. Bagaimana analisis hubungan karakteristik pengunjung terhadap karakteristik perjalanan pengunjung kawasan Car Free Day di jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Merekapitulasi karakteristik pengunjung kawasan Car Free Day di jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar.
2. Merekapitulasi karakteristik perjalanan pengunjung kawasan Car Free Day di jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar.
3. Menganalisis hubungan pengunjung terhadap karakteristik perjalanan pengunjung kawasan Car Free Day di jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Sebagai bahan informasi mengenai atribut perjalanan kawasan Car Free Day yang dibutuhkan oleh pengunjung.
2. Sebagai acuan bagi penelitian serupa, khususnya mengenai analisis atribut perjalanan pengunjung kawasan Car Free Day.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam tulisan ini adalah:

1. Lokasi penelitian dilakukan pada 1 lokasi yaitu di Jl. Boulevard, Panakkukang, Makassar.
2. Objek penelitian adalah masyarakat pengunjung kawasan Car Free Day di Jl. Boulevard, Panakkukang yang dipilih secara random sesuai dengan jumlah yang diinginkan.
3. Penelitian dilaksanakan pada tanggal 13 November 2022 – 18 Desember 2022
4. Metode yang dilakukan adalah survei langsung di lokasi, wawancara dan kuisioner.
5. Pengolahan data menggunakan Microsoft Office Excel 2019 dan Stata

F. Sistematika Penulisan

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

BAB 1. PENDAHULUAN

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 began 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 dan 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 dan pembahasan yang menjadi sasaran dari tujuan penelitian sekaligus sebagai jawaban atas rumusan masalah yang telah diajukan.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Pengertian Transportasi secara harafiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain secara fisik dalam kurun waktu tertentu dengan menggunakan atau digerakkan oleh manusia, hewan, atau mesin. Adapun kata transportasi berasal dari Bahasa latin yaitu transportare yang mana trans berarti mengangkat atau membawa. Jadi, transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Secara umum transportasi di bagi menjadi tiga yaitu, transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Adapun beberapa pengertian transportasi menurut ahli dapat didefinisikan sebagai berikut:

1. Menurut Salim (1993), Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari.
2. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu system yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan kontrol sistem yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Selain itu, Tamin (1995) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dari kedua pernyataan itu dapat kita simpulkan bahwa suatu daerah yang berkembang akan membutuhkan suatu alat bantu agar alat-alat pembangunan dapat bergerak, sehingga dengan adanya pembangunan yang terjadi, daerah tersebut menjadi banyak peminatnya yang pastinya akan membuat daerah itu bertumbuh dan akan membutuhkan sarana dan prasarana yang makin banyak lagi, terutama sarana untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain untuk bisa menjalankan kegiatan ekonomi dengan baik dan lancar. Sehingga, pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan penting untuk bisa mengakses wilayah yang akan dituju dan mendukung kegiatan perekonomian di daerah yang berkembang tersebut, yang juga mendukung pernyataan ke dua diatas.

Manusia juga membutuhkan pemenuhan atas kebutuhan mereka masing-masing seperti pekerjaan, pendidikan, kesehatan, dan olahraga yang menuntut terjadinya perpindahan tempat. Pergerakan dari lokasi asal ke lokasi akhir ialah proses transportasi. Untuk Alasan itulah, manusia mempunyai 2 pilihan untuk bergerak, yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Adapun

pemilihan dari kedua moda transportasi tersebut bergantung kepada jarak yang di tempuh. Pergerakan dengan moda transportasi bertujuan untuk menempuh jarak yang relatif jauh, sedangkan pergerakan tanpa moda bertujuan untuk menempuh jarak yang pendek.

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

1. Perlengkapan, relative 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 berkopetensi 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 kendaraannya 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-turunnya 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 jumlah penumpang yang bepergian.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit

memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negative.

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 terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai serana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan menjadi pemerataan pendapatan dan prestise sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

B. Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan merupakan ciri khusus pergerakan seseorang dari satu tempat menuju tempat lain. Pada dasarnya

karakteristik kebutuhan angkutan umum ditentukan oleh dua faktor, dalam Dirganto Setiawan, 2003:

1. Faktor Internal, yaitu kemudahan pencapaian, keandalan, keteraturan, ketepatan waktu, waktu perjalanan total, tarif dan sistem informasi.
2. Faktor eksternal, yaitu kepadatan penduduk dan konsentrasi aktifitas, jarak perjalanan, tingkat kepadatan, kebijakan transportasi, lingkungan, parkir dan pajak.

Meyer dan Miller (1984 dalam Morlok (1995)) mengemukakan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh orang dapat dilihat dari sejumlah atribut atau ukuran-ukuran sebagai berikut:

1. Maksud perjalanan (bekerja, belanja sosial dan lain-lain)
2. Waktu ketika melakukan perjalanan
3. Tempat asal perjalanan
4. Tempat tujuan perjalanan
5. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan
6. Rute dari tempat asal ke tempat tujuan yang di pilih dalam melakukan perjalanan
7. Frekuensi (yaitu jumlah perjalanan tiap satuan waktu) dalam perjalanan

Menurut Morlok (1995) karakteristik perjalanan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.

Dua faktor penting dalam kategori ialah:

1. Panjang perjalanan

Panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. Ukuran ini dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan diantara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi atau angkutan umum. Ukuran Panjang perjalanan lainnya adalah waktu perjalanan dari pintu ke pintu. Ukuran ini sering dipilih dalam mengukur jarak karena dapat memasukkan kelebihan waktu tempuh dalam suatu perjalanan.

2. Maksud perjalanan

Ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (*home-based*) secara umum menunjukkan jumlah penumpang angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan tidak dari rumah (*non home-based*), begitu pula untuk perjalanan dari sekolah dan bekerja (*home-based school and work*) menunjukkan penumpang angkutan umum yang lebih daripada perjalanan dari berbelanja (*home-based shooping*).

C. Karakteristik Individu Pengunjung

Menurut Seaton dan Bennet (1996) terbagi atas 2 karakteristik umum, yaitu berdasarkan karakteristik perjalanannya (*trip descriptor*) dan karakteristik wisatawannya (*tourist descriptor*). Pada karakteristik *trip descriptor*, wisatawan akan dibagi berdasarkan jenis perjalanan yang dilakukannya sementara *tourist descriptor* akan memfokuskan karakteristik

langsung kepada wisatawannya, terkait siapa, aoa yang diinginkan, kenapa, kapan, dan dimana.

Sedangkan menurut Smith (1995) terdapat 2 jenis karakteristik wisatawan yaitu :

1. Karakteristik Sosio-Demografis yang merupakan pembagian karakteristik paling sering dipakai untuk kepentingan analisis pariwisata, perencanaan dan pemasaran.
2. Karakteristik Psikografis, mengklasifikan wisatawan ke dalam kelompok-kelompok yang berhubungan dengan kelas sosial, life-style dan karakteristik personal. Karakteristik wisatawan berdasarkan psikografi lebih menekankan pada motivasi yang melatarbelakangi perjalanan, yang didalamnya terdapat beberapa indikator antara lain: Keinginan berinteraksi dengan masyarakat, keinginan tujuan melakukan perjalanan untuk bersenang-senang, objek wisata yang dikunjungi sudah dikenal dikalangan masyarakat, berwisata dengan sedikit orang, melakukan banyak kegiatan wisata, menginginkan fasilitas wisata yang lengkap, sikap dan aksi baik di tempat wisata, memiliki pengetahuan tentang objek dikunjungi, menyesuaikan gaya hidup dengan tempat wisata serta keamanan dan kenyamanan dalam memilih tempat wisata.

Analisis karakteristik wisatawan juga dapat dilakukan berdasarkan karakteristik sosio-demografis, geografis dan psikografis yang dimilikinya. Yang termasuk dalam karakteristik sosio-demografis diantaranya adalah

jenis kelamin, umur, status perkawinan, tingkat pendidikan, pekerjaan, kelas sosial, ukuran keluarga atau jumlah anggota keluarga dan lain-lain yang dielaborasi dari karakteristik tersebut. Selain itu, dapat dilihat pula dari karakteristik dan psikografis dimana karakteristik geografis membagi wisatawan berdasarkan lokasi tempat tinggalnya, biasanya dibedakan menjadi desa-kota, provinsi, maupun negara asalnya. Sedangkan karakteristik psikografis membagi wisatawan ke dalam kelompok-kelompok berdasarkan kelas sosial, life-style dan karakteristik personal (Nugroho, 2019)

D. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda

Pemilihan moda angkutan umum di daerah dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri atau saling bergabung (Tanjung, 2019).

Terdapat 4 faktor yang dianggap berpengaruh kuat terhadap perilaku pelaku perjalanan (*trip maker behaviour*). Faktor-faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variable yang dapat diidentifikasi. Variabel-variabel ini dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor-faktor atau variable-variabel tersebut adalah:

- a. Faktor Karakteristik Perjalanan (*Travel Characteristic Factor*)

Pada Kelompok ini terdapat beberapa variable yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu (Miro, 2002) :

- 1) Tujuan perjalanan (*trip purpose*) seperti bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain.
- 2) Waktu perjalanan (*time of trip made*) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur dan seterusnya.
- 3) Panjang perjalanan (*trip length*), merupakan jarak fisik antara asal dengan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu pembandingan kalau menggunakan moda-moda lain, disini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan, semakin orang cenderung memilih angkutan umum, dan semakin dekat perjalanan orang cenderung akan memilih menggunakan kendaraan pribadi.

b. Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*)

Pada kelompok faktor ini, seluruh variable berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton yang dikutip oleh (Tanjung, 2010), variable tersebut diantaranya adalah:

1. Pendekatan (*income*), berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
2. Kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.
3. Kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru, dll)
4. Kepadatan permukiman (*density of residential development*)
5. Sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur, dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pensiun atau bujangan, dan lain-lain), usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak, serta semua variabel yang mempengaruhi pilihan moda (Miro, 2002).

c. Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (*Transportation System Characteristic Factor*)

Pada Faktor ini seluruh variable yang berpengaruh terhadap perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi, berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi seperti berikut:

1. Waktu relative perjalanan (*relative travel time*) memulai dan lamanya menunggu kendaraan di pemberhentian

(terminal), waktu jalan keterminal (*walk to terminal time*) dan waktu diatas kendaraan.

2. Biaya relative perjalanan (*relative travel cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetensi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.
3. Tingkat pelayanan relative (*relative level of service*), merupakan variable yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variable-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang muda gonta-ganti moda transportasi.
4. Tingkat akses/kemudahan mencapai tempat tujuan.
5. Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu (tepat waktu/*reability*), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

Variabel nomor 1 dan 2 merupakan kelompok variable yang dapat diukur (dikuantifikasikan), sementara ketiga variable terakhir (3, 4, 5) merupakan kelompok variabel yang sangat subjektif sehingga sulit diukur (dikuantifikasikan) dan masuk kelompok variabel kualitatif (Miro, 2002).

- a) Faktor Karakteristik Kota dan Zona (*Special Characteristic Factor*)

Variabel yang ada dalam kelompok ini contohnya (Miro, 2002):

1. Variabel jarak kediaman dengan tempat kegiatan (CBD)
2. Variabel kepadatan penduduk (*population density*)

E. *Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)*

Penggunaan SPSS di Laporan ini yaitu untuk mendapatkan rangkuman descriptive statistic tiap zona. Adapun SPSS adalah sebuah software untuk mengolah data statistik yang penggunaannya cukup mudah bahkan bagi orang yang tidak mengenal teori statistik. Aplikasi SPSS seringkali digunakan untuk memecahkan masalah riset atau bisnis dalam hal statistik.

Cara kerjanya sederhana, yaitu data yang anda input oleh SPSS akan dianalisis dengan suatu paket analisis. Menyediakan akses data, persiapan, dan manajemen data, analisis data, dan pelaporan. SPSS merupakan perangkat lunak yang paling banyak dipakai karena tampilannya yang *user friendly* dan merupakan terobosan baru berkaitan dengan perkembangan teknologi informasi, khususnya dalam *e-business*. SPSS didukung oleh OLAP (*Online Analytical Processing*) yang akan memudahkan dalam pemecahan pengolahan dan akses data dari berbagai perangkat lunak yang lain, seperti Microsoft Excel atau Notepad.

SPSS juga digunakan oleh peneliti pasar, kesehatan, perusahaan survei, pemerintah, pendidikan, organisasi pemasaran, dan sebagainya. Selain analisis statistik, manajemen data (seleksi kasus, penajaman file, pembuatan data turunan) dan dokumentasi data (kamus metadata ikut dimasukkan bersama data) juga merupakan fitur-fitur dari software dasar SPSS. Adapun statistik yang termasuk software dasar SPSS yaitu sebagai berikut:

1. Statistik Deskriptif, yaitu termasuk tabulasi silang, frekuensi, deskripsi, penelusuran, dan statistik deskripsi rasio.
2. Statistik Bivariat, yaitu termasuk rata-rata, t-test, anova, korelasi (bivariat, parsial, jarak), dan nonparametric tests.
3. Prediksi Hasil Numerik, yaitu Regresi Linear.
4. Prediksi untuk mengidentifikasi kelompok, yaitu termasuk analisis faktor, analisis cluster (two-step, k-means, hierarkis), dan diskriminan.

SPSS dapat membaca berbagai jenis data atau memasukkan data secara langsung ke dalam SPSS Data Editor. Bagaimanapun struktur dari file data mentahnya, maka data dalam Data Editor SPSS harus dibentuk dalam bentuk baris (*cases*) dan kolom (*variables*). Case berisi informasi untuk satu unit analisis, sedangkan variable adalah informasi yang dikumpulkan dari masing-masing kasus (Lubis et al., 2017).

Hasil-hasil analisis muncul dalam SPSS Output Navigator. Kebanyakan prosedur Base System menghasilkan pivot tables, dimana kita bisa memperbaiki tampilan dari keluaran yang diberikan oleh SPSS. Untuk memperbaiki output, maka kita dapat memperbaiki output sesuai dengan kebutuhan. Beberapa kemudahan yang lain yang dimiliki SPSS dalam pengoperasiannya adalah karena SPSS menyediakan beberapa fasilitas berupa menu utama berikut ini:

1. File

Menu file berfungsi untuk hal yang berkaitan dengan file seperti membuka file, menyimpan file, menutup file, dan juga lainnya. Dengan submenu antara lain: New, Open, Save, Save As, hingga Exit.

2. Edit

Menu edit berfungsi untuk proses editing seperti penambahan variabel atau cases. Dengan submenu antara lain: Undo, Redo, Cut, Copy, hingga Option.

3. View

Menu view berfungsi untuk melihat tampilan SPSS. Anda bisa merubah tampilan menu sesuai dengan apa yang anda inginkan. Dengan submenu antara lain: status bar, toolbars, menu editor sampai variable.

4. Data

Menu data berfungsi untuk hal yang berkaitan dengan data seperti menggabungkan data, validasi data, dll. Dengan submenu antara lain: define variabel properties, copy data properties, validasi hingga weight cases.

5. Transform

Menu transform berfungsi untuk perubahan data. Dengan submenu antara lain: compute variabel, recode into same variabel, rank cases, hingga run pending transformation.

6. Analyze

Menu analyze berfungsi untuk melakukan analisis data yang merupakan menu dimana anda melakukan analisis statistik mulai dari analisis deskriptif seperti menampilkan tabel atau grafik, sampai

analisis yang lebih kompleks. Dengan submenu antara lain: Descriptive analysis, tables, compare mean, hingga ROC curve.

7. Graphs

Menu graphs berfungsi sebagai pembuat grafik. Di menu ini anda bisa membuat bermacam-macam tampilan grafik seperti grafik batang, grafik garis, dll.

8. Utilities

Menu utilites berfungsi sebagai tempat informasi variabel, data, maupun menjalankan script.

9. Add-ons

Menu add-ons berfungsi sebagai tempat aplikasi tambahan yang kompatibel dengan SPSS seperti Amos, text analysis, dll.

Windows

Menu windows berfungsi untuk melakukan perpindahan file data yang aktif antara satu file dengan file lainnya.

10. Help

Menu help berfungsi untuk membantu pengguna mempelajari SPSS lewat tutorial yang menarik dan step-by-step.

Di samping itu, terdapat juga menu lainnya yang berada pada bagian bawah (tab sheet), yakni:

1. Data View

Data view merupakan hasil dari pemberian nama atau pemberian variable pada variable view dan digunakan untuk memasukan data.

2. Variable View

Variable view merupakan salah satu cara untuk memasukkan nama variable yang selanjutnya akan diolah dalam program statistic SPSS.

Dalam membuat data atau file baru, maka menggunakan Variabel View. Dalam Variable View, terdapat beberapa kolom untuk mensetting data editor, yaitu Name, Type, Width, Decimal, Label, Value, Missing, Colume, Align dan Measure. Kemudian memasukkan nama variabel sesuai dengan yang kita inginkan. Adapun ketentuan dalam memberikan nama variable adalah sebagai berikut:

1. Nama variabel harus diawali dengan huruf.
2. Tidak boleh diakhiri dengan tanda titik.
3. Panjang nama variabel maksimum sebanyak 8 karakter
4. Tidak boleh ada blank (spasi) dan karakter special seperti !, ?, ', dan *
5. Tidak boleh ada nama variabel yang sama.

F. *Statistical and Data*

Aplikasi olah data STATA adalah salah satu aplikasi yang digunakan untuk mengolah data pada software komputer atas penelitian yang dilakukan untuk mengolah data kuantitatif maupun kualitatif. Khususnya untuk aplikasi yang digunakan untuk kepentingan akademis

seperti tesis dan skripsi. Dimana pengajian data yang akurat sangatlah penting untuk menentukan hubungan keterkaitan antara dua variabel.

Ada beberapa jenis yang berbeda untuk aplikasi olah data, seperti SPSS, SATA, PAST, PSPP, dan lainnya. Tentunya terdapat kelebihan dan kekurangan pada masing-masing aplikasi tersebut. Berikut ini adalah kelebihan menggunakan aplikasi olah data STATA yang penting untuk diketahui sebelum mengolah data:

1. Bisa mengolah semua data

Keunggulan yang pertama dari aplikasi ini bisa mengolah semua data dengan praktis. Berbeda dengan aplikasi lainnya yang harus melewati beberapa tahapan terlebih dahulu sebelum mengolah data. Aplikasi ini bisa langsung digunakan melalui data mentah.

2. Mudah untuk menghitung data berupa kuisisioner

Biasanya untuk menghitung data yang diambil dari kuesioner hanya menghitung simple random sampling /SRS. Hal tersebut membuat kesulitan untuk mengetahui data secara akurat. Berbeda dengan STATA, aplikasi ini mampu menghitung data yang diambil secara kuesioner dengan berbagai metode.

3. Mudah digunakan secara manual

Walaupun data diinput secara manual namun hal tersebut merupakan salah satu kelebihan dari aplikasi STATA. Pasalnya, data bisa

dihitung dengan mudah dengan semua data yang ada, tanpa harus melewati beberapa tahapan perhitungan terlebih dahulu dengan hasil yang maksimal.

4. Cocok untuk mengolah data yang besar

Sesuai dengan poin sebelumnya, aplikasi ini diinput secara manual sehingga cocok digunakan untuk mengolah data yang besar. Berbeda dengan aplikasi lainnya yang hanya terbatas pada tabel yang telah ditentukan sehingga tidak bisa mengolah data yang besar. Sehingga hasil pengujiannya berpeluang besar lolos uji asumsi klasik.

5. Berpeluang besar lolos uji asumsi klasik

Uji asumsi klasik sangat dibutuhkan sebagai dasar untuk melanjutkan penelitian ke berbagai metode lainnya. Sayangnya, pada beberapa aplikasi lainnya seringkali kesulitan untuk menentukan uji asumsi klasik. Sementara pada STATA, pengujian asumsi klasik bisa dengan mudah dilakukan. Dengan demikian, bisa dilanjutkan untuk penelitian metode lainnya.

Pada bagian atas panel utama terdapat menu bar (mulai dari File hingga Help) yang berisikan seluruh perintah detil yang dapat dilakukan oleh STATA. Menu File dan Edit memiliki fungsi yang secara umum sama dengan perangkat lunak untuk OS Windows yakni terkait manipulasi file-file secara umum (termasuk save, print, copy, paste, dan sebagainya). Menu spesifik yang ada pada STATA yang perlu mendapat perhatian adalah data, graphic, dan statistics.

Menu data digunakan untuk melakukan berbagai tindakan/manipulasi terkait data yang digunakan termasuk didalamnya untuk pengaturan jenis data, pembuatan variabel-variabel, dan pembuatan matrix. Selanjutnya, menu graphics digunakan untuk perintah-perintah terakhir produksi grafik, diagram, data plot, dan sejenisnya. Sementara menu statistics merupakan menu utama yang dimiliki STATA yang berisikan perintah-perintah pengolahan dan analisis data termasuk analisis deskriptif, regresi, ANOVA, SEM, dan berbagai perangkat analisis lain yang dimiliki STATA sesuai versinya.

Pada tampilan utama STATA, terdapat lima panel yakni:

- a. Results (panel bagian tengah), yang menunjukkan hasil pengolahan perintah yang telah dijalankan.
- b. Command (panel bagian bawah), yang digunakan untuk memasukkan perintah-perintah pengolahan/analisis.
- c. Review (panel bagian kiri), berisikan daftar perintah-perintah yang telah dijalankan sebelumnya secara historis. Jadi, pengguna tidak perlu mengetikkan ulang atas perintah yang sama, cukup mengklik pada panel ini perintah yang hendak digunakan kembali.
- d. Variables (panel kanan atas), menunjukkan daftar variabel yang digunakan dalam set data yang sedang diolah.
- e. Properties (panel kanan bawah), berisikan informasi/karakteristik dari variable yang dipilih.

Selain menu bar dan panel-panel di atas, pada STATA terdapat informasi terkait working directory yang dapat dilihat pada bagian bawah program. Bagian ini menunjukkan lokasi penyimpanan file STATA yang sedang dibuka. Seluruh manipulasi dan perintah yang dimasukkan akan tersimpan secara default pada direktori ini kecuali dilakukan perubahan. Sangat disarankan untuk melakukan penyimpanan hasil analisis menggunakan STATA pada direktori yang sama dengan lokasi file-file lain yang terkait untuk mempermudah pekerjaan anda.

Di antara banyaknya aplikasi untuk mengolah data statistik, aplikasi olah data STATA adalah paling direkomendasikan. Walaupun, aplikasi olah data SPSS banyak digunakan untuk mengolah data. Hal tersebut direkomendasikan karena beberapa kelebihan yang telah dijelaskan sebelumnya. Khususnya untuk mengolah data besar dan sampel.

G. Car Free Day

Car Free Day (CFD) atau hari bebas kendaraan adalah kegiatan yang bertujuan untuk mensosialisasikan kepada masyarakat untuk menurunkan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor. Kegiatan ini biasanya didorong oleh aktivis yang bergerak dalam bidang lingkungan dan transportasi. Di Indonesia hari bebas motor pertama kali diselenggarakan tahun 2000 di Surabaya. Kegiatan tersebut merupakan bagian dari kampanye peningkatan kualitas udara kota yang bernama “segar suroboyoku rek” (Wikipedia,2012).

Sekarang ini, kegiatan Car Free Day ini sudah diberlakukan di berbagai daerah seperti di Jakarta, Bandung, Semarang, Makassar dan sebagainya. Di Makassar kegiatan ini dilakukan setiap hari minggu. Car Free Day di adakan di sepanjang Jalan Boulevard, jalan yang biasa di gunakan sebagai jalan raya di rubah menjadi tempat yang cocok untuk menghabiskan akhir pekan bersama keluarga dan kawan – kawan karena saat Car Free Day Makassar jalan Boulevard tertutup untuk kendaraan bermotor. Kegiatan ini dimulai dari pukul 06.00 sampai jam 10.00.

Di tempat ini menyediakan berbagai macam makanan, pakaian, aksesoris, perlengkapan rumah tangga dan lain sebagainya. Banyak sekali pengunjung yang berminat untuk mengunjungi *Car Free Day* di kawasan Jalan Boulevard ini. Selain banyak yang di jual disini, harga dari masing-masing barang juga sangat murah sekali dan masih bisa di tawar. Pengunjung yang kebanyakan datang ke Car Free Day menurut hasil observasi kebanyakan dari kalangan remaja seperti anak kuliah, pekerja kantoran yang biasanya sedang berlibur serta para orang lanjut usia. Di sini mereka dapat berolah raga, berkumpul dengan keluarga atau sekedar beristirahat setelah beberapa hari melakukan kegiatan mereka masing – masing.

Kegiatan Car Free Day ini sebenarnya memiliki fungsi utama yaitu sebagai ruang publik dan ruang sosial untuk warga kota. Menurut Allan B Jacob (1995) ruang publik berfungsi sebagai ruang interaksi sosial penduduknya, menciptakan ide-ide kreatif dan revolusi sosial bahkan