

SKRIPSI

**ANALISIS POLA RANTAI PERJALANAN WISATAWAN
KE DESTINASI SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN
BULUKUMBA**

Disusun dan diajukan oleh:

**ERSIANA SARI TANDILOLO
D011 19 1025**



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

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS POLA RANTAI PERJALANAN WISATAWAN KE DESTINASI SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN BULUKUMBA

Disusun dan diajukan oleh

ERSIANA SARI TANDILOLO
D011 19 1025

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 18 Oktober 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU., AER.
NIP. 196404221993031001

Pembimbing Pendamping,



Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Alv, MT, IPU.
NIP. 195812281986012001

Ketua Program Studi,



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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;
Nama : Ersiana Sari Tandilolo
NIM : D011191025
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

**Analisis Pola Rantai 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, 23 September 2023

Yang Menyatakan



Ersiana Sari Tandilolo

ABSTRAK

ERSIANA SARI TANDILOLO. *ANALISIS POLA RANTAI PERJALANAN WISATAWAN KE SEMENANJUNG BIRA KABUPATEN BULUKUMBA* (dibimbing oleh Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU., ASEAN. Eng. dan Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT., IPU.)

Kabupaten Bulukumba memiliki luas wilayah 1 284,63 km² dan berpenduduk sebanyak 395.560 jiwa dengan jarak tempuh dari Kota Makassar sekitar 153 Km. Kabupaten ini memiliki daya tarik para wisatawan karena beragamnya wisata yang ada antara lain : Pantai Bira, Pantai Bara, Jembatan Kaca, Teras Bira, dan Titik Nol. Jumlah kunjungan wisatawan ke Kabupaten Bulukumba dari tahun ke tahun mengalami peningkatan selama kurun waktu lima tahun terakhir. Perencanaan, penyusunan regulasi terkait inovasi pengembangan teknologi transportasi dan pariwisata, pengembangan strategi pemasaran pariwisata yang tepat, penyiapan infrastruktur dan pengelolaan lalu lintas karena melihat potensi tinggi dari destinasi semenanjung Bira agar pengembangan tersebut dapat terlaksana dengan tepat.

Pemilihan rantai perjalanan sebagai elemen penting dalam perencanaan transportasi dan pariwisata, memegang peranan penting dalam penentuan kebijakan transportasi di destinasi pariwisata pulau. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik dan pola rantai perjalanan wisatawan yang datang berkunjung ke semenanjung Bira.

Penelitian ini dilaksanakan dengan cara menyebarkan kuesioner secara langsung untuk mengetahui data primer untuk mengetahui karakteristik dan pola rantai perjalanan dari wisatawan.

Karakteristik individu dari wisatawan yang datang berkunjung ke destinasi semenanjung Bira dengan rata-rata usia tertinggi yaitu 22-27 sebanyak 117 orang, berjenis kelamin perempuan sebanyak 224 orang, bekerja sebagai wirausaha sebanyak 99 orang, pendidikan terakhir S1 sebanyak 194 orang, penghasilan 2.500.000 – 5.000.000 sebanyak 145 orang, dengan status belum menikah sebanyak 211 orang. Karakteristik perjalanan dari wisatawan yang datang berkunjung ke destinasi semenanjung Bira dengan moda transportasi yang digunakan yaitu mobil pribadi sebanyak 255 orang, rencana jumlah destinasi 1 tujuan destinasi, dengan jarak rumah ke lokasi tujuan >150km, kebanyakan dari wisatawan sudah pernah datang berkunjung ke destinasi Bira. Responden merencanakan sendiri kunjungannya sebanyak 390 orang, jumlah rombongan 3-8 orang, lama tinggal 1 – 2 hari dan responden memilih akhir pekan (weekend) sebagai waktu untuk melakukan perjalanan wisata

Terdapat dua macam pola perjalanan paling umum dilakukan oleh wisatawan, yang pertama adalah pola single pattern dan yang kedua adalah multiple pattern

Kata Kunci: Wisatawan, Pariwisata, Rantai Perjalanan

ABSTRACT

ERSIANA SARI TANDILOLO. *ANALYSIS OF TOURIST TRAVEL CHAIN PATTERNS TO DESTINATIONS ON THE BIRA PENINSULA, BULUKUMBA REGENCY* (supervised by Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU., ASEAN. Eng. and Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT., IPU)

Bulukumba Regency has an area of 1 284.63 km² and a population of 395,560 people with a distance from Makassar City of around 153 km. This district has an attraction for tourists because of the variety of tourist attractions available, including: Bira Beach, Bara Beach, Jembatan Kaca, Teras Bira, and Titik Nol. The number of tourist visits to Bulukumba Regency has increased from year to year over the last five years. Planning, drafting regulations related to innovation in the development of transportation and tourism technology, developing appropriate tourism marketing strategies, preparing infrastructure and managing traffic because we see the high potential of the Bira peninsula destination so that this development can be carried out appropriately.

The selection of travel chains as an important element in transportation and tourism planning plays an important role in determining transportation policies in island tourism destinations. Therefore, this research aims to determine the characteristics and travel chain patterns of tourists who come to visit the Bira peninsula.

This research was carried out by distributing questionnaires directly to obtain primary data to determine the characteristics and travel chain patterns of tourists. Individual characteristics of tourists who come to visit the Bira peninsula destination with the highest average age being 22-27, 117 people, 224 people female, 99 people working as entrepreneurs, 194 people with a bachelor's degree, income 2,500,000 – 5,000,000 as many as 145 people, with unmarried status as many as 211 people. The travel characteristics of tourists who come to visit the Bira peninsula destination with the mode of transportation used is 255 private cars, the planned number of destinations is 1 destination, with a distance from home to the destination location >150km, most of the tourists have already visited the Bira destination. Respondents planned their own visit as many as 390 people, the group size was 3-8 people, the length of stay was 1 - 2 days and respondents chose weekends as the time to go on tour.

There are two types of travel patterns most commonly used by tourists, the first is the single pattern and the second is the multiple pattern.

Keywords: Travelers, Tourism, Travel Chain

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
KATA PENGANTAR.....	1
BAB I PENDAHULUAN.....	3
1.1 Latar Belakang.....	3
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Ruang Lingkup.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Pariwisata.....	8
2.2 Wisatawan.....	9
2.3 Peran Transportasi Dalam Pariwisata.....	10
2.4 Rantai Perjalanan.....	11
2.5 Penentuan Jumlah Sampel.....	14
2.6 Teknik Pengambilan Sampel.....	14
2.7 Penelitian Terdahulu.....	15
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	21
3.1 Lokasi Penelitian.....	21
3.2 Jenis Data Penelitian.....	21
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	26
4.1 Karakteristik Individu Wisatawan.....	26
4.1.1 Usia Responden.....	26
4.1.2 Jenis Kelamin Responden.....	26
4.1.3 Pekerjaan Responden.....	27
4.1.4 Pendidikan Terakhir Responden.....	28
4.1.5 Penghasilan Responden.....	28
4.1.6 Status Responden.....	29
4.2 Karakteristik Pergerakan Wisatawan.....	30
4.2.1 Moda Transportasi.....	30
4.2.2 Jarak Rumah ke Lokasi Tujuan.....	30
4.2.3 Pernah/Tidak Berkunjung ke Destinasi.....	31
4.2.4 Jenis Perjalanan Wisata.....	32
4.2.5 Jumlah Rombongan.....	32
4.2.6 Lama Tinggal.....	33
4.2.7 Waktu Melakukan Perjalanan Wisata.....	34
4.3 Pola Rantai Perjalanan Wisatawan.....	34
4.3.1 Pola Rantai Perjalanan Single Pattern.....	35

4.3.2 Pola Rantai Perjalanan Multiple Pattern	38
4.4 Analisis Hubungan Karakteristik Individu dan Perjalanan Terhadap Pola Rantai Perjalanan	48
4.4.1 Hubungan Usia dengan Pola Rantai Perjalanan	48
4.4.2 Hubungan Jenis Kelamin dengan Pola Rantai Perjalanan	49
4.4.3 Hubungan Pekerjaan dengan Pola Rantai Perjalanan	50
4.4.4 Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Pola Rantai Perjalanan	50
4.4.5 Hubungan Penghasilan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	51
4.4.6 Hubungan Status dengan Pola Rantai Perjalanan	52
4.4.7 Hubungan Moda Transportasi dengan Pola Rantai Perjalanan.....	53
4.4.8 Hubungan Jarak Rumah ke Lokasi Tujuan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	54
4.4.9 Hubungan Pernah/Tidak Berkunjung dengan Pola Rantai Perjalanan.....	55
4.4.10 Hubungan Jenis Perjalanan dengan Pola Rantai Perjalanan	56
4.4.11 Hubungan Jumlah Rombongan dengan Pola Rantai Perjalanan	57
4.4.12 Hubungan Lama Tinggal dengan Pola Rantai Perjalanan.....	58
4.4.13 Hubungan Waktu Melakukan Perjalanan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	59
4.5 Uji Hipotesis.....	60
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN.....	63
5.1 Kesimpulan	63
5.2 Saran.....	65
DAFTAR PUSTAKA	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Lokasi penelitian Semenanjung Bira, Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba, Provinsi Sulawesi Selatan	21
Gambar 2 Diagram Alir Prosedur Penelitian	25
Gambar 3 Usia Responden.....	26
Gambar 4 Jenis Kelamin Responden	27
Gambar 5 Pekerjaan Responden	27
Gambar 6 Pendidikan Terakhir Responden	28
Gambar 7 Penghasilan Responden.....	29
Gambar 8. Status Responden	29
Gambar 9 Moda Transportasi Responden.....	30
Gambar 10 Jarak Rumah ke Lokasi Tujuan Responden	31
Gambar 11 Pernah/Tidak Berkunjung ke Destinasi Responden	31
Gambar 12 Jenis Perjalanan Wisata Responden	32
Gambar 13 Jumlah Rombongan Responden	33
Gambar 14 Lama Tinggal Responden.....	33
Gambar 15 Waktu Melakukan Perjalanan Wisata Responden	34
Gambar 16 Pola Perjalanan Single Point (Pantai Bira).....	35
Gambar 17 Pola Perjalanan Single Point (Pantai Bara).....	36
Gambar 18 Pola Perjalanan Single Point (Jembatan Kaca)	36
Gambar 19 Pola Perjalanan Single Point (Titik Nol).....	37
Gambar 20 Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara).....	38
Gambar 21 Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Teras Bira).....	39
Gambar 22 Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Jembatan Kaca)	39
Gambar 23 Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Titik Nol)..	40
Gambar 24 Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Teras Bira)	41
Gambar 25 Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Jembatan Kaca).....	41
Gambar 26 Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Titik Nol)	42
Gambar 27 Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Teras Bira – Titik Nol).....	42
Gambar 28 Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Jembatan Kaca – Titik Nol)	43
Gambar 29 Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Teras Bira – Titik Nol)	44
Gambar 30 Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Jembatan Kaca – Titik Nol).....	44
Gambar 31 Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira –Teras Bira – Jembatan Kaca – Titik Nol).....	45
Gambar 32 Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira - Teras Bira – Jembatan Kaca – Titik Nol).....	45

Gambar 33 Pola Perjalanan Base Site Lima Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Teras Bira – Jembatan Kaca - Titik Nol).....	46
Gambar 34 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Usia dengan Pola Rantai Perjalanan.....	48
Gambar 35 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jenis Kelamin dengan Pola Rantai Perjalanan.....	49
Gambar 36 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Pekerjaan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	50
Gambar 37 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Pola Rantai Perjalanan.....	51
Gambar 38 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Penghasilan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	52
Gambar 39 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Status dengan Pola Rantai Perjalanan.....	53
Gambar 40 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Moda Transportasi dengan Pola Rantai Perjalanan.....	54
Gambar 41 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jarak Rumah ke Lokasi Tujuan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	55
Gambar 42 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Pernah/Tidak Berkunjung dengan Pola Rantai Perjalanan.....	56
Gambar 43 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jenis Perjalanan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	57
Gambar 44 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jumlah Rombongan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	58
Gambar 45 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Lama Tinggal dengan Pola Rantai Perjalanan.....	59
Gambar 46 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Waktu Melakukan Perjalanan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	60

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Pola Pergerakan Wisatawan dengan Sketsa Sederhana	12
Tabel 2 Penelitian Terdahulu	16
Tabel 3 Data Jumlah Pengunjung Tahun 2022	23
Tabel 4 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Single Point (Pantai Bira)	35
Tabel 5 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Single Point (Pantai Bara)	36
Tabel 6 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Single Point (Jembatan Kaca)	37
Tabel 7 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Single Point (Titik Nol)	37
Tabel 8 Tabel Rekap Pemilihan Rantai Perjalanan Pola Single Pattern (Single Point)	37
Tabel 9 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara).....	38
Tabel 10 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Teras Bira).....	39
Tabel 11 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Jembatan Kaca).....	40
Tabel 12 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Dua Destinasi (Pantai Bira – Titik Nol).....	40
Tabel 13 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Teras Bira).....	41
Tabel 14 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Jembatan Kaca)	41
Tabel 15 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Titik Nol).....	42
Tabel 16 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Teras Bira – Titik Nol).....	43
Tabel 17 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Tiga Destinasi (Pantai Bira – Jembatan Kaca – Titik Nol)	43
Tabel 18 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Teras Bira – Titik Nol)	44
Tabel 19 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Jembatan Kaca – Titik Nol).....	44
Tabel 20 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira –Teras Bira – Jembatan Kaca – Titik Nol)	45
Tabel 21 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Empat Destinasi (Pantai Bira - Teras Bira – Jembatan Kaca – Titik Nol).....	46
Tabel 22 Tempat Asal Wisatawan Pola Perjalanan Base Site Lima Destinasi (Pantai Bira – Pantai Bara – Teras Bira – Jembatan Kaca - Titik Nol).....	46
Tabel 23 Tabel Rekap Pemilihan Rantai Perjalanan Multiple Pattern (Base Site)	47
Tabel 24 Tabel Rekap Pola Rantai Perjalanan Single Pattern dan Multiple Pattern.....	47
Tabel 25 Hubungan Usia dengan Pola Rantai Perjalanan.....	48
Tabel 26 Hubungan Jenis Kelamin dengan Pola Rantai Perjalanan	49

Tabel 27 Hubungan Pekerjaan dengan Pola Rantai Perjalanan	50
Tabel 28 Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Pola Rantai Perjalanan	50
Tabel 29 Hubungan Penghasilan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	51
Tabel 30 Hubungan Status dengan Pola Rantai Perjalanan	52
Tabel 31 Hubungan Moda Transportasi dengan Pola Rantai Perjalanan.....	53
Tabel 32 Hubungan Jarak Rumah ke Lokasi Tujuan dengan Pola Rantai Perjalanan	54
Tabel 33 Hubungan Pernah/Tidak Berkunjung dengan Pola Rantai Perjalanan...	55
Tabel 34 Hubungan Jenis Perjalanan dengan Pola Rantai Perjalanan	56
Tabel 35 Hubungan Jumlah Rombongan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	57
Tabel 36 Hubungan Lama Tinggal dengan Pola Rantai Perjalanan	58
Tabel 37 Hubungan Waktu Melakukan Perjalanan dengan Pola Rantai Perjalanan.....	59

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
n	Jumlah sampel/jumlah responden
N	Ukuran populasi
E	Batas toleransi kesalahan (<i>error tolerance</i>)

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner.....	69
Lampiran 2 Rekapitulasi Data.....	70
Lampiran 3 Tabel R	75
Lampiran 4 Hasil Running STATA	76
Lampiran 5 Dokumentasi Penelitian.....	81

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “ANALISIS POLA RANTAI PERJALANAN WISATAWAN KE DESTINASI SEMENANJUNG BIRA” yang merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa banyak kendala yang dihadapi dalam penyusunan tugas akhir ini, namun berkat bantuan dari berbagai pihak, maka tugas akhir ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu, dengan segala ketulusan, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. **Tuhan Yesus** atas berkat dan perkenaan-Nya lah penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan baik
2. Kedua orang tua, yaitu **Bapak Yohanis Sudi Tandilolo** dan **Ibu Ester Pabita** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini
3. **Bapak Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
4. **Bapak Prof. Dr. H. Muh. Wihardi Tjaronge, ST., M.Eng**, selaku Ketua dan **Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.**, selaku sekretaris Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
5. **Bapak Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU., ASEAN. Eng** dan **Ibu Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT** selaku dosen pembimbing I dan pembimbing II, serta **Bapak Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** dan **Ibu Ir. Hajriyanti Yatmar, ST, M.Eng** atas segala arahan dan bimbingan serta waktu yang telah diluangkannya dari dan hingga terselesainya tugas akhir ini serta mengajarkan kepada penulis tentang pentingnya kerja keras, gigih, teliti, dan tidak mudah menyerah dalam mengerjakan sesuatu.
6. **Bapak/Ibu Dosen Departemen Fakultas Teknik** atas bimbingan, arahan, didikan, ilmu dan motivasi yang diberikan selama perkuliahan.

7. Seluruh **Staf dan Karyawan Departemen Teknik Sipil** Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar yang telah membantu dan mendukung penyelesaian tugas akhir ini.
8. Keluarga tercinta, terkhusus kakak **Oviana** atas segala doa dan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
9. **Loveeane Ribka** dan **Sara Malisan Lati** yang menjadi teman seperjuangan penulis sejak mahasiswa baru.
10. **Nafilah Rohadatul Aisy, Andi Yusril Ihza Dwiputra Gaffar, M. Fadhil Zatirah Rachman** teman seperjuangan penelitian hingga penyelesaian tugas akhir ini.
11. Rekan-rekan **KKD Transportasi**, yang senantiasa saling memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian tugas akhir ini.
12. Kepada Keluarga Besar **PORTLAND 2020** yang tetap solid dan peduli, serta terus menjadi penyemangat dan pengapresiasi garda terdepan bagi penulis untuk terus berusaha dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
13. Kepada Keluarga Besar **GEOMETRIC 2020** yang selalu memberikan semangat dan motivasi saat mengerjakan tugas akhir ini.
14. Untuk **D011191035** yang menemani penulis hingga tugas akhir ini dapat diselesaikan.
15. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu dengan semua dukungan dan doa hingga terselesaikannya tugas akhir ini.

Gowa, 23 September 2023

Penulis

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pariwisata adalah sektor yang dinilai menarik dan berpotensi untuk dikembangkan sebagai aset untuk dijadikan sebagai sumber pendapatan negara. Pariwisata merupakan aktivitas manusia yang dilakukannya secara sadar untuk mendapatkan pelayanan berbeda dari biasanya baik dalam negeri maupun luar negeri untuk mencari kepuasan yang didukung oleh fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, ataupun pemerintah (Bungin 2020). Perkembangan sektor pariwisata telah berpengaruh secara signifikan terhadap kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan lingkungan (Kim et al., 2013). Pariwisata pada suatu daerah dapat menjadi sumber perekonomian daerah sehingga diperlukan perhatian yang serius dari pemerintah daerah tersebut dikemukakan oleh (Maimunah, Chotimah, dan Siringoringo 2019) salah satu komponen penting dalam kegiatan pariwisata adalah aksesibilitas atau kelancaran masyarakat menuju suatu tempat dari tempat lainnya bisa dalam jarak dekat, menengah, ataupun jauh sekalipun sehingga dapat sangat diperlukan alat transportasi. Beberapa pemerintah daerah di Indonesia telah menjadikan pariwisata sebagai sektor strategis dan sumber pendapatan asli daerah (PAD) yang dapat diandalkan. Hal ini dikarenakan pariwisata dapat memperluas dan menyeimbangkan usaha dan lapangan kerja, mendorong pembangunan daerah, serta memperkenalkan dan memanfaatkan daya tarik dan objek wisata. Menurut (Kusumanegara 2009), pariwisata diklasifikasikan menjadi tujuh jenis yaitu pariwisata etnik, pariwisata budaya, pariwisata rekreasi, pariwisata alam, pariwisata kota, *resort city*, dan pariwisata argo.

Transportasi adalah usaha dan kegiatan yang membawa atau mengangkut barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat yang lainnya (Sugianto & Kurniawan, 2020). Menurut (Abdul Kadir 2006) transportasi sendiri merupakan sebuah kata yang berasal dari kata dua suku kata Latin, yaitu yang pertama berupa *trans* yang artinya seberang atau sebelah kemudian yang kedua berupa *portare* yang artinya mengangkut atau membawa, apabila digabungkan maka menjadi *transportare*, yang artinya membawa atau mengangkut (sesuatu) ke suatu tempat

atau berbagai tempat dengan menggunakan sebuah alat. Transportasi merupakan alat penunjang yang paling utama dalam sektor pariwisata. Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrial. Transportasi juga sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik dalam berinteraksi antara manusia, maupun sebagai alat yang memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Sulawesi Selatan sebagai sebuah provinsi yang menjadi salah satu destinasi tujuan wisata di Indonesia dengan menawarkan berbagai macam objek wisata, baik itu wisata alam, budaya, bahkan wisata buatan. Banyaknya potensi wisata yang berada di Sulawesi Selatan mampu menarik wisatawan domestik bahkan mancanegara (Arisma H, 2019).

Kabupaten Bulukumba memiliki luas wilayah 1.284,63 km² dan berpenduduk sebanyak 395.560 jiwa dengan jarak tempuh dari Kota Makassar sekitar 153 Km (BPS 2022). Kabupaten ini merupakan salah satu kabupaten yang mempunyai banyak destinasi wisata dan menjadi salah satu daerah yang paling banyak diminati oleh para wisatawan lokal hingga mancanegara. Hal ini didasarkan pada potensi yang dimiliki oleh daerah dengan sebutan “Butta Panrita Lopi” atau tempat tinggalnya para ahli membuat Perahu Pinisi. Perahu Pinisi yang terdapat dalam lambang Kabupaten Bulukumba memiliki makna bahwa Pinisi merupakan salah satu karya budaya terbesar dan kebanggaan masyarakat bulukumba (Jamil, 2017). Kabupaten Bulukumba memiliki letak geografis yang terdiri dari daerah pegunungan dan pesisir pantai sehingga memiliki beragam suku, budaya, dan objek wisata lain, sehingga menarik untuk dikunjungi dunia nasional maupun internasional.

Kabupaten ini memiliki daya tarik para wisatawan karena beragamnya wisata yang ada antara lain : Pantai Bira, Pantai Bara, Jembatan Kaca, Teras Bira, dan Titik Nol. Secara geografis destinasi wisata ini tepatnya terletak di ujung Provinsi Sulawesi Selatan tepatnya di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba dengan jarak tempuh 41 km² dari kota Bulukumba atau 200 km² dari Kota Makassar (Guswan 2015).

Jumlah kunjungan wisatawan ke Kabupaten Bulukumba dari tahun ke tahun mengalami peningkatan selama kurun waktu lima tahun terakhir. Berdasarkan data yang didapatkan pada tahun 2018 jumlah kunjungan wisatawan mencapai 266.348 orang, kemudian meningkat pada tahun 2019 yang mencapai angka 280.590 orang, selanjutnya pada tahun 2020 kunjungan wisatawan berjumlah 301.507 orang dan meningkat lagi sebanyak 386.990 orang pada tahun 2021. Sementara di tahun 2022 total kunjungan wisatawan mancanegara dan nusantara mencapai angka 682.777 orang. (Dinas Pariwisata Pemuda dan Olahraga Kabupaten Bulukumba). Hal ini tentunya membuktikan bahwa potensi pariwisata di Kabupaten Bulukumba secara khusus pada objek wisata Pantai Tanjung Bira mengalami progress atau kemajuan.

Wisatawan merupakan orang yang melakukan kegiatan wisata ke suatu tempat dengan tujuan berwisata dan tidak dengan tujuan mencari uang atau bekerja (Tunjungsari, 2018). Karakteristik wisatawan, pola kunjungan, motivasi perjalanan ke suatu obyek wisata berbeda untuk masing-masing individu (Smith & Stephen., 1989). Adapun beragam karakteristik wisatawan saat berkunjung ke objek wisata di Kabupaten Bulukumba oleh karena itu diperlukannya analisa karakteristik wisatawan untuk mengetahui karakteristik wisatawan yang mengunjungi tiap objek wisata dengan cara menyebarkan kuesioner dan survey wawancara wisatawan.

Pemilihan rantai perjalanan sebagai elemen penting dalam perencanaan transportasi dan pariwisata, memegang peranan penting dalam penentuan kebijakan transportasi (Putu Herawati 2019). Oleh karenanya sangat diperlukan untuk menganalisis pilihan-pilihan wisatawan dan membuat model yang sensitif terhadap atribut-atribut perjalanan yang mempengaruhi wisatawan dalam pemilihan rantai perjalanan (LaMondia, et al, 2009). Proses dan hasil ini penting diketahui oleh pemerintah dan stakeholder dalam perencanaan, penyusunan regulasi terkait inovasi pengembangan teknologi transportasi dan pariwisata, pengembangan strategi pemasaran pariwisata yang tepat, penyiapan infrastruktur dan pengelolaan lalu lintas karena melihat potensi tinggi dari destinasi semenanjung Bira agar pengembangan tersebut dapat terlaksana dengan tepat.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut maka untuk mewujudkannya penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai penelitian bidang transportasi dengan judul “Analisis Pola Rantai Perjalanan Wisatawan ke Destinasi Semenanjung Bira”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah peneliti paparkan diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik individu dan karakteristik perjalanan wisatawan yang berkunjung ke destinasi semenanjung Bira?
2. Bagaimana model pola rantai perjalanan wisatawan ke destinasi semenanjung Bira?
3. Bagaimana hubungan karakteristik individu dan karakteristik perjalanan terhadap pola rantai perjalanan wisatawan ke semenanjung Bira?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dibuat oleh peneliti, sehingga penelitian ini hanya berfokus untuk dapat menjawab tujuan masalah yang ingin dicapai dalam penelitian ini, yaitu:

1. Menganalisis karakteristik individu dan karakteristik perjalanan wisatawan yang berkunjung ke destinasi semenanjung Bira.
2. Menganalisis model pola rantai perjalanan wisatawan ke destinasi semenanjung Bira.
3. Menganalisis hubungan karakteristik individu dan karakteristik perjalanan terhadap pola rantai perjalanan wisatawan ke semenanjung Bira.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat diantaranya:

1. Sebagai pedoman bagi pemerintah dalam penyusunan kebijakan dan regulasi di bidang pariwisata yang terkait dengan transportasi di destinasi pariwisata dan juga di lokasi daya tarik wisata untuk mempertahankan keberlanjutan pariwisata di Semenanjung Bira.

2. Sebagai pedoman penyiapan infrastruktur pariwisata, prasarana dan sarana transportasi serta jasa lainnya yang sesuai kebutuhan di daerah tujuan wisata.
3. Sebagai pedoman untuk merencanakan *Destination Strategic Plan*, dengan penerapan serangkaian strategi terpadu yang menggabungkan pariwisata, transportasi dan penggunaan lahan terkait langkah - langkah pengendalian aksesibilitas dan mobilitas ke dan dalam destinasi pariwisata.
4. Sebagai sumber data atau kerangka acuan bagi penelitian lanjutan sejenis yang relevan dengan topik.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini yaitu :

1. Lokasi dalam penelitian ini hanya berfokus dilakukan di daerah wisata semenanjung Bira yaitu Pantai Bira, Pantai Bara, Teras Bira, Titik Nol, dan Jembatan Kaca
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 dilakukan oleh peneliti untuk dapat mengumpulkan data dengan cara survei secara langsung di lokasi, dengan menyebarkan kuesioner.
5. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan Microsoft Office Excel dan STATA.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pariwisata

Pariwisata sebagai fenomena global, telah menjadi suatu kebutuhan dasar yang melibatkan ratusan juta manusia. Sebagai kebutuhan dasar, sudah sepantasnya berwisata menjadi bagian dari hak asasi manusia, yang harus dihormati serta dilindungi. Menurut Wahab dalam Salsabila (2021) yaitu pariwisata merupakan suatu kegiatan manusia yang dilakukan secara sadar dan mendapatkan suatu pelayanan secara bergantian diantara orang-orang pada suatu negara itu sendiri ataupun diluar negeri yang mana luar negeri merupakan daerah orang lain atau daerah tetangga. Dalam hal ini tentunya kita ingin melaksanakan pariwisata untuk mencari kesenangan serta kepuasan yang beraneka ragam dan berbeda-beda.

Menurut Spillane (1989), pariwisata merupakan suatu perjalanan dengan tujuan mendaptkan suatu kenikmatan, mencari kepuasan, memperbaiki sesuatu, Merelaksasikan tubuh, menikmati olahraga dan istirahat. Menurut undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, pariwisata merupakan berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025 pasal 1 ayat 1, yang dimaksud kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan Negara serta interaksi antar wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

Berdasarkan Undang - Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, Kepariwisataan bertujuan untuk :

1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi
2. Meningkatkan kesejahteraan rakyat
3. Menghapus kemiskinan
4. Mengatasi pengangguran

5. Melestarikan alam, lingkungan, dan sumber daya
6. Memajukan kebudayaan
7. Mengangkat citra bangsa
8. Memupuk rasa cinta tanah air
9. Memperkukuh jati diri dan kesatuan bangsa
10. Mempererat persahabatan antar bangsa.

2.2. Wisatawan

Menurut Undang – undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, wisatawan adalah orang – orang yang melakukan kegiatan wisata. Menurut (Bungin 2020) wisatawan adalah semua orang yang melakukan perjalanan wisata, perjalan itu bukan untuk menetap dan tidak untuk mencari nafkah ditempat yang dikunjungi. Pengertian wisatawan lainnya menurut (Pitana & Diarta 2019) yaitu kata wisatawan atau tourist merujuk kepada orang yang menjadi bagian dari traveler atau visitor sedangkan menurut (Tambunan 2009) wisatawan adalah orang yang melakukan perjalanan sebagai wujud manifestasi dari interaksi sebagai akibat perpindahan orang dari tempat dimana wisatawan biasanya tinggal. Menurut Smith (dalam Kusumaningrum, 2009:16), menjelaskan bahwa wisatawan adalah orang yang sedang tidak bekerja, atau sedang berlibur dan secara sukarela mengunjungi daerah lain untuk mendapatkan sesuatu yang lain. Kunjungan atau perjalanan wisatawan dipengaruhi oleh beberapa faktor menurut (Lau & McKercher 2006) dalam (Azizah 2021) yaitu:

1. Faktor motivasi kunjungan setiap manusia, pihak perjalanan dan tipe perjalanan.
2. Geomorfologi tujuan atau faktor fisik lokasi tujuan.
3. Perjalanan sebagai tujuan utama atau tujuan sekunder, pemilihan transportasi.
4. Faktor waktu yaitu lamanya waktu kunjungan di tujuan wisata atau total durasi perjalanan.

2.3 Peran Transportasi Dalam Pariwisata

Dalam konteks yang umum transportasi merupakan suatu kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu (Tamin, 2008). Dalam sistem pariwisata, transportasi adalah media dalam membawa wisatawan dari daerah asalnya menuju destinasi pariwisata (Cooper et al, 2003).

Berdasarkan aspek kewilayahan, perjalanan wisata membutuhkan transportasi karena memiliki karakter *in situ* dimana pengunjung/wisatawan harus datang ke lokasi untuk mengonsumsi produk pariwisata, sehingga memberikan peluang dan kontribusi yang besar bagi pengembangan wilayah, membuka isolasi wilayah dan pengentasan kemiskinan (Nadjimi, 2017). Pariwisata merupakan kegiatan perjalanan yang tentunya sangat tergantung pada aksesibilitas dan ketersediaan sarana transportasi. Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai akan mampu meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan yang pada akhirnya akan mampu meningkatkan perekonomian wilayah.

Transportasi mempunyai dampak pada pertumbuhan pariwisata diberbagai negara. Fasilitas transportasi yang tersedia dengan cukup, aman, terjangkau menuju objek wisata akan dapat memicu peningkatan jumlah wisatawan yang akan berkunjung dan pengembangan objek wisata akan dapat merangsang pengembangan transportasi (Cooper, C., et al, 2003). Transportasi tetap menjadi elemen fundamental berkelanjutan pengembangan pariwisata, berarti bahwa perencanaan pariwisata dan transportasi terus untuk keberlanjutan lingkungan dan inklusi sosial (Lumsdon, 2000). Penyediaan transportasi merupakan elemen kunci dalam pengembangan pariwisata. Secara historis, pertumbuhan pariwisata telah dikaitkan erat dengan kemajuan teknologi transportasi yang memudahkan mobilitas, dan aksesibilitas wisatawan (Lohmann & Pearce, 2012). Dalam pengembangan sektor pariwisata diperlukan sebuah transportasi yang mampu mendukung pengembangan pariwisata sehingga perlu adanya suatu kajian mengenai kebutuhan transportasi pariwisata lebih spesifik guna mendukung perkembangan pariwisata (Downward & Lumsdon, 2004). Perkembangan peningkatan kualitas pelayanan transportasi wisata tidak terlepas dari integrasi sistem transportasi umum yang dapat dilakukan dengan menyusun

strategi integrasi antar moda transportasi yang saling terkoneksi (Ramadhan & Buchori, 2018).

2.4 Rantai Perjalanan

Rantai perjalanan adalah siklus antara keberangkatan dari tempat asal hingga kembali ke tempat semula termasuk semua perjalanan dengan berbagai tujuan yang telah terjadi diantara keberangkatan dan kedatangan, misalnya pada perjalanan wisata yaitu hotel – wisata budaya – restaurant – pantai – hotel dan perjalanan kerja contohnya, rumah - tempat kerja – tempat belanja – rumah. Analisis rantai perjalanan dapat membantu mengarahkan pengguna transportasi untuk mengerti lebih baik tentang kebiasaannya ketika melakukan perjalanan, mengarahkan alternatif waktu dan biaya yang akan dikeluarkan pengguna transportasi. Analisis ini juga dapat mengarahkan kerangka evaluasi berbagai isu dalam kebijakan transportasi yang berkaitan. Perilaku dan kebutuhan membuat rantai perjalanan orang menjadi rumit dari hari ke hari karena gaya hidup yang modern dan sibuk (Primerano, 2008). Ini menunjukkan bahwa pemahaman yang lebih baik tentang pembuatan keputusan rantai perjalanan sangat penting bagi peneliti transportasi dan pembuat kebijakan (Ramdhani, 2010). Atribut pemilihan rantai perjalanan umumnya adalah waktu dan biaya (Hakim, R, 2017).


Rantai perjalanan menjadi salah satu faktor utama yang selalu dipertimbangkan setiap orang untuk melakukan perjalanan, baik tentang tempat –tempat yang dikunjungi, jaraknya, waktu tempuh, biaya dan sarana yang akan digunakan. Shifan, 2012 menyusun model trip chain untuk perjalanan dari rumah hingga kembali ke rumah untuk perjalanan kerja maupun non kerja berdasarkan kepemilikan kendaraan. Selanjutnya Subbarao et al, 2013 juga menganalisis perilaku perjalanan warga Metropolitan Mumbai dengan menggunakan survei aktivitas-perjalanan untuk mengetahui pengaruh karakteristik sosial ekonomi, pada perilaku pemilihan rantai perjalanan individu. Karakteristik individu umur dan gender berpengaruh signifikan pada pemilihan trip chain. Selanjutnya studi hubungan jumlah trip chain yang dilakukan wisatawan di Bali dengan pilihan operator moda (Hermawati et al, 2017c), didapatkan bahwa untuk jumlah trip chain 1 – 4 pilihan operator moda agen perjalanan dan sewa hampir sama, namun untuk jumlah trip

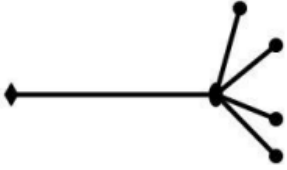
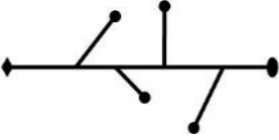
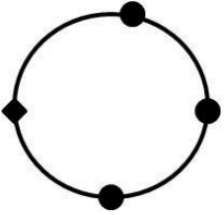
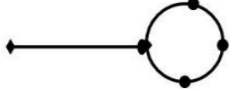
chain makin banyak maka operator sewa lebih dominan, juga diketahui makin banyak jumlah trip chain maka pilihan modanya cenderung pada mobil dan sepeda

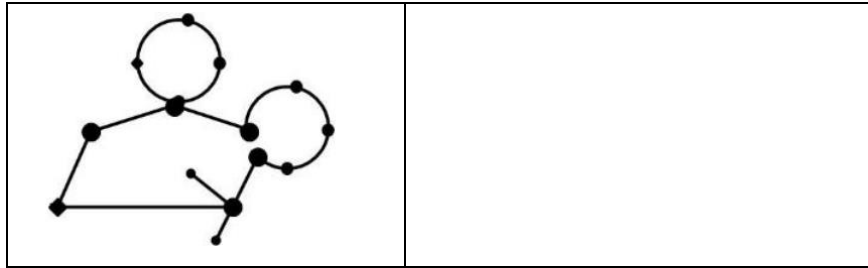
Ketika melakukan kegiatan perjalanan wisata, wisatawan tidak hanya bergerak dari tempat asal menuju ke suatu objek wisata tetapi juga bergerak mengunjungi objek wisata lainnya baik dua atau tiga objek wisata bahkan lebih sehingga seringkali perjalanan wisatawan tidak hanya mengunjungi satu objek wisata. Adanya perjalanan wisatawan yang seperti itu disebabkan oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai. Pola perjalanan wisatawan sangat dipengaruhi oleh jalur dan lintasan yang dilalui oleh wisatawan. Jalur dan lintasan yang dilalui wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata akan membentuk pola pergerakan sehingga terdapat pola langsung/direct route, pola lintasan jarak dekat/short traverse, pola lintasan jarak jauh/long traverse, dan pola kembali ke asal/loop. Pergerakan wisatawan terdiri dari beberapa tipe. Pergerakan wisatawan tersebut secara garis besar terdiri atas 3 tipe, yaitu single pattern, multiple pattern, complex pattern. Tipe pergerakan single pattern adalah single point sedangkan tipe multiple pattern dibagi lagi menjadi 3 tipe yaitu site, stopover, dan chaining loop. Tipe pergerakan complex pattern dibagi lagi menjadi 2 jenis yaitu destination region loop dan complex neighbourhood.

Adapun kategori pola pergerakan wisatawan dengan sketsa yang sederhana dikemukakan Lau dan McKercher (2006) dalam jurnal *Understanding Tourist Movement Pattern In a Destination: A GIS Approach* dapat dilihat pada tabel 1 sebagai berikut:

Tabel 1 Pola Pergerakan Wisatawan dengan Sketsa Sederhana

Pola Pergerakan	Deskripsi
I. Single Pattern Single Point 	Tidak ada pergerakan dalam proses kunjungan ke destinasi. Wisatawan berkunjung satu destinasi dan kembali ke tempat asalnya dengan rute yang sama
II. Multiple Pattern Base Site	Pola pergerakan wisatawan dimu-

 <p>Stop Over</p>  <p>Chaining Loop</p> 	<p>lai dari tempat asalnya ke destinasi utama dan dilanjutkan ke destinasi sekunder, destinasi sekunder dalam pola pergerakan ini dapat lebih dari satu destinasi.</p> <p>Pola pergerakan wisatawan dengan fokus menuju destinasi utama dimana dalam perjalanannya mengunjungi beberapa destinasi sekunder yang menarik dan dikunjungi wisatawan.</p> <p>Pola pergerakan wisatawan seperti lingkaran tanpa adanya pengulangan rute destinasi wisata. Wisatawan melakukan perjalanan dengan mengunjungi beberapa destinasi sesuai dengan tujuan wisatanya.</p>
<p>Complex Pattern</p> <p>Destination Region Loop</p>  <p>Complex Neighbourhood</p>	<p>Pergerakan wisatawan yang dimulai dengan rute mengelilingi destinasi lainnya. Setelah menyelesaikan tur secara berkeliling (pola lingkaran), mereka kembali ke tempat asal melalui rute yang paling singkat antara tujuan utama dan tempat asal berangkat. Ini merupakan kombinasi daripola single point dan chaining loop.</p> <p>Merupakan kombinasi dua atau lebih pola-pola yang telah disebutkan diatas</p>



2.5 Penentuan Jumlah Sampel

Perencanaan penelitian pengunjung destinasi wisata Semenanjung Bira ditentukan menggunakan rumus Slovin. Maka dari itu rumus Slovin adalah rumus yang digunakan dalam statistik untuk menentukan sampel yang akan diambil dari populasi tertentu. Ini digunakan untuk penelitian atau survei dalam kasus di mana populasi sangat besar dan tidak mungkin atau tidak praktis untuk mengambil data dari seluruh populasi. Penentuan jumlah pengguna terminal dalam hal ini responden ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin (Slovin, 1960) sebagai berikut:

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

Keterangan:

- n = Jumlah sampel/jumlah responden
- N = Ukuran populasi
- e = Batas toleransi kesalahan (error tolerance)

2.6 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel (teknik sampling) merupakan cara mengambil sampel penelitian untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian (Sugiyono: 118). Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa pengambilan sampel, berguna apabila populasi yang akan dipelajari jumlahnya tidak sedikit.

Secara umum, teknik sampling dapat dibagi kedalam 2 metode, yaitu metode acak (*probability sampling*) dan metode tak acak (*non-probability sampling*).

1. Probability Sampling

Probability Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik ini meliputi:

a. *Simple Random Sampling*

Pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut. Namun hanya bisa dilakukan apabila anggota populasi dianggap homogen.

b. *Proportionate Stratified Random Sampling*

Teknik ini digunakan apabila anggota populasi tidak homogen dan berstrata secara proposional.

c. *Disproportionate Stratified Random Sampling*

Teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sample, bila populasi berstrata tetapi kurang proporsial.

d. *Cluster Sampling*

Teknik sampling daerah digunakan untuk menentukan sampel bila objek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas. Teknik sampling daerah ini sering digunakan melalui dua tahap, yaitu menentukan sample daerah, dan yang berikutnya menentukan orang – orang yang ada pada daerah itu secara sampling juga.

2. Non-probability Sampling

Teknik pengambilan sample yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

2.7 Penelitian Terdahulu

Merupakan hasil penelitian terdahulu tentang pola rantai perjalanan, seluruh kajian tersebut memiliki elevasi yang sangat erat dengan penelitian ini. Oleh karena itu, pada bagian ini dilakukan kajian penelitian yang berhubungan dengan penelitian ini yang sedang dikembangkan. Dimana kajian tersebut membantu untuk memecahkan rumusan masalah pada penelitian ini.

Tabel 2 Penelitian Terdahulu

No.	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
1.	Putu Hermawati (2019) (Hermawati, 2019)	Model Pemilihan Rantai dan Moda Perjalanan Wisatawan Mancanegara di Destinasi Pariwisata Pulau (Studi Kasus di Bali)	Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis signifikansi karakteristik individu, karakteristik perjalanan dan atribut perjalanan wisatawan terhadap rantai dan moda perjalanan serta menganalisis waktu dan biaya perjalanan pada alternative rantai dan moda perjalanan wisatawan	Pada penelitian ini, digunakan metode survei kuisisioner terhadap setiap wisatawan mancanegara yang ke Bali dengan tujuan berlibur. Dalam mengolah data, digunakan analisis model regresi dan analisis model berbasis logit. Selanjutnya dilakukan pengujian parameter dengan uji likelihood ratio (uji simultan) uji Wald (uji parsial)	<p>1. Karakteristik hubungan umur dengan rantai perjalanan menunjukkan untuk segala usia terbanauak melakukan 3-4 rantai perjalanan per hari, perjalanan lebih dari 5 dari rantai per hari masih cukup banyak dilakukan oleh dewasa muda 22,14% dan dewasa menengah 11,41%, sedangkan usia lansia hanya 4,76%, menunjukkan bertambahnya umur maka jumlah tripchain makin sedikit.</p> <p>2. Variabel-variabel yang berpengaruh signifikan pada semua tripchain, dengan tingkat signifikansi diatas 85% adalah umur pen-</p>

					<p>didikan, jumlah kunjungan ke Bali, lama tinggal, jarak tempuh, waktu tempuh dan biaya perjalanan.</p> <p>3. Demikian pula biaya, mengindikasikan semakin banyak rantai perjalanan maka biaya semakin mahal, sehingga dinyatakan hubungan jumlah rantai perjalanan yang dicapai dengan waktu tempuh dan biaya menunjukkan hal yang linier sesuai jarak tempuh.</p>
2.	Aditya Maulana Pratama (2020)	Analisis Pola Perjalanan dan Aktivitas Wisatawan Milenial Mancanegara ke Desa Pe-	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik, pola perjalanan dan aktivitas wisatawan milenial mancanega-	Untuk mendapatkan data dalam studi ini digunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain: observasi, kuisisioner, kepustakaan, dokumentasi.	Hasil dari penelitian ini adalah Pura Uluwatu menjadi destinasi utama yang paling banyak dikunjungi dengan 30% dari total responden dan karakteristik wisatawan milenial mancanegara adalah wisatawan yang baru pertama kali

		catu, Badung	ra yang berkunjung ke Desa Pecatu.		berkunjung selama 2 minggu – 1 bulan, datang bersama teman, mengatur sendiri pengorganisasian perjalanan mereka, menggunakan internet sebagai sumber informasi dan sepeda motor merupakan moda transportasi yang dipilih untuk melakukan perjalanan wisata. Terdapat 2 pola perjalanan yang dilakukan oleh wisatawan milenial mancanegara ketika berkunjung ke daya tarik wisata yang ada di Desa pecatu, yaitu single point dan base trip, dan aktivitas wisatawan 68% adalah berenang, berjemur, melihat pemandangan dan mengambil gambar.
3.	Wasilah	Pola Pergerakan	Penelitian ini bertujuan untuk me-	Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini	Pola pergerakan wisatawan cukup beragam dan didominasi dengan

		<p>Wisatawan Pada Kawasan Pariwisata Pantai Kota Makassar</p>	<p>mahami pergerakan wisatawan sehingga dalam penataan kawasan pariwisata yang dapat mendukung pengembangan manajemen pariwisata, perencanaan sarana dan prasarana wisata, pengembangan produk pariwisata, dan pemasaran daya tarik pariwisata yang dapat meningkatkan motivasi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata dan</p>	<p>adalah termasuk dalam metode penelitian deskriptif (descriptive research) dengan teknik pengumpulan data : studi pustaka, observasi, wawancara mendalam dan melalui penyebaran index card dengan aspek yang ditinjau yaitu pola pergerakan, daya tarik dan harapan wisatawan.</p>	<p>pola single pattern yang mengunjungi satu destinasi wisata (single point) yang mengunjungi satu spot wisata, dengan objek kunjungan dominan adalah anjungan Pantai Losari. Pola stopover dan chaining loop kurang dilakukan oleh wisatawan dengan alasan jarak antara spot wisata Fort Rotterdam dan anjungan pantai losari yang cukup jauh, serta fasilitas penjalan kaki yang tidak memadai. Parkir komunal tidak tersedia disetiap spot wisata sehingga pola single point menjadi pilihan pergerakan kebanyakan wisatawan. Pada dasarnya pola pergerakan wisatawan dipengaruhi beberapa faktor yaitu klasifikasi</p>
--	--	---	---	--	--

			meningkatkan pendapatan daerah Kota Makassar.		minat wisatawan terhadap atraksi wisata pada spot wisata, waktu operasional tiap spot wisata, dan klasifikasi berdasarkan kemudahan pergerakan wisatawan. Adapun kesan wisatawan saat melintas dalam kawasan Pantai Losari adalah kesan nuansa kearifan lokal yang cukup kental sehingga mampu memberikan kesan tersendiri bagi wisatawan saat mengunjungi kawasan tersebut.
--	--	--	---	--	--