

**SKRIPSI**

**ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN WISATA  
PANTAI GALESONG**

**Disusun dan diajukan oleh:**

**NABILA AZZAHRA  
D011 19 1051**



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

## LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

### ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN WISATA PANTAI GALESONG

Disusun dan diajukan oleh

**Nabila Azzahra**  
**D011 19 1051**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin  
Pada tanggal 27 September 2023  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



**Dr.Eng. Muralia Hustim, ST, MT.**  
NIP 197204242000122001

Pembimbing Pendamping,



**Prof. Dr.Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST, MT, IPM, AER**  
NIP 197309262000121002

Ketua Program Studi,



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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : Nabila Azzahra

NIM : D011 19 1051

Program Studi : Teknik Sipil

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{ Analisis Karakteristik Perjalanan Wisata Pantai Galesong }

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, September 2023

Yang Menyatakan



Nabila Azzahra

## ABSTRAK

**NABILA AZZAHRA.** *ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN WISATA PANTAI GALESONG* (dibimbing oleh Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, ST., M.Eng. dan Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.)

Karakteristik perjalanan wisatawan merupakan salah satu faktor yang penting untuk bisa meningkatkan potensi suatu tempat untuk menjadi destinasi pariwisata. Kawasan wisata pantai merupakan salah satu destinasi populer bagi wisatawan yang mencari liburan yang menyenangkan dan relaksasi di tepi laut. Pantai Galesong, sebuah kawasan wisata pantai yang terletak di Sulawesi Selatan, Indonesia, memiliki daya tarik sendiri bagi wisatawan lokal. Pantai Galesong memiliki karakteristik geografis yang menarik. Studi ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik perjalanan kawasan Wisata Pantai Galesong di Kabupaten Takalar. Dengan tujuan spesifik untuk menganalisis karakteristik Sosio-demografi, karakteristik perjalanan, serta menganalisis hubungan Sosio-demografi dengan karakteristik perjalanan. Penentuan menggunakan metode Non-Probability Sampling dengan metode purposive sampling. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dengan jenis pengambilan data kuantitatif menggunakan angket/kuisisioner. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik perjalanan wisatawan didominasi oleh Perempuan dengan usia 14-21 tahun yang mayoritas memiliki penghasilan sebesar <Rp 1.000.000. Mayoritas pengunjung mengeluarkan biaya sebesar Rp.50.000 untuk sekali perjalanan menggunakan motor/mobil kendaraan pribadi dengan jarak tempuh perjalanan ke lokasi wisata berkisar 15-20 km. Waktu tempuh selama 1 jam dilakukan kurang dari 1 kali kunjungan dalam 1 tahun. Destinasi Wisata Pantai Galesong ini memiliki tingkat pelayanan yang dinilai telah memenuhi hampir di semua aspek yang dibutuhkan untuk kenyamanan pengunjung mulai dari fasilitas pariwisata, parkir, tarif maupun keindahan alamnya.

Kata Kunci: Karakteristik, Sosio-demografi, Perjalanan, Wisata Pantai

## ABSTRACT

**NABILA AZZAHRA.** *ANALYSIS OF TRAVEL CHARACTERISTICS OF GALESONG BEACH TOURISM* (supervised by Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, ST., M.Eng. and Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.)

The characteristics of tourist trips are one of the important factors in increasing the potential of a place to become a tourism destination. The beach tourism area is one of the most popular destinations for tourists looking for a fun and relaxing vacation by the sea. Galesong Beach, a beach tourism area located in South Sulawesi, Indonesia, has its own charm for local tourists. Galesong Beach has interesting geographical characteristics. This study aims to analyze the travel characteristics of the Galesong Beach Tourism Area in Takalar Regency. With the specific aim of analyzing socio-demographic characteristics, travel characteristics, and socio-demographic relationships with travel characteristics. The determination uses the Non-Probability Sampling method with the purposive sampling method. This study uses a quantitative method with a descriptive approach to the type of quantitative data collection using a questionnaire. The results showed that the characteristics of tourist trips were dominated by women aged 14–21 years, the majority of whom had an income of <IDR 1,000,000. The majority of visitors pay a fee of IDR 50,000 for one trip using a private motorbike or car with a travel distance of 15-20 km to tourist sites. Travel time of 1 hour is carried out in less than 1 visit per year. This Galesong Beach Tourist Destination has a level of service that is considered to have fulfilled almost all aspects needed for the convenience of visitors, starting from tourism facilities, parking, rates, and natural beauty.

Keywords: Characteristics, Socio-demographics, Travel, Beach Tourism

## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN .....	ii
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vi
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
KATA PENGANTAR .....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan.....	4
1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan.....	4
1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan .....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	5
2.1 Penelitian Terdahulu .....	5
2.2 Transportasi.....	7
2.3 Karakteristik Pelaku Perjalanan .....	10
2.4 Pemilihan Moda.....	12
2.5 Konsep Pergerakan .....	14
2.6 Populasi dan Sampel Penelitian .....	16
2.7 Jenis Pengujian.....	18
BAB 3 METODE PENELITIAN .....	22
3.1 Lokasi Penelitian.....	22
3.2 Kerangka Kerja Penelitian .....	23
3.3 Jenis Data Penelitian .....	25
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian .....	26
3.5 Metode Pengumpulan Data.....	27
3.6 Kuesioner Penelitian .....	27
3.7 Tahapan Penelitian.....	28
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....	31
4.1. Analisis Karakteristik Individu Pengunjung Wisata Pantai Galesong.....	31
4.2. Analisis Karakteristik Perjalanan Wisata Pantai Galesong .....	41
4.3. Karakteristik Pemilihan Tempat .....	56
4.4. Karakteristik Kualitas Pelayanan & Fasilitas .....	60
4.5. Analisis Hubungan Karakteristik Sosio-demografi dan Karakteristik Perjalanan.....	61
4.6. Uji Hipotesis .....	101
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN .....	109
5.1 Kesimpulan .....	109
5.2. Saran .....	111
DAFTAR PUSTAKA .....	112
LAMPIRAN.....	114

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1</b> Lokasi penelitian di Wisata Pantai Galesong, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan.....	22
<b>Gambar 2.</b> Kawasan Wisata Pantai Galesong .....	22
<b>Gambar 3.</b> Hotel Wisata Pantai Galesong .....	23
<b>Gambar 4.</b> Diagram alir prosedur penelitian .....	24
<b>Gambar 5.</b> Diagram alir penelitian .....	29
<b>Gambar 6.</b> Grafik jenis kelamin .....	31
<b>Gambar 7.</b> Grafik usia responden.....	32
<b>Gambar 8.</b> Grafik pendidikan terakhir responden .....	34
<b>Gambar 9.</b> Grafik pekerjaan responden.....	35
<b>Gambar 10.</b> Grafik penghasilan responden .....	36
<b>Gambar 11.</b> Grafik jumlah anggota keluarga responden.....	37
<b>Gambar 12.</b> Grafik kepemilikan kendaraan pribadi responden.....	38
<b>Gambar 13.</b> Grafik kepemilikan mobil responden .....	39
<b>Gambar 14.</b> Grafik kepemilikan motor responden .....	40
<b>Gambar 15.</b> Grafik tujuan berkunjung .....	42
<b>Gambar 16.</b> Grafik alasan berkunjung responden .....	43
<b>Gambar 17.</b> Grafik alasan berkunjung responden .....	44
<b>Gambar 18.</b> Grafik moda transportasi responden.....	45
<b>Gambar 19.</b> Grafik biaya perjalanan responden .....	46
<b>Gambar 20.</b> Grafik waktu perjalanan responden .....	47
<b>Gambar 21.</b> Grafik waktu berangkat responden.....	48
<b>Gambar 22.</b> Grafik waktu sampai tujuan responden .....	49
<b>Gambar 23.</b> Grafik jarak perjalanan responden.....	50
<b>Gambar 24.</b> Grafik lama berkunjung responden .....	51
<b>Gambar 25.</b> Grafik sendiri/rombongan.....	51
<b>Gambar 26.</b> Grafik frekuensi berkunjung responden .....	52
<b>Gambar 27.</b> Grafik aktivitas yang diminati responden.....	53
<b>Gambar 28.</b> Grafik peristirahatan di hotel responden .....	54
<b>Gambar 29.</b> Grafik biaya transaksi di hotel responden .....	55
<b>Gambar 30.</b> Grafik penggunaan aplikasi perjalanan responden.....	56
<b>Gambar 31.</b> Grafik jenis transaksi responden .....	57
<b>Gambar 32.</b> Grafik transaksi / belanja individu responden .....	58
<b>Gambar 33.</b> Grafik transaksi / biaya rombongan responden .....	59
<b>Gambar 34.</b> Grafik preferensi transaksi responden .....	60
<b>Gambar 35.</b> Grafik kualitas pelayanan dan fasilitas wisata pantai galesong.....	60
<b>Gambar 36.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan tujuan kunjungan.....	61
<b>Gambar 37.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan tujuan berkunjung.....	62
<b>Gambar 38.</b> Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan tujuan berkunjung .....	63
<b>Gambar 39.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan tujuan berkunjung .....	64

<b>Gambar 40.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan tujuan berkunjung .....	65
<b>Gambar 41.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan tujuan berkunjung .....	66
<b>Gambar 42.</b> Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan tujuan berkunjung .....	67
<b>Gambar 43.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan moda transportasi .....	68
<b>Gambar 44.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan moda transportasi .....	69
<b>Gambar 45.</b> Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan moda transportasi .....	70
<b>Gambar 46.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan moda transportasi .....	71
<b>Gambar 47.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan moda transportasi .....	72
<b>Gambar 48.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan moda transportasi.....	73
<b>Gambar 49.</b> Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan moda transportasi.....	74
<b>Gambar 50.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan biaya perjalanan .....	75
<b>Gambar 51.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan biaya perjalanan .....	76
<b>Gambar 52.</b> Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan biaya perjalanan .....	77
<b>Gambar 53.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan biaya perjalanan .....	78
<b>Gambar 54.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan .....	79
<b>Gambar 55.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan .....	80
<b>Gambar 56.</b> Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan biaya perjalanan.....	81
<b>Gambar 57.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan waktu perjalanan .....	82
<b>Gambar 58.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan waktu perjalanan .....	83
<b>Gambar 59.</b> Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan waktu perjalanan .....	84
<b>Gambar 60.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan waktu perjalanan .....	85
<b>Gambar 61.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan waktu perjalanan .....	86
<b>Gambar 62.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan waktu perjalanan.....	87
<b>Gambar 63.</b> Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan waktu perjalanan.....	88



<b>Gambar 64.</b> Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jenis Kelamin dengan Jarak Perjalanan .....	89
<b>Gambar 65.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan jarak perjalanan .....	90
<b>Gambar 66.</b> Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan jarak perjalanan .....	91
<b>Gambar 67.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan jarak perjalanan .....	92
<b>Gambar 68.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan jarak perjalanan .....	93
<b>Gambar 69.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan jarak perjalanan.....	94
<b>Gambar 70</b> Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan jarak perjalanan.....	95
<b>Gambar 71.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan frekuensi berkunjung.....	95
<b>Gambar 72.</b> Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan frekuensi berkunjung.....	96
<b>Gambar 73.</b> Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan frekuensi berkunjung .....	97
<b>Gambar 74.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan frekuensi berkunjung.....	98
<b>Gambar 75.</b> Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan frekuensi berkunjung.....	99
<b>Gambar 76.</b> Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan frekuensi berkunjung .....	100
<b>Gambar 77.</b> Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan frekuensi berkunjung .....	101

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1.</b> Jenis kelamin responden.....	31
<b>Tabel 2.</b> Usia responden .....	32
<b>Tabel 3.</b> Pendidikan terakhir responden .....	33
<b>Tabel 4.</b> Pekerjaan responden.....	34
<b>Tabel 5.</b> Penghasilan responden .....	36
<b>Tabel 6.</b> Jumlah anggota keluarga responden .....	37
<b>Tabel 7.</b> Kepemilikan kendaraan pribadi responden .....	38
<b>Tabel 8.</b> Kepemilikan mobil responden .....	39
<b>Tabel 9.</b> Kepemilikan motor responden .....	40
<b>Tabel 10.</b> Tujuan berkunjung responden .....	41
<b>Tabel 11.</b> Alasan berkunjung responden .....	42
<b>Tabel 12.</b> Asal perjalanan responden .....	43
<b>Tabel 13.</b> Moda transportasi responden .....	44
<b>Tabel 14.</b> Biaya perjalanan responden .....	45
<b>Tabel 15.</b> Waktu perjalanan responden .....	46
<b>Tabel 16.</b> Waktu berangkat responden .....	47
<b>Tabel 17.</b> Waktu Sampai Tujuan Responden .....	48
<b>Tabel 18.</b> Jarak perjalanan responden .....	49
<b>Tabel 19.</b> Lama berkunjung responden .....	50
<b>Tabel 20.</b> Sendiri/rombongan .....	51
<b>Tabel 21.</b> Frekuensi berkunjung responden .....	52
<b>Tabel 22.</b> Aktivitas yang diminati responden.....	53
<b>Tabel 23.</b> Penghasilan responden .....	54
<b>Tabel 24.</b> Biaya transaksi hotel responden .....	54
<b>Tabel 25.</b> Penggunaan aplikasi perjalanan responden.....	55
<b>Tabel 26.</b> Penggunaan aplikasi perjalanan responden.....	56
<b>Tabel 27.</b> Transaksi / belanja individu responden.....	57
<b>Tabel 28.</b> Transaksi / Belanja Rombongan Responden.....	58
<b>Tabel 29.</b> Preferensi transaksi Responden.....	59
<b>Tabel 30.</b> Hubungan jenis kelamin dengan tujuan kunjungan .....	61
<b>Tabel 31.</b> Hubungan pendidikan terakhir dengan tujuan berkunjung .....	62
<b>Tabel 32.</b> Hubungan usia dengan tujuan berkunjung .....	63
<b>Tabel 33.</b> Hubungan pekerjaan dengan tujuan berkunjung .....	64
<b>Tabel 34.</b> Hubungan penghasilan dengan tujuan berkunjung .....	65
<b>Tabel 35.</b> Hubungan jumlah anggota keluarga dengan tujuan berkunjung .....	66
<b>Tabel 36.</b> Hubungan kepemilikan kendaraan dengan tujuan berkunjung .....	67
<b>Tabel 37.</b> Hubungan jenis kelamin dengan moda transportasi.....	67
<b>Tabel 38.</b> Hubungan pendidikan terakhir dengan moda transportasi .....	68
<b>Tabel 39.</b> Hubungan usia dengan moda transportasi.....	69
<b>Tabel 40.</b> Hubungan pekerjaan dengan moda transportasi .....	70
<b>Tabel 41.</b> Hubungan penghasilan dengan moda transportasi .....	71
<b>Tabel 42.</b> Hubungan jumlah anggota keluarga dengan moda transportasi.....	72
<b>Tabel 43.</b> Hubungan kepemilikan kendaraan dengan moda transportasi .....	73
<b>Tabel 44.</b> Hubungan jenis kelamin dengan biaya perjalanan .....	74
<b>Tabel 45.</b> Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Biaya Perjalanan.....	75

<b>Tabel 46.</b> Hubungan pendidikan terakhir dengan biaya perjalanan .....	76
<b>Tabel 47.</b> Hubungan pekerjaan dengan biaya perjalanan.....	77
<b>Tabel 48.</b> Hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan .....	78
<b>Tabel 49.</b> Hubungan jumlah anggota keluarga dengan biaya perjalanan.....	79
<b>Tabel 50.</b> Hubungan kepemilikan kendaraan dengan biaya perjalanan .....	80
<b>Tabel 51.</b> Hubungan jenis kelamin dengan waktu perjalanan.....	81
<b>Tabel 52.</b> Hubungan pendidikan terakhir dengan waktu perjalanan .....	82
<b>Tabel 53.</b> Hubungan usia dengan waktu perjalanan.....	83
<b>Tabel 54.</b> Hubungan pekerjaan dengan waktu perjalanan.....	84
<b>Tabel 55.</b> Hubungan penghasilan dengan waktu perjalanan .....	85
<b>Tabel 56.</b> Hubungan jumlah anggota keluarga dengan waktu perjalanan.....	86
<b>Tabel 57.</b> Hubungan kepemilikan kendaraan dengan waktu perjalanan .....	87
<b>Tabel 58.</b> Hubungan jenis kelamin dengan jarak perjalanan.....	88
<b>Tabel 59.</b> Hubungan pendidikan terakhir dengan jarak perjalanan.....	89
<b>Tabel 60.</b> Hubungan usia dengan jarak perjalanan.....	90
<b>Tabel 61.</b> Hubungan pekerjaan dengan jarak perjalanan .....	91
<b>Tabel 62.</b> Hubungan penghasilan dengan jarak perjalanan.....	92
<b>Tabel 63.</b> Hubungan jumlah anggota keluarga dengan jarak perjalanan .....	93
<b>Tabel 64.</b> Hubungan kepemilikan kendaraan dengan jarak perjalanan.....	94
<b>Tabel 65.</b> Hubungan jenis kelamin dengan frekuensi berkunjung .....	95
<b>Tabel 66.</b> Hubungan pendidikan terakhir dengan frekuensi berkunjung .....	96
<b>Tabel 67 .</b> Hubungan usia dengan frekuensi berkunjung .....	97
<b>Tabel 68.</b> Hubungan pekerjaan dengan frekuensi berkunjung.....	98
<b>Tabel 69.</b> Hubungan penghasilan dengan frekuensi berkunjung .....	99
<b>Tabel 70.</b> Hubungan jumlah anggota keluarga dengan frekuensi berkunjung ....	100
<b>Tabel 71 .</b> Hubungan kepemilikan kendaraan dengan frekuensi berkunjung .....	101
<b>Tabel 72.</b> Hasil analisis uji validitas.....	102
<b>Tabel 73.</b> Hasil analisis uji reliabilitas .....	103
<b>Tabel 74.</b> Hasil uji T pengaruh tujuan berkunjung terhadap sosio-demografi ....	104
<b>Tabel 75.</b> Hasil uji T pengaruh moda transportasi terhadap sosio-demografi.....	104
<b>Tabel 76.</b> Hasil uji T pengaruh tujuan berkunjung terhadap sosio-demografi....	105
<b>Tabel 77.</b> Hasil uji T pengaruh waktu perjalanan terhadap sosio-demografi.....	106
<b>Tabel 78.</b> Hasil uji T pengaruh tujuan berkunjung terhadap sosio-demografi ....	107
<b>Tabel 79.</b> Hasil uji T pengaruh frekuensi berkunjung terhadap sosio-demografi .....	108

**DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL**

---

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
n	Jumlah Sampel
$Z_{\alpha/2}$	Nilai dari tabel distribusi normal
$\sigma$	Standar deviasi
e	<i>Error</i>
x	Skor variabel
y	Skor total variabel
t	Uji t
r	Korelasi parsial yang ditentukan
$r^2$	Koefisien determinasi
k	Jumlah variabel independen

---

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b> Kuesioner Penelitian .....	114
<b>Lampiran 2.</b> Dokumentasi .....	116
<b>Lampiran 3.</b> Tabel R .....	119
<b>Lampiran 4.</b> Hasil Running STATA .....	120

## KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Pengasih atas segala limpahan kasih, karunia, dan kehendak-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Shalawat dan salam kepada Rasulullah Muhammad SAW. Yang senantiasa menjadi sumber inspirasi dan teladan terbaik untuk umat manusia. Penyusunan tugas akhir yang berjudul “**ANALISIS KARAKTERISTIK PERJALANAN WISATA PANTAI GALESONG**” merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

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

1. **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
2. **Bapak Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge S.T., M.Eng.,** selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. **Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.** selaku Sekretaris Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
4. **Ibu Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, ST., M.Eng.,** selaku dosen pembimbing I dan **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan pengarahan serta kesabarannya dalam menghadapi kualitas keilmuan penulis dari awal penelitian hingga selesainya tugas akhir ini. Semoga kebaikan, kesehatan serta kemudahan senantiasa dilimpahkan kepada beliau.
5. Seluruh dosen Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

6. Kanda Muhammad Ikhsan Sabil, ST., yang telah meluangkan waktunya untuk memberi arahan serta masukan mulai dari awal penelitian hingga selesainya penulisan tugas akhir ini serta memberikan banyak motivasi untuk segera menyusun dan menyelesaikan penulisan tugas akhir.
7. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil, staf dan karyawan Fakultas Teknik serta staf Laboratorium dan asisten Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Yang teristimewa penulis persembahkan kepada:

1. Kedua orang tua yang tercinta, yaitu ayahanda Ir. H. Abd. Rasyid Palattuang dan ibunda Hj. Munawwarah Sunusi atas semua kasih sayang yang begitu tulus dan doa yang tiada henti serta nasehat-nasehat yang selalu melekat pada penulis disetiap waktu.
2. Nilam, Nidya, Nisma, Agung, Nada sebagai saudara(i) tercinta dan teman seumur hidup yang selalu memberikan tunjangan serta dukungannya dalam hidup penulis.
3. Kepada Alifian yang senantiasa memberikan dukungan dan motivasi, dan juga setia menjadi pendengar yang baik bagi penulis dalam menyelesaikan penulisan tugas akhir ini.
4. Ira, Amira, Nindya, Indy, Zatira, Yusril, Alif, Muhaemin, Deden, Sainal, Miftah yang senantiasa menjadi teman penulis dari awal hingga akhir perkuliahan, teman bertukar pikiran untuk segala tugas serta teman curhat untuk segala urusan duniawi.
5. Rekan-rekan di Laboratorium Transportasi terutama Nurul, Debby, Nita yang senantiasa membantu selama proses penelitian serta memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian tugas akhir.
6. Saudara-saudari PORTLAND 2020, teman-teman Departemen Teknik Sipil dan Teknik Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Angkatan 2019 yang senantiasa memberikan warna serta pengalaman yang sangat berharga selama masa perkuliahan.

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

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

Gowa, September 2023

Penulis



# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu aspek penting dalam perjalanan wisata, termasuk di kawasan Wisata Pantai Galesong. Transportasi memungkinkan wisatawan untuk mencapai destinasi pantai, menjelajahi sekitarnya, dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Sistem pelayanan transportasi yang baik adalah salah satu komponen aksesibilitas, yang membawa wisatawan ke daerah tujuan wisata dari tempat asalnya maupun ke daerah tujuan wisata lainnya (Yoeti, 1996).

Situasi transportasi di Indonesia terus mengalami perkembangan dan penyesuaian seiring dengan berbagai faktor yang mempengaruhi pemilihan transportasi yang memiliki dampak signifikan pada pengalaman pariwisata secara keseluruhan, termasuk perubahan kebijakan dan infrastruktur. Peningkatan layanan transportasi di Kabupaten Takalar seperti Bus Trans Mamminasata dan ojek online memberikan alternatif yang lebih mudah, cepat, dan terjangkau bagi masyarakat.

Kabupaten Takalar menjadi salah satu dari wilayah penyagga Kota Metropolitan Makassar yang berjarak 40 km. Dimana Kota Makassar dikenal dengan sebutan pusat ekonomi Sulawesi Selatan. Jumlah populasi Kabupaten Takalar tahun 2023 mencapai 284.943 jiwa yang terdiri dari 143.400 jiwa laki-laki dan 141.543 jiwa perempuan.

Kawasan wisata pantai merupakan salah satu destinasi populer bagi wisatawan yang mencari liburan yang menyenangkan dan relaksasi di tepi laut. Pantai Galesong, sebuah kawasan wisata pantai yang terletak di Sulawesi Selatan, Indonesia, memiliki daya tarik sendiri bagi wisatawan lokal. Pantai Galesong memiliki karakteristik geografis yang menarik. Terletak di tepi pantai barat Pulau Sulawesi, pantai ini menghadap langsung ke Selat Makassar, bagian dari Laut Jawa. Pantai Galesong memiliki kombinasi yang menarik antara keindahan laut dan pinggirannya yaitu resort yang menambah keindahan obyek wisata. Keindahan alam ini menjadi daya tarik bagi wisatawan yang mencari ketenangan, keindahan alam, dan momen-momen berkesan di tepi pantai.

Pantai Galesong memiliki potensi besar untuk menjadi destinasi pariwisata yang berkembang. Namun, untuk mencapai potensi tersebut, perlu dipahami karakteristik perjalanan wisatawan yang mengunjungi kawasan ini. Terdapat beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan, yakni demografi pengunjung, tujuan perjalanan, serta preferensi aktivitas yang menjadi bagian penting dalam analisis karakteristik perjalanan. Pertimbangan tersebut dapat menghasilkan perubahan yang dapat menuju kearah positif maupun negatif yang tentunya perubahan sosialmenjadi faktor utama dalam kehidupan masyarakat.

Karakteristik perjalanan menuju Pantai Galesong melibatkan aksesibilitas yang baik, jalur transportasi yang terhubung dengan baik, serta pemandangan alam yang indah selama perjalanan. Wisatawan juga memiliki kesempatan untuk melihat desa-desa tradisional di sekitar Kabupaten Takalar. Transportasi melibatkan identifikasi moda transportasi yang digunakan oleh wisatawan untuk mencapai Pantai Galesong. Ini meliputi kendaraan pribadi, transportasi umum seperti bus atau taksi, serta moda transportasi alternatif seperti ojek atau sepeda.

Pemilihan transportasi untuk perjalanan juga menjadi salah satu pertimbangan dikarenakan adanya ketergantungan pada preferensi pribadi, anggaran, dan tingkat kenyamanan yang diinginkan. Kendaraan pribadi memberikan fleksibilitas dan kontrol penuh, sementara transportasi umum atau sewa kendaraan dapat menjadi pilihan yang lebih ekonomis atau nyaman. Semua ini menambah pertimbangan untuk memastikan pengalaman perjalanan yang optimal.

Berdasarkan latar belakang tersebut, terdapat beberapa studi mengenai kawasan wisata telah dilakukan untuk menganalisis karakteristik perjalanan wisatawan di berbagai kawasan wisata. Namun, informasi tentang karakteristik perjalanan wisatawan di Pantai Galesong masih terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini akan memberikan kontribusi penting dalam mengisi kesenjangan pengetahuan yang lebih komprehensif. Adapun penelitian ini guna menyusun tugas akhir saya yang berjudul **“Analisis Karakteristik Perjalanan Kawasan Wisata Pantai Galesong”**.

Pemilihan waktu penelitian dapat dilakukan pada hari kerja namun mengalami anomali yang menunjukkan kondisi dimana suatu hari yang seharusnya cenderung mengalami aktivitas yang lebih tenang dan terkendali, mendadak mengalami lonjakan kunjungan yang signifikan dan luar biasa. Situasi ini dapat dianggap sebagai sebuah fenomena yang mempertemukan dua dinamika yang seharusnya berlawanan, yaitu sifat biasanya kurang sibuk pada hari kerja dengan lonjakan kunjungan yang mengarah pada kepadatan luar biasa.

Anomali adalah istilah umum yang merujuk kepada keadaan penyimpangan atau keanehan yang terjadi atau dengan kata lain tidak seperti biasanya (Lurina, 2022). Ketika terjadi lonjakan pengunjung pada hari kerja, ini menciptakan sebuah konteks penelitian yang dapat diidentifikasi penyebab dari anomali ini, seperti adanya peristiwa khusus, promosi tertentu, atau faktor eksternal yang mempengaruhi kunjungan tersebut. Analisis semacam ini dapat mencakup pemahaman lebih mendalam tentang perilaku pengunjung.

Penelitian ini dapat memberikan wawasan berharga mengenai elastisitas dan fleksibilitas aktivitas manusia, serta bagaimana faktor-faktor tertentu mungkin mempengaruhi pengambilan keputusan perjalanan. Selain itu, penelitian pada hari kerja yang menjadi anomali juga dapat memberikan kontribusi pada perencanaan strategis, manajemen risiko, dan pengembangan solusi adaptif yang mungkin diperlukan oleh destinasi atau layanan yang mengalami fluktuasi yang tidak terduga dalam kunjungan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana karakteristik sosiodemografi perjalanan Wisata Pantai Galesong?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan Wisata Pantai Galesong?
3. Bagaimana hubungan karakteristik sosiodemografi dengan karakteristik perjalanan?

### **1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan**

1. Menganalisis karakteristik sosiodemografi perjalanan wisata pantai galesong
2. Menganalisis karakteristik perjalanan Wisata Pantai Galesong
3. Menganalisis hubungan karakteristik sosio-demografi dengan karakteristik perjalanan

### **1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Sebagai bahan informasi mengenai karakteristik perjalanan wisata Pantai Galesong
2. Sebagai referensi bagi penelitian serupa yang berkaitan dengan analisis karakteristik perjalanan wisatawan yang mengunjungi Pantai Galesong.
3. Diharapkan mampu menjadi referensi bagi pemerintah setempat ataupun yang bersangkutan untuk pengembangan sarana dan prasarana wisata Pantai Galesong kedepannya

### **1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan**

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

1. Lokasi penelitian dilakukan di Pantai Galesong, Kabupaten Takalar
2. Objek penelitian adalah masyarakat yang secara acak dipilih dan berkunjung ke Pantai Galesong sesuai dengan jumlah yang diinginkan
3. Metode yang digunakan adalah survei langsung di lokasi, wawancara dan pengisian kuesioner.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1 Penelitian Terdahulu**

Fadhil (2022) melakukan penelitian tentang analisis karakteristik sosio-demografi perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar dan menganalisis karakteristik perjalanan pengunjung Kawasan Wisata di Pantai Bosowa di Kota Makassar. Penelitian ini dilakukan di Pantai Bosowa di Kota Makassar, lokasi penelitian yang diambil disesuaikan dengan kebutuhan data. Data primer yang digunakan penulis pada penelitian ini yaitu data dari hasil penyebaran angket/kuesioner. Data sekunder adalah data yang didapatkan dari studi-studi sebelumnya. Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti jurnal, laporan, buku, dan sebagainya. Berdasarkan survei pendahuluan di kawasan wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar, dari hasil analisis diperoleh data bahwa jumlah pengunjung terbesar terjadi pada pukul 16.10 – 16.20 di Pantai Bosowa dan peak hour terjadi pada rentang pukul 15.40 – 17.50. Berdasarkan karakteristik pengunjung kawasan wisata Pantai Bosowa di Kota Makassar mayoritas responden merupakan perempuan sebesar 52%. Responden paling banyak melakukan perjalanan dari rumah sebesar 86,31%. Mayoritas pengunjung menggunakan sepeda motor pribadi sebanyak 59,5% dan sebanyak 84,09% pengunjung menggunakan kendaraan miliknya sendiri.

Fahad (2021) melakukan penelitian tentang analisis karakteristik perjalanan dan bangkitan tarikan pengunjung kawasan wisata Lego – lego CPI di Kota Makassar. Dengan tujuan secara spesifik untuk menginvestigasi besaran tarikan pergerakan pengunjung dan menganalisis karakteristik pengunjung. Pendekatan penelitian ini menggunakan angket/kuisisioner dengan banyaknya sampel adalah 1252 responden. Kemudian dilakukan analisis model hubungan antar karakteristik dan analisis bangkitan tarikan pengunjung untuk memperlihatkan mayoritas karakteristik pengunjung. Dari data terkumpul yang kemudian di uji normalitas, uji Anova ,dan uji Post – Hoc Bonferroni menggunakan software (Perangkat lunak) STATA 16 yang kemudian memperlihatkan hasil-hasil yang mendeskripsikan

bahwa distribusi pengunjung di 3 area yaitu lapangan olahraga, taman bermain anak, dan kawasan kuliner berbeda secara signifikan.

Jan Moller (2015) melakukan penelitian tentang hubungan antara variabel sosio-demografis dan motivasi perjalanan, serta menyelidiki bagaimana motivasi perjalanan memengaruhi pilihan liburan para pelancong. Data diperoleh menggunakan kuesioner berbasis internet yang diberikan kepada sampel acak 256 responden. Melalui analisis faktor, enam faktor motivasi, yang secara tematik serupa dengan penelitian lain tentang motivasi perjalanan, diidentifikasi. Berbeda dengan penelitian sebelumnya tentang motivasi perjalanan di kalangan pelancong dari negara lain, penelitian ini mengidentifikasi 'hubungan sosial dengan keluarga/teman' sebagai faktor motivasi paling penting bagi pelancong Denmark. Hasilnya menunjukkan bahwa motivasi perjalanan berbeda menurut berbagai variabel sosio-demografis dan bahwa motivasi perjalanan berkaitan dengan pilihan liburan para pelancong. Artikel ini ditutup dengan pembahasan implikasi temuan ini dan saran untuk penelitian mendatang.

Nurhidayah (2017) melakukan penelitian tentang pengembangan objek wisata yang tepat sasaran, perlu dilakukan studi terhadap karakteristik pengunjung. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan: (1) Karakteristik pengunjung yang datang ke objek wisata Danau Cipogas di kabupaten Rokan Hulu; (2) Upaya pengembangan yang dilakukan oleh Dinas Pariwisata dan Kebudayaan kabupaten Rokan Hulu sesuai dengan karakteristik pengunjung. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif, sampel penelitian berjumlah 100 responden yang merupakan pengunjung yang datang ke objek wisata Danau Cipogas di kabupaten Rokan Hulu. Untuk menentukan jumlah responden, peneliti menggunakan teknik accidental sampling, di mana peneliti mengambil sampel secara kebetulan saat berada di objek wisata Danau Cipogas di kabupaten Rokan Hulu. Dengan demikian, peneliti dapat mengetahui bahwa karakteristik pengunjung yang datang ke objek wisata Danau Cipogas di kabupaten Rokan Hulu bervariasi dari segi karakteristik demografis dan psikografis. Pengunjung yang datang didominasi oleh pengunjung perempuan dan masih memiliki status sebagai pelajar/mahasiswa.

Refki, dkk (2023) melakukan penelitian tentang karakteristik pengunjung yang sangat penting dalam pengembangan wisata karena sebagai dasar pengambilan keputusan bagi pihak pengelola wisata. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi karakteristik pengunjung wisata alam Air Terjun Batu Putu. Pengambilan data dilakukan dengan metode wawancara menggunakan kuesioner wawancara, online dan studi literatur. Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik pengunjung didominasi oleh usia 17-25 tahun dengan jenis kelamin laki-laki yang memiliki pekerjaan sebagai pengusaha/wiraswasta dan berpendidikan SMA. Pengunjung yang datang mayoritas memiliki pendapatan kurang dari Rp 1.000.000. Jarak yang ditempuh ke lokasi wisata 5-20 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam. Akses menuju lokasi wisata tergolong mudah akan tetapi frekuensi kunjungan pengunjung hanya 1 kali kunjungan. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode *accidental sampling* yaitu sampel yang diambil karena kebetulan ditemui melalui wawancara dengan bantuan kuesioner. Penentuan jumlah responden pengunjung menggunakan data jumlah kunjungan pada tahun 2019 yaitu 11.984 pengunjung sehingga berdasarkan Rumus Slovin maka diperoleh sampel sebanyak 99 orang.

## **2.2 Transportasi**

### **2.2.1 Pengertian**

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

Transportasi melibatkan proses pemindahan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya menggunakan kendaraan yang dioperasikan oleh manusia atau mesin. Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang

(muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Alam konteks transportasi, terdapat dua unsur utama yang menjadi tabel, yaitu pemindahan atau pergerakan (*movement*) dan perubahan fisik dari lokasi barang atau penumpang ke lokasi tujuan.

Tujuan utama dari transportasi adalah untuk menghubungkan individu dengan berbagai jenis penggunaan lahan, mengintegrasikan kegiatan, dan memberikan keefektifan tempat dan waktu dalam pergerakan barang yang diperlukan. Dengan adanya sistem transportasi, orang dapat berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain yang memiliki penggunaan lahan yang berbeda, seperti dari tempat tinggal ke tempat kerja, tempat rekreasi, dan sebagainya. Selain itu, hubungan ini harus membentuk sebuah jaringan yang saling terkait dan fungsi tersebut dijalankan oleh sistem transportasi.

### **2.2.2 Model Perencanaan Transportasi**

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

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

#### **1. Bangkitan dan tarikan pergerakan**

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

- a. Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi
- b. Lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi



## 2. Sebaran pergerakan

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

## 3. Pemilihan moda transportasi

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

## 4. Pemilihan rute

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

### **2.2.3 Manfaat Transportasi**

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

#### 1. Penghematan Biaya Operasi

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

#### 2. Penghematan Waktu

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

#### 3. Pengurangan Kecelakaan

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

### 2.3 Karakteristik Pelaku Perjalanan

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

#### 1. Pendapatan

Pendapatan adalah bayaran atau kompensasi yang diterima seseorang setelah dia melakukan pekerjaannya. Pendapatan merupakan sumber material yang sangat penting bagi seseorang sehingga dia bisa membiayai kebutuhan konsumsinya. Pendapatan juga dapat memperlihatkan seberapa besar daya beli seseorang, sehingga daya beli seseorang yang pendapatannya kecil akan lebih sedikit daripada dengan yang pendapatannya besar (Sumarwan, 2002).

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

#### 2. Usia

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

Tingkat kematangan tindakan seseorang dapat ditentukan oleh usia. Salah satu tindakan yang dipengaruhi oleh usia adalah dalam memberikan keluhan terhadap suatu produk atau jasa yang tidak sesuai dengan harapan.

### 3. Jenis kelamin

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

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

### 4. Pekerjaan

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

Mengidentifikasi karakteristik pelaku perjalanan merupakan ciri pelaku pengguna moda transportasi. Menurut J.De D.Ortuzar and LG. Willumsen (2006) sebagai berikut :

#### a. Kepemilikan Kendaraan

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

#### b. Kepadatan dari Pengembangan Tempat

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

### c. Faktor Sosio Ekonomi Lainnya

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

## 2.4 Pemilihan Moda

Dalam menentukan pilihan moda terdapat banyak faktor yang mempengaruhi setiap individu dalam memilih kendaraan yang akan digunakan untuk berpindah ke tempat tujuan. Pemilihan moda merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Pemilihan moda mungkin merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Tidak seorang pun dapat menyangkal bahwa moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi. Hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi, dan banyaknya pilihan moda transportasi yang dapat dipilih penduduk (Tamin, 2000). Oleh karena itu, masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi.

Suatu jenis perjalanan, pelaku perjalanan dapat memilih diantara beberapa moda transportasi. Pemilihan moda 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, dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor.

### a. Karakteristik Perjalanan

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

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

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

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

Faktor penting dalam kategori tersebut adalah :

a. Panjang Perjalanan

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

b. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan merupakan faktor penting dalam merancang kebijakan transportasi. Waktu perjalanan dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Individu cenderung memilih moda transportasi yang dapat memberikan durasi perjalanan yang lebih singkat dan efisien. Data durasi perjalanan dapat digunakan untuk menginformasikan pengembangan

infrastruktur, jadwal transportasi, pengaturan lalu lintas, dan kebijakan lainnya guna meningkatkan efisiensi dan kepuasan pengguna transportasi.

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

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

## **2.5 Konsep Pergerakan**

Tamin (2000) menyatakan dalam system transportasi terdapat konsep dasar pergerakan dalam daerah perkotaan yang merupakan prinsip dasar dan titik tolak kajian dibidang transportasi. Konsep tersebut terbagi dalam dua bagian yaitu : (a) ciri pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan dan jenis angkutan apa yang digunakan. (b) pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota, termasuk pola tata lahan, pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang. Dalam transportasi pergerakan dibagi menjadi dua yaitu pergerakan tidak spasial dan pergerakan spasial. Ciri pergerakan tidak spasial seperti sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadi pergerakan dan jenis moda yang digunakan.

### **2.5.1 Pergerakan Tidak Spasial**

Pergerakan tidak spasial merupakan upaya pergerakan atau perpindahan manusia atau barang tanpa ada batasan ruang, seperti sebab terjadinya pergerakan.

- a. Terjadinya pergerakan dapat dikategorikan menjadi :

- 1) Aktivitas Sosial

Pergerakan sebagai sarana berhubungan atau berinteraksi secara sosial antar individu, seperti perjalanan kunjungan kerumah kerabat dan lain sebagainya.

- 2) Aktivitas Ekonomi

Pergerakan sebagai sarana pemenuhan kebutuhan ekonomi, seperti mencari nafkah dan mendapatkan barang serta jasa. Klasifikasi pergerakan dapat

berupa perjalanan dari dan ke tempat kerja, fasilitas perdagangan, fasilitas jasa dan lain sebagainya.

3) Aktivitas pendidikan

Pergerakan sebagai sarana menuju dan dari fasilitas pendidikan seperti sekolah ataupun kampus. Klasifikasi perjalanan untuk pendidikan umumnya sangat tinggi untuk usia 5-22 tahun, yaitu klasifikasi usia sekolah

4) Aktivitas rekreasi dan hiburan

Pergerakan sebagai sarana menuju dan dari tempat rekreasi ke tempat rekreasi lainnya.

b. Waktu terjadinya pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan merupakan saat-saat orang melakukan pergerakan. Hal tersebut sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya. Hal ini penting karena dapat digunakan untuk mengkaji daya layan atau sarana transportasi public tertinggi agar semua orang dapat tetap terlayani. Umumnya di Negara Negara berkembang waktu perjalanan tertinggi adalah pagihari dan sore hari, yakni ketika waktu perjalanan pendidikan dan perjalanan bekerja.

c. Jenis Moda transportasi yang digunakan

Ketika melakukan perjalanan, seseorang diberikan pilihan macam moda yang dapat digunakan, ini dapat berupa kendaraan umum ataupun pribadi. Dalam pemilihan moda tersebut banyak hal yang menjadi pertimbangan contohnya seperti jarak, biaya operasional, dan maksud perjalanan seseorang

## 2.5.2 Pergerakan Spasial

Pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dengan adanya batasan ruang yakni dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi tataguna lahan yang ada pada suatu wilayah.

a. Pola perjalanan orang

Perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang. Dalam hal ini pola penyebaran spasial

yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran dan pemukiman. Pada lokasi yang kepadatan penduduknya lebih tinggi dari kesempatan kerja yang tersedia, terjadi surplus penduduk, dan mereka harus melakukan perjalanan ke pusat kota untuk bekerja. Disini terlihat bahwa makin jauh jarak dari pusat kota makin banyak daerah perumahan dan makin sedikit kesempatan kerja yang berakibat makin banyak perjalanan yang terjadi di daerah tersebut yang menuju pusat kota.

b. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi yang sangat bergantung pada pola tata guna lahan perumahan (konsumsi) serta industri dan pertanian (produksi). Selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi, 80% perjalanan barang yang dilakukan di kota menuju daerah perumahan, ini menunjukkan bahwa perumahan merupakan daerah konsumsi yang dominan.

## 2.6 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengunjung Kawasan Wisata Pantai Galesong Kabupaten Takalar. Adapun sampel yang diambil merupakan sekumpulan data yang dipilih atau diambil dari populasi yang dianggap dapat mewakili karakteristik atau populasi.

Jenis-jenis *Non Probability* :

a. *Quota sampling*

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



b. *Reliance available sampling*

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

c. *Purposive sampling*

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

d. *Snowball sampling*

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

Populasi dapat dibedakan menjadi 2 antara lain (Sudjana, 2000):

- Populasi tak terhingga, yaitu suatu populasi yang dimana objeknya tak terhingga atau tidak terhitung jumlahnya
- Populasi terhingga, yaitu suatu populasi yang terhingga objeknya atau dapat dihitung jumlahnya.

Penelitian ini terdiri dari populasi yang tak terhingga sehingga menurut Riduwan (2006) sampel diambil menggunakan rumus sebagai berikut:

$$n = \left( \frac{(Z_{\alpha/2}) \cdot \sigma}{e} \right)^2 \dots\dots\dots (1)$$

Dimana,

n : jumlah sampel

$Z_{\alpha/2}$  : nilai dari tabel distribusi normal atas keyakinan 95% = 1,96

$\sigma$  : standar deviasi 25%

e : *error* (batas kesalahan = 5%)

## 2.7 Jenis Pengujian

### 2.7.1. Uji Validitas

Validitas secara etimologi berasal dari kata “valid”, artinya absah, benar, shahih, dan tepat. Dengan demikian, tes sudah mempunyai validitas, jika tes bisa melakukan pengukuran atau mengungkap suatu hal yang harus diukur ataupun diungkap melalui tes secara absah, benar, sah atau tepat (Barlian, 2016).

Rumus yang digunakan sebagai berikut:

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

dimana,

n = Jumlah Sampel

x = skor variabel (jawaban responden)

y = skor total dari variabel (jawaban responden)

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

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

### 2.7.2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan tingkat keakuratan, ketelitian atau ketepatan instrumen. Reliabilitas ini memperlihatkan konsistensi instrumen dalam menyajikan hasil ukuran yang sama mengenai suatu hal yang diukur dengan waktu yang berbeda (Azwar,2016).

Reliabilitas dilaksanakan guna mengetahui seberapa jauh konsistensi pada hasil pengukuran, jika pengukurannya dilakukan 2 kali atau lebih di mana gejala dan alat ukurnya sama. Uji realibilitas ini dapat dijalankan secara internal ataupun

eksternal. Secara internal, alat pengukuran ini bisa diujikan melalui analisa konsistensi barbagai butir dalam instrumen menggunakan teknik tertentu. Secara eksternal, pengujian ini bisa dilaksanakan mellalui equivalen, Test-Retest, dan penggabungan dari keduanya (Azwar, 2016).

Saat batas minimum skor alpha cronbach 0,6 terpenuhi, maka alat ukur dalam analisis alpha Cronbach dinyatakan reliabel, sehingga skor *alpha cronbach* 0,6. Skor reliabilitas dikatakan kurang baik jika  $< 0,6$ , sementara skor reliabilitas 0,7 bisa diterima dan apabila skor reliabilitas 0,8 dinyatakan baik. Dengan demikian, skor reliabilitas yang mendekati 1 akan semakin tinggi skornya dan baik (Azwar, 2016)

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

### **2.7.3. Uji Signifikan Parsial (Uji T)**

Uji t hipotesis dilakukan untuk menguji apakah secara terpisah variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen secara baik. Hipotesis adalah asumsi atau dugaan dengan mengenai suatu hal yang dibuat untuk menjelaskan suatu hal yang sering dituntut untuk melakukan pengeceknnya. Uji signifikan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan pengujian secara parsial (Uji T) menggunakan *software* STATA.

STATA adalah salah satu perangkat lunak komputer untuk mengolah dan menganalisis data. STATA merupakan program statistik dengan fungsi statistik dan ekonometrik yang relatif lengkap dibandingkan *software* statistik lainnya. Selain dapat digunakan untuk data yang panel dan times series, STATA mampu mengolah data dengan jumlah varibel yang cukup banyak atau dengan jumlah observasi yang besar, seperti data sensus penduduk. STATA juga mampu mengolah data yang membutuhkan tingkat akurasi tinggi, seperti analisis uji signifikansi parsial.

Kelebihan STATA selain kemampuan analisisnya adalah tersedia online help untuk mencari keterangan tentang syntax yang dibutuhkan untuk sebuah analisis ekonometrik, oleh karena itu perintah pada STATA dapat ditambah sesuai dengan penemuan perintah terbaru.

a. Uji Signifikan Parsial (T-Test)

Uji-T adalah salah satu metode statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis selisih rata-rata dari dua populasi yang berbeda. Tujuan melakukan Uji-T adalah jika kita tertarik untuk menarik kesimpulan apakah parameter dua populasi berbeda atau tidak, yang dimaksud parameter di sini misalnya nilai rata-rata (mean). Kita melakukan studi komparatif (perbandingan) antara dua populasi.

Langkah-langkah pengujian dengan uji t adalah sebagai berikut :

1) Membuat formula uji hipotesis

- a) Nilai signifikansi  $< 0.05$  menunjukkan adanya pengaruh yang signifikansi antara variabel yang satu dengan yang lainnya. Ini menunjukkan terdapat pengaruh yang bermakna terhadap pengaruh perlakuan yang diberikan pada masing-masing variabel.
- b) Nilai signifikansi  $> 0.05$  menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang signifikansi antara variabel yang satu dengan yang lainnya. Ini menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang bermakna terhadap pengaruh perlakuan yang diberikan pada masing-masing variabel.

2) Menentukan tingkat kesalahan (signifikansi)

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

3) Penentuan Uji T

Pengujian regresi secara parsial dimaksudkan apabila variabel bebas berkorelasi nyata atau tidak terhadap variabel terikat. Uji hipotesis yang digunakan uji t-test adalah  $T_{hitung}$ .  $T_{hitung}$  dirumuskan sebagai berikut:

$$T = \frac{r \sqrt{n-k-1}}{\sqrt{1-r^2}} \dots \dots \dots (3)$$

Keterangan:

t = Uji t

r = Korelasi parsial yang ditentukan

$r^2$  = Koefisien determinasi

n = Jumlah sampel

k = Jumlah variabel independen

- 4) Hasil t-hitung dibandingkan dengan t-tabel, dengan kriteria:

$H_0$  diterima  $H_a$  ditolak, jika t-hitung < t-tabel

$H_0$  ditolak  $H_a$  diterima, jika t-hitung > t-tabel

Apabila  $H_0$  diterima, maka disimpulkan bahwa suatu pengaruh adalah tidak signifikan, artinya tidak ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel independen terhadap variabel dependen, sedangkan apabila  $H_0$  ditolak, menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan dari variabel-variabel bebas secara bersama-sama terhadap suatu variabel terikat.

- 5) Setelah data diolah dan dianalisis, peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai jawaban dari pertanyaan ilmiah yang ada dalam tujuan penelitian. Selanjutnya, peneliti dapat memberikan saran kepada pembaca berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan.