

TUGAS AKHIR

**ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN BERBELANJA PNS KE
PASAR TRADISIONAL DI KOTA MAKASSAR**

***ANALYSIS OF CIVIL SERVANTS SHOPPING TRAVEL TO
TRADITIONAL MARKETS IN MAKASSAR CITY***



MUH. GILANG RAMADHAN

D111 16 319

PROGRAM SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

2023

LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)

**ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN BERBELANJA PNS KE PASAR
TRADISIONAL DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

MUH. GILANG RAMADHAN

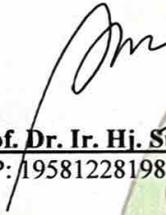
D111 16 319

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin pada tanggal 4 Agustus 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

menyetujui,

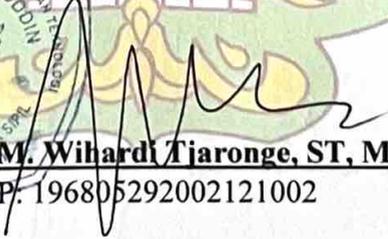
Pembimbing I,

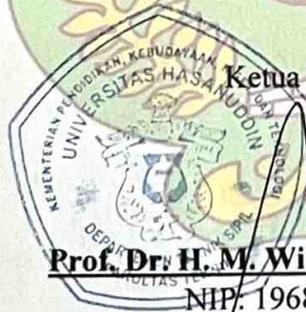
Pembimbing II,


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


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

Ketua Program Studi,


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



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : Muhammad Gilang Ramadhan
NIM : D111 16 319
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

Analisis Karakteristik Perjalanan Berbelanja PNS ke Pasar Tradisional di Kota Makassar

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, 1 Juli 2023
Yang Menyatakan



Muh. Gilang Ramadhan
D111 16 319

KATA PENGANTAR

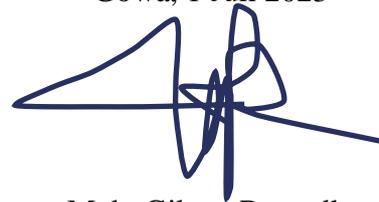
Penyusunan tugas akhir ini sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin. Dalam penyusunan tugas akhir ini penulis banyak mengalami hambatan, namun berkat bantuan, bimbingan, dan kerjasama yang ikhlas dari berbagai pihak akhirnya tugas akhir ini dapat terselesaikan dengan baik. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Miftahuddin** dan ibunda **Asriani** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materil karena penulis tidak akan mampu sampai di titik ini jika tanpa nasihat, motivasi, dan doa yang tiada hentinya.
2. Bapak Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar, Bapak Prof. Dr. H. Muh. Wihardi Tjaronge, ST. M.Eng selaku Ketua Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, dan Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, S.T., M.T selaku Sekretaris Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. Prof. Dr. Ir. Sumarni Hamid Aly, MT selaku dosen pembimbing I, dan Ibu Ir. Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng. selaku dosen pembimbing II, atas segala arahan dan bimbingan serta waktu yang telah diluangkannya dari dan hingga terselesainya skripsi ini serta mengajarkan kepada penulis tentang pentingnya kerja keras, gigih, dan teliti dalam mengerjakan sesuatu
4. Bapak/Ibu Dosen Departemen Sipil Fakultas Teknik atas bimbingan, arahan, didikan, ilmu, dan motivasi yang diberikan selama kurang lebih tujuh tahun perkuliahan.
5. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala bantuannya selama penulis menempuh perkuliahan.
6. Saudara-saudariku seangkatan PATRON 2017 yang selalu menghadirkan canda tawanya, senantiasa memberikan semangat, membantu dalam hal apapun, dan telah mewarnai kehidupan perkuliahan.

7. Adik-adik Teknik Sipil angkatan 2020 yang sudah ikut serta dan juga membantu dalam proses pengambilan data di lapangan.
8. Orang tua yang sangat mendukung dan teman-teman PATRON 2017 yang telah membantu dalam penyusunan tugas akhir ini.
9. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebut satu persatu dengan semua bantuan dan dukungan hingga selesainya Tugas Akhir 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, 1 Juli 2023

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the left.

Muh. Gilang Ramadhan

DAFTAR ISI

SAMPUL.....	1
LEMBAR PENGESAHAN	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	2
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	3
1.6 Sistematika Penulisan.....	3
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	5
2.1 Tinjauan Umum Transportasi.....	5
2.2 Pegawai Negeri Sipil (PNS)	10
2.3 Pasar	11
BAB III METODE PENELITIAN	13
3.1 Lokasi Penelitian.....	13
3.2 Jenis Data Penelitian	13
3.3 Jenis Penelitian.....	14
3.4 Teknik Pengumpulan Data	14
3.5 Metode Analisis	16
3.6 Diagram Alir Prosedur Penelitian.....	18
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	19
4.1 Karakteristik PNS yang melakukan Perjalanan Berbelanja ke Pasar Tradisional di Kota Makassar	21
4.2 Karakteristik Perjalanan Berbelanja PNS ke Pasar Tradisional di Kota Makassar.....	25
4.3 Hubungan Karakteristik PNS dengan Karakteristik Perjalanan Berbelanja Ke Pasar Tradisional.....	32
4.4 Analisis Hubungan Jarak Tempuh, Biaya Perjalanan, Waktu Tempuh Pada Hari Kerja dan Hari Libur	50
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	53
5.1 Kesimpulan.....	53
5.2 Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Lokasi Penelitian	13
Gambar 2 Diagram Alir Penelitian	18
Gambar 3 Grafik Data Jumlah Pengunjung Pasar Tradisional.....	19
Gambar 4 Grafik Distribusi Responden di Pasar Tradisional Pada Hari Kerja dan Hari Libur.....	21
Gambar 5 Grafik Data Usia PNS.....	22
Gambar 6 Grafik Data Pendidikan Terakhir PNS	23
Gambar 7 Grafik Data Penghasilan PNS	24
Gambar 8 Grafik Data Penghasilan PNS	26
Gambar 9 Grafik Data Rantai Perjalanan PNS.....	27
Gambar 10 Grafik Data Moda Transportasi PNS.....	28
Gambar 11 Grafik Data Jarak Tempuh PNS	29
Gambar 12 Grafik Data Biaya Perjalanan PNS.....	30
Gambar 13 Grafik Data Waktu Tempuh PNS	31
Gambar 14 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia dan Moda Transportasi PNS Pada Hari Kerja	32
Gambar 15 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia dan Moda Transportasi PNS Pada Hari Libur	33
Gambar 16 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia Dengan Jarak Tempuh Pada Hari Kerja.....	33
Gambar 17 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia Dengan Jarak Tempuh Pada Hari Libur.....	34
Gambar 18 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia Dengan Biaya Perjalanan Pada Hari Kerja	35
Gambar 19 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia Dengan Biaya Perjalanan Pada Hari Libur	35
Gambar 20 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Usia Dengan Waktu Tempuh Pada Hari Kerja.....	36
Gambar 21 Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Usia dengan Waktu Tempuh Pada Hari Libur.....	37
Gambar 22 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Moda Transportasi Pada Hari Kerja	38
Gambar 23 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Moda Transportasi Pada Hari Libur	39
Gambar 24 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Jarak Tempuh Pada Hari Kerja.....	39
Gambar 25 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Jarak Tempuh Pada Hari Libur.....	40
Gambar 26 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Biaya Perjalanan Pada Hari Kerja	41
Gambar 27 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Biaya Perjalanan Pada Hari Libur	41
Gambar 28 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Terakhir Dengan Waktu Tempuh Pada Hari Kerja	42

Gambar 29 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Pendidikan Dengan Waktu Tempuh Pada Hari Libur	43
Gambar 30 . Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Penghasilan dengan Moda Transportasi Pada Hari Kerja	44
Gambar 31 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Penghasilan Dengan Moda Transportasi Pada Hari Libur	45
Gambar 32 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Penghasilan Dengan Jarak Tempuh Pada Hari Kerja	45
Gambar 33 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Penghasilan Dengan Jarak Tempuh Pada Hari Libur	46
Gambar 34 Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Penghasilan dengan Biaya Perjalanan Pada Hari Kerja	47
Gambar 35 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Penghasilan Dengan Biaya Perjalanan Pada Hari Libur	47
Gambar 36 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Penghasilan Dengan Waktu Tempuh Pada Hari Kerja	48
Gambar 37 Grafik Distribusi Persentase Hubungan Antara Penghasilan Dengan Waktu Tempuh Pada Hari Libur	49

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Usia PNS.....	22
Tabel 2. Pendidikan Terakhir PNS	23
Tabel 3. Penghasilan PNS	24
Tabel 4. Frekuensi Perjalanan PNS ke Pasar Tradisional di Kota Makassar	25
Tabel 5. Moda Transportasi PNS	27
Tabel 6. Jarak Tempuh PNS	29
Tabel 7. Biaya Perjalanan PNS	30
Tabel 8. Waktu Tempuh PNS.....	31
Tabel 9. Hasil Uji T Perbandingan Jarak Tempuh antara Hari Kerja dan Hari Libur	51
Tabel 10. Hasil Uji T Perbandingan Biaya Perjalanan antara Hari Kerja dan Hari Libur.....	51
Tabel 11. Hasil Uji T Perbandingan Waktu Tempuh antara Hari Kerja dan Hari Libur.....	52

ABSTRAK

MUHAMMAD GILANG RAMADHAN. *ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN BERBELANJA PNS KE PASAR TRADISIONAL DI KOTA MAKASSAR.*

Pasar tradisional merupakan tempat kegiatan jual beli yang dilakukan secara langsung dengan tingkat pelayanan terbatas. Kebutuhan sehari-hari mudah didapatkan di pasar tradisional dengan harga terjangkau. Dapur dan peralatan rumah ialah kebutuhan bagi setiap keluarga sebagai penunjang kehidupan dalam rumah. Proses pemenuhan kebutuhan sehari-hari menciptakan pergerakan dari suatu tempat asal ke lokasi tujuan. Perjalanan berbelanja masyarakat ke pasar tradisional tidak sedikit menyebabkan dampak yang mengakibatkan kemacetan transportasi. Salah satunya Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang melakukan perjalanan ke pasar tradisional pada saat sehabis pulang kerja atau dihari libur menggunakan kendaraan pribadi. Perilaku ini juga dapat memicu kemacetan sistem transportasi. Penelitian ini dilaksanakan di 5 pasar tradisional di Kota Makassar yaitu Pasar Niaga Daya, Pasar Pa'Baeng-Baeng, Pasar Panampu, Pasar Maricayya dan Pasar Terong. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis karakteristik perjalanan berbelanja Pegawai Negeri Sipil (PNS) ke pasar tradisional. Dari waktu berbelanja hingga penggunaan transportasi yang digunakan dan mengenali perjalanannya. Pengumpulan data dilakukan menggunakan Data Primer atau dikumpulkan secara langsung di 5 pasar tradisional tersebut dengan menggunakan metode wawancara berbasis kuesioner terhadap sejumlah pengunjung Pegawai Negeri Sipil (PNS). Berbagai survey karakteristik Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang termuat dalam kuesioner antara lain karakteristik responden seperti data diri hingga pendapatan dan karakteristik perjalanan seperti moda transportasi dan jumlah berkunjung hingga tujuan ke pasar tradisional.

Kata Kunci: Pasar Tradisional, Karakteristik, Perjalanan, Berbelanja

ABSTRACT

MUHAMMAD GILANG RAMADHAN. *ANALYSIS OF CIVIL SERVANTS SHOPPING TRAVEL TO TRADITIONAL MARKETS IN MAKASSAR CITY.*

Traditional markets are places where buying and selling activities are carried out directly with a limited level of service. Daily necessities are easily obtained in traditional markets at affordable prices. Kitchen and home appliances are necessities for every family to support life in the home. The process of fulfilling daily needs creates movement from a place of origin to a destination location. People's shopping trips to traditional markets cause many impacts that result in transportation congestion. One of them is Civil Servants (PNS) who travel to traditional markets after work or on holidays using private vehicles. This behavior can also trigger transportation system congestion. This research was conducted in 5 traditional markets in Makassar City, namely Niaga Daya Market, Pa'Baeng-Baeng Market, Panampu Market, Maricayya Market and Terong Market. The purpose of this study is to analyze the characteristics of shopping trips of Civil Servants (PNS) to traditional markets. From shopping time to the use of transportation used and recognize the trip. Data collection was carried out using Primary Data or collected directly in the 5 traditional markets using a questionnaire-based interview method with a number of Civil Servant visitors. Various surveys of the characteristics of Civil Servants (PNS) contained in the questionnaire include respondent characteristics such as personal data to income and travel characteristics such as mode of transportation and number of visits to traditional markets.

Key Words: Traditional Market, Characteristic, Trip, Shopping

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain. Menurut Salim (2000).

Transportasi terjadi karena adanya keharusan manusia untuk memenuhi kebutuhannya. Salah satu aktivitas pemenuhan kebutuhan yang dilakukan oleh manusia secara rutin adalah berbelanja kebutuhan sehari-hari. Berbeda dari perjalanan untuk memenuhi kebutuhan akan pendidikan dan pekerjaan yang dilakukan secara monoton, tidak semua manusia melakukan perjalanan berbelanja kebutuhan sehari-hari secara teratur dan terencana seperti halnya perjalanan untuk bekerja. Setiap individu memiliki kebiasaan ataupun pertimbangan yang berbeda-beda saat melakukan perjalanan belanja.

Pasar tradisional merupakan tempat bertemunya penjual dan pembeli serta ditandai dengan adanya transaksi antara penjual dengan pembeli secara langsung dan biasanya ada proses tawar-menawar, bangunan biasanya terdiri dari kios-kios atau gerai, los dan dasaran terbuka yang dibuka oleh penjual maupun suatu pengelola pasar. Kebanyakan menjual kebutuhan sehari-hari khususnya sembako seperti bahan-bahan makanan berupa ikan, buah, sayur sayuran, telur, daging, dll selain itu ada juga kain, pakaian, jasa dan lain-lain (Harimulyo, 2016).

Perubahan yang berkaitan dengan perkembangan teknologi baru dan tren konsumsi memiliki dampak penting terhadap perilaku belanja, yang mempengaruhi tingkah laku perjalanan yang berbeda, termasuk karakteristik perjalanan belanja (Routhier dkk, 2009 pada SUN dkk, 2017). Menurut Gonzales-Feliu dkk (2010), meskipun kontribusi pergerakan konsumen dengan kendaraan bermotor dalam alur perjalanan kota merupakan hal yang penting, hal tersebut jarang diperhitungkan dalam tata logistik kota, baik dalam pembuatan peraturan serta perencanaan dan perbaikan sistem transportasi kota.

Penelitian mengenai alasan individu melakukan pergerakan atau perjalanan ke suatu tata guna lahan dapat mempermudah perencanaan sistem transportasi pada wilayah penelitian tersebut dilakukan. Dengan memahami bagaimana karakteristik perjalanan belanja individu mempengaruhi pilihan lokasi pasar tradisional sebagai penyedia kebutuhan sehari-hari, untuk itu adanya pergerakan lalu lintas di jalanan mempengaruhi atribut perjalanan seperti jarak, waktu dan biaya serta pola rantai perjalanan oleh masyarakat.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk melakukan studi analisis karakteristik perjalanan berbelanja PNS ke pasar tradisional. Adapun penelitian ini guna penyusunan tugas akhir saya yang berjudul **“ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN BERBELANJA PNS KE PASAR TRADISIONAL DI KOTA MAKASSAR”**

1.2 Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Bagaimana perjalanan karakteristik PNS berbelanja ke Pasar Tradisional di Kota Makassar
2. Bagaimana hubungan antara karakteristik PNS dan perjalanan berbelanja ke Pasar Tradisional di Kota Makassar
3. Bagaimana hubungan karakteristik perjalanan berbelanja PNS ke Pasar Tradisional di Kota Makassar pada hari kerja dan hari libur

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menganalisis perjalanan karakteristik PNS berbelanja ke Pasar Tradisional di Kota Makassar.
2. Menganalisis hubungan antara karakteristik PNS dan perjalanan berbelanja ke pasar tradisional di kota makassar.
3. Menganalisis hubungan karakteristik perjalanan berbelanja PNS ke Pasar Tradisional di Kota Makassar pada hari kerja dan hari libur.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi untuk digunakan sebagai pengembangan pengetahuan untuk penelitian selanjutnya, khususnya mengenai karakteristik perjalanan berbelanja PNS ke Pasar Tradisional di Kota Makassar.

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam melaksanakan penelitian ini adalah:

1. Lokasi penelitian dilakukan di Pasar Tradisional Kota Makassar (Pasar Pabaeng-Baeng, Pasar Maricaya, Pasar Terong, Pasar Pannampu, dan Pasar Niaga Daya).
2. Objek penelitian adalah PNS yang melakukan perjalanan berbelanja ke Pasar Tradisional di Kota Makassar.
3. Waktu pengambilan data dilakukan pada hari kerja (hari rabu) dan hari libur (hari minggu).
4. Penelitian dilakukan pada pagi hari (07:00 - 09.00), siang hari (11.00 – 13.00) dan sore hari (16:00 – 18:00)
5. Metode yang dilakukan adalah penyebaran kuesioner yang berisi variabel penelitian.
6. Pengolahan data menggunakan Microsoft Office Excel dan SPSS 25.

1.6 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

BAB 1. PENDAHULUAN

Pendahuluan memuat suatu gambaran secara singkat dan jelas tentang latar belakang mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan. Dalam pendahuluan ini juga memuat rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan tugas akhir ini.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan mengenai konsep teori yang relevan dan memberikan gambaran mengenai metode pemecahan masalah yang akan digunakan pada penelitian ini.

BAB 3. METODE PENELITIAN

Bab ini merupakan bahan mengenai tahapan, pengumpulan data, variabel yang digunakan dan pemilihan lokasi.

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

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

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Transportasi

2.1.1 Definisi Transportasi

Transportasi memiliki berbagai macam definisi menurut berbagai macam pakar di bidang transportasi. Menurut Steenbrink (1974), Definisi transportasi ialah perpindahan orang atau barang menggunakan alat atau kendaraan dari dan menuju ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis. Sedangkan Menurut Salim (2000), Pengertian transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain (morlok 1998).

Menurut Alvinsyah & Soehodho (1997) terdapat tiga karakteristik dasar untuk hampir semua permasalahan sistem transportasi, yaitu:

- 1) Wilayah yang dikaji meliputi perjalanan orang dan barang
- 2) Keberadaan berbagai teknologi transportasi dan cara yang berbeda dalam operasional, aturan dan harga, yang kesemuanya menimbulkan berbagai cara dalam rangka merubah sistem transportasi pada suatu wilayah tertentu
- 3) Tujuan yang hendak dicapai oleh peningkatan system transportasi. Agar kegiatan transportasi dapat terselenggara dengan baik, aman, tertib dan lancar sesuai dengan keinginan, maka perlu adanya rencana operasi atau prosedur pengaturan yang mengikat.

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan biaya operasi
2. Penghematan waktu
3. Pengurangan kecelakaan
4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi
5. Manfaat tidak langsung

2.1.2 Klasifikasi Perjalanan

Perjalanan adalah pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti secara kebetulan tidak dianggap sebagai tujuan pergerakan meskipun terpaksa melakukan perubahan rute lain. Transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain (Morlok 1998).

Berdasarkan tujuan pergerakan untuk pergerakan berbasis rumah terdapat lima kategori yang sering dilakukan (Tamin, 1997):

1. Pergerakan untuk kepentingan social
2. Rekreasi
3. Pergerakan ke tempat belanja
4. Pergerakan ke sekolah atau kampus
5. Pergerakan ke tempat kerja

Dua tujuan pergerakan pertama (Bekerja, Pendidikan dan Belanja) disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan setiap orang dewasa setiap harinya, sedangkan tujuan pergerakan lainnya sifatnya pilihan dan tidak rutin dilakukan.

2.1.3 Pemilihan Moda

Pemilihan moda merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Bruton (1985), mendefinisikan pemilihan moda sebagai pembagian secara proposional dari semua orang yang melakukan perjalanan terhadap sarana transportasi yang ada, yang dapat dinyatakan dalam bentuk fraksi, rasio atau persentase terhadap jumlah total perjalanan.

Suatu jenis perjalanan, pelaku perjalanan dapat memilih diantara beberapa moda transportasi. Pemilihan moda (modal split) berhubungan dengan tingkah laku pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi. Alasan utama dalam memilih moda transportasi ini antara satu individu berbeda dengan yang lainnya, bergantung

dari tipe perjalanan yang dilakukan, tingkat pelayanan relatif, dan biaya relatif moda transportasi tersebut. Dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan, pelaku perjalanan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor - faktor yang mempengaruhi pemilihan moda, yaitu karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, dan karakteristik fasilitas/atribut moda transportasi. (Papacostas, 1987)

1. Karakteristik pelaku perjalanan

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

a. Tingkat Pendapatan

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

b. Kepemilikan Kendaraan

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

c. Kepadatan dari Pengembangan Tempat

Tinggal Daerah perkotaan dengan tingkat kepadatan yang rendah biasanya akan dihuni oleh kelompok rumah tangga dengan tingkat pendapatan menengah ke atas, maka rata - rata kepemilikan kendaraan tinggi. Sehingga dalam melakukan aktivitas sehari-hari mempunyai kecenderungan untuk menggunakan angkutan pribadi. Demikian juga sebaliknya dengan daerah yang mempunyai kepadatan tinggi.

d. Faktor Sosio Ekonomi Lainnya

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

2. Karakteristik perjalanan

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

3. Karakteristik fasilitas/atribut moda transportasi

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

2.1.4 Waktu Perjalanan

Jumlah perjalanan terbesar biasanya terjadi pada saat jam puncak (peak hour), yaitu pada saat jam kerja. Oleh karena itu penggunaan kendaraan pribadi maupun angkutan umum menjadi lebih bersaing selama jam puncak. Sehingga hal ini mengakibatkan jalanan menjadi padat dan pelaku perjalanan berupaya mencari moda transportasi alternatif yang bisa menghemat waktu tempuh.

Karakteristik dari waktu perjalanan/kecepatan perjalanan diperlukan untuk aktivitas-aktivitas sebagai berikut :

- a. Untuk menentukan perlunya peraturan lalu lintas dan penempatan alat-alat pengatur, seperti : batas kecepatan, rute sekolah, penyeberangan pejalan kaki, lokasi rambu-rambu dan lampu lalu lintas.
- b. Studi untuk mengatasi tingkat kecelakaan yang tinggi pada lokasi- lokasi tertentu, dimana dapat ditentukan korelasi antara kecepatan dan kecelakaan.
- c. Evaluasi tingkat perbaikan lalu lintas, misalnya mempelajari sebelum dan sesudah peningkatan jalan.
- d. Menganalisa daerah kritis yang banyak terjadi keluhan.
- e. Untuk penentuan elemen-elemen perencanaan geometrik jalan, seperti gradien, super elevasi dan persimpangan.
- f. Untuk menentukan tingkat keperluan penegakan hukum.
- g. Untuk evaluasi ekonomi seperti menghitung biaya operasi kendaraan dari peningkatan jalan atau pengaturan lalu lintas.
- h. Penentuan rute yang efisien untuk arus lalu lintas.
- i. Untuk mengidentifikasi lokasi-lokasi kemacetan lalu lintas.

j. Untuk studi perencanaan transportasi seperti pada proses alokasi lalu lintas.

Satuan waktu yang umum digunakan adalah jam, menit, dan detik. Secara umum, waktu perjalanan dapat didefinisikan sebagai waktu yang dibutuhkan seseorang untuk melakukan suatu perjalanan. Salah satu yang menghambat waktu perjalanan adalah kemacetan. Kemacetan dan hambatan lalu lintas merupakan konsekuensi logis dari bergesernya keseimbangan antara permintaan pelayanan prasarana pergerakan dan sediaannya. Gangguan kelancaran pergerakan lalu lintas terutama pada jaringan jalan yang berfungsi sebagai arteri perkotaan yang diperlihatkan dengan banyaknya titik rawan kemacetan, hambatan perjalanan dan tingginya angka kemacetan. Gejala persoalan tersebut penyebabnya adalah banyaknya titik konflik pada lintasan kendaraan akibat parkir di jalan, pejalan kaki, pedagang kaki lima, pemanfaatan ruang yang tidak sesuai fungsinya dan kegiatan samping lainnya (S.Budiono, 1996).

2.1.5 Rantai Perjalanan

Saat ini Jaringan jalan di kota besar di Indonesia mengalami permasalahan transportasi yang sangat kritis seperti kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh tingginya tingkat urbanisasi, pertumbuhan ekonomi, kepemilikan kendaraan, serta berbaurnya peran fungsi jalan arteri, kolektor, dan lokal sehingga Jaringan tidak dapat berfungsi secara efisien. Pada sistem transportasi tersebut dapat dilihat bahwa kondisi keseimbangan dapat terjadi pada beberapa tingkat. Yang paling sederhana keseimbangan pada jaringan jalan; setiap pelaku perjalanan berusaha mencari rute terbaik masing-masing yang meminimalkan biaya perjalanan (Misalnya waktu). Hasilnya, mereka akan mencari beberapa rute alternatif yang akhirnya berakhir pada suatu pola rute yang stabil setelah beberapa kali mencoba (Tamin, 2002).

Proses pengalokasian pergerakan tersebut menghasilkan suatu pola rute yang arus pergerakannya dapat dikatakan berada dalam keadaan seimbang jika setiap pelaku perjalanan tidak dapat lagi mencari rute yang lebih baik untuk mencapai zona tujuannya karena mereka telah bergerak pada rute yang telah tersedia. Kondisi ini disebut kondisi keseimbangan Jaringan jalan (Tamin, 2002).

2.1.6 Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan adalah biaya yang harus di keluarkan oleh seseorang maupun kelompok yang sedang melakukan perjalanan. Menurut Oka A. Yoeti (2008), biaya perjalanan adalah biaya yang dikeluarkan pengunjung untuk sampai di objek wisata dan biaya selama di objek wisata. Biaya perjalanan meliputi biaya transportasi, biaya retribusi masuk, biaya konsumsi, biaya dokumentasi, serta biaya lain yang relevan. Biaya perjalanan salah satu faktor yang menjadi pertimbangan wisatawan dalam melakukan pariwisata. Semakin tinggi biaya perjalanan akan mempengaruhi wisatawan untuk mengurungkan niatnya dalam waktu dekat. Dan sebaliknya semakin rendah biaya perjalanan akan mempengaruhi wisatawan untuk melakukan kegiatan pariwisata setiap adanya waktu.

2.1.7 Lama Perjalanan

Waktu perjalanan didefinisikan sebagai total/keseluruhan waktu yang dibutuhkan oleh suatu moda atau kendaraan untuk menempuh suatu rute perjalanan dari daerah asal menuju daerah tujuan (McShane, 2001). Waktu perjalanan adalah berapa lama suatu tempat yang menjadi tujuan dari tempat asal ke tempat tujuan.

2.2 Pegawai Negeri Sipil (PNS)

Pegawai negeri sipil merupakan warga negara Republik Indonesia yang telah diangkat dan mendapatkan mandat tugas jabatan negeri atau tugas lainnya yang disebut Aparatur Sipil Negara (ASN).

Mayoritas Pegawai Negeri Sipil (PNS) perempuan meskipun tidak sedikit juga laki-laki yang telah berkeluarga bertanggung jawab untuk mengurus kebutuhan keluarga dirumah. Sedangkan menurut pendapat Walker dan Thomson ibu rumah tangga adalah wanita yang telah menikah, yang menghabiskan sebagian waktunya untuk mengurus rumah tangga dan mengurus kebutuhan keluarga yang mau tidak mau setiap hari akan menjumpai suasana yang sama serta tugas-tugas rutin.

Tugas utama sebagai Ibu rumah tangga yaitu seperti berbelanja kebutuhan rumah tangga yang mencakup sembako dan kebutuhan sehari-hari, merawat rumah, menjaga anak-anak dll. Oleh karena itu Ibu rumah tangga merupakan salah satu konsumen yang sangat berpengaruh dalam kemajuan pasar tradisional. Setiadi (2003).

2.3 Pasar

2.3.1 Definisi Pasar

Pasar secara sederhana merupakan tempat pertemuan antara penjual dan pembeli untuk melakukan transaksi jual-beli barang dan jasa. Nurmalasari (2007). Adapun pasar menurut kajian Ilmu Ekonomi memiliki pengertian; pasar adalah suatu tempat atau proses interaksi antara permintaan (pembeli) dan penawaran (penjual) dari suatu barang/jasa tertentu, sehingga akhirnya dapat menetapkan harga keseimbangan (harga pasar) dan jumlah yang diperdagangkan. Jadi setiap proses yang mempertemukan antara pembeli dan penjual, maka akan membentuk harga yang disepakati antara pembeli dan penjual. Nurmalasari (2007).

2.3.2 Fungsi Pasar

Pasar berfungsi sebagai tempat atau wadah untuk pelayanan bagi masyarakat. Menurut Pontoh (2005). Hal ini dapat dilihat dari berbagai segi atau bidang, diantaranya :

- a. Segi ekonomi, merupakan tempat transaksi antara produsen dan konsumen yang merupakan komoditas untuk memenuhi kebutuhan sebagai demand dan suplai.
- b. Segi sosial budaya, merupakan kontrak sosial secara langsung yang menjadi tradisi suatu masyarakat yang meruokan interaksi antara komunitas pada sektor informal dan formal.
- c. Arsitektur, menunjukkan ciri khas daerah yang menampilkan bentuk-bentuk fisik bangunan dan artefak yang dimiliki.

2.3.3 Pasar Traditional

Pasar tradisional merupakan pasar yang dibangun dan dikelola oleh Pemerintah secara sederhana. Merupakan tempat pertemuan antara penjual dan pembeli untuk melakukan transaksi jual beli barang dan jasa. Barang yang diperdagangkan merupakan kebutuhan sehari-hari dengan harga yang relatif murah, mutu yang kurang dan pembeliannya dapat dilakukan dengan tawar menawar . menurut Mariana (2006).