

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk di perkotaan merupakan fenomena yang tidak dapat dihindari di banyak negara, termasuk Indonesia. Perpindahan penduduk dari daerah pedesaan ke perkotaan terjadi karena berbagai alasan, seperti peluang kerja, akses ke pendidikan dan layanan kesehatan yang lebih baik, serta gaya hidup yang lebih *modern*. Namun, peningkatan populasi di kawasan perkotaan juga membawa sejumlah tantangan yang signifikan, terutama dalam hal ketersediaan lahan, kepadatan penduduk dan polusi.

Masyarakat yang melakukan mobilitas di perkotaan seringkali dihadapkan pada masalah-masalah seperti kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Di sisi lain, tidak terpenuhinya infrastruktur transportasi, terutama sistem moda transportasi umum yang terintegrasi menjadikan permasalahan ini sangat krusial untuk diselesaikan.

Terjadinya mobilitas penduduk permanen di perkotaan menyebabkan lalu lintas yang sangat padat. Hal ini disebabkan oleh peningkatan jumlah kendaraan yang beroperasi di perkotaan, sehingga memperlambat arus lalu lintas dan meningkatkan waktu tempuh karena kepadatan tersebut. Selain itu, polusi udara juga menjadi masalah serius karena emisi kendaraan di perkotaan yang tidak terkontrol dikarenakan banyaknya jumlah kendaraan. Polusi udara tidak hanya berdampak pada kesehatan manusia, tetapi juga dapat menyebabkan kerusakan lingkungan dan kualitas udara yang buruk.

Mobilitas penduduk yang terjadi di perkotaan terbagi menjadi 2, yaitu mobilitas penduduk permanen dan non-permanen. Secara umum di kehidupan perkotaan, mobilitas yang umumnya terjadi sehari-hari yaitu mobilitas non-permanen, terutama pada kota-kota besar.

Mobilitas penduduk permanen merupakan perpindahan penduduk melewati batas administrasi suatu daerah dengan tujuan untuk menetap. Sedangkan mobilitas non-permanen adalah pergerakan penduduk melewati batas administrasi suatu daerah dengan tidak adanya tujuan untuk menetap. (Salama, Katiandagho, & L. Suzana, 2017)

Mobilitas penduduk non-permanen yang terjadi dapat diibaratkan seperti seorang pekerja yang tinggal menetap di daerah maros (Salah satu kabupaten di Mamminasata) memiliki pekerjaan di daerah makassar, untuk pergi bekerja dia harus berpindah daerah dan setelah bekerja dia harus kembali ke daerah asalnya. Oleh karena itu, tanpa transportasi umum yang memadai sulit bagi masyarakat untuk melakukan mobilitas penduduk jika tidak memiliki kendaraan pribadi.

Masyarakat yang melakukan mobilitas penduduk non-permanen membutuhkan transportasi umum yang dapat diandalkan sehingga dapat memudahkan mereka melakukan kegiatan di perkotaan. Dengan dapat diandalkannya transportasi umum yang ada tentunya hal tersebut meningkatkan efektivitas dan efisiensi bagi masyarakat yang menggunakan transportasi umum yang tersedia di daerah perkotaan.

Infrastruktur transportasi di perkotaan sangat penting untuk diutamakan, terutama untuk sistem transportasi umum seperti angkutan massal tidak dapat diabaikan. Transportasi umum seperti bus dapat membantu mengurangi jumlah kendaraan pribadi di wilayah perkotaan, sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas dan juga membantu mengurangi polusi udara. Selain itu, angkutan massal seperti bus juga dapat meningkatkan efisiensi transportasi dengan menampung lebih banyak penumpang dalam satu kali perjalanan, sekaligus juga dapat mengurangi biaya operasional transportasi massal tersebut.

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah akan memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh terhadap seberapa signifikan program transportasi publik berhasil memenuhi kebutuhan masyarakat. (Aminah)

Menurut data Dinas Kependudukan Kota Makassar, penduduk Kota Makassar pada tahun 2018 berjumlah 1,7 juta orang, tetapi ketika siang hari lebih dari dua juta orang beraktivitas di kota ini. Selanjutnya jika ditinjau dari moda transportasi, menurut data Kementerian Perhubungan jumlah kendaraan di Kota Makassar pada siang hari berjumlah 2,4 juta kendaraan yang terdiri dari 1,1 juta kendaraan roda dua serta 1,3 juta kendaraan roda 4 lebih besar dari jumlah penduduk yang berdomisili di Kota Makassar. Jumlah Kendaraan yang melebihi penduduk tersebut berasal dari penduduk daerah di sekitar Makassar yang bekerja di Kota Makassar. Seperti Kabupaten Gowa, Kabupaten Maros, Kabupaten Takalar dan Kabupaten Pangkep. Kemudian menurut data dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa pertumbuhan kendaraan di Kota Makassar mencapai 10-12% per tahun sedangkan pertumbuhan volume jalan hanya 0,001% per tahunnya. (H, Said, & Hajrah, 2021)

Kota Makassar merupakan salah satu kota yang memiliki kebijakan *smart city*. Tujuan implementasi *Smart City* adalah untuk dapat membentuk dan menerapkan suatu kota yang aman, nyaman, terkendali dan mempermudah akses bagi warganya serta memperkuat daya saing kota dalam hal perekonomian, sosial dan teknologi. (Nurdiassa, Zulfikar, Rasyid, & Wulandari, 2021)

Teman Bus Trans Mamminasata menjadi salah satu program untuk mewujudkan *smart city*. Mengusung konsep angkutan perkotaan yang berbasis non-tunai, memberikan transportasi ekonomis, mudah, andal, dan nyaman bagi Masyarakat, dan juga ramah terhadap penyandang disabilitas. (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021)

Wilayah Mamminasata memiliki permasalahan terkait dengan kurangnya penggunaan transportasi umum dan efektivitas dari transportasi umum itu sendiri. Kurangnya penggunaan transportasi umum disebabkan kurang terintegrasinya transportasi yang ada dan juga rute yang terbatas (jarak dekat maupun jarak jauh) sehingga membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding menggunakan transportasi umum. Selain itu, transportasi umum yang ada juga terkadang tidak berjalan sesuai rencana pengguna transportasi umum dikarenakan transportasi umum memiliki target-target tersendiri agar mereka dapat memulai perjalanan.

Dengan adanya Trans Mamminasata diharapkan transportasi umum di wilayah Mamminasata dapat lebih terintegrasi dan memiliki banyak opsi rute perjalanan agar seluruh lapisan masyarakat dapat menggunakan dan dapat terbantu dalam hal transportasi sehingga dapat memudahkan kegiatan mobilitas penduduk secara masif dan terstruktur dan juga menjadi solusi untuk kemacetan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah yang menjadi tujuan dalam penelitian ini yaitu:

- 1.2.1 Bagaimana pola mobilitas penduduk pengguna bus Trans Mamminasata di Wilayah Mamminasata?
- 1.2.2 Bagaimana pola pemanfaatan bus Trans Mamminasata dalam menunjang aktifitas mobilitas penduduk non permanen di Wilayah Mamminasata?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan dari penelitian ini yaitu:

- 1.3.1 Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pola mobilitas penduduk pengguna bus Trans Mamminasata di Wilayah Mamminasata.
- 1.3.2 Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pola pemanfaatan bus Trans Mamminasata dalam menunjang aktifitas mobilitas penduduk non permanen di Wilayah Mamminasata.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat menambah khazanah ilmu pengetahuan dan keilmuan terkait dengan sosiologi perkotaan dan kajian demografi.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

- a. Bagi Penulis

Sebagai bekal pengetahuan dalam ranah riset serta memahami permasalahan yang ada pada masyarakat yang memerlukan kajian secara mendalam dengan melakukan penelitian. Penelitian ini juga sebagai salah satu sarana untuk menyelesaikan pendidikan pada jenjang strata 1.

b. Bagi Masyarakat

Segala informasi dalam penelitian ini bisa tersampaikan kepada masyarakat luas, sehingga mempunyai bahan acuan dalam memahami apa yang terjadi di masyarakat terkhusus pada penelitian ini.

## 1.5 Konsep dan Teori

### 1.5.1 Perkembangan Kota

Kota merupakan tempat hidup bagi banyak masyarakat dan memiliki kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Kota memiliki daya tarik tersendiri terhadap orang-orang yang datang, mereka yang datang ke kota mempunyai tujuan masing-masing dan berharap perpindahan mereka ke kota membuat tujuan mereka dapat terpenuhi.

Perkembangan kota yang merupakan manifestasi dari perubahan-perubahan yang terjadi pada bentuk fisik kota sering kali menjadi isu dalam perencanaan dan perancangan kota. Sementara, struktur fisik kota yang terus mengalami perkembangan dan berubah bentuk sangat mencerminkan kehidupan warga kota yang juga terus berubah. Perubahan tersebut terjadi karena ruang-ruang di perkotaan merupakan perwujudan kehidupan keseharian masyarakat kota dimana semua perubahan yang terjadi juga mempengaruhi bentuk kota. Hal ini dikarenakan perkotaan merupakan produk ruang dan waktu sebagai perpaduan dari kegiatan sosial ekonomi masyarakat dan budaya perkotaan yang menciptakan ruang. (Ayudya & Ikaputra, 2022)

Makassar merupakan kota yang menjadi ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan. Aktivitas perkotaan di kota Makassar sangat beragam sehingga itu menjadi daya tarik untuk daerah di sekitarnya agar ikut berkegiatan di sana. Adanya daya tarik tersebut membuat berkembangnya sebuah konsep yang disebut Wilayah Mamminasata.

Mamminasata merupakan wilayah metropolitan yang terdiri dari satu kota dan tiga kabupaten, yaitu Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa (Sungguminasa) dan Kabupaten Takalar yang semuanya berada di Provinsi Sulawesi Selatan. Metropolitan ini terbentuk secara organik sejak tahun 1980an karena pertumbuhan penduduk yang pesat di Kota Makassar dan ekspansi urbanisasi di sekitarnya. Wilayah Mamminasata juga menjadi

kawasan strategis nasional yang memiliki tiga fungsi utama yang ditetapkan pemerintah pusat, yaitu pusat pertumbuhan ekonomi dan sentra pengolahan hasil produksi; pusat pengembangan sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan; serta pusat orientasi pelayanan. Peran tersebut tidak hanya diartikan sebagai penggerak dalam lingkup provinsi atau pulau Sulawesi saja, namun dalam cakupan yang lebih luas, yaitu mencakup Kawasan Timur Indonesia. (Yanuar, Dewi, Handayani, & Yuwanti, 2023)

Dengan tingginya prospek wilayah Mamminasata untuk kedepan, tentunya harus disertai dengan infrastruktur transportasi yang memadai dan juga moda transportasi yang terintegrasi sehingga membuat kegiatan masyarakat yang melakukan mobilitas di wilayah Mamminasata menjadi mudah.

### 1.5.2 Mobilitas Penduduk

Mobilitas merupakan kemampuan individu untuk melakukan pergerakan tempat untuk mencapai suatu tujuan yang diinginkan. Terjadinya mobilitas dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya mobilitas yaitu faktor ekonomi, sosial dan kesehatan.

Mobilitas penduduk adalah perpindahan penduduk dari satu daerah ke daerah yang lain pada waktu tertentu. Berdasarkan waktu dan tujuannya, dibedakan menjadi dua, yaitu mobilitas permanen dan mobilitas non-permanen.

Mobilitas penduduk permanen adalah perubahan tempat tinggal dari satu daerah ke daerah lain dengan tujuan untuk menetap di daerah tujuan. Mobilitas permanen tidak menentukan batas waktu dan daerahnya, lokal maupun nasional.

Mobilitas penduduk non-permanen adalah perpindahan sementara dengan ciri perpindahan berulang, baik secara formal maupun informal melintas batas wilayah administrasi, biasanya untuk bekerja dan melibatkan orang yang sama.

Mobilitas non-permanen terbagi menjadi dua, yaitu mobilitas sirkuler (*circular mobility*) dan mobilitas ulang alik (*commuter mobility*). Secara sederhana, mobilitas komuter adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Kemudian mobilitas sirkuler adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dan kembali ke daerah asal setelah lebih dari satu hari tetapi kurang dari enam bulan. (Mantra, 2000)

Mobilitas penduduk terjadi karena adanya keragaman wilayah, ketidaksamaan fungsi dan manfaat suatu wilayah bagi setiap individu. Setiap wilayah memiliki fungsi dan peran yang berbeda-beda, tergantung dari karakteristik wilayah tersebut.

#### 1.5.2.1 Mobilitas Komuter

Mobilitas komuter merupakan mobilitas yang umumnya terjadi dari daerah dengan tingkat kepadatan rendah ke daerah yang menjadi pusat kehidupan.

Pada negara Indonesia terjadi fenomena pekerja yang melakukan mobilitas komuter yang dimana hasil survei dari Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) 2017 menunjukkan bahwa jumlah pekerja yang melakukan mobilitas komuter di Indonesia pada tahun 2016 mencapai 7,08 persen juta jiwa atau sekitar atau jika dilihat dari sudut pandang yang lain sekitar 5,98 persen dari penduduk yang bekerja adalah mereka yang bekerja dengan melakukan mobilitas komuter. (Irlayanti, Sari, & Rosida, 2021)

Mobilitas komuter merupakan mobilitas penduduk yang dimana mereka pergi ke suatu daerah untuk suatu hal dan mereka juga kembali ke daerah asal pada hari yang sama atau tidak lebih dari 24 jam.

Meningkatnya mobilitas komuter tentunya menimbulkan permasalahan salah satunya transportasi. Mereka yang melakukan mobilitas komuter cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk pergi ke tempat tujuan dan menimbulkan kemacetan di daerah tujuan. Tanpa transportasi umum yang memadai dan terintegrasi tentunya membuat daerah yang menjadi tujuan mobilitas komuter akan membeludak dan menimbulkan kemacetan di berbagai tempat.

#### 1.5.2.2 Mobilitas Sirkuler

Mobilitas sirkuler bukanlah sebuah fenomena yang baru, akan tetapi telah lama terjadi. Bentuk mobilitas penduduk sirkuler yang paling penting dan telah lama dikenal adalah perpindahan penduduk dari daerah perdesaan ke perkotaan secara musiman untuk periode waktu yang cukup lama di dalam internal suatu negara.

Konsep mobilitas sirkuler pertama kali muncul pada pertengahan tahun 70-an abad ke 20 dengan merujuk pada studi Bovenkerk pada tahun 1974. Dalam studi tersebut dikemukakan bahwa mobilitas sirkuler merupakan sebuah pergerakan penduduk ke dan dari antara dua tempat yang melibatkan lebih dari satu kali kepulangan ke daerah asal. Hugo menggunakan istilah mobilitas sirkuler untuk menggambarkan migrasi internal di Indonesia, dalam konsep tersebut hugo menjelaskan bahwa mobilitas sirkuler diartikan sebagai perpindahan selama minimal satu hari dan maksimal enam bulan serta tidak memiliki keinginan untuk tinggal menetap di tempat tujuan. (Romdiati & Noveria, 2019)

Akademisi pada umumnya mendefinisikan mobilitas sirkuler secara lebih luas atau lebih umum untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena yang aktual, dan bahkan juga untuk mengkritisi kebijakan tentang pengelolaan mobilitas sirkuler. Sementara itu, para pengambil kebijakan cenderung mengartikan mobilitas sirkuler sebagai mobilitas tenaga kerja migran yang harus dikelola dengan baik sehingga dapat memberikan

dampak positif untuk daerah pengirim, penerima, dan individu migran tersebut.

#### 1.5.2.3 Faktor Mobilitas Penduduk

Berdasarkan karakter wilayahnya, maka faktor yang mempengaruhi mobilitas penduduk dapat dikelompokkan menjadi 5, yaitu faktor yang ada di daerah asal, faktor yang ada di daerah tujuan, faktor yang ada diantara dua daerah asal dan tujuan atau disebut dengan faktor antara, yang meliputi jarak dan aksesibilitas, faktor pribadi dari seseorang yang akan melakukan mobilitas, dan kombinasi diantara faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut yaitu:

##### a. Faktor Daerah Asal dan Daerah Tujuan

Daerah asal menjadi salah satu faktor seseorang untuk melakukan mobilitas, daerah asal memiliki nilai sejarah, sosial, budaya dan ekonomi bagi seseorang. Sedangkan daerah tujuan menjadi faktor seseorang untuk melakukan mobilitas kebanyakan dikarenakan alasan ekonomi.

##### b. Faktor Antara dan Aksesibilitas

Faktor antara menjadi penghambat terjadinya mobilitas penduduk karena biaya perpindahan dan jarak lokasi. Sementara aksesibilitas menjadi pendorong dikarenakan semakin tingginya aksesibilitas suatu daerah maka semakin tinggi pula orang mau melakukan mobilitas penduduk ke daerah tersebut.

##### c. Keberagaman Wilayah

Keberagaman wilayah menjadi faktor terjadinya mobilitas penduduk karena keanekaragaman ciri atau karakter suatu wilayah membuat suatu wilayah tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan hidup manusia yang semakin lama semakin kompleks, sehingga keterbatasan yang ada di wilayah tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan manusia yg tinggal di sana.

#### 1.5.3 Transportasi

Transportasi merupakan sebuah kebutuhan mendasar pada zaman sekarang ini. Dengan adanya transportasi, kehidupan sosial masyarakat menjadi lebih dinamis dikarenakan transportasi membuat hal itu menjadi mudah. Akan tetapi, tidak semua wilayah telah mencapai kondisi ideal dalam ketersediaan transportasi.

Permasalahan transportasi bukan hanya menjadi masalah pemerintah saja, melainkan masyarakat juga terkena dampaknya. Infrastruktur transportasi terutama transportasi umum yang tidak ideal seperti kurangnya kenyamanan, keamanan dan biaya yang tidak terjangkau berakibat kurangnya masyarakat menggunakan transportasi publik sehingga berakibat pada peminggiran masyarakat secara tidak langsung dikarenakan mobilitas yang dilakukan masyarakat menjadi tidak berjalan atau mengalami hambatan.

Menurut Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) tahun 2012, kinerja angkutan umum bisa ditinjau dari berbagai segi. Adapun berbagai segi yang dimaksud adalah keselamatan, aksesibilitas tinggi, keterpaduan, kapasitas, teratur, kelancaran dan kecepatan, kemudahan dicapai, tepat waktu, kenyamanan, tarif angkutan umum, tertib, keamanan, polusi rendah beban publik, serta utilitas.

Trans Mamminasata merupakan transportasi publik yang berada di wilayah mamminasata berbasis pembayaran non-tunai, yang mendukung transportasi ekonomis, mudah, andal dan nyaman bagi masyarakat yang menggunakan.

Hadirnya Trans Mamminasata menjadi upaya untuk meningkatkan minat penggunaan transportasi publik sehingga penggunaan kendaraan pribadi dapat berkurang yang tentunya akan berdampak positif pada berbagai aspek kehidupan masyarakat seperti berkurangnya polusi udara dan mengurangi kemacetan.

#### 1.5.3.1 Kebutuhan Transportasi dan Pemilihan Jenis Transportasi

Pada dasarnya permintaan angkutan transportasi diakibatkan oleh hal-hal berikut ini:

- a. Kebutuhan manusia untuk bepergian dari asal ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian didalam suatu kegiatan, misalnya untuk kerja, belanja, liburan, sekolah, dan lain-lain.
- b. Kebutuhan untuk angkutan barang agar barang tersebut dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain.

Permintaan dan pemilihan pemakai jasa transportasi (*users*) akan jenis transportasi sangat ditentukan oleh beberapa faktor yaitu sebagai berikut:

- a. Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*). Apabila sifat dari muatan itu baik, semisal aman digunakan, maka akan semakin banyak orang menggunakan transportasi tersebut.
- b. Biaya transportasi. Dimana makin rendah biaya transportasi maka makin banyak pula permintaan akan jasa transportasi. Tingkat biaya transportasi merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis jasa transportasi.
- c. Tarif transportasi. Tarif transportasi yang ditawarkan oleh berbagai macam moda transportasi untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi.
- d. Kecepatan angkutan. Pemilihan ini sangat tergantung pada faktor waktu yang dimiliki oleh penyumpang.

- e. Kualitas pelayanan. Kualitas pelayanan terdiri dari: **Frekuensi**, makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transportasi maka pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan; **Pelayanan baku** (*standard of service*) suatu moda transportasi yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan; **Kenyamanan** (*comfortibility*) pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula menjadi segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transportasi; **Ketepatan** (*reliability*). Jika perusahaan angkutan transportasi gagal untuk menepati jadwal yang telah disediakan, akan berpengaruh besar terhadap pemilihan transportasi tersebut; **Keamanan dan keselamatan**. Faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang. (Ramadhan, 2020)

## 1.6 Penelitian Terdahulu

### 1.6.1 Julia Dwina Nur Shafira (2022)

Dampak Transportasi “Teman Bus” Terhadap Pergerakan Penduduk (Kasus Wilayah Mamminasata), dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif. Kesimpulan dari penelitian ini sebanyak 92% dari total responden menyetujui pernyataan bahwa kehadiran Teman Bus ini memudahkan mereka dalam melakukan aktivitas perjalanan di wilayah Mamminasata. Selanjutnya sebagian besar responden menyepakati bahwa mobilitas penduduk non-permanen terjadi karena *push factor* dikarenakan keberadaan transportasi dan mereka merasakan kemudahan melakukan mobilitas non-permanen karena bisa kembali pulang ketempat asal dengan mudah, murah, nyaman dan aman. Terakhir, hampir seluruh dari total responden menyepakati bahwa kehadiran Teman Bus ini sesuai dengan Tingkat Penghasilan mereka dan dapat membuat mereka lebih hemat.

### 1.6.2 Muhammad Deni, Anton Trianto, Arubina Bangsawan, Kemas Welly Angga Permana (2022)

Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Keputusan Pengguna Jasa Transportasi Teman Bus PT. Trans Musi Palembang Jaya di Kota Palembang, dengan menggunakan metode penelitian deksriptif kuantitatif. Kesimpulan dari penelitian ini bahwa kualitas pelayanan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan pengguna jasa. Dari hasil penyebaran kuesioner dapat disimpulkan bahwa pengguna jasa Teman Bus menyatakan sarana dan prasarana transportasi Teman Bus dalam kondisi baik dan sesuai dengan kebutuhan penumpang. Apabila pengguna jasa memilih untuk tidak menggunakan transportasi ini dikarenakan pengguna jasa menganggap bahwa Teman Bus belum menjadi pilihan yang tepat ketika penumpang membutuhkan waktu yang cepat untuk sampai di lokasi

tujuan karena penumpang masih harus menunggu kedatangan Teman Bus yang rentang waktunya cukup lama.

### **1.7 Kerangka Konseptual**

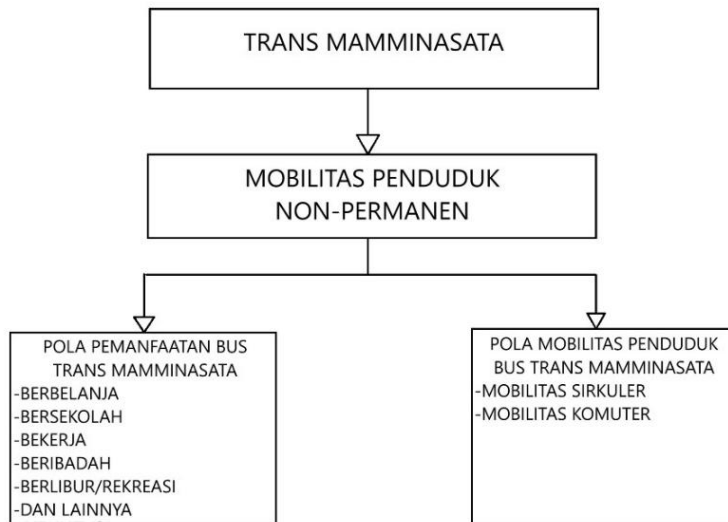
Kebutuhan masyarakat akan transportasi umum sangat tinggi terutama di daerah yang memiliki kepadatan penduduk yang tinggi dan juga tingkat mobilitas yang tinggi pula. Dengan banyaknya moda transportasi umum tentu akan sangat membantu masyarakat dalam menjalani kegiatan mobilitas sehari-hari.

Wilayah Mamminasata merupakan Kawasan Strategis Nasional di daerah Sulawesi Selatan yang mencakup beberapa kabupaten dan kota. Mamminasata diproyeksikan menjadi pusat perekonomian di Kawasan Indonesia Timur. Dengan terjadinya pengembangan di Wilayah Mamminasata ini tentunya dibutuhkan sistem transportasi umum yang dapat diandalkan dan mengakomodir seluruh kebutuhan masyarakat dalam melakukan mobilitas.

Kehadiran Trans Mamminasata sebagai salah satu transportasi umum di Wilayah Mamminasata memiliki pengaruh terhadap kehidupan masyarakat, dengan hadirnya Trans Mamminasata hal ini akan menggencarkan kampanye penggunaan transportasi umum, kemudian dengan beralihnya masyarakat ke transportasi umum membuat volume penggunaan kendaraan pribadi dapat berkurang sehingga juga mengurangi polusi, selain itu Trans Mamminasata membawa pengaruh positif bagi masyarakat yang selalu menggunakan transportasi umum dikarenakan bertambahnya opsi transportasi umum dalam melakukan kegiatan mobilitas.

Dengan hadirnya Trans Mamminasata, kita dapat melihat bagaimana pola mobilitas yang dihasilkan sehingga berpengaruh pada masyarakat yang melakukan mobilitas penduduk non permanen dan juga bagaimana pola pemanfaatan ketika mereka menggunakan bus trans mamminasata.

Gambar 1. 1 Kerangka Konseptual



### 1.8 Definisi Operasional

#### 1. Mobilitas Sirkuler

Mobilitas sirkuler merupakan mobilitas penduduk yang dimana mereka pergi ke suatu daerah lebih dari satu hari dan tetap bermaksud kembali ke daerah asal selama kurang dari enam bulan serta tidak memiliki keinginan untuk menetap di tempat tujuan.

#### 2. Mobilitas Komuter

Mobilitas komuter merupakan mobilitas penduduk yang dimana mereka pergi ke suatu daerah untuk suatu hal dan mereka juga kembali ke daerah asal pada hari yang sama atau tidak lebih dari 24 jam.

## **BAB II**

### **METODE PENELITIAN**

#### **2.1 Pendekatan dan Strategi Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Deskriptif kuantitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan karakteristik atau keadaan suatu fenomena dengan menggunakan data kuantitatif (angka-angka). Penelitian ini berfokus pada penyajian data secara sistematis, seringkali dalam bentuk statistik, untuk memberikan gambaran yang jelas dan terukur mengenai fenomena yang diteliti.

Penelitian kuantitatif dilakukan dengan mengumpulkan data yang berupa angka, atau data berupa kata-kata atau kalimat yang dikonversi menjadi data yang berbentuk angka. Data yang berupa angka tersebut kemudian diolah dan dianalisa untuk mendapatkan suatu informasi ilmiah di balik angka-angka tersebut. (Martono, 2019)

Strategi yang digunakan dalam penelitian ini adalah survei. Metode penelitian kuantitatif memiliki empat strategi penelitian, Survei merupakan strategi penelitian dengan menggunakan kuesioner atau angket sebagai sumber data utama.

Penggunaan metode kuantitatif dengan strategi penelitian survei dimana peneliti akan menggambarkan bagaimana pola pemanfaatan bus Trans Mamminasata dalam menunjang mobilitas penduduk non permanen di wilayah Mamminasata.

#### **2.2 Waktu dan Lokasi Penelitian**

Penelitian ini akan dilakukan di wilayah Mamminasata yang berlangsung pada bulan Oktober 2024-Desember 2024 dengan mengambil fokus sasaran penelitian pada penumpang transportasi Bus Mamminasata.

Penentuan wilayah Mamminasata dalam penelitian ini melalui pertimbangan dengan alasan luas cakupan daerah dan daerah terintegrasinya transportasi bus Trans Mamminasata.

#### **2.3 Populasi dan Sampel**

##### **2.3.1 Populasi**

Populasi merupakan keseluruhan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu berkaitan dengan masalah penelitian.



Populasi dalam penelitian ini berdasarkan data yang tersedia, penjelasan sebagai berikut:

- a. Pembagian koridor Trans Mamminasata. Koridor terbagi 3 yaitu koridor 1 (berwarna merah) rute galesong, koridor 2 (berwarna hijau) rute bandara sultan hasanuddin dan koridor 4 (berwarna merah) rute teknik unhas.
- b. Jumlah unit bus setiap koridor. Koridor 1 memiliki jumlah bus yang beroperasi secara bersamaan sebanyak 19 unit, koridor 2 memiliki jumlah bus yang beroperasi secara bersamaan sebanyak 15 unit dan koridor 5 memiliki jumlah bus yang beroperasi secara bersamaan sebanyak 16 unit. Total jumlah unit bus Trans Mamminasata yang beroperasi secara bersamaan berjumlah 50 unit.
- c. Total jumlah penumpang 3 koridor selama periode Agustus-November adalah 591.782 penumpang.

Dengan data yang ada, populasi dalam penelitian ini adalah jumlah penumpang 3 koridor bus Trans Mamminasata periode agustus-november sebanyak 591.782 penumpang.

### 2.3.2 Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang memiliki ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti sehingga diharapkan dapat mewakili populasi.

Penelitian ini menggunakan rumus slovin untuk menentukan jumlah sampel. Dengan tingkat kesalahan sebesar 10% atau 0,1. Rumusnya sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

Ket: N: Jumlah Populasi 591.782

n: Jumlah Sampel

e: Batas toleransi kesalahan (0,1)

$$n = \frac{591.782}{1+591.782 \times 0,1^2}$$

$$n = \frac{591.782}{1+591.782 \times 0,01}$$

$$n = \frac{591.782}{1+5.917,82}$$

$$n = \frac{591.782}{5.918,82}$$

$$n = 99,98 = 100 \text{ Responden}$$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat diketahui bahwa besar sampel adalah 100 responden dengan batas kesalahan 10%.

Karena hambatan dan keterbatasan waktu seperti pengurusan izin penelitian dan pengambilan data, responden yang target awalnya berjumlah 100, peneliti hanya berhasil mendapatkan 75 responden yang jika menggunakan rumus slovin dengan jumlah populasi 591.782 mendekati batas kesalahan 11,5%.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *accidental sampling*. merupakan teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang ditemui secara kebetulan dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel jika peneliti memandang orang tersebut layak dijadikan sebagai sumber data.

### 2.3.3 Kriteria Responden

-laki-laki dan perempuan.

-Pengguna bus trans mamminasata periode Agustus 2024-Mei 2025

## 2.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data secara tidak langsung yang dimana kuesioner berisi tentang pertanyaan-pertanyaan yang telah tersusun secara sistematis.
- b. Observasi merupakan sebuah proses pengamatan dengan menggunakan panca indra kita untuk menggambarkan keadaan.
- c. Dokumentasi merupakan sebuah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dokumen ini dapat berupa dokumen pemerintah, hasil penelitian, foto-foto atau gambar, buku harian, dan sebagainya.

## 2.5 Sumber Data

Sumber data terbagi kedalam dua jenis, penjelasannya sebagai berikut:

- a. Data Primer, data primer merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian dengan melalui proses kuesioner dan observasi.
- b. Data Sekunder, data sekunder merupakan sumber data penelitian yang dilakukan dengan pengumpulan data-data atau dokumen yang telah ada dan berkaitan dengan fokus permasalahan penelitian. Data atau dokumen tersebut dapat berupa hasil penelitian, foto-foto ataupun gambar dan berbagai bentuk lainnya.

## 2.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan bagian dimana peneliti dapat menganalisis data yang diperoleh. Langkah ini diperlukan karena tujuan dari analisis data adalah untuk menyusun dan menginterpretasikan data kuantitatif yang sudah diperoleh. (Prasetyo & Jannah, 2019)

Adapun teknik analisis data memiliki beberapa tahapan sebagai berikut:

- a. Pengkodean Data  
*Data coding* merupakan suatu proses penyusunan secara sistematis data mentah yang ada dalam kuesioner ke dalam bentuk yang mudah dibaca oleh mesin pengolah data seperti komputer.
- b. Pemindahan data ke komputer  
*Data entering* adalah memindahkan data yang telah diubah menjadi kode ke dalam mesin pengolah data
- c. Pembersihan Data  
*Data cleaning* adalah memastikan bahwa seluruh data yang telah dimasukkan ke dalam mesin pengolah data sudah sesuai dengan sebenarnya.
- d. Penyajian Data  
*Data output* adalah hasil pengolahan hasil data.
- e. Penganalisan Data  
Penganalisan data merupakan suatu proses lanjutan dari proses pengolahan data untuk melihat bagaimana menginterpretasikan data, kemudian menganalisis data dari hasil yang sudah ada pada tahap hasil pengolahan data.

## 2.7 Teknik Penyajian Data

Data yang telah diolah selanjutnya akan disajikan dalam berbagai bentuk dan angka seperti tabel distribusi frekuensi, diagram batang, poligon dan pie chart.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan penyajian data sebagai berikut:

a. Tabel Distribusi Frekuensi

Tabel distribusi frekuensi adalah tabel yang digunakan untuk menampilkan persebaran data dalam suatu distribusi. Penyusunan tabel distribusi frekuensi bermanfaat untuk memudahkan peneliti dalam penyajian data sehingga mudah dipahami dan mudah dibaca sebagai bahan informasi, pada gilirannya juga dapat digunakan untuk perhitungan membuat gambar statistik dalam berbagai bentuk penyajian data. (Martono, 2019)

b. Diagram

Diagram adalah gambaran dari suatu data untuk memperlihatkan atau menerangkan sesuatu pada data yang akan disajikan, pada penelitian ini menggunakan diagram batang (*bar chart*).