

SKRIPSI

**ANALISIS KARAKTERISTIK PENGUNJUNG PUSAT
KAWASAN RELAKSASI PERKOTAAN DI *SUNSET QUAY***

Disusun dan diajukan oleh:

**MUHAMMAD IMAM ARIB JAYADI
D011 19 1101**



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

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS KARAKTERISTIK PENGUNJUNG PUSAT KAWASAN RELAKSASI PERKOTAAN DI SUNSET QUAY

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD IMAM ARIB
D011191101

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Pada tanggal 11 September 2024 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Pembimbing Pendamping,



Dr.Eng. Ir.Muralia Hustim, ST, MT.,IPM.,AER Ir. Hajriyanti Yatmar, ST, MT

NIP 197204242000122001

NIP 198807152018016001

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. H. M Wihardi Tjaronge ST., M.Eng.

NIP. 19680529 200212 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;
Nama : Muhammad Imam Arib
NIM : D011191101
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{ Analisis Karakteristik Pengunjung Pusat Kawasan Relaksasi
Perkotaan Di Sunset Quay }

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, 15 Oktober 2024

Yang Menyatakan




Muhammad Imam Arib

ABSTRAK

MUHAMMAD IMAM ARIB JAYADI. *ANALISIS KARAKTERISTIK PENGUNJUNG PUSAT KAWASAN RELAKSASI PERKOTAAN DI SUNSET QUAY.* (dibimbing oleh Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, ST,MT. Ir. Hajrianti Yatmar, ST, M.Eng

Karakteristik perjalanan merupakan salah satu faktor yang penting untuk bisa meningkatkan potensi suatu tempat untuk menjadi destinasi kunjungan yang baru. Kawasan Susnset Quay merupakan tempat destinasi pada kawasan Center of Point Indonesia pada Kota Makassar, Sulawesi Selatan memiliki daya tarik sendiri bagi wisatawan lokal. Kawasan Susnset Quay memiliki karakteristik geografis yang menarik. Studi ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik perjalanan Kawasan Sunset Quay di Kota Makassar. 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 pengunjung didominasi oleh Laki-laki dengan usia 15 – 22 tahun yang mayoritas memiliki penghasilan sebesar Rp3.000.000 - Rp5.000.000. Mayoritas pengunjung mengeluarkan biaya sebesar Rp10.000 - Rp50.000 untuk sekali perjalanan menggunakan motor/mobil kendaraan pribadi dengan jarak tempuh perjalanan ke lokasi wisata berkisar 1 - 5 km. Waktu tempuh selama 60 - 180 Menit dilakukan sebanyak sekali dalam sebulan. Destinasi Kawasan Sunset Quay ini memiliki tingkat pelayanan yang dinilai telah memenuhi hampir di semua aspek yang dibutuhkan untuk kenyamanan pengunjung mulai dari parkir, tarif maupun fasilitas yang disediakan.

Kata Kunci: Karakteristik, Sosio-demografi, Perjalanan, Relaksasi

ABSTRACT

MUHAMMAD IMAM ARIB JAYADI. *ANALYSIS OF CHARACTERISTICS OF VISITORS TO THE URBAN RELAXATION CENTER AREA AT SUNSET QUAY.* (supervised by Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, ST, MT. Ir. Hajrianti Yatmar, ST, M.Eng)

Travel characteristics are one of the crucial factors in enhancing the potential of a place to become a new tourist destination. The Sunset Quay area is a destination within the Center of Point Indonesia in Makassar City, South Sulawesi, which has its own attraction for local tourists. Sunset Quay has interesting geographical characteristics. This study aims to analyze the travel characteristics of the Sunset Quay area in Makassar City. Specifically, the objectives are to analyze socio-demographic characteristics, travel characteristics, and the relationship between socio-demographics and travel characteristics. The determination was made using the Non-Probability Sampling method with purposive sampling. This research uses a quantitative method with a descriptive approach and quantitative data collection using a questionnaire. The research results show that the travel characteristics of visitors are dominated by males aged 15-22 years, the majority of whom have an income ranging from Rp3,000,000 to Rp5,000,000. The majority of visitors spend between Rp10,000 and Rp50,000 for a single trip using personal vehicles such as motorcycles/cars, with travel distances to tourist locations ranging from 1 to 5 km. The travel time is between 60 and 180 minutes, done once a month. The Sunset Quay destination has a level of service that is considered to have fulfilled almost all aspects needed for visitor comfort, including parking, tariffs, and provided facilities.

Keywords: Characteristics, Socio-demographics, Travel, Relaxation

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
KATA PENGANTAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan	3
1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan	3
1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan.....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Penelitian Terdahulu.....	5
2.2 Transportasi	7
2.2.1 Pengertian	7
2.2.2 Model Perencanaan Transportasi	8
2.2.3 Manfaat Transportasi	9
2.3 Karakteristik Pelaku Perjalanan	10
2.4 Pemilihan Moda.....	12
2.5 Konsep Pergerakan	14
2.5.1 Pergerakan Tidak Spasial	14
2.5.2 Pergerakan Spasial	15
BAB III METODE PENELITIAN	17
3.1 Lokasi Penelitian	17
3.2 Kerangka Kerja Penelitian	18

3.3	Jenis Data Penelitian.....	20
3.3.1	Jenis Data Berdasarkan Sumber	20
3.3.2	Jenis Data Berdasarkan Sifatnya	20
3.4	Populasi dan Sampel Penelitian	21
3.5	Metode Pengumpulan Data.....	23
3.6	Kuesioner Penelitian.....	23
3.7	Tahapan Penelitian	25
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		32
4.1.	Analisis Karakteristik Individu Pengunjung Kawasan Sunset Quay.....	32
4.1.1.	Jenis Kelamin	32
4.1.2.	Usia.....	33
4.1.3.	Pendidikan Terakhir	34
4.1.4.	Pekerjaan.....	35
4.1.5.	Penghasilan.....	36
4.1.6.	Jumlah Anggota Keluarga	37
4.1.7.	Kepemilikan Kendaraan Pribadi.....	39
4.1.8.	Kepemilikan Mobil.....	40
4.1.9.	Kepemilikan Motor	41
4.2.	Analisis Karakteristik Perjalanan Kawasan Sunset Quay	42
4.2.1.	Tujuan Berkunjung	42
4.2.2.	Alasan Berkunjung	43
4.2.3.	Asal Perjalanan	44
4.2.4.	Moda Transportasi yang digunakan.....	45
4.2.5.	Biaya Perjalanan.....	46
4.2.6.	Waktu Perjalanan.....	47
4.2.7.	Jarak Perjalanan	48
4.2.8.	Lama Berkunjung	49
4.2.9.	Berkunjung ke Kawasan Sunset Quay	50
4.2.10.	Frekuensi Berkunjung.....	51
4.2.11.	Aktivitas yang Diminati.....	52
4.2.12.	Penggunaan Aplikasi Perjalanan	53
4.3.	Karakteristik Pemilihan Tempat	54
4.3.1.	Jenis Transaksi.....	54
4.3.2.	Transaksi / Belanja Individu.....	55
4.3.3.	Transaksi / Belanja Rombongan.....	56
4.3.4.	Preferensi Harga	57
4.4.	Karakteristik Kualitas Pelayanan & Fasilitas.....	58
4.5.	Analisis Hubungan Karakteristik Sosio-demografi dan Karakteristik Perjalanan.....	59
4.5.1.	Hubungan Sosio-demografi terhadap Tujuan Berkunjung	59
4.5.2.	Hubungan Sosio-demografi terhadap Moda Transportasi	65
4.5.3.	Hubungan Sosio-demografi terhadap Biaya Perjalanan	73
4.5.4.	Hubungan Sosio-demografi terhadap Waktu Perjalanan	79

4.5.5. Hubungan Sosio-demografi terhadap Jarak Perjalanan	86
4.5.6. Hubungan Sosio-demografi terhadap Frekuensi Berkunjung	93
4.6. Uji Hipotesis	101
4.6.1. Uji Validitas dan Reabilitas	101
4.6.2. Uji T	103
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	108
5.1 Kesimpulan.....	108
5.2 Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA	112
LAMPIRAN	114

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi penelitian di Kawasan Sunset Quay, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan.....	17
Gambar 2. Kawasan Sunset Quay.....	18
Gambar 3. 19	
Gambar 4. Diagram alir penelitian	26
Gambar 5. Grafik jenis kelamin	32
Gambar 6. Grafik usia responden	33
Gambar 7. Grafik pendidikan terakhir responden	34
Gambar 8. Grafik pekerjaan responden	36
Gambar 9. Grafik penghasilan responden	37
Gambar 10. Grafik jumlah anggota keluarga responden	38
Gambar 11. Grafik kepemilikan kendaraan pribadi responden	39
Gambar 12. Grafik kepemilikan mobil responden	40
Gambar 13. Grafik kepemilikan motor responden	41
Gambar 14. Grafik tujuan berkunjung	43
Gambar 15. Grafik alasan berkunjung responden	44
Gambar 16. Grafik asal perjalanan responden	45
Gambar 17. Grafik moda transportasi responden.....	46
Gambar 18. Grafik biaya perjalanan responden	47
Gambar 19. Grafik waktu perjalanan responden	48
Gambar 20. Grafik waktu berangkat responden.....	49
Gambar 21. Grafik lama berkunjung responden	50
Gambar 22. Grafik sendiri/rombongan.....	51
Gambar 23. Grafik frekuensi berkunjung responden.....	52
Gambar 24. Grafik aktivitas yang diminati responden.....	53
Gambar 25. Grafik penggunaan aplikasi perjalanan responden	54
Gambar 26. Grafik jenis transaksi responden.....	55
Gambar 27. Grafik transaksi / belanja individu responden.....	56
Gambar 28. Grafik transaksi / biaya rombongan responden	57
Gambar 29. Grafik preferensi transaksi responden	58
Gambar 30. Grafik kualitas pelayanan dan fasilitas Kawasan Sunset Quay	58
Gambar 31. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan tujuan kunjungan	59
Gambar 32. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan tujuan berkunjung	60
Gambar 33. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan tujuan berkunjung	61
Gambar 34. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan tujuan berkunjung	62
Gambar 35. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan tujuan berkunjung	63
Gambar 36. Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan tujuan berkunjung	64
Gambar 37. Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan tujuan berkunjung	65

Gambar 38. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan moda transportasi.....	66
Gambar 39. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan moda transportasi.....	67
Gambar 40. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan moda transportasi.....	68
Gambar 41. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan moda transportasi.....	69
Gambar 42. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan moda transportasi.....	70
Gambar 43. Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan moda transportasi.....	71
Gambar 44. Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan moda transportasi.....	72
Gambar 45. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan biaya perjalanan.....	73
Gambar 46. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan biaya perjalanan.....	74
Gambar 47. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan biaya perjalanan.....	75
Gambar 48. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan biaya perjalanan.....	76
Gambar 49. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan.....	77
Gambar 50. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan.....	78
Gambar 51. Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan biaya perjalanan.....	79
Gambar 52. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan waktu perjalanan.....	80
Gambar 53. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan waktu perjalanan.....	81
Gambar 54. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan waktu perjalanan.....	82
Gambar 55. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan waktu perjalanan.....	83
Gambar 56. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan waktu perjalanan.....	84
Gambar 57. Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan waktu perjalanan.....	85
Gambar 58. Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan waktu perjalanan.....	86
Gambar 59. Grafik Distribusi Persentase Hubungan Jenis Kelamin dengan Jarak Perjalanan.....	87
Gambar 60. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan jarak perjalanan.....	88
Gambar 61. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan jarak perjalanan.....	89
Gambar 62. Grafik distribusi persentase hubungan pekerjaan dengan jarak perjalanan.....	90
Gambar 63. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan jarak	

perjalanan.....	91
Gambar 64. Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan jarak perjalanan.....	92
Gambar 65. Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan jarak perjalanan	93
Gambar 66. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan frekuensi berkunjung	94
Gambar 67. Grafik distribusi persentase hubungan pendidikan terakhir dengan frekuensi berkunjung	95
Gambar 68. Grafik distribusi persentase hubungan usia dengan frekuensi berkunjung	96
Gambar 69. Grafik distribusi persentase hubungan jenis kelamin dengan frekuensi berkunjung	97
Gambar 70. Grafik distribusi persentase hubungan penghasilan dengan frekuensi berkunjung	99
Gambar 71. Grafik distribusi persentase hubungan jumlah anggota keluarga dengan frekuensi berkunjung	100
Gambar 72. Grafik distribusi persentase hubungan kepemilikan kendaraan dengan frekuensi berkunjung.....	101

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jenis kelamin responden.....	32
Tabel 2. Usia responden	33
Tabel 3. Pendidikan terakhir responden	34
Tabel 4. Pekerjaan responden.....	35
Tabel 5. Penghasilan responden	37
Tabel 6. Jumlah anggota keluarga responden.....	38
Tabel 7. Kepemilikan kendaraan pribadi responden	39
Tabel 8. Kepemilikan mobil responden	40
Tabel 9. Kepemilikan motor responden	41
Tabel 10. Tujuan berkunjung responden	42
Tabel 11. Alasan berkunjung responden	43
Tabel 12. Asal perjalanan responden.....	44
Tabel 13. Moda transportasi responden.....	45
Tabel 14. Biaya perjalanan responden.....	46
Tabel 15. Waktu perjalanan responden	47
Tabel 16. Waktu berangkat responden.....	48
Tabel 17. Lama berkunjung responden.....	49
Tabel 18. Sendiri/rombongan.....	50
Tabel 19. Frekuensi berkunjung responden.....	51
Tabel 20. Aktivitas yang diminati responden	52
Tabel 21. Penggunaan aplikasi perjalanan responden	53
Tabel 22. Penggunaan aplikasi perjalanan responden	54
Tabel 23. Transaksi / belanja individu responden.....	55
Tabel 24. Transaksi / Belanja Rombongan Responden	56
Tabel 25. Preferensi transaksi Responden.....	57
Tabel 26. Hubungan jenis kelamin dengan tujuan kunjungan.....	59
Tabel 27. Hubungan pendidikan terakhir dengan tujuan berkunjung.....	60
Tabel 28. Hubungan usia dengan tujuan berkunjung	61
Tabel 29. Hubungan pekerjaan dengan tujuan berkunjung	62
Tabel 30. Hubungan penghasilan dengan tujuan berkunjung.....	63
Tabel 31. Hubungan jumlah anggota keluarga dengan tujuan berkunjung	64
Tabel 32. Hubungan kepemilikan kendaraan dengan tujuan berkunjung.....	65
Tabel 33. Hubungan jenis kelamin dengan moda transportasi	65
Tabel 34. Hubungan pendidikan terakhir dengan moda transportasi	66
Tabel 35. Hubungan usia dengan moda transportasi	67
Tabel 36. Hubungan pekerjaan dengan moda transportasi	69
Tabel 37. Hubungan penghasilan dengan moda transportasi	70
Tabel 38. Hubungan jumlah anggota keluarga dengan moda transportasi	71
Tabel 39. Hubungan kepemilikan kendaraan dengan moda transportasi	72
Tabel 40. Hubungan jenis kelamin dengan biaya perjalanan	73
Tabel 41. Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Biaya Perjalanan	74
Tabel 42. Hubungan pendidikan terakhir dengan biaya perjalanan	75
Tabel 43. Hubungan pekerjaan dengan biaya perjalanan	75
Tabel 44. Hubungan penghasilan dengan biaya perjalanan.....	76
Tabel 45. Hubungan jumlah anggota keluarga dengan biaya perjalanan	77

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

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
n	Jumlah Sampel
$Z_{\alpha/2}$	Nilai dari tabel distribusi normal
σ	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

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

KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur kehadiran 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 KAWASAN REKLASASI PERKOTAAN**” merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

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

1. **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
2. **Bapak Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge S.T., M.Eng.,** selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. **Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.** selaku Sekretaris Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
4. **Ibu 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 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.
6. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil, staf dan karyawan

Fakultas Teknik serta staf Laboratorium dan asisten Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Yang teristimewa penulis persembahkan kepada:

1. Kedua orang tua yang tercinta, yaitu ayahanda Ir. H. Jayadi Rusman dan ibunda Hj. Muliati atas semua kasih sayang yang begitu tulus dan doa yang tiada henti serta nasehat-nasehat yang selalu melekat pada penulis disetiap waktu.
2. Ilham dan Aliyah sebagai saudara(i) tercinta dan teman seumur hidup yang selalu memberikan tunjangan serta dukungannya dalam hidup penulis.
3. Kepada A yang senantiasa memberikan dukungan dan motivasi, dan juga setia menjadi pendengar yang baik bagi penulis dalam menyelesaikan penulisan tugas akhir ini.
4. Lingga, Arya, Armin, Agung, dan Afdal 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 Roy, Senal, Imal, Amirah Nurul, Debby, dan 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 pada pusat kawasan relaksasi perkotaan. Transportasi memungkinkan wisatawan untuk mencapai destinasi tujuan, 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 aktivitas masyarakat terhadap kawasan relaksasi perkotaan Kota Makassar semakin berkembang dengan adanya Center of Point Indonesia.

Kota Makassar adalah kota yang berkembang, berkembangnya sebuah wilayah yang dimulai dari pusat kota hingga merambat ke pinggiran kota dengan adanya aktivitas – aktivitas masyarakat di bidang pendidikan, politik dan ekonomi tak bisa lepas dari banyaknya pergerakan lalu, dengan jumlah penduduk 1.427.619 jiwa yang terdiri atas 711.006 jiwa penduduk laki – laki dan 716.613 jiwa perempuan.(BPS, 2021) yang juga dikenal sebagai ujung pandang adalah ibu kota Sulawesi Selatan, Makassar terletak di pesisir barat daya pulau Sulawesi dan berbatasan dengan selat Makassar disebelah barat, Kabupaten Kepulauan Pangkajene disebelah utara, Kabupaten Maros disebelah timur dan Kabupaten Gowa disebelah selatan

Center of Point Indonesia ini sendiri adalah kota kawasan modern Citra Land City Losari Makassar, yang terintegrasi dengan hunian dan pusat komersial. CPI dibangun di lahan seluas 157 ha. Sekitar 50 hektar lahan reklamasi diserahkan ke Pemerintah Sulawesi Selatan. Lahan itu menjadi area publik guna pembangunan fasilitas umum, seperti Masjid 99 Kubah, wisma negara, taman BPJS Emmy Saellan, Lego – lego, kawasan Sunset Quay, Universitas Ciputra, dan lain – lain.

Kawasan Susnset Quay merupakan tempat destinasi baru pada kawasan Center of Point Indonesia sehingga memiliki potensi besar untuk menjadi destinasi kunjungan yang baru dan pusat bangkitan dan tarikan dibandingkan destinasi lain seperti Masjid 99 Kubah, wisma negara, taman BPJS Emmy Saelan, Lego – lego, Universitas Ciputra, Apartement Delf. Namun, untuk mencapai potensi tersebut, penting untuk memahami sifat perjalanan para wisatawan yang datang ke daerah ini. Beberapa faktor perlu dipertimbangkan, termasuk demografi pengunjung, tujuan perjalanan, dan preferensi aktivitas, yang semuanya merupakan elemen kunci dalam menganalisis karakteristik perjalanan. Pertimbangan-pertimbangan ini bisa berdampak positif atau negatif, dan perubahan sosial menjadi faktor dominan dalam kehidupan masyarakat.

Karakteristik perjalanan menuju Sunset Quay mencakup aksesibilitas yang lancar, jalur transportasi yang terintegrasi dengan baik, dan pemandangan alam yang menawan sepanjang perjalanan. Aspek transportasi melibatkan pengenalan berbagai moda yang digunakan oleh pengunjung untuk mencapai Sunset Quay, termasuk kendaraan pribadi, transportasi umum seperti bus atau taksi, dan 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. Namun, informasi tentang karakteristik perjalanan wisatawan di Sunset Quay 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 Relaksasi Perkotaan”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas, permasalahan yang perlu dijelaskan secara rinci

1. Bagaimana karakteristik sosiodemografi pengunjung kawasan *Sunset Quay*?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan kawasan *Sunset Quay*?
3. Bagaimana hubungan karakteristik sosiodemografi dengan karakteristik perjalanan?

1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan

Adapun tujuan dari penulisan tugas akhir ini, di antaranya:

1. Menganalisis karakteristik sosiodemografi pengunjung Kawasan *Sunset Quay*
2. Menganalisis karakteristik perjalanan Kawasan *Sunset Quay*
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 pengunjung kawasan Sunset Quay
2. Sebagai referensi bagi penelitian serupa yang berkaitan dengan analisis karakteristik perjalanan wisatawan yang mengunjungi Sunset Quay.
3. Diharapkan mampu menjadi referensi bagi pemerintah setempat ataupun yang bersangkutan untuk pengembangan sarana dan prasarana wisata Sunset Quay kedepannya.

1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan

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

1. Lokasi penelitian dilakukan di Kawasan Wisata Sunset Quay.
2. Objek penelitian adalah masyarakat yang secara acak dipilih dan berkunjung ke Kawasan Wisata Sunset Quay 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.

1. Karakteristik Perjalanan

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

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

- a. Maksud perjalanan (bekerja, belanja sosial dan lain-lain)
- b. Waktu ketika melakukan perjalanan

- c. Tempat asal perjalanan
- d. Tempat tujuan perjalanan
- e. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan (Umum : Bus, Pribadi : Motor atau pihak ke 3)
- f. Rute dari tempat asal ke tempat tujuan yang 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.
 - 1) Secara kuantitatif, meliputi waktu tunggu, waktu yang diperlukan untuk mengakses pada moda transportasi lainnya, tarif dan ketersediaan tempat parkir.
 - 2) Secara kualitatif, meliputi kenyamanan, kepercayaan dan keamanan.

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 pemukiman (konsumsi) serta industry 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.