

**LOKASI HALTE TRANS MAMINASATA DITINJAU
DARI PERSPEKTIF AKSESIBILITAS PENGGUNA
DALAM MENJANGKAUNYA**

(Koridor III: Rute Bandara – Terminal Palangga)

SKRIPSI

Oleh

SITI DILLA HARDIANTI

45 11 042 044



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2017**

SKRIPSI

LOKASI HALTE TRANS MAMMINASATA DITINJAU DARI PERSPEKTIF AKSESIBILITAS PENGGUNA DALAM MENJANGKAUNYA (Koridor III: Rute Bandara – Terminal Palangga)

Disusun dan diajukan oleh

SITI DILLA HARDIANTI
45 11 042 044

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Ir. Murshal Manaf, MT
NIDN: 0921025101

Dra. Umi Salamah, MStr
NIDN: 0910048105

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar

Ketua Jurusan
Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Dr. Ridwan, ST, M.Si.
NIDN: 09101127101

Ir. Jufriadi, ST, M.SP.
NIDN: 0931016802

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan surat keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor : A. 477/ FT/ UNIBOS/ XI/ 2017 pada tanggal 17 November 2017 tentang PANITIA DAN PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA, maka :

Pada Hari/Tanggal : Kamis, 23 November 2017

Skripsi : Siti Dilla Hardianti

Nomor Pokok : 45 11 042 044

Telah di terima dan disahkan panitia ujian Skripsi Sarjana Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, telah dipertahankan dihadapan tim pengujian Ujian Skripsi Sarjana Fakultas dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Fakultas jenjang strata satu (S-1), pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

TIM PENGUJI

Ketua : S. Kamran Aksa, ST, MT

Sekretaris : Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si

Anggota : 1. Dr. Ir. Murshal Manaf, MT

: 2. Dra. Umi salamah, MTr

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar

Ketua Jurusan
Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Dr. Ridwan, ST, M.Si.
NIDN. 09-1011271-01

Jufriadi, ST., MSP
NIDN. 09-310168-02

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Mahasiswa : Siti Dila Hardianti

Stambuk : 45 11 042 044

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis ini adalah hasil karya saya sendiri, bukan merupakan penggandaan tulisan atau hasil pikiran orang lain. Bila di kemudian hari terjadi atau ditemukan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini merupakan hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, September 2017

Penulis

Siti Dila Hardianti

ABSTRAK

Siti Dila Hardianti, 2017 *“Lokasi Halte Trans Mamminasata Ditinjau Dari Perspektif Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya (Koridor III: Rute Bandara - Terminal Palangga). dibimbing oleh Murshal Manaf dan Umi Salamah.*

Kota Makassar menjadi salah satu kota besar di Indonesia yang kini tengah berupaya mengatasi permasalahan transportasi dengan menghadirkan moda transportasi Trans Mamminasata yang memberikan pelayanan lebih baik dibandingkan moda transportasi umum lainnya di jalan. Dalam perkembangannya keberadaan Trans Mamminasata belum mampu berperan mengurangi permasalahan transportasi. Hal ini disebabkan tidak berjalan dengan baiknya fungsi halte sebagai salah satu komponen paling krusial dalam operasional Trans Mamminasata. Lokasi halte yang tidak sesuai dengan bangkitan dan tarikan penumpang disinyalir menjadi alasan masyarakat tidak menggunakan Trans Mamminasata sebagai moda transportasinya.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat aksesibilitas lokasi halte Trans Mamminasata dilihat berdasarkan perspektif penggunaannya dalam menjangkau halte. Perspektif pengguna terhadap aksesibilitas dikaji melalui tiga faktor yakni jarak, waktu tempuh dan biaya yang dikeluarkan. Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dan kualitatif dengan menggunakan metode suvey. Variabel-variabel yang digunakan akan dianalisis dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Data yang di peroleh selanjutnya dianalisis dengan metode analisis korelasi ganda dan analisis determinasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum pengguna menyatakan lokasi halte Trans Mamminasata yang ada saat ini sudah baik bila ditinjau dari faktor jarak, waktu untuk menempuh dan biaya yang dikeluarkan dalam menjangkaunya. Dalam hal ini faktor jarak menjadi faktor yang secara konsisten berpengaruh terhadap tingkat aksesibilitas halte. Kurang optimalnya penggunaan moda transportasi Trans Mamminasata teridentifikasi dari tinjauan kualitatif penelitian yang menunjukkan bahwa jaminan ketepatan waktu bagi pengguna Trans Mamminasata belum dapat terlayani secara maksimal, akibatnya masyarakat lebih memilih untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi dalam mendukung aktivitasnya. Kondisi ini pula yang akhirnya menyebabkan penggunaan Trans Mamminasata hanya diperuntukkan bagi kegiatan yang tujuannya tidak terikat dengan ketepatan waktu.

Kata Kunci: Trans Mamminasata, Halte, Aksesibilitas

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga dengan petunjuk-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir ini dengan judul **“Lokasi Halte Trans Mamminasata Ditinjau Dari Perspektif Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya (Koridor III : Rute Bandara – Terminal Palangga)”**. Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) pada Fakultas Teknik Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.

Penulis menyadari bahwa betapa berat dan banyaknya halangan yang datang dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, namun dengan bantuan, bimbingan, dan motivasi dari berbagai pihak, sehingga hambatan tersebut akhirnya dapat dilalui. Pada kesempatan ini pula tak lupa penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan setulusnya kepada :

1. Teristimewa untuk Ayahanda tercinta **Harun, A.Md** dan Ibunda tersayang **Hasnah**, kakak-kakaku, adik-adikku, serta keluarga besar, makasih atas segala doa, bimbingan, nasehat, motivasi dan bantuan materil yang sangat besar yang tak dapat ananda ukur.

2. Ibu **Dr. Hamsina, ST., MSi** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak **Jufriadi, ST., M.Sp** selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.
4. Bapak **Dr. Ir. Murshal Manaf, MT**, dan Ibu **Umi Salamah, M.STr** selaku pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu dan memberikan pengarahan dan bimbingan selama penyusunan tugas akhir ini.
5. Staf Administrasi Fakultas Teknik dan Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.
6. Pihak instansi pemerintah Kota Makassar yang telah banyak memberikan informasi dan data yang dibutuhkan selama penelitian.
7. Terkhusus buat sahabatku **Annisa Utami Ahmar, Indo Atika, Yuyun Mustafa, Dewi Adriani, Ryene Savitri Qayatri, Risma, Citra Kusumawati, Nur Aiman Pebrianti, Astrid, Wirani, Rahmat Arianto, Raynaldi, Moh. Reza, Randi Obertias, Vikry Sanduan, Aidil Fitriyansah** yang telah memberikan warna dalam hidup ini semoga persahabatan kita kelak tetap terjaga.
8. Spesial buat **Zulkifli Rante** yang telah meluangkan waktunya, memberikan semangat, dorongan dan tenaga sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan .

9. Teruntuk saudariku tercinta **Yati Nurhayati dan Nurlin** yang selalu memberikan nasehat terbaiknya.
10. Teman seperjuangan di Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota “**ANGKATAN 011**” makasih untuk semua semoga kebersamaan kita akan menjadi cerita terindah.
11. Kakanda **Jamil Sirman** yang telah memberikan ilmunya dan senantiasa membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini.
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan namanya satu persatu, yang telah banyak membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa hasil penulisan ini masih jauh dari kesempurnaan, penulis mengharapkan kritikan dan saran yang sifatnya membangun sehingga dapat mengarahkan kepada kesempurnaan dan penulis berharap dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Makassar, September 2017

Siti Dilla Hardianti

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN PENERIMAAN	
PERNYATAAN	
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
D. Batasan Penelitian	7
E. Sistematika Penulisan	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Transportasi	10
1. Konsep Dasar Transportasi	10
2. Sistem Transportasi	12

3. Perencanaan Sistem Transportasi	14
4. Analisa Permintaan Transportasi	17
B. Transportasi Publik	21
C. Guna Lahan dan Transportasi.....	24
D. Definisi Teori Lokasi.....	25
E. Aksesibilitas	28
1. Faktor Waktu tempuh	29
2. Faktor biaya / ongkos perjalanan	30
3. Faktor biaya / ongkos perjalanan	30
4. Faktor Pendapatan orang yang melakukan perjalanan	30
F. Halte	33
1. Jenis Halte	34
2. Kriteria Penentuan Lokasi Halte	35
3. Jarak Antar Halte	40
4. Pembagian Segmen Halte	42
G. Bus Rapid Transit (BRT)	42
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi dan Waktu Penelitian	44
B. Jenis dan Sumber Data	45
C. Populasi dan Sampel	47
D. Teknik Pengambilan Sampel.....	49
E. Teknik Pengumpulan Data	50

F. Variabel Penelitian	50
G. Metode Analisis	51
H. Definisi Operasional	55
I. Kerangka Pikir	56
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Mamminasata.....	57
1. Letak, Luas dan Demografi Wilayah Penelitian	57
2. Kondisi Topografi Wilayah Penelitian	58
3. Deskripsi Moda Transportasi Mamminasata.....	59
4. Halte Trans Mamminasata	63
B. Hasil Penelitian.....	68
1. Analisis Pendahuluan.....	68
2. Analisa Kuantitatif	86
3. Tinjauan kualitatif	103
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	106
B. Saran	107
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Klasifikasi pergerakan orang di perkotaan berdasarkan maksud pergerakan.....	18
Tabel 2.2 Hambatan aksesibilitas terhadap transportasi	32
Tabel 2.3 Penentuan Jarak Antar Halte	41
Tabel 3.1 Lokasi Halte Penelitian	45
Tabel 3.2 Variabel Penelitian.....	50
Tabel 4.1 Luas dan Jumlah Penduduk Wilayah Metropolitan Mamminasata Tahun 2015.....	58
Tabel 4.2 Kondisi Topografi di Kawasan Metropolitan Mamminasata	59
Tabel 4.3 Panjang Halte dan Jumlah Bus Trans Mamminasata	61
Tabel 4.4 Jumlah Halte Trans Mamminasata di Setiap Koridor	63
Tabel 4.5 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan jenis kelamin	68
Tabel 4.6 Sebaran Jumlah Responden berdasarkan Umur	69
Tabel 4.7 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan	71
Tabel 4.8 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan	72
Tabel 4.9 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Asal Perjalanannya	74
Tabel 4.10 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanannya.....	75
Tabel 4.11 Sebaran Jumlah Responden yang mengenal Trans	

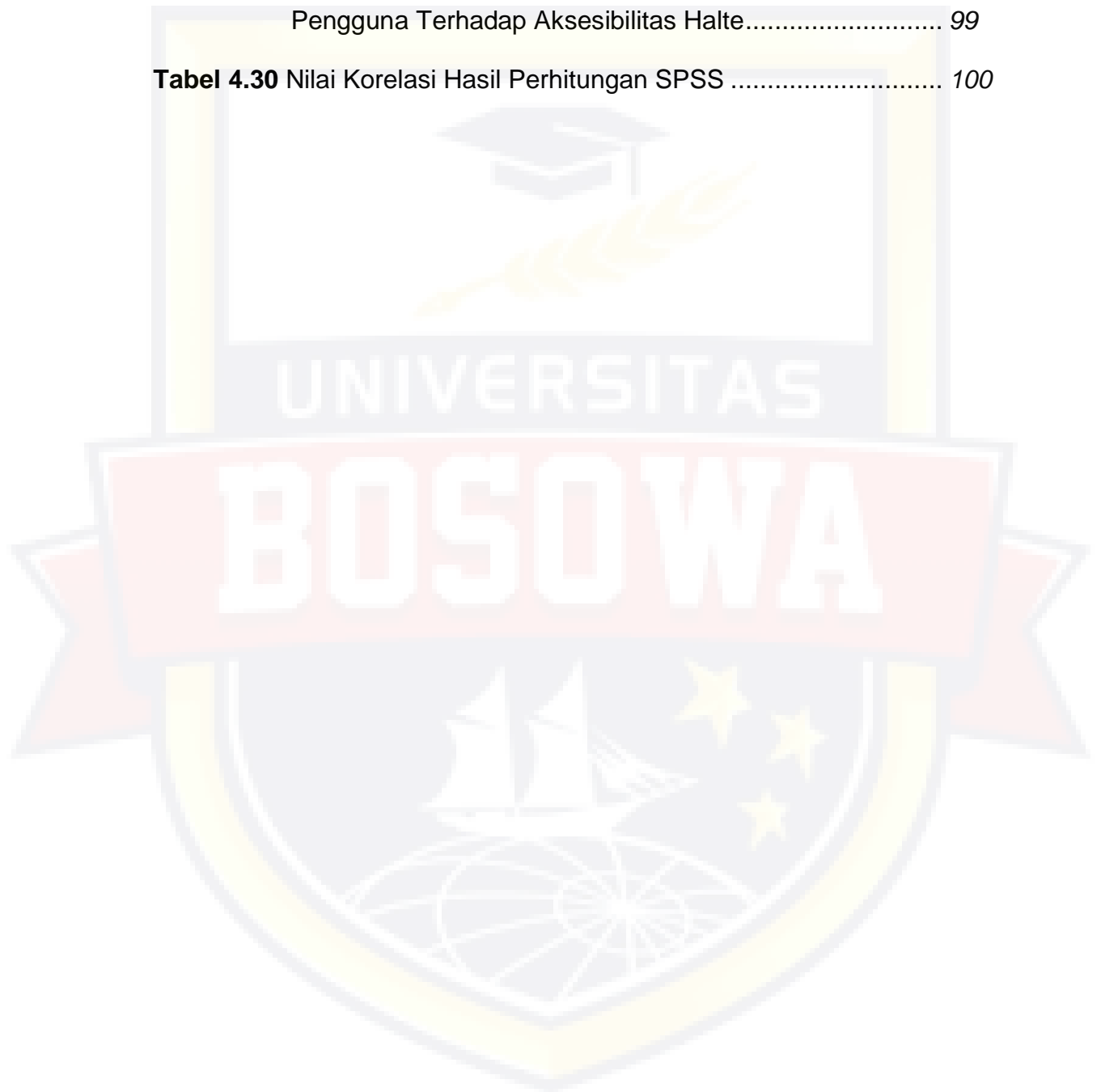
Mamminasata	77
Tabel 4.12 Sebaran Jumlah Intensitas Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata	79
Tabel 4.13 Sebaran Jumlah Responden Terhadap Alasan Penggunaan Responden Trans Mamminasata	81
Tabel 4.14 Sebaran Jumlah Responden Terhadap Alasan Penggunaan Responden Trans Mamminasata	82
Tabel 4.15 Sebaran jumlah penggunaan responden terhadap moda transportasi selain Trans Mamminasata.....	85
Tabel 4.16 Tabulasi silang jarak dengan aksesibilitas halte.....	87
Tabel 4.17 Tabulasi silang waktu dengan aksesibilitas halte	88
Tabel 4.18 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte.....	89
Tabel 4.19 Tabulasi silang jarak dengan aksesibilitas halte.....	90
Tabel 4.20 Tabulasi silang waktu tempuh dengan aksesibilitas halte .	91
Tabel 4.21 Tabulalsi silang biaya dengan aksesibilitas halte	92
Tabel 4.22 Tabulasi silang antara jarak dengan aksesibilitas halte.....	93
Tabel 4.23 Tabulasi silang waktu dengan aksesibilitas halte	94
Tabel 4.24 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte	95
Tabel 4.25 Tabulasi silang jarak dengan Aksesibilitas	96
Tabel 4.26 Tabulasi silang waktu dengan aksesibilitas halte	97
Tabel 4.27 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte	98
Tabel 4.28 Akumulasi Tabulasi silang Tentang Persepsi Pengguna	

Terhadap Aksesibilitas Halte..... 99

Tabel 4.29 Akumulasi Presentase Tabulasi silang Tentang Persepsi

Pengguna Terhadap Aksesibilitas Halte..... 99

Tabel 4.30 Nilai Korelasi Hasil Perhitungan SPSS 100



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagan Alir (Flowchart) Konsep Perencanaan Empat

Tahap	16
Gambar 2.2 Halte Dengan <i>Sidewalk</i> Di Depannya	34
Gambar 2.3 Halte dengan <i>Sidewalk</i> dibelakang	35
Gambar 4.1 Peta Administrai Kawasan Mamminasata	62
Gambar 4.2 Peta Halte Koridor 3	64
Gambar 4.3 Peta Objek Penelitian	66
Gambar 4.4 Pie chart Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	69
Gambar 4.5 Grafik Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Umur	70
Gambar 4.6 Pie Chart Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan	71
Gambar 4.7 Pie chart Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan	73
Gambar 4.10 Pie Chart Sebaran Jumlah Responden Yang Mengenal Trans Mamminasata	78
Gambar 4.11 Pie Chart Sebaran Jumlah Intensites Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata	80
Gambar 4.12 Pie Chart Sebaran Jumlah Alasan Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata	81
Gambar 4.13 Pie Chart Sebaran Jumlah Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata	83

Gambar 4.14 Pie Chart Sebaran Jumlah Penggunaan Responden Terhadap Moda Selain Trans Mamminasata..... 85



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk yang melanda kota-kota besar baik sebagai pertumbuhan alamiah akibat kelahiran, maupun akibat terjadinya urbanisasi, menimbulkan tekanan-tekanan baru pada kehidupan kota dan jaringan pelayanan yang tersedia bagi penduduk kota tersebut. Salah satu jaringan pelayanan yang mengalami tekanan adalah pelayanan transportasi.

Pertambahan jumlah penduduk secara alamiah ditambah dengan kegiatan urbanisasi dan migrasi ke kota tentunya akan menambah volume perpindahan secara massal maupun individu atau sering disebut mobilitas penduduk yang semakin bertambah. Untuk melakukan kegiatan perpindahan atau mobilitas penduduk ini pastilah memerlukan moda transportasi baik umum ataupun pribadi. Kondisi transportasi umum di Indonesia secara umum yang masih di bawah standar kenyamanan para pengguna ini mengakibatkan masyarakat beralih lebih memilih moda transportasi pribadi seperti sepeda motor maupun mobil pribadi. Semakin bertambahnya jumlah penduduk dengan di permudah persyaratan untuk memiliki sebuah kendaraan pribadi menyebabkan adanya penambahan

jumlah kendaraan pribadi semakin banyak tiap tahunnya. Kenyataan pertambahan volume kendaraan bermotor tiap tahunnya ini tidak diimbangi dengan penambahan kapasitas jalan, sehingga yang terjadi adalah kapasitas jalan yang tersedia tidak mencukupi volume yang ada dan menyebabkan kemacetan jalan pada saat kondisi puncak ramai kendaraan.

Dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), khususnya pasal 158, disebutkan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan *massal* berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Meskipun pemerintah sudah menjamin untuk memenuhi kebutuhan angkutan *massal* namun masih saja para pengguna merasa kurang dan seakan masih tidak puas dengan adanya angkutan umum yang telah disediakan oleh pemerintah.

Kota Makassar sebagai salah satu kota besar di Indonesia juga tengah menghadapi persoalan yang sama yaitu kemacetan dan kepadatan jalan, namun kini pemerintah Kota Makassar berupaya untuk meminimalisirnya dengan menghadirkan satu moda transportasi *massal* berupa bus yang dikenal dengan nama Trans Maminasata. Keberadaan Trans Maminasata diharapkan mampu mengeliminir permasalahan yang timbul akibat semakin tingginya

penggunaan moda transportasi pribadi di jalan. Trans Mamminasata berusaha untuk memberikan fasilitas-fasilitas tambahan seperti kenyamanan bertransportasi, keamanan dan keterjangkauan biaya, melalui ini pemerintah berharap terjadi perubahan perilaku bertransportasi masyarakat Makassar yang awalnya menggunakan moda transportasi pribadi dapat beralih menjadi pengguna transportasi massal.

Sebagai tahap awal, pemerintah kota Makassar menyediakan sebanyak 30 buah armada BRT Transmamminasata. Bus dengan kapasitas 40 penumpang tersebut akan melayani penumpang di sepanjang rute. Angkutan BRT Mamminasata yang dikelola oleh Perum Damri cabang Makassar dioperasikan dengan tujuan untuk mereduksi pemakaian kendaraan pribadi, selain itu dapat juga memudahkan warga Makassar atau pun wisatawan mengelilingi Kota Makassar. BRT Mamminasata merk Hino ini berkecepatan 6.000 cc yang bisa menampung sampai 82 penumpang terdiri dari 30 penumpang yang duduk dan 52 penumpang berdiri. BRT Mamminasata melayani masyarakat yang ingin bertransportasi di tiga koridor yaitu, Koridor 2 melayani Transportasi dari mal ke mal, koridor 3 melayani dari terminal Palangga Gowa ke daya dan koridor 4 melayani dari terminal daya ke Bandara Sultan Hasanuddin. BRT Mamminasata yang beroperasi di koridor 2

menyusuri dari Mall Panakkukang, menuju Mal Ratu Indah Jl DR Ratulangi, menuju Mal GTC di Jl Metro Tanjung Bunga, menuju Trans Studio mall Jl H.M Patompo, menuju Karebosi Link Jl Ahmad Yani, dan berakhir kembali di Mall Panakkukang dengan biaya hanya sebesar Rp.4.500 sekali perjalanan. BRT Mamminasata ini melayani masyarakat dari pukul 09.00 Wita hingga Pukul 19.00 Wita, jumlah penumpang per hari sebanyak 750 penumpang di hari kerja dan 1500 penumpang di hari libur. Kebanyakan penumpang adalah pelajar dan mahasiswa yang persentasenya sebesar 70% dari jumlah penumpang per hari. (*Data Kantor Perum Damri cabang Kota Makassar, 2015*).

Trans Maminasata adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar Kawasan Maminasata dan merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit yang dicanangkan oleh Departemen Perhubungan. Operasional Trans Maminasata saat ini telah memasuki tahun kedua semenjak mulai di resmikan penggunaannya pada Maret tahun 2014. Trans Maminasata menerapkan sistem tertutup. Sistem tertutup yakni penumpang hanya bisa menggunakan Trans Maminasata bila melalui halte khusus Trans Maminasata. Halte Trans Maminasata disebut juga sebagai *shelter*. Trans Maminasata menerapkan sistem tertutup sehingga sebaran halte menjadi poin

penting. Penempatan halte/*shelter* harus cermat dan tepat sehingga masyarakat dapat dengan mudah mengaksesnya.

Aksesibilitas diartikan sebagai ukuran kenyamanan atau kemudahan untuk melakukan perjalanan kesuatu tempat, baik menggunakan kendaraan umum, pribadi, maupun berjalan kaki, yang dapat dinyatakan dengan (1) jarak (2) waktu tempuh (3) dan biaya perjalanan (Tamim dalam Fauzi:2003).

Peletakan halte BRT Trans Maminasata telah ditentukan dan dibangun di beberapa lokasi maupun titik-titik yang menjadi pusat pemberhentian. Titik pemberhentian ini diharapkan dapat menjadi titik berkumpulnya para pengguna serta menjadi titik tujuan. Tentunya titik pemberhentian diletakkan di tempat dimana lokasinya mudah dicapai, namun pada kenyataannya di lapangan banyak pengguna dari Trans Mamminasata yang tidak memanfaatkan lokasi halte tersebut karena diduga penempatannya tidak sesuai dengan bangkitan dan tarikan penumpang, sehingga aksesibilitas masyarakat terhadapnya tidak maksimal dan penggunaanya terkesan sia-sia. Hal inilah yang mendasari penelitian dengan judul

：“LOKASI HALTE TRANS MAMINASATA DITINJAU DARI PERSPEKTIF AKSESIBILITAS PENGGUNA DALAM MENJANGKAUNYA (Studi Kasus : Koridor III)”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan pada latar belakang diatas, maka permasalahan dalam penelitian ini adalah

1. apakah lokasi halte Trans Maminasata sudah aksesibel bila ditinjau dari persepsi pengguna terhadap faktor jarak, waktu tempuh, biaya yang dikeluarkan dalam menjangkaunya ?.
2. Seberapa dominankah faktor-faktor tersebut berpengaruh terhadap aksesibilitas pengguna dalam menjangkau lokasi halte Trans Maminasata ?.

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Secara umum penelitian ini melihat bagaimana persepsi pengguna Trans Maminasata khususnya pada Koridor III terhadap aksesibilitas lokasi halte, identifikasi terhadap persepsi tersebut dilihat berdasarkan penilaian pengguna terhadap jarak halte, waktu tempuh halte, biaya yang dikeluarkan untuk menjangkaunya dan intensitas kemudahan dijumpainya halte. Adapun persepsi pengguna tersebut akan dilihat dari masing-masing halte yang dikelompokkan berdasarkan karakteristik kegiatan dominan yang terdapat di sekitar halte, di antaranya kawasan pendidikan, kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran, dan kawasan rumah sakit.

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui aksesibilitas lokasi halte Trans Maminasata ditinjau dari persepsi pengguna terhadap faktor jarak, waktu tempuh, dan biaya yang dikeluarkan dalam menjangkaunya.
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap aksesibilitas pengguna pada lokasi halte Trans Maminasata.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapat dalam penelitian ini berdasarkan tujuan penelitian di atas adalah :

- a. Diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan pemerintah Kota Makassar dalam meningkatkan kualitas dan efisiensi penggunaan BRT Trans Maminasata.
- b. Sebagai bahan masukan pemerintah Kota Makassar untuk pengembangan BRT Trans Maminasata.
- c. Sebagai bahan referensi bagi peneliti yang akan melakukan kegiatan penelitian serupa.

D. Batasan Penelitian

Ruang lingkup penelitian merupakan suatu lingkup batasan dalam Studi Lokasi Halte Trans Maminasata Ditinjau Dari Perspektif

Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya, yang mana meliputi ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah penelitian.

1. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yang akan dibahas pada penelitian ini yakni dibatasi pada pembahasan terkait bagaimana persepsi pengguna Trans Maminasata khususnya pada Koridor III terhadap aksesibilitas lokasi halte, dan persepsi tersebut dilihat berdasarkan penilaian pengguna terhadap jarak halte, waktu tempuh halte, biaya yang dikeluarkan untuk menjangkaunya.

2. Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Ruang lingkup wilayah yang menjadi obyek identifikasi penelitian yaitu pada wilayah Kota Makassar dan Kabupaten Gowa yang merupakan rute dari Koridor III BRT Trans Maminasata (Bandara - Terminal Daya - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. AP Pettarani - Jl. Sultan Alaudin - Jl. Gowa Raya - Terminal Pallangga (Pulang Pergi)).

E. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Untuk memudahkan dalam penulisan penelitian ini, maka dibuat susunan kajian berdasarkan metodologinya, dalam bentuk sistematika penulisan;

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Ruang Lingkup Penelitian, Sistematika Pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan mengenai Pengertian Lokasi, Pengertian Aksesibilitas, Pengertian Halte, Definisi Bus Rapid Transit (BRT), Definisi Transportasi, dan Hubungan Transportasi terhadap Guna Lahan .

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan menguraikan mengenai Rancangan Penelitian diantaranya Tahap Persiapan Penelitian dan Tahap Pelaksanaan Penelitian. Sedangkan Pendekatan dan Metode Penelitian diantaranya Jenis dan Sumber Data, Teknik Pengumpulan Data, Teknik Analisis, Definisi Operasional dan Kerangka Pembahasan.

BAB IV Data dan Pembahasan

Pada bab ini akan diuraikan tentang kondisi umum daerah penelitian, hasil penelitian, beserta pembahasan hasil penelitian.

BAB V Penutup

Pada bab terakhir ini menjelaskan rangkuman seluruh hasil penelitian dalam kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

1. Konsep Dasar Transportasi

Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2004). Transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses gerak, proses memindah, dan proses mengangkut. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegiatan semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* yaitu permintaan yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain (Morlok, 1998). Keperluan jasa transportasi akan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi.

Menurut Nasution (1996) Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ketempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang. Selain itu, Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa prasarana transportasi mempunyai dua peran utama yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang disampaikan diatas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembangan wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila

wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, di mana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat.

2. Sistem Transportasi

Pengertian sistem transportasi merupakan gabungan dari dua definisi, yaitu sistem dan transportasi. Sistem adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, sedangkan transportasi adalah suatu usaha untuk untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut lebih berguna atau dapat berguna

untuk tujuan-tujuan tertentu. Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa, sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antar berbagai variabel dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain secara terstruktur untuk tujuan tertentu.

Adapun yang menjadi tujuan perencanaan sistem transportasi adalah :

- Mencegah masalah yang tidak diinginkan yang diduga akan terjadi pada masa yang akan datang.
- Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada (*problem solving*).
- Melayani kebutuhan transportasi (*demand of transport*) seoptimum dan seimbang mungkin.
- Mempersiapkan tindakan/kebijakan untuk tanggapan pada keadaan di masa depan.
- Mengoptimalkan penggunaan daya dukung (sumber daya) yang ada, yang juga mencakup penggunaan dan yang terbatas seoptimal mungkin, demi mencapai tujuan atau rencana yang maksimal (daya guna dan hasil guna yang tinggi).

Dalam ilmu transportasi, alat pendukung proses perpindahan diistilahkan dengan sistem transportasi mencakup berbagai unsur (sub sistem) berupa:

- Ruang untuk bergerak (jalan)
- Tempat awal /akhir pergerakan (terminal)
- Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam entuk apapun)
- Pengelolaan : yang mengkoordinasi ketiga unsur sebelumnya

3. Perencanaan Sistem Transportasi

Perencanaan sistem transportasi secara umum didefinisikan sebagai usaha layaknya kegiatan perencanaan yang diawali dengan menganalisa berbagai komponen-komponen yang slaing terkait dalam satu sistem transportasi, melakukan perumusan masalah, menetapkan rencana-rencana dan alternatif rencana, menerapkannya, mengawasi dan mengevaluasinya, hingga diperoleh hasil maksimal dari tujuan rencana transportasi yakni menghubungkan manusia menuju guna lahan yang lain secara efektif dan efisien.

Dalam perencanaan sistem transportasi terdapat tiga hal yang perlu dilakukan dan diperhatikan antara lain adalah;

1. Mengetahui karakteristik transportasi
2. Melakukan tahapan analisis perencanaan sistem
3. Melakukan analisa permintaan dan penawaran transportasi

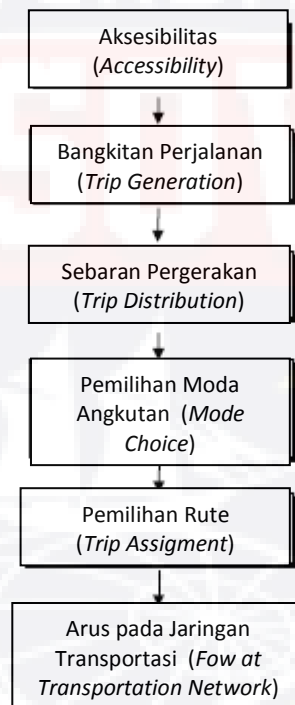
Adapun beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang hingga saat ini dan yang paling populer adalah 'Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (*Four Step Models*). Keempat model tersebut antara lain :

1. Model Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation Models*), yaitu pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang berasal (meninggalkan) dari suatu zona/kawasan/petak lahan dan jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang/tertarik (menuju) ke suatu zona/kawasan/petak lahan pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu.
2. Model Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution Models*) yaitu pemodelan yang memperlihatkan jumlah (banyaknya) perjalanan/yang bermula dari suatu zona asal yang menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya jumlah (banyaknya) perjalanan/yang datang mengumpul ke suatu zona tujuan yang tadinya berasal dari sejumlah zona asal.
3. Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice Models*), yaitu pemodelan atau tahapan proses perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah (dalam arti proposi) orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani

suatu titik asal-tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu pula.

4. Model Pemilihan Rute (Trip Assignment Models), yaitu pemodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang memilih berbagai rute dan lalu lintas yang menghubungkan jaringan transportasi tersebut.

Secara konsepsi, perencanaan transportasi empat tahap ini dapat digambarkan seperti Gambar 2.1 di bawah ini



Gambar 2.1 Bagan Alir (Flowchart) Konsep Perencanaan Empat Tahap

4. Analisa Permintaan Transportasi

Sasaran utama dari analisa permintaan transportasi adalah terdapatnya kebutuhan akan jasa transportasi dari penduduk atau masyarakat, yang berawal dari interaksi di antara aktivitas sosial ekonomi masyarakat tersebut, yang aktivitas sosial ekonomi itu memiliki kecenderungan untuk menyebar ke segala penjuru dalam suatu lingkup ruang wilayah atau kota (Miro, 2004). Analisa permintaan transportasi merupakan proses yang berusaha menghubungkan antara kebutuhan akan jasa transportasi dengan kebutuhan sosial ekonomi yang menimbulkan transportasi tersebut. Menurut Marlok (2004) permintaan akan jasa transportasi dari penumpang/orang timbul oleh akibat kebutuhan orang untuk melakukan perjalanan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dalam rangka beraktivitas seperti bekerja, sekolah, belanja, dan lain sebagainya.

Karakteristik dari permintaan transportasi yaitu :

1. Karakteristik Tidak Spasial (Bukan Berdasarkan Ruang/*Space*)

Ciri pergerakan tidak spasial adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial, seperti sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadinya pergerakan, dan moda transportasi apa yang akan digunakan.

a. Sebab terjadinya pergerakan

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Penyebab terjadinya pergerakan dapat dilihat pada tabel 2.1 (Tamim, 2000). Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai ciri dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, dan agama. Jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal. Artinya mereka melalui perjalanan tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya ke rumah. Pada kenyataan ini biasanya ditambahkan kategori keenam tujuan perjalanan, yaitu maksud perjalanan pulang ke rumah.

Tabel 2.1 Klasifikasi pergerakan orang di perkotaan berdasarkan maksud pergerakan

Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
I. Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	Ke dan dari tempat kerja Yang berkaitan dengan bekerja Ke dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi. Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40%-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: Pulang ke rumah Mengangkut barang Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan masuk ke sini.
II. Sosial menciptakan,	Ke dan dari rumah teman	Kebanyakan fasilitas

menjaga hubungan pribadi	Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan maksud hiburan.
III. Pendidikan	Ke dan dari sekolah, kampus, dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.
IV. Rekreasi dan hiburan	Ke dan dari tempat rekreasi Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.
V. Kebudayaan	Ke dan dari tempat ibadah Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan

b. Waktu terjadinya pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Dengan demikian waktu pergerakan sangat tergantung pada maksud perjalanan. Pergerakan ke tempat kerja atau pergerakan untuk maksud bekerja biasanya merupakan perjalanan yang dominan (Tamin, 2000). Karena pola kerja biasanya dimulai jam 08.00 dan berakhir jam 16.00, maka pola pergerakan akan mengikuti pola jam kerja. Sehingga jam 06.00 sampai jam 08.00 akan banyak pergerakan dari tempat kerja ke rumah.

Selanjutnya, perjalanan dengan maksud sekolah atau pun pendidikan cukup banyak jumlahnya dibandingkan dengan tujuan lainnya. Biasanya sekolah dimulai jam 08.00 dan berakhir jam 16.00. sehingga jam 06.00 sampai jam 07.00 akan banyak pergerakan dari rumah ke sekolah. Pada sore hari sekitar jam 13.00 sampai jam 14.00 akan banyak pergerakan dari sekolah ke rumah, sehingga pola perjalanan sekolah ini pun turut mewarnai pola waktu puncak perjalanan.

Sedangkan perjalanan lain yang cukup berperan adalah perjalanan untuk maksud berbelanja. Pola perjalanan yang diperoleh dari penggabungan ketiga pola perjalanan tersebut terkadang disebut juga pola variasi harian, yang menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu waktu puncak pagi, waktu puncak siang, dan waktu puncak sore.

c. Moda transportasi apa yang akan digunakan

Dalam melakukan perjalanan, orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan seperti mobil, angkutan umum, pesawat terbang, atau kereta api. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang mempertimbangkan berbagai faktor, yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan. Meskipun dapat diketahui faktor yang menyebabkan seseorang memilih jenis moda yang digunakan, pada kenyataannya sangatlah sulit untuk merumuskan mekanisme pemilihan moda ini.

2. Karakteristik Spasial

Pergerakan terjadi karena manusia melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya keterkaitan antarwilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan pergerakan. Jika suatu daerah sepenuhnya terdiri dari lahan tandas tanpa tumbuhan dan sumber daya alam, dapat diduga bahwa pada daerah tersebut tidak akan timbul pergerakan mengingat di daerah tersebut tidak mungkin timbul aktivitas. Juga, tidak akan pernah ada keterkaitan ruang antara daerah tersebut dengan daerah lainnya.

Konsep yang paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial. Pergerakan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah.

B. Transportasi Publik

Transportasi publik merupakan salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk mengantarkan orang dari satu lokasi asal ke lokasi tujuan secara massal, penggunaan transportasi publik ini diharapkan dapat meminimalisir kepadatan penggunaan alat transportasi pribadi.

Transportasi publik diadakan untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih baik. Dengan terciptanya sistem transportasi yang lebih baik diharapkan akan mengurangi berbagai permasalahan seperti kecelakaan, kemacetan, dll. Salah satu cara yang digunakan untuk menciptakan

sistem transportasi yang baik adalah dengan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengalihkannya ke penggunaan alat transportasi publik. Selain dapat mengurangi kemacetan, kecelakaan, juga dapat menghemat pengeluaran subsidi BBM dan perbaikan jalan oleh pemerintah.

Agar pengalihan penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan transportasi massal publik maka perlu diketahui apa saja faktor yang dapat mempengaruhi permintaan akan alat transportasi publik. Menurut McFadden (1974) dalam penelitiannya tentang pengukuran permintaan akan alat transportasi perkotaan, dimensi dari perilaku permintaan perjalanan meliputi : perilaku pilihan individu, perilaku pilihan populasi, model perilaku dari pemilihan moda. Model tingkah laku pada penelitian akan ukuran untuk permintaan alat transportasi muncul untuk membuka kemungkinan pada analisis aspek yang belum dieksplorasi sampai sekarang, dengan harapan untuk menyempurnakan model permintaan alat transportasi dan perencanaannya.

Paulley dalam penelitiannya tentang permintaan akan alat transportasi publik di tahun 2006 melihat tiket, kualitas layanan, pendapatan dan kepemilikan mobil sebagai determinan terhadap permintaan akan alat transportasi publik. Hasilnya adalah tarif pada masa lengang (*off-peak*) memiliki elastisitas permintaan dua kali lebih besar dibanding di masa puncak (*peak*). Masa puncak adalah masa dimana

tingkat permintaan akan alat transportasi meningkat drastis. Biasanya masa puncak berada di jam-jam berangkat dan pulang kantor atau sekolah. Sedangkan *off peak* adalah masa dimana permintaan akan alat transportasi tidak pada kondisi puncaknya. Biasanya masa lengang adalah disaat hari libur, atau malam hari.

Ketika terjadi peningkatan pendapatan, seseorang akan memiliki dua pilihan, yaitu; memiliki kendaraan pribadi seperti mobil atau meningkatkan konsumsinya akan alat transportasi publik (Paulley,2006). Kepemilikan mobil berhubungan negatif dengan permintaan akan alat transportasi publik. Seseorang yang memiliki kendaraan pribadi akan cenderung menggunakan mobilnya untuk perjalanan yang dia lakukan. Seseorang yang memiliki kendaraan pribadi seperti mobil akan memiliki tingkat elastisitas permintaan akan alat transportasi publik yang lebih tinggi daripada yang tidak memiliki.

Kualitas layana juga berpengaruh terhadap permintaan akan transportasi publik. Paulley (2006) membagi kualitas layanan ke dalam beberapa bagian, yaitu; lingkungan menunggu, karakteristik kendaraan, simpang rute, dan informasi sebelum perjalanan. Selain beberapa faktor tersebut, menurut Atmaja (2011), sikap penumpang dan promosi berpengaruh secara positif terhadap permintaan alat transportasi publik dalam hal ini BRT Trans Maminasata.

C. Guna Lahan dan Transportasi

Keterkaitan antara guna lahan dan transportasi dijelaskan oleh Blunden et al dalam Khisty (2005), bahwa terdapat interaksi langsung antara jenis dan intensitas guna lahan dengan penawaran fasilitas-fasilitas transportasi yang tersedia, salah satu tujuan utama perencanaan setiap guna lahan dan sistem transportasi adalah untuk menjamin adanya keseimbangan yang efisien antara aktivitas pada tata guna lahan dengan kemampuan transportasi. Miro (2002) menambahkan pula bahwa dalam usaha memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia akan terpaksa melakukan pergerakan (mobilisasi) dari tata guna lahan yang satu menuju ke tata guna lahan lainnya, agar mobilisasi dari tata guna lahan ini terjamin kelancarannya, maka dikembangkanlah sistem transportasi yang sesuai dengan jarak, kondisi geografis, dan wilayah dimaksud. Hubungan antara guna lahan dan transportasi juga diungkapkan oleh Jayadinata (1999) yang berpendapat bahwa suatu gerak manusia dalam kegiatannya adalah dari rumah ke tempat bekerja, sekolah, pasar, toko, tempat ibadah dan tempat hiburan. Kemudahan bagi penduduk untuk menjembatani antara jarak berbagai pusat kegiatan itu disebut tingkatan daya jangkau (aksesibilitas), maka baik di kota maupun di desa perlu disediakan lahan bagi semua jaringan transportasi, baik transportasi darat, laut, maupun udara yang bertugas memindahkan manusia dan barang menuju ke tempat yang diinginkan. Menurut Merliana (2006), bahwa transportasi

dapat dipandang sebagai konsekuensi dari kenyataan bahwa berbagai jenis tata guna lahan di dalam kota terbagi-bagi menurut ruang. Salah satu faktor yang berpengaruh terhadap pertumbuhan dan perkembangan suatu kota adalah tata guna lahan. Perencanaan transportasi untuk masa yang akan datang selalu dimulai dari perubahan dan perkembangan tata guna lahan. Hal ini semakin memperkuat asumsi dasar perencanaan transportasi, yaitu bahwa kebutuhan akan transportasi berhubungan langsung dengan penyebaran dan intensitas petak (tata) guna lahan yang berlainan didalam sebuah kota.

D. Definisi Teori Lokasi

(Tarigan, 2006:77) Teori lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang (spatial order) kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang potensial, serta hubungannya dengan atau pengaruhnya terhadap keberadaan berbagai macam usaha/kegiatan lain baik ekonomi maupun sosial.

Teori Lokasi mempelajari pengaruh jarak terhadap intensitas orang bepergian dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Analisis pengaruh jarak terhadap intensitas orang dapat dikembangkan untuk melihat suatu lokasi yang memiliki daya tarik terhadap batas wilayah pengaruhnya, dimana orang masih ingin mendatangi pusat yang memiliki daya tarik tersebut.

Hal tersebut terkait dengan besarnya daya tarik pada pusat tersebut dan jarak antara lokasi dengan pusat tersebut. Salah satu faktor

yang menentukan suatu lokasi menarik untuk dikunjungi atau tidak adalah tingkat aksesibilitas. Tingkat aksesibilitas atau tingkat kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari lokasi lain disekitarnya (Tarigan, 2006:78). Tingkat aksesibilitas dipengaruhi oleh jarak, kondisi prasarana perhubungan, ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensi dan tingkat keamanan serta kenyamanan untuk melalui jalur tersebut (Tarigan, 2006:78). Dalam analisis kota yang telah ada atau rencana kota, dikenal standar lokasi (*standard for location requirement*) atau standar jarak (Jayadinata, 1999:160).

Berikut ini adalah beberapa Teori Lokasi yang dikemukakan para ahli, diantaranya :

August Losch : August Losch melihat persoalan dari sisi permintaan (pasar) berbeda dengan Weber yang melihat persoalan dari sisi penawaran (produksi), Losch mengatakan bahwa lokasi penjual sangat berpengaruh terhadap jumlah konsumen yang dapat digarapnya. Makin jauh dari tempat penjual, konsumen makin enggan membeli karena biaya transportasi untuk mendatangi tempat penjual tersebut semakin mahal. Losch cenderung menyarankan agar lokasi produksi berada di pasar atau di dekat pasar.

Von Thunen (1986) : perbedaan ongkos transportasi tiap komoditas pertanian dari tempat produksi ke pasar terdekat mempengaruhi jenis penggunaan tanah yang ada di suatu daerah. Menurut Von Thunen tingkat

sewa lahan adalah paling mahal dipusat pasar dan makin rendah apabila makin jauh dari pasar. Von thunen menentukan hubungan sewa lahan dengan jarak ke pasar dengan menggunakan kurva permintaan. Berdasarkan perbandingan (selisih) antara harga jual dengan biaya produksi, masing-masing jenis produksi memiliki kemampuannya untuk membayar sewa lahan. Main tinggi kemampuannya untuk membayar sewa lahan maka makin besar kemungkinan kegiatan itu beralokasi dekat kepusat pasar, begitu pula sebaliknya.

Weber(1909) : pemilihan lokasi industry didasarkan atas prinsip minimisasi biaya. Lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja dimana penjumlahan keduanya harus minimum. Tempat dimana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat keuntungan maksimum. Weber menggunakan konsep segitiga lokasi atau *Locational Triangle* untuk menjelaskan keterkaitan biaya transportasi dan bahan baku untuk memperoleh lokasi optimum. Sedangkan biaya tenaga kerja sebagai salah satu faktor yang dapat mempengaruhi lokasi dijelaskan Weber dengan menggunakan kurva tertutup (*Closed Curve*).

Teori Crhristaller (1933) : teori ini menjelaskan bagaimana susunan dari besaran kota, jumlah kota, dan distribusinya didalam satu wilayah. Model Christaller ini merupakan suatu syystem geometri, dimana angka 3 yang diterapkan secara arbiter memiliki peran yang sangat berarti dan model ini

disebut system $K=3$. Model Christaller menjelaskan model area perdagangan heksagonal dengan menggunakan jangkauan atau luas pasar dari setiap komoditi yang dinamakan *range* dan *threshold*.

D.M Smith : Teori lokasi memaksimalkan laba dengan menjelaskan konsep *average cost* (biaya rata-rata) dan *average revenue* (penerimaan rata-rata) yang terkait dengan lokasi. Dengan asumsi jumlah produksi adalah sama maka dapat dibuat kurva biaya rata-rata (per unit produksi) yang bervariasi dengan lokasi. Selisih antar *average revenue* dikurangi *average cost* adalah tertinggi maka itulah lokasi yang memberikan keuntungan maksimal.

E. Aksesibilitas

Definisi aksesibilitas menurut Tamim dalam Miro (2009 : 18) bahwa aksesibilitas adalah mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Dengan perkataan lain : suatu ukuran kemudahan dan kenyamanan mengenai cara lokasi petak (tata guna lahan yang saling berpencar, dapat berinteraksi (berhubungan) satu sama lain. Dan mudah atau sulitnya lokasi-lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi, merupakan hal yang sangat subjektif, kualitatif, dan relatif sifatnya Artinya yang mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain. Aksesibilitas diartikan sebagai ukuran kenyamanan atau kemudahan untuk melakukan perjalanan kesuatu

tempat, baik menggunakan kendaraan umum, pribadi, maupun berjalan kaki, yang dapat dinyatakan dengan (1) jarak (2) waktu tempuh (3) dan biaya perjalanan (Tamim dalam Fauzi:2003).

Sedangkan Black dalam Miro (2002) mendefinisikan aksesibilitas sebagai suatu konsep yang menghubungkan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, perubahan tata guna lahan yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis disuatau wilayah atau kota, akan dengan mudah dihubungkan oleh penyedia prasarana atau sarana angkutan.

Karena sifatnya yang sangat subjektif maka perlu ukuran kuantitatif dalam menentukan suatu daerah dinyatakan aksesibel atau tidak, biasanya faktor jarak menjadi faktor utama dalam mengukur aksesibilitas suatu daerah, namun mengukur aspek jarak saja tidak cukup untuk melihat secara keseluruhan aksesibilitas daerah, oleh karena itu perlu mempertimbangkan faktor lain dalam melakukan determinasi bahwa akses suatu wilayah dinyatakan tinggi atau rendah yang menurut Miro (2002) antara lain adalah

1. Faktor Waktu tempuh

Faktor waktu tempuh sangat tergantung oleh ketersediannya prasarana transportasi dan sarana transportasi yang dihandalkan (reliable transportation system), contohnya jaringan jalan yang berkualitas dan terjaminnya armada yang siap melayani kapan saja.

2. Faktor biaya / ongkos perjalanan

Biaya perjalanan ikut berperan dalam menentukan mudah tidaknya tempat tujuan dicapai, karena ongkos perjalanan yang tidak terjangkau mengakibatkan orang (kalangan menengah kebawah) enggan atau bahkan tidak mau melakukan perjalanan.

3. Faktor intensitas (kepadatan) guna lahan

Padatnya kegiatan pada suatu petak lahan yang sudah diisi dengan berbagai macam kegiatan akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut dan secara tidak langsung hal tersebut ikut mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan.

4. Faktor Pendapatan orang yang melakukan perjalanan

Pada umumnya orang mudah melakukan perjalanan kalau ia didukung oleh kondisi ekonomi yang mapan, walaupun jarak perjalanan secara fisik jauh.

Jhon Black mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain. Mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Leksono dkk, 2010). Aksesibilitas adalah konsep yang luas dan fleksibel. Kevin Lynch mengatakan aksesibilitas adalah salah waktu dan juga tergantung pada daya tarik dan identitas rute perjalanan (Talav Era, 2012).

Derek Halden Conculancy (DHC, 2000) mencirikan pemahaman aksesibilitas dalam tiga pertanyaan: siapa/dimana, apa, dan bagaimana.

- Siapa atau dimana orang itu berada – aksesibilitas adalah bagian dari orang atau tempat.
- Apa peluang yang akan dicapai – fungsi tata guna lahan, aktivitas di dalamnya, atau sumber daya (termasuk orang-orang) yang memungkinkan orang itu memilih kebutuhn mereka.
- Bagaimana: faktor-faktor yang memisahkan orang-orang dengan tempat-tempat seperti jarak, waktu, biaya, informasi dan faktor-faktor lain yang bertindak sebagai pencegah atau hambatan untuk mengakses suatu tempat.

Venturi (1998) mengatakan bahwa berjalan kaki merupakan mobilitas yang memberikan dampak positif baik untuk diri sendiri maupun lingkungan. Berjalan kaki menjaga hubungan langsung dengan kota, misalnya melalui indra, berinteraksi dengan pedestrian lainnya, berpartisipasi dalam aktivitas perdagangan dan kebudayaan di sepanjang jalan, pedstrian sebagai mobilitas menikmati alam, lingkungan arsitektonis (Talav Era, 2012).

Bintaro (1989) mengatakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. Semakin

banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang didapat begitu pula sebaliknya semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya (Mohammed, 2010).

Sumaatmadja (1988) mengatakan faktor yang mempengaruhi fungsi rendahnya aksesibilitas adalah topografi, sebab dapat menjadi penghalang bagi kelancaran untuk mengadakan interaksi di suatu daerah.

Tabel 2.2 Hambatan aksesibilitas terhadap transportasi

Mengenai Tempat	Waktu perjalanan termasuk berjalan, menunggu, dan di dalam kendaraan dalam kaitannya dengan anggaran waktu yang tersedia.
	Kemampuan untuk pertukaran antara semua mode dalam jaringan terintegrasi
	Jalur yang tersedia
Aspek Fisik	Desain kendaraan yang sesuai dengan pengguna
	Ketinggian trotoar
	Topografi
Waktu	Sistem transportasi
	Waktu menunggu
	Jadwal transportasi dan aktivitas
	Kapasitas
Keuangan	Biaya perjalanan
	Potongan untuk grup pejalan
Lingkungan	Pencahayaan
	Tempat menunggu
	Keamanan
Informasi	Informasi untuk wisatawan
	Informasi perjalanan

F. Halte

Definisi halte menurut Keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Tahun 1996 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Pada sepanjang angkutan umum diperlukan pemberhentian angkutan umum atau halte, yang berfungsi sebagai tempat dan naik turunnya penumpang atau menunggu angkutan umum. Selain itu keberadaan halte dapat meminimalkan gangguan dan kelancaran lalu lintas. Keberadaan halte sangat penting dalam pengaturan sistem operasi dan layanan angkutan umum, yaitu memberi kepastian bagi pengemudi angkutan umum dalam mencari tempat calon penumpang dan bagi penumpang merupakan tempat menunggu serta mencari jurusan angkutan yang sesuai dengan tujuannya. Untuk itu halte perlu dilengkapi sarana dan prasarana yang memadai, serta lokasi yang sesuai dengan tata ruang lingkungan. Pengaturan halte angkutan umum perlu disesuaikan dengan kebutuhan. Oleh karena itu perlu diperhatikan ketentuan mengenai :

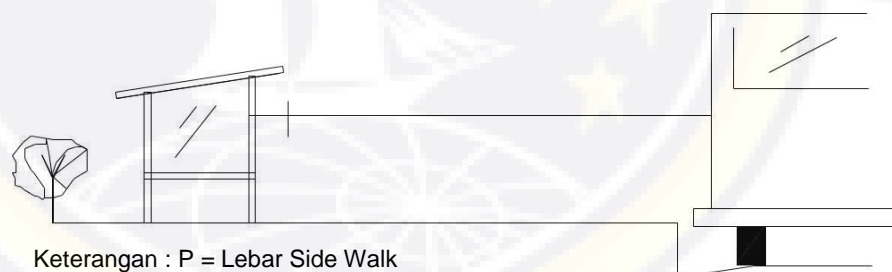
- Jenis halte
- Jarak antar halte
- Kriteria penentuan lokasi halte
- Kriteria fasilitas halte

1. Jenis Halte

Ditinjau dari sudut tata letak penempatan maka halte dibedakan menjadi dua, yaitu :

a) Halte dengan *sidewalk* di depan

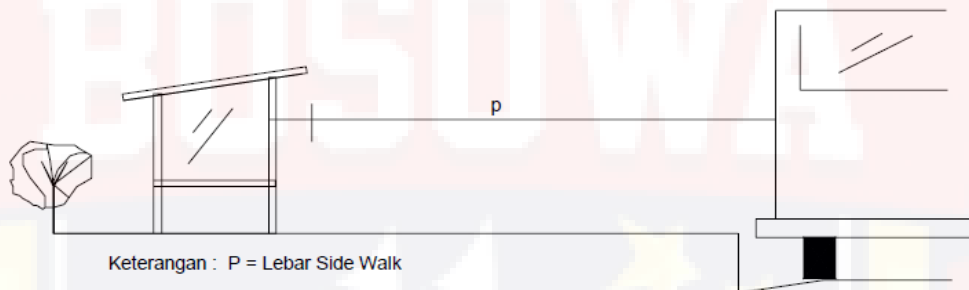
Pada tipe ini penumpang dapat masuk ke halte dengan mudah, karena pada dasarnya hanya dibutuhkan melangkah untuk masuk ke daerah halte, tetapi akan kebalikan bagi calon penumpang yang akan segera masuk ke angkutan umum karena mengalami kesulitan jika jumlah pejalan kaki (*pedestrian*) jumlahnya cukup banyak. Begitu juga bagi penumpang yang akan turun dari angkutan dan akan menunggu angkutan lainnya di halte. Selain itu pada kondisi hujan halte jenis ini tidak begitu menguntungkan bagi penumpang, terutama pada saat ingin naik atau baru saja turun dari angkutan, sehingga penumpang akan terkena hujan pada saat jalan ke halte.



Gambar 2.2 Halte Dengan *Sidewalk* Di Depannya

b) Halte dengan *sidewalk* dibelakang

Tipe halte ini lebih baik dari halte pertama jika ditinjau dari perlindungan terhadap penumpang terhadap penumpang saat hujan. Karena letak halte tepat ditempat angkutan umum berhenti, sehingga memungkinkan penumpang untuk dapat turun langsung dari angkutan umum tanpa langsung terkena ujan. Selain itu juga penumpang yang ingin naik ataupun yang ingin turun dari angkutan umum sama sekali tidak terganggu dengan lalu lintas pejalan kaki yang ada di *sidewalk*. Hanya ini agak menyulitkan bagi pejalan kaki yang ingin masuk ke halte.



Gambar 2.3 Halte dengan *Sidewalk* dibelakang

2. Kriteria Penentuan Lokasi Halte

Pedoman untuk perancangan halte juga diatur dalam keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum adalah sebagai berikut :

- a) Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus;

b) Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki);

c) Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman;

d) Dilengkapi dengan rambu petunjuk;

e) Tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas.

Pemerintah juga memberlakukan berbagai syarat penempatan halte sesuai dengan tata guna lahan. Syarat penempatan halte ini tertuang dalam keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Syarat penempatan halte tersebut adalah:

- 1) Tata guna lahan berupa pusat kegiatan sangat padat seperti pasar dan pertokoan di lokasi pertokoan jarak halte 200 - 300 meter.
- 2) Tata guna lahan paat seperti perkantoran, sekolah, dan jasa pada lokasi pertokoan jarak halte 300 - 400 meter.
- 3) Tata guna lahan berupapermukiman diperkotaan jarak halte 300 -400 meter.
- 4) Tata guna lahan campuran padat berupa perumahan, sekolah, jasa pada lokasi pinggiran jarak halte 300- 500 meter.
- 5) Tata guna lahan campuran jarang berupa perumahan, ladang sawah, dan tanah kosong di lokasi pinggiran jarak halte 500 – 1000 meter.

Dalam penentuan lokasi halte terdapat beberapa kriteria diantaranya, sebagai berikut :

a. Penentuan lokasi didasarkan pada Perencanaan Kota Dan Persyaratan

Penentuan lokasi halte dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul jaringan aktivitas penumpang dan jalur kendaraan umum, serta perlu diperhatikan pula :

- a) Rencana umum tata ruang
- b) Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar halte
- c) Keterpaduan antar moda transportasi
- d) Kondisi geografi lokasi halte
- e) Kelestarian lingkungan

Selain itu sebaran lokasi halte harus memperhatikan berbagai aspek yang berkaitan dengan tuntutan umum (Suwardjoko P. Warpani, 2002) yaitu :

- a) Pusat keramaian yang ada, misalnya pasar, pertokoan, obyek wisata dan lain-lain
- b) Pusat kegiatan, misalnya kantor, sekolahan dan lain-lain
- c) Kemudahan perpindahan moda, misalnya persimpangan jalan.

Persyaratan penentuan lokasi halte secara umum (Iskandar Abubakar dan kawan-kawan, 1995) adalah sebagai berikut :

- a) Terletak pada jalur pejalan kaki/ trotoar (footway)

- b) Dekat dengan pusat kegiatan yang membangkitkan pemakai angkutan umum
- c) Tidak tersembunyi, aman terhadap gangguan kriminal
- d) Harus ada pengatur arus kendaraan, pemakai halte dan pejalan kaki, sehingga aman terhadap kecelakaan lalu lintas
- e) Tidak memngganggu kelancaran lalu lintas

Selain persyaratan secara umum tersebut di atas, dapat dipergunakan pedoman praktis untuk penentuan lokasi halte:

- a) Jarak maksimal terhadap fasilitas penyebrangan pejalan kaki adalah 50 meter
- b) Sebaiknya disediakan halte
- c) Jarak minimal halte dari pertemuan jalan adalah 50 meter atau disesuaikan dengan panjang antrian.
- d) Jarak minimal halte dari gedung yang memerlukan ketenangan adalah 100 meter

Melihat persyaratan umum dan pedoman praktis penentuan lokasi halte angkutan umum, maka perlu diperhatikan kondisi lapangan :

- a) Ada tidaknya trotoar
- b) Tersediannya lahan untuk membuat halte
- c) Tingkat pelayanan jalan
- d) Kecukupan lebar jalan

e) Tingkat permintaan penumpang yang menentukan perlu tidaknya lindungan.

b. Penentuan lokasi didasarkan pada layanan persimpangan

Prinsip utama persimpangan didasarkan pada volume kendaraan dan geometrik jalan yang merupakan data primer maupun sekunder. Pada analisa simpang, kapasitas simpang dapat diindikasikan dengan mengukur perbandingan v/c atau derajat jenuh pada setiap fase untuk simpangan bersinyal dan setiap lengan untuk simpangan tak bersinyal. Jika derajat jenuh mendekati atau lebih 1 (satu) menunjukkan simpang jenuh yang mengakibatkan ketidak lancaran arus lalu lintas pada simpangan tersebut. Kualita simpang juga diukur dari panjang antrian dan tundaan untuk masing-masing lajur.

c. Penentuan lokasi Didasarkan Pada Asal dan Tujuan Penumpang

Untuk memperoleh lokasi halte yang sesuai dengan asal an tujuan penumpang, perlu diketahui jumlah penumpang dari asal dan tujuannya serta kebiasaan lokasi menunggu. Asal penumpang berikut jumlahnya akan menuju kelokasi tunggu pada ruas jalan yang merupakan lintasan rute kendaraan umum dan mudah dicapai untuk pergantian moda. Tujuan penumpang berpergian, sehingga ketetapan waktu keberangkatan mendorong calon penumpang memilih lokasi yang mudah dicapai.

Jumlah, asal, tujuan penumpang dan lintasan rute kendaraan umum dapat menjadi landasan untuk memperoleh alternatif lokasi halte yang mudah

dicapai, aman dan sesuai dengan kebutuhan penumpang maupun kendaraan umum sendiri.

3. Jarak Antar Halte

Jarak antar halte (pemberhentian) merupakan jarak antara satu halte dengan halte berikutnya atau sebelumnya yang harus diperhitungkan (Departemen Perhubungan 1996):

- a. Tidak terlalu jauh dan masih memungkinkan dijangkau seorang pejalan kaki dengan membawa barang bawaan.
- b. Tidak terlalu dekat, dalam artian tidak menyulitkan pengoperasian kendaraan angkutan umum oleh pengemudi.
- c. Kapasitas tempat henti dan adanya permintaan yang didasarkan pada kebutuhan.
- d. Tingkat ekonomis untuk pengoperasian kendaraan penumpang umum.

Dengan memperhatikan aspek kondisi tata guna lahan, berikut ini penentuan jarak antara halte, dapat dilihat pada tabel 2.1 :

Tabel 2.3 Penentuan Jarak Antar Halte

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti
1	Pasar kegiatan sangat padat: Pasar, pertokoan	CBD, Kota	200-300*
2	Padat : Perkantoran, sekolah, jasa	Kota	300-400
3	Permukiman	Kota	300-400
4	Campuran padat : sekolah, jasa	Pinggiran	300-500
5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500-1000

Keterangan : *)= jarak 200m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300m. (Sumber Departemen Perhubungan 1996)

Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TKKPU)

1. Fasilitas Utama

a. Halte

- 1) Identitas halte berupa nama dan/atau nomor
- 2) Rambu petunjuk
- 3) Papan informasi trayek
- 4) Tempat duduk

b. TPB

- 1) Rambu petunjuk
- 2) Papan informasi trayek
- 3) Identifikasi TPB berupa dan/atau nomor

2. Fasilitas tambahan

- a. Telepon umum
- b. Tempat sampah
- c. Pagar
- d. Papan iklan/pengumuman

Pada persimpangan penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang.

4. Pembagian Segmen Halte

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia MKJI 1997, segmen didefinisikan sebagai suatu panjang yang mempunyai karakteristik yang serupa pada seluruh panjangnya. Titik dimana karakteristik jalan berubah secara berarti menjadi batas segmen. Setiap segmen dianalisa secara terpisah dan tidak dipengaruhi oleh simpang bersinyal atau simpang tak bersinyal utama dan mempunyai karakteristik yang hampir sama sepanjang jalan.

G. Bus Rapid Transit (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan salah satu moda transportasi darat. BRT meliputi bus besar yang beroperasi di jalan raya bersama-sama lalu lintas umum (*mixed traffic*), atau dipisahkan dari lalu lintas umum dengan marka (buslane), atau dioperasikan pada lintasan khusus (busway) (Dagun, 2006). BRT merupakan salah satu transportasi darat yang mampu mengurangi kemacetan lalu lintas di kota-kota besar.

Selain mampu mengurangi lemacetan lalu lintas, BRT juga dapat menekan pemakaian kendaraan pribadi. Hal ini disebabkan oleh keinginan masyarakat memilih menggunakan BRT sebagai alternatif utama moda transportasi darat. BRT berbeda dengan bus umum reguler lainnya. BRT adalah sebuah sistem bus yang nyaman, efisien, aman, handal, dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Kualitas pelayanan BRT lebih baik dibandingkan pelayanan bus yang lain (DLLAJR, 2007).

Manfaat yang diharapkan dengan adanya BRT adalah sebagai berikut (DLLAJR, 2007);

1. Meningkatkan daya tarik angkutan umum,
2. Mengurangi tingkat kemacetan, kesemerawutan dan kecelakaan lalu lintas,
3. Meningkatkan efisiensi penggunaan energi,
4. Meningkatkan aksesibilitas terhadap wilayah lain,
5. Mempercepat pertumbuhan dan perkembangan wilayah di segala bidang.

Sedangkan tujuan utama BRT adalah sebagai berikut (DLLAJR, 2007);

1. Meningkatkan daya tarik angkutan umum,
2. Perpindahan moda dari kendaraan pribadi ke bus,
3. Lebih sedikit bus tetapi mengangkut jumlah penumpang yang sama,
4. Menggunakan bus yang lebih bersih.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian merupakan suatu cara peneliti bekerja untuk memperoleh data yang dibutuhkan yang selanjutnya akan digunakan untuk dianalisa sehingga memperoleh kesimpulan yang ingin dicapai dalam penelitian. Untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam penelitian ini perlu diarahkan melalui survei lapangan guna mendapatkan data primer serta survei kepada instansi terkait guna mendapatkan data sekunder.

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang menjadi objek kajian adalah Kota Makassar di bidang dinas perhubungan terkait transportasi yaitu Halte Bus Rapid Transit (BRT) Trans Maminasata yang berada pada koridor 3 yang melayani : Bandara - Terminal Daya - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. AP Pettarani-Jl. Sultan Alaudin - Jl. Gowa Raya - Terminal Pallangga (Pulang Pergi). Peruntukan kegiatan yang berada di dekat halte koridor 3 di dominasi oleh kegiatan pendidikan, perdagangan dan jasa, perkantoran dan permukiman. Adapun yang menjadi lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel.3.1 Lokasi Halte Penelitian

No	Jenis Kegiatan	Lokasi Halte
1	Fasilitas Pendidikan	Halte Univ. Cokrominoto
2		Halte UNISMUH
3	Fasilitas Perdagangan, dan Jasa	Halte Pasar Daya
4		Halte Bumi Permata Sudiang
5	Fasilitas Perkantoran	Halte Dinas Pendidikan
6		Halte Badan Perpustakaan dan Daerah
7	Fasilitas Permukiman	Halte Bukit Khatulistiwa
8		Halte Taman Sudiang

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan berdasarkan lama waktu kegiatan penelitian dimulai dengan melakukan usaha penelitian, kegiatan survey lapangan, kegiatan penelitian, pengumpulan data penelitian, sampai dengan perampungan hasil penelitian dan proses kegiatan penyelesaian penelitian dan proses kegiatan penyelesaian penelitian membutuhkan kurang lebih 2 bulan. Sedangkan pengambilan sampel untuk pengguna Trans Mamminasata dilaksanakan pada pukul 10.00 – 12.30, pukul 13.00 – 15.30, dan pukul 16.00 – 18.00.

B. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer yang digunakan berdasarkan Variabel Penelitian meliputi :

- 1) Persepsi masyarakat terhadap jarak halte trans maminasata.
- 2) Persepsi masyarakat terhadap waktu tempuh menuju lokasi halte trans maminasata
- 3) Persepsi masyarakat terhadap biaya yang dikeluarkan menuju halte trans maminasata.

b. Data Sekunder

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini yaitu letak geografi wilayah penelitian, kondisi fisik dasar wilayah penelitian, pengambilan data jumlah pengguna Bus Rapid Transit (BRT) Trans Maminasata, panjang rute dan jumlah BRT Trans Maminasata, dan jumlah halte setiap koridor BRT Trans Maminasata.

2. Sumber Data

Sumber data dari penelitian ini terdiri dari dua sumber, karena jenis data yang dibutuhkan juga ada dua. Adapun sumber data, sebagai berikut :

- a. Sumber data primer yaitu semua data yang didapatkan secara primer dengan menggunakan instrumen berupa kuesioner.
- b. Sumber data sekunder, yaitu data yang didapatkan dari instansi-instansi.

C. Populasi dan Sampel

Sampel dalam penelitian ini dilakukan terhadap dua objek yang pertama sampel responden pengguna Trans Maminasata dan sampel terhadap halte Trans maminasata. Bailey dalam Prasetyo (2005) menjelaskan bahwa sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti oleh karenanya sampel harus dilihat sebagai suatu pendugaan terhadap populasi dan bukan populasi itu sendiri. Purwanto (2007) menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan sampel adalah bagian dari populasi yang dipilih mengikuti prosedur tertentu sehingga dapat mewakili populasinya. Adapun dalam proses penelitian terdapat keterbatasan-keterbatasan yang umum ditemui oleh peneliti lainnya seperti masalah biaya, tenaga dan waktu, maka dalam penelitian ini tidak semua populasi dapat diidentifikasi, untuk itu perlu menggunakan sampel yang semaksimal mungkin dapat menjadi representasi dari populasi penelitian ini.

1. Sampel Pengguna Trans Maminasata

Dalam menentukan sampel pengguna Trans Maminasata populasi yang digunakan adalah populasi pengguna Trans Maminasata berdasarkan data jumlah penggunanya pada tahun 2014 – 2016 yang berjumlah 187.804 orang. Perhitungan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin sebagai berikut :

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

n = besaran sampel.

N = besaran populasi.

e = nilai kritis (batas ketelitian) yang diinginkan
(persen kelonggaran ketidak telitian karena
kesalahan penarikan sampel.

Berdasarkan jumlah populasi dan formulasi di atas, maka dapat dihitung jumlah sampel pengguna Trans Maminasata sebagai berikut:

$$n = \frac{187804}{1 + (187804(0.1)^2)}$$

$$n = \frac{187804}{1879,04}$$

$$n = 99,94 \rightarrow \text{Pembulatan menjadi } 100$$

2. Besaran Sampel Halte

Jumlah halte yang menjadi populasi ketika penelitian ini dilakukan adalah sebanyak 43 halte. Sampel halte diambil 18 % dari populasi yang berjumlah 7,74 dengan pembulatan menjadi 8 halte. Metode ini didasarkan pada pendapat Singarimbun dan Effendi (1982) dalam Supardi (2005) yang menyebutkan bahwa jumlah sampel penelitian tidak boleh kurang dari 10% , senada yang diungkapkan oleh Nasution dalam Supardi (2005) bahwa jumlah sampel minimal 10% dari total populasi dan tidak boleh kurang dari itu.

Besaran sampel responden yang berjumlah 100 orang, perlu didistribusikan ke setiap halte yang berjumlah 8 halte, namun dalam proses distribusi tidak ditemukan jumlah pembagian responden yang

merata pada setiap halte, oleh karena itu jumlah responden penelitian ditambah menjadi 104 menyesuaikan jumlah halte yang menjadi sampel penelitian.

D. Teknik pengambilan sampel

Sampel responden diambil dengan menggunakan metode aksidental sampling. Dalam metode ini anggota sampel yang diambil tidak direncanakan terlebih dahulu, tetapi ditemui atau didapatkan secara tiba-tiba (Sukandarrumidi, 2002). Sedangkan sampel halte diambil dengan menggunakan teknik purposive sampling, dimana peneliti dengan leluasa menentukan sampel sesuai dengan kebutuhan penelitian (Nursalam, 2008). Dalam hal ini sampel halte diambil berdasarkan kegiatan yang berada di sekitar halte yakni (1) pendidikan (2) perdagangan dan jasa (3) perkantoran (4) permukiman.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan adalah penelitian yang dilakukan dengan cara survey langsung ke lapangan untuk memperoleh data yang terkait dengan penelitian ini. Seperti, pengambilan dokumentasi dan list kuisioner.

2. Telaah pustaka

Telaah Pustaka adalah penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dokumen, buku-buku literatur, bahan perkuliahan serta arsip-arsip dari instansi yang terkait dengan penelitian ini.

F. Variabel Penelitian

Variabel adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian. Adapun Variabel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

Parameter	Variabel	Indikator	Keterangan
Aksesibilitas	Jarak	<ul style="list-style-type: none">• Dekat dengan lokasi bangkitan• Dekat dengan lokasi tujuan	Semakin dekat jarak halte dengan lokasi bangkitan dan tujuan pengguna, maka semakin aksesibel lokasi halte
	Biaya	<ul style="list-style-type: none">• Murah• Dapat dijangkau pengguna	Semakin rendah biaya yang dikeluarkan menuju halte maka semakin aksesibel lokasi halte
	Waktu Tempuh	<ul style="list-style-type: none">• Waktu tempuh yang minimal• Dapat ditempuh dengan berjalan kaki	Semakin sedikit waktu yang dibutuhkan menuju halte maka semakin aksesibel lokasi halte tersebut.

G. Metode Analisis

Dalam penelitian ini digunakan tiga model analisa terhadap hasil penelitian, analisa tersebut antara lain sebagai berikut :

1. Analisa Pendahuluan, analisa pendahuluan merupakan analisa awal untuk mengungkapkan hasil penelitian yang diperoleh dilapangan. Proses analisa pendahuluan akan di bagi ke dalam tiga tahap, yakni diawali dengan analisa sosial ekonomi responden, kemudian analisa perilaku perjalanan responden, analisa interaksi responden dengan Trans maminasata dan moda transportasi lainnya.
2. Analisa Kuantitatif, analisa kuantitatif pada penelitian ini terdiri dari tiga tahap, diawali dengan analisa crosstabs atau tabulasi silang, kemudian dilanjutkan dengan mengidentifikasi keeratan hubungan antara variabel pengaruh dan terpengaruh dengan menggunakan analisa korelasi berganda, dan terakhir untuk mengetahui presentase sumbangan pengaruh keseluruhan variabel independen dengan variabel dependen menggunakan metode analisa determinasi.
 - a. Analisis Crosstabs adalah suatu metode analisis berbentuk tabel, dimana menampilkan tabulasi silang atau tabel kontingensi yang digunakan untuk mengidentifikasi dan mengetahui apakah ada korelasi atau hubungan antara satu variabel dengan variabel yang lain. Singkatnya, analisis crosstab merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu

matriks. Tabel yang dianalisis disini adalah hubungan antara variabel dalam baris dengan variabel dalam kolom.

b. Analisis Korelasi Ganda (R) adalah suatu metode analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua atau lebih variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) terhadap variabel independen (Y) secara serentak. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) secara serentak terhadap variabel independen (Y) . nilai R berkisar antara 0 sampai 1, nilai semakin mendekati 1 berarti hubungan yang terjadi semakin kuat, sebaliknya nilai semakin mendekati 0 maka hubungan yang terjadi semakin lemah.

Menurut Sugiyono (2007) pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut :

- 0,00 - 0,199 = sangat rendah
- 0,20 - 0,399 = rendah
- 0,40 - 0,599 = sedang
- 0,60 - 0,799 = kuat
- 0,80 - 1,000 = sangat kuat

Selanjutnya untuk mengetahui signifikansi korelasi bandingkan antara nilai probabilitas 0,05 dengan nilai probabilitas *Sig* sebagai berikut :

H_0 : Tidak ada hubungan secara signifikan antara variabel X1 dan X2 secara bersama-sama terhadap variabel Y

H_a : Ada hubungan secara signifikan antara variabel X1 dan X2 secara bersama-sama terhadap variabel Y

Dasar pengambilan keputusan :

- Apabila nilai probabilitas $(0,05) \leq$ nilai *Sig* maka H_0 diterima dan menolak H_a , artinya tidak signifikan.
- Apabila nilai probabilitas $(0,05) \geq$ nilai *Sig* maka H_a diterima dan menolak H_0 , artinya signifikan.

Adapun rumus korelasi berganda sebagai berikut :

$$R_{yx_1x_2} = \sqrt{\frac{r^2_{yx_1} + r^2_{yx_2} - 2r_{yx_1} \cdot r_{yx_2} \cdot r_{x_1x_2}}{1 - r^2_{x_1x_2}}}$$

Di mana :

$R_{yx_1x_2}$: korelasi antara X1 dan X2 bersama-sama dengan Y

r_{yx_1} : korelasi product moment Y dengan X1

r_{yx_2} : korelasi product moment Y dengan X2

$r_{x_1x_2}$: korelasi product moment X1 dengan X2

- Analisis Determinasi (R^2) adalah metode analisis yang digunakan untuk mengetahui presentase sumbangan pengaruh variabel

independen (X_1, X_2, \dots, X_n) secara serentak terhadap variabel independen (Y). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar presentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi variabel dependen. R^2 sama dengan 0, maka tidak ada sedikitpun presentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap dependen, atau variasi variabel independen terhadap yang digunakan dalam model tidak menjelaskan sedikitpun variabel dependen. Sebaliknya R^2 sama dengan 1, maka presentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen adalah sempurna, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model menjelaskan 100% variasi variabel dependen.

$$KD = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

KD = Koefisien Determinasi

R = Koefisien Korelasi

3. Analisa kualitatif, tujuan dari tinjauan kualitatif adalah guna menggambarkan fenomena yang terjadi terkait dengan objek penelitian, yang fenomena tersebut tidak dapat direpresentasikan atau ditampilkan dalam bentuk angka namun lebih mampu digambarkan dalam bentuk deskripsi atau penjelasan kualitatif.

H. Defenisi Operasional

1. Jarak : penelitian ini mengukur jarak relatif (jauh/dekat) pengguna dalam mencapai halte Trans Mamminasata.
2. Waktu tempuh : penelitian ini mengukur waktu relatif (cepat atau lama) pengguna untuk mencapai halte Trans Mamminasata.
3. Biaya/ongkos perjalanan : penelitian ini mengukur apakah pengguna mengeluarkan biaya atau tidak untuk mencapai halte.
4. Keterjangkauan : peneliti mengukur keterjangkauan pengguna untuk mengakses Halte Trans Mamminasata.

I. Kerangka Pikir

“Lokasi Halte Trans Maminasata Ditinjau Dari Perspektif Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya”

ISSU :

Halte (titik pemberhentian) Trans Maminasata diletakkan di tempat dimana lokasinya mudah dicapai, namun pada kenyataannya dilapangan pengguna dari Trans Mamminasata yang tidak memanfaatkan lokasi halte tersebut karena diduga penempatannya tidak sesuai dengan bangkitan dan tarikan penumpang, sehingga aksesibilitas masyarakat terhadapnya tidak maksimal dan penggunaanya terkesan sia-sia.

Rumusan Masalah :

- Apakah lokasi halte Trans Maminasata sudah aksesibel bila ditinjau dari persepsi pengguna terhadap faktor jarak, waktu tempuh, biaya yang dikeluarkan dalam menjangkaunya?
- Seberapa dominankah faktor-faktor tersebut berpengaruh terhadap aksesibilitas pengguna pada lokasi halte Trans Maminasata?

Tujuan:

- Untuk mengetahui aksesibilitas lokasi halte bila ditinjau dari persepsi pengguna dalam menjangkaunya terhadap faktor jarak, biaya, dan waktu tempuh.
- Untuk mengetahui faktor-faktor apa yang lebih dominan berpengaruh terhadap aksesibilitas pengguna pada lokasi halte

Variabel:

- Aksesibilitas
 - a. Jarak
 - b. Waktu Tempuh
 - c. Biaya

Teori Pendukung:

Aksesibilitas diartikan sebagai ukuran kenyamanan atau kemudahan untuk melakukan perjalanan kesuatu tempat, baik menggunakan kendaraan umum, pribadi, maupun berjalan kaki, yang dapat dinyatakan dengan (1) jarak (2) waktu tempuh (3) dan biaya perjalanan (Tamim dalam Fauzi:2003)

Analisa yang digunakan :

- Analisa Pendahuluan:
 - a. Analisis sosial ekonomi responden
 - b. Analisis perilaku perjalanan responden
 - c. Analisis interaksi responden dengan moda transportasi lainnya.
- Analisa kuantitatif
 - a. Analisa crosstabs atau tabulasi silang
 - b. Analisa korelasi berganda
 - c. Analisa determinasi
- Analisa Kualitatif

Kesimpulan dan Saran

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Mamminasata

1. Letak, Luas dan Demografi Wilayah Penelitian

Secara umum lokasi penelitian berada di dalam lingkup wilayah Metropolitan Maminasata. Wilayah Mamminasata ini dibangun berdasarkan Peraturan Presiden No.55 Tahun 2011. Di mana wilayah Metropolitan Maminasata mencakup seluruh wilayah Kota Makassar, sebagian wilayah Kabupaten Maros yang mencakup 12 kecamatan, sebagian wilayah Kabupaten Gowa yang mencakup 11 kecamatan, dan seluruh wilayah Kabupaten Takalar. Luas wilayah Metropolitan Maminasata adalah 246.230 ha dengan jumlah penduduk sebesar 2.580.839 jiwa pada tahun 2015. Lebih dari setengah penduduk Mamminasata tinggal di Makassar, sementara di Gowa 20,5%, di Maros 12,2 %, dan di Takalar 11,1 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut ini:

**Tabel 4.1 Luas dan Jumlah Penduduk Wilayah Metropolitan
Mamminasata Tahun 2015**

Kabupaten/Kota	Luas (ha)	(%)	Penduduk (Jiwa)	(%)
Makassar (seluruh 14 Kecamatan)	18.057	7,3	1.449.401	56,2
Maros (12 dari 14 Kecamatan)	103.902	42,2	314.790	12,2
Gowa (11 dari 16 Kecamatan)	72.325	29,4	529.742	20,5
Takalar (seluruh 7 Kecamatan)	51.947	21,1	286.906	11,1
Total	246.230	100,0	2.580.839	100,00

Sumber : BPS Sulsel dalam Angka Tahun 2016

2. Kondisi Topografi Wilayah Penelitian

Topografi merupakan ilmu yang mempelajari tentang kemiringan/kelerengan suatu wilayah. Wilayah Metropolitan Mamminasata merupakan daerah yang memiliki 2 jenis topografi yaitu daerah pegunungan bagian barat dan dataran bagian timur. Sebagian besar dataran agak bergelombang dengan elevasi mulai dari 5 hingga 40 m. Dataran yang terdapat diantara Kota Makaasar dan Takalar adalah dataran banjir tua Sungai Jeneberang yang terbentuk pada Zaman Kwarter Akhir. Di sekitar muara sungai dan sepanjang pesisir panai, tersebar daerah gosong-gosong dan rawa-rawa. Sebagian besar dari Kabupaten Maros, Makassar, Takalar terletak di daerah daratan, sedangkan Kabupaten Gowa tertutupi oleh daerah pegunungan. Sebagaimana dtunjukkan dalam Tabel berikut ini.

**Tabel 4.2 Kondisi Topografi di Kawasan Metropolitan
Mamminasata**

Slope (%)	Maros		Makassar		Gowa		Takalar	
	0-2	685,20	42,9%	108,51	61,7%	294,28	15,6%	339,34
2-15	91,70	5,7%	54,26	30,9%	263,79	14,0%	206,88	27,6%
15-40	320,00	20,1%	13,02	7,4%	660,39	35,1%	118,07	15,7%
>40	498,70	31,3%	0,00	0,0%	664,87	35,3%	85,56	11,4%
Total	1.595,60	100%	175,79	100%	1.883,33	100%	749,85	100%

Sumber : Comprehensive Water Management Plan Study for Maros-Jeneberang River Basin prepared by PU

3. Deskripsi Moda Transportasi Mamminasata

Trans Mamminasata adalah layanan angkutan massal bus rapid transit (BRT) di Kota Makassar yang mulai beroperasi pada maret 2014. Koridor pertama yang dibuka adalah rute Mall GTC-Mall Panakkukang. Pengoperasian bus ini sudah direncanakan sejak tahun 2007, namun terus tertunda oleh berbagai faktor. Bus Trans Mamminasata memiliki kapasitas penumpang sebanyak 40 orang, dengan rincian 20 orang duduk dan 20 orang berdiri dengan pegangan tangan, serta dilengkapi fasilitas tempat duduk prioritas untuk para penumpang lanjut usia, ibu hamil, dan penumpang dengan anak serta penumpang berkebutuhan khusus. Dari sebelas koridor yang telah di rancang untuk Trans Mamminasata, baru tiga di antaranya yang beroperasi yaitu koridor 2, 3, dan 4. Adapun rute dari koridor yang telah beroperasi adalah sebagai berikut:

➤ Koridor II

- Mall GTC – Trans Studio – JL. Metro Tanjung Bunga – JL. Penghibur – JL. Pasar Ikan – JL. U. Pandang – JL. A. Yani – Mall Karebosi Link – JL. Bulusaraung – JL. Mesjid Raya – JL. Urip Sumoharjo – JL. A. P. Pettarani – JL. Boulevard – Mall Panakukkang.
- Mall Panakukkang - JL. Boulevard - JL. A. P. Pettarani - JL. Urip Sumoharjo – JL. G. Bawakaraeng – JL. JEND. Sudirman – JL. DR. Sam Ratulangi – JL. Kakatua – JL. Gagak – Jl. Nuri – Jl. Rajawali – JL. Metro Tanjung Bunga – Trans Studio – Mall GTC.

➤ Koridor III

- Halte Bandara Baru – JL. Perintis Kemerdekaan (Daya) – Depan Kampus Cokro – Poros Perintis Kemerdekaan – Depan Kampus UMI – Depan Kampus Bosowa – JL. A. P. Pettarani – JL. Boulevard – Mall Panakukkang – JL. A.P. Pettarani – JL. ST. Alauddin – JL. Poros Gowa – Terminal Palangga Sungguminasa.
- Terminal Palangga Sungguminasa - JL. Poros Gowa - JL. ST. Alauddin - JL. A.P. Pettarani - JL. Boulevard - Mall Panakukkang - JL. Boulevard - JL. A. P. Pettarani – Fly Over – Depan Kampus UMI – Depan Kantor Gubernur – JL. Perintis Kemerdekaan – Depan Kampus UNHAS (RS.Wahidin) – JL. Perintis Kemerdekaan

(Daya) – JL. Poros Perintis – Depan KIMA – Sudiang – Halte Bandara Baru.

➤ Koridor IV

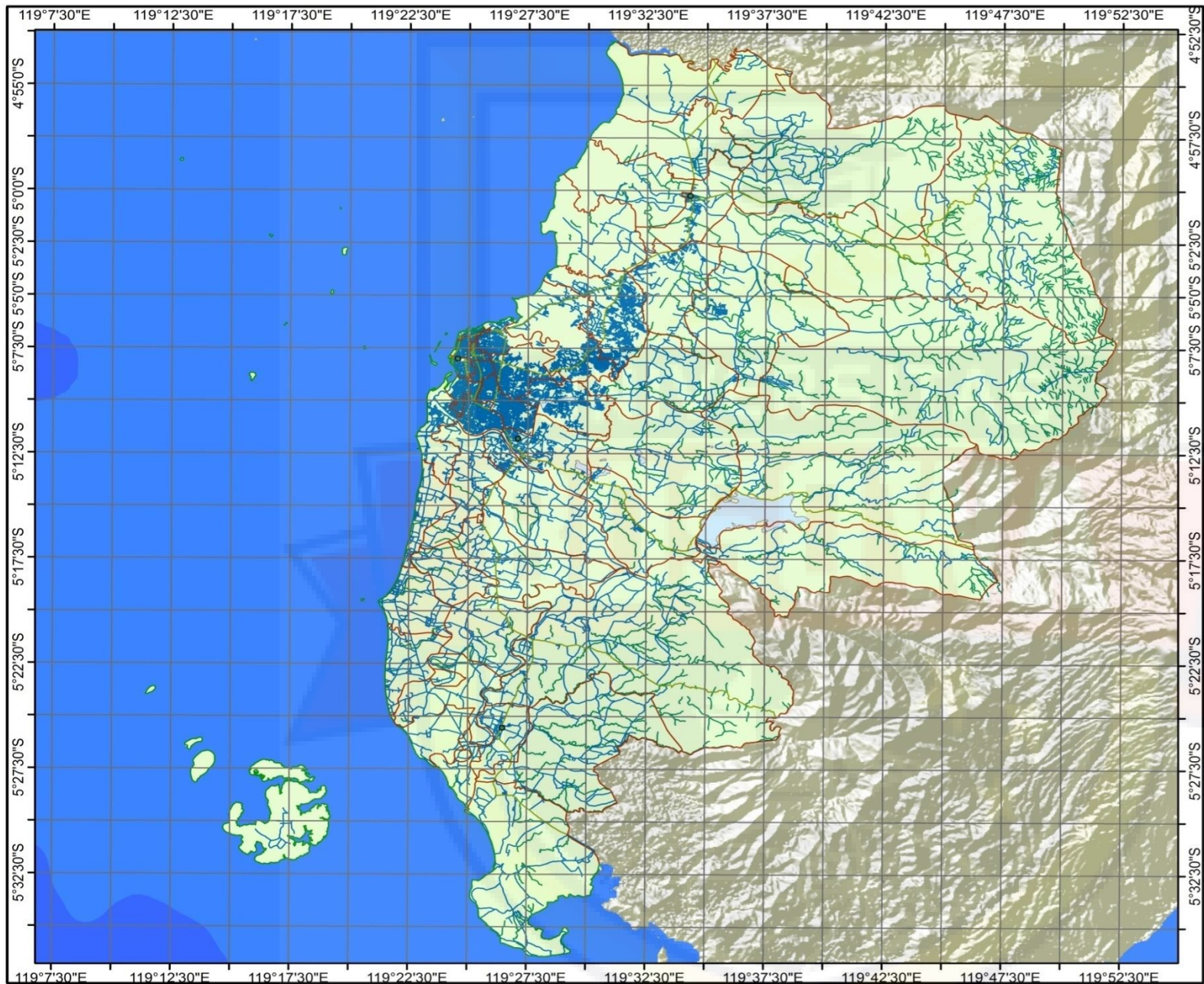
- Terminal Daya – JL. Perintis Kemerdekaan – Bandara Baru – JL. Poros Makassar Maros – Terminal Maros
- Terminal Maros - JL. Poros Makassar Maros - Bandara Baru - JL. Perintis Kemerdekaan - Terminal Daya.

Masing- masing koridor melayani panjang rute yang berbeda, dan tiap koridor difasilitasi dengan 10 bus, adapun jarak yang dilayani oleh masing-masing koridor dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 4.3 Panjang Halte dan Jumlah Bus Trans Mamminasata

Koridor	Panjang Koridor (km)	Jumlah Bus	Headway (menit)
2	15,29	10	15
3	17,42	10	15
4	15,45	10	15

Sumber : Perum Damri Kota Makassar



Judul Skripsi
Lokasi Halte Trans Mamminasata Ditinjau Dari Perspektif Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya

Judul Gambar
Peta Administrasi Kawasan Mamminasata

Orientasi Gambar

1 : 70.000
 0 2 4 8 12 16 Km

Keterangan :

- Ibukota_Kabupaten_kota
- Batas_Administrasi
- Batas_Kawasan_Mamminasata
- Garis_Pantai
- Jalan
- Jalan_Peta_Dasar
- Anak_Sungai
- Laut
- Sungai
- Danau_Dam
- Kawasan_Mamminasata

Mahasiswa/Stambuk
Siti Dila Hardianti / 45 11 042 044
 Pembimbing I : Dr. Ir. Murshal Manaf., MT
 Pembimbing II : Dra. Umi Salamah., MSTR

Insert Peta

Sumber Peta

1. Peta RTRW Provinsi Sulawesi Selatan
2. Peta Administrasi Metropolitan Mamminasata
3. Peta Potensi Desa (PODES), Tahun 2012
4. Data Aster GDEM
5. Data Batimetric Gina 2010

 **Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota**
Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar
2017

Gambar 4.1 Peta Administrai Kawasan Mamminasata

4. Halte Trans Mamminasata

Dari beberapa komponen yang mendukung kegiatan operasional Trans Mamminasata, halte merupakan bagian yang paling fundamental dan sangat krusial dalam operasionalisasi Trans Mamminasata, hal ini disebabkan halte menjadi pintu awal dan akhir penumpang dalam menggunakan Trans Mamminasata, pengguna tidak dapat menggunakan bus Trans Mamminasata bila tidak melalui halte terlebih dahulu, dan juga tidak dapat turun kecuali di halte. Pentingnya peran halte sebagai bagian yang paling mendukung operasional Trans Mamminasata menjadi salah satu alasan dilakukannya penelitian ini, selain itu kondisi halte diidentifikasi berada di daerah-daerah yang tidak potensial baik sebagai lokasi tarikan maupun sebagai lokasi bangkitan juga menjadi sebab dilakukannya penelitian ini.

Dalam penelitian ini jumlah halte yang beroperasi sebanyak 43 halte, dari seluruh halte tersebut sebanyak lima halte merupakan halte POS, masing-masing koridor melayani halte dengan jumlah yang bervariasi, lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 4.4 Jumlah Halte Trans Mamminasata di Setiap Koridor

No	Nama Koridor	Jumlah Halte
1	2	32
2	3	43
3	4	25

Sumber : Dinas Perhubungan Sulsel

Penempatan halte harus mengacu pada pedoman teknis perkerayaan halte seperti yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan mempertimbangkan lokasi tata guna lahan dan jaraknya dari masing-masing tata guna lahan tersebut, beberapa pertimbangan tersebut antara lain adalah sebagai berikut:

1. Pada lokasi pusat kegiatan seperti pasar dan pertokoan yang terletak di pusat kota jarak halte 200-300 meter.
2. Pada lokasi padat yang terdiri dari guna lahan untuk pertokoan, sekolah dan jasa yang terletak di kota, jarak halte antara 300-400 meter.
3. Pada kegiatan permukiman di kota, jarak halte antara 300-400 meter.
4. Pada lokasi campuran padat, yang peruntukan lahan sebagai permukiman, sekolah dan jasa namun terletak di pinggiran, maka jarak halte antara 300-500 meter.
5. Pada lokasi campuran jarang, yang peruntukkan lahan sebagai ladang, sawah dan tanah kosong dan terletak di pinggiran, maka jarak halte antara 500-1000 meter.

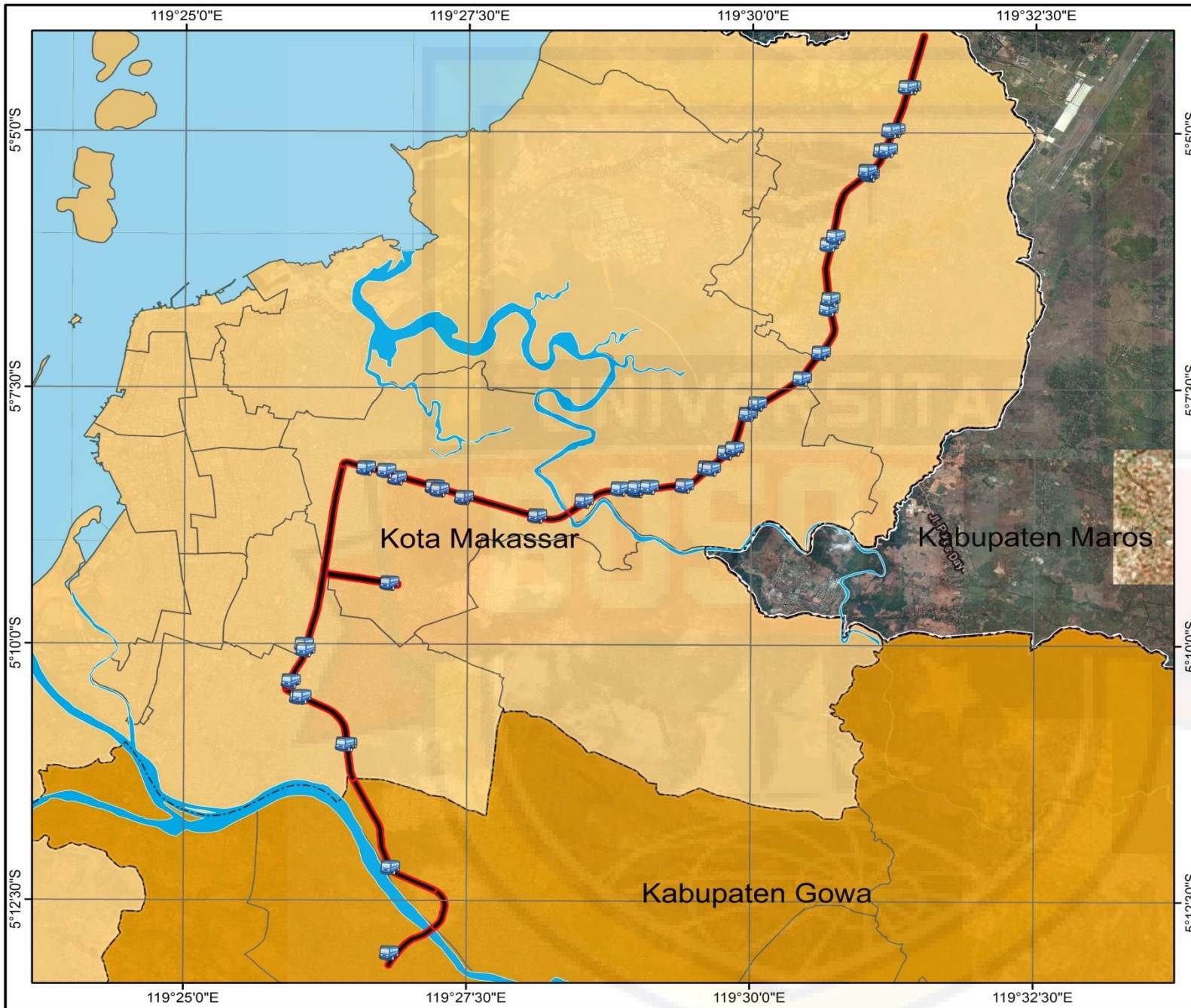
Dalam dokumen perencanaan lokasi halte Trans Mamminasata diuraikan beberapa ketentuan dan syarat yang harus dipenuhi dalam menentukan lokasi halte Trans Mamminasata diantaranya adalah (1) terletak pada jalur pejalan kaki (2) dekat dengan pusat kegiatan (3) aman

terhadap gangguan kriminal (4) aman terhadap kecelakaan lalu lintas (5) tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Selain itu setiap halte atau tempat pemberhentian bus Trans Mamminasata terdapat spesifikasi fasilitas utama yang diantaranya adalah:

- a) Tempat menunggu penumpang tidak mengganggu pejalan kaki dan aman dari lalu lintas.
- b) Terdapat tempat beteduh.
- c) Terdapat rambu dan marka jalan.
- d) Terdapat informasi tentang rute tiap koridor.
- e) Terdapat pagar pengaman.

Sedangkan untuk perencanaan posisi halte Trans Mamminasata di letakkan dengan beberapa pertimbangan sebagai berikut:

- a) Terletak pada sisi jalan atau trotoar.
- b) Dilengkapi dengan celukan.
- c) Dilengkapi dengan *zebracross*
- d) Dilengkapi dengan rambu informasi



Judul Skripsi
Lokasi Halte Trans Mamminasata Ditinjau Dari Perspektif Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya

Judul Gambar
Peta Sebaran Halte Koridor 3

Orientasi Gambar

1 : 70.000

Keterangan :

- Jalan (Koridor 3)
- Laut
- Sungai
- - - Batas Kabupaten
- Kota Makassar
- Kabupaten Gowa
- Halte

Mahasiswa/Stambuk
Siti Dila Hardianti / 45 11 042 044
 Pembimbing I : Dr. Ir. Murshal Manaf, MT
 Pembimbing II : Dra. Umi Salamah., MSTR

Insert Peta

Sumber Peta

1. Peta RTRW Provinsi Sulawesi Selatan
2. Peta Administrasi Metropolitan Mamminasata
3. Peta Potensi Desa (PODES), Tahun 2012
4. Data Aster GDEM
5. Data Batimetric Gina 2010

Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar
2017

Gambar 4.2 Peta Sebaran Halte Koridor 3



Judul Skripsi
Lokasi Halte Trans Mamminasata Ditinjau Dari Perspektif Aksesibilitas Pengguna Dalam Menjangkaunya

Judul Gambar
Peta Objek Penelitian

Orientasi Gambar

1 : 70.000
 0 0,35 0,7 1,4 2,1 2,8 Km

Keterangan :

- Jalan (Koridor 3)
- Laut
- Sungai
- - - - - Batas Kabupaten
- Kota Makassar
- Kabupaten Gowa
- Halte

Mahasiswa/Stambuk
Siti Dila Hardianti / 45 11 042 044
 Pembimbing I : Dr. Ir. Murshal Manaf., MT
 Pembimbing II : Dra. Umi Salamah., MSt

Insert Peta

Sumber Peta

1. Peta RTRW Provinsi Sulawesi Selatan
2. Peta Administrasi Metropolitan Mamminasata
3. Peta Potensi Desa (PODES), Tahun 2012
4. Data Aster GDEM
5. Data Batimetric Gina 2010

Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar
2017

Gambar 4.3 Peta Objek Penelitian

B. Hasil Penelitian

1. Analisis Pendahuluan

Analisis pendahuluan merupakan gambaran awal mengenai hasil penelitian yang diperoleh dari hasil pengolahan data kuesioner penelitian, analisis pendahuluan ini terdiri dari tiga bagian, mencakup pembahasan mengenai kondisi sosial ekonomi responden, kondisi responden menurut kegiatan perjalanannya dan interaksi responden dengan Trans Mamminasata dan moda transportasi lainnya.

a. Kondisi sosial ekonomi responden

1) Jenis Kelamin

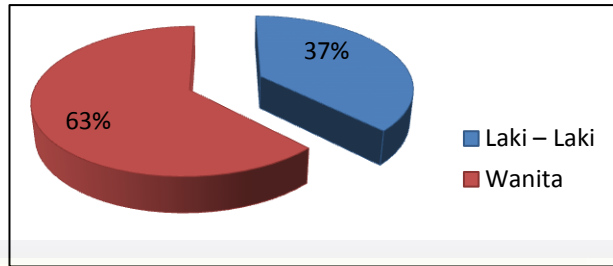
Responden dalam penelitian ini berjumlah 104. Berikut tabel sebaran jumlah responden berdasarkan jenis kelamin.

Tabel 4.5 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Responden	Presentase (%)
Laki – Laki	39	37
Wanita	65	63
Jumlah	104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Dari kuesioner yang disebar diperoleh hasil bahwa responden wanita berjumlah 65 orang sedangkan responden yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 39 orang. Berdasarkan tabel diatas dapat digambarkan melalui *pie chart* berikut.



Gambar 4.4 Pie chart Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Pie chart diatas menunjukkan bahwa pengguna Trans Mamminasata menurut jenis kelamin lebih di dominasi oleh kalangan wanita, proporsi wanita yang menggunakan Trans Mamminasata mencapai 63 % dari total 100 % responden penelitian sedangkan laki – laki hanya 37 % dari total 100 % responden.

2) Umur

Responden dalam penelitian ini berjumlah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah responden berdasarkan umur.

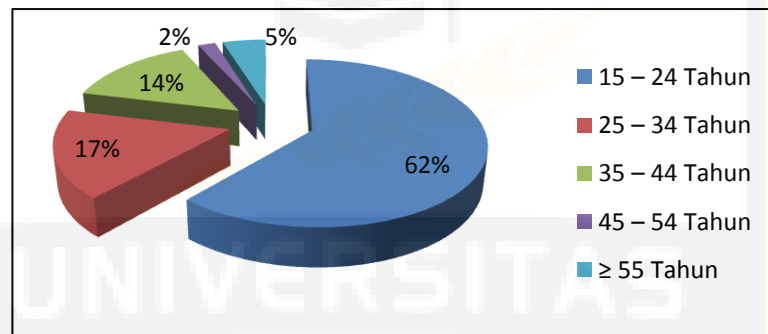
Tabel 4.6 Sebaran Jumlah Responden berdasarkan Umur

No	Umur	Responden	Presentase (%)
1	15 – 24	64	62
2	25 – 34	18	17
3	35 – 44	15	14
4	45 – 54	2	2
5	≥ 55	5	5
Total		104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa mayoritas responden berasal dari rentang umur 15 – 24 tahun berjumlah 64 orang. Responden berasal dari rentang umur 25 – 34 tahun berjumlah 18 orang,

responden berasal dari rentang umur 35 – 44 tahun sebesar berjumlah 15 orang, pengguna berasal dari rentang umur 45 – 54 tahun berjumlah 2 orang dan responden berumur sama atau lebih dari 55 tahun berjumlah 5 orang. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan melalui *pie chart* berikut.



Gambar 4.5 Grafik Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Umur

Pie chart diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden berasal dari rentang umur 15 – 24 tahun sebesar 62 %. Responden berasal dari rentang umur 25 – 34 tahun sebesar 17%, responden berasal dari rentang umur 35 – 44 tahun sebesar 14 %, pengguna berasal dari rentang umur 45 – 54 tahun sebesar 2 %, dan responden berumur sama atau lebih dari 55 tahun sebesar 5 %.

3) Pekerjaan

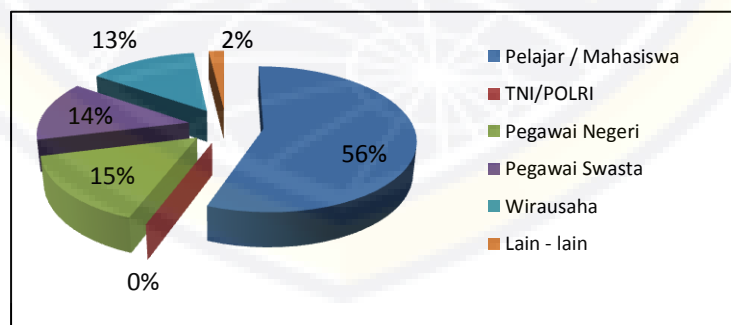
Responden dalam penelitian ini berjumlah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah responden berdasarkan pekerjaan.

Tabel 4.7 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Responden	Presentase(%)
1	Pelajar / Mahasiswa	58	56
2	TNI/POLRI	0	0
3	Pegawai Negeri	16	15
4	Pegawai Swasta	14	14
5	Wirausaha	14	13
6	Lain – lain	2	2
Total		104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah pelajar atau mahasiswa berjumlah 58 orang. Responden berprofesi sebagai pegawai negeri berjumlah 16 orang, responden berprofesi sebagai pegawai swasta berjumlah 14 orang, responden berprofesi sebagai wirausaha berjumlah 14 orang, responden berprofesi sebagai lain – lain berjumlah 2 orang dan tidak ada responden yang berprofesi sebagai TNI maupun Polri. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.6 Pie Chart Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pie chart diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah pelajar atau mahasiswa sebesar 56 %. Responden berprofesi sebagai pegawai negeri sebesar 15 %, responden berprofesi sebagai pegawai swasta sebesar 14 %, responden berprofesi sebagai wirausaha sebesar 13 %, responden berprofesi sebagai lain – lain sebesar 2 % dan tidak ada responden yang berprofesi sebagai TNI maupun Polri.

4) Pendapatan

Responden dalam penelitian ini berjumlah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah responden berdasarkan pendapatan.

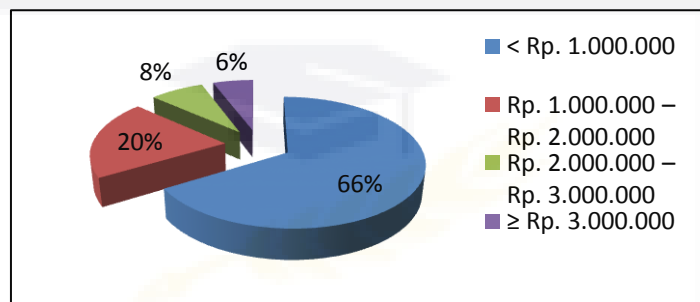
Tabel 4.8 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan

No	Pendapatan	Frekuensi	Presentase (%)
1	< Rp. 1.000.000	69	66
2	Rp. 1.000.000 – Rp. 2.000.000	21	20
3	Rp. 2.000.000 – Rp. 3.000.000	8	8
4	≥ Rp. 3.000.000	6	6
Total		104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas pengguna Trans Mamminasata adalah responden yang memiliki pendapatan kurang dari Rp. 1.000.000 berjumlah 69 orang. Responden memiliki pendapatan antara Rp. 1.000.000 hingga kurang dari Rp. 2.000.000 berjumlah 21 orang, responden memiliki pendapatan Rp. 2.000.000 hingga kurang dari Rp. 3.000.000 berjumlah 8 orang dan reponden yang memiliki pendapatan

sama atau lebih besar dari Rp. 3.000.000 berjumlah 6 orang adalah minoritas pengguna Trans Mamminasata. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.7 Pie chart Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan

Pie chart di atas menunjukkan bahwa mayoritas pengguna Trans Mamminasata adalah responden yang memiliki pendapatan kurang dari Rp. 1.000.000 yaitu sebesar 66%. Responden memiliki pendapatan antara Rp. 1.000.000 hingga kurang dari Rp. 2.000.000 sebesar 20%, responden memiliki pendapatan Rp. 2.000.000 hingga kurang dari Rp. 3.000.000 sebesar 8% dan responden yang memiliki pendapatan sama atau lebih besar dari Rp. 3.000.000 sebesar 6%.

Berdasarkan kondisi sosial ekonomi responden di atas dapat disimpulkan bahwa pengguna Trans Mamminasata menurut jenis kelamin lebih didominasi oleh kalangan wanita, proporsi wanita yang menggunakan Trans Mamminasata mencapai 63% dari total 100% responden penelitian, sedangkan dari sisi usia pengguna Trans Mamminasata lebih banyak dari masyarakat yang berusia antara 15 sampai 24 tahun dengan jumlah proporsi sebanyak 62%. Bila ditinjau dari

segi profesi pelajar dan mahasiswa merupakan profesi terbanyak yang menggunakan Trans Mamminasata dengan presentase sebesar 56 % sedangkan dari segi pendapatan kebanyakan pengguna Trans Mamminasata memiliki penghasilan < Rp.1.000.000 dengan presentase sebesar 66%.

b. Kondisi responden menurut kegiatan perjalanannya.

Perjalanan responden dalam penelitian ini dapat dilihat dari dua sisi yaitu asal perjalanan dan tujuan perjalanan. Asal dan tujuan perjalanan penumpang dilakukan dengan perpindahan dalam satu perjalanan pada Koridor III.

1) Asal Perjalanan

Responden dalam penelitian ini berjumlah 104 orang. Berikut tabel sebaran Jumlah responden berdasarkan asal perjalanannya.

Tabel 4.9 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Asal Perjalanannya

Halte	Asal Perjalanan					Total
	Rumah	Tempat Kerja	Sekolah/ Kampus	Pusat Perbelanjaan	Lain-lain	
Univ.Cokro	7		3	3		13
Unismuh	1	1	11			13
Pasar Daya	4	2	3	4		13
BPS	7	1	2	3		13
Dinas Pendidikan	3	5	3	2		13
BPAD	4	3	2	3	1	13
Bukit Khatulistiwa	8	1	1	1	2	13
Taman Sudiang	6	5	1	1		13
Total	40	18	26	17	3	104

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas pengguna Trans Mamminasata adalah responden yang asal perjalanannya berasal dari rumah dengan jumlah 40 orang. Responden yang asal perjalanannya dari tempat kerja berjumlah 18 orang, responden yang asal perjalanannya berasal dari sekolah/kampus berjumlah 26 orang. Responden yang asal perjalanannya berasal dari pusat perbelanjaan berjumlah 17 orang dan responden yang asal perjalanannya berasal dari lain-lain berjumlah 3 orang adalah minoritas pengguna Trans Mamminasata.

2) Tujuan Perjananan

Responden dalam penelitian ini berjumlah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah responden berdasarkan tujuan perjalanannya.

Tabel 4.10 Sebaran Jumlah Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanannya

Halte	Tujuan Perjalanan					Total
	Rumah	Tempat Kerja	Sekolah/ Kampus	Pusat Perbelanjaan	Lain-lain	
Univ.Cokro	4	2	4	3		13
Unismuh	5	1		4	4	13
Pasar Daya	6	2		5		13
BPS	6		1	5	1	13
Dinas Pendidikan	7	1	2	3		13
BPAD	4	3	2	3	1	13
Bukit Khatulistiwa	2	1	5	5		13
Taman Sudiang	4		4	5		13
Total	38	10	18	33	6	104

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas pengguna Trans Mamminasata adalah responden yang tujuan perjalanannya menuju ke rumah dengan jumlah 38 orang. Responden yang tujuan perjalanannya menuju ke tempat kerja berjumlah 10 orang, responden yang tujuan perjalanannya menuju ke sekolah/kampus berjumlah 18 orang. Responden yang tujuan perjalanannya menuju ke pusat perbelanjaan berjumlah 33 orang dan responden yang tujuan perjalanannya menuju ke tempat lain berjumlah 6 orang adalah minoritas pengguna Trans Mamminasata

. Kondisi ini terjadi karena responden yang diambil tidak hanya responden yang naik ke halte Trans Mamminasata saja, namun juga responden yang turun dari halte Trans Mamminasata. berdasarkan data tersebut diketahui bahwa kebanyakan tujuan responden dalam penelitian ini bermaksud untuk kembali kerumah.

a) Apresiasi responden terhadap Trans Mamminasata

1. Mengenal Trans Mamminasata

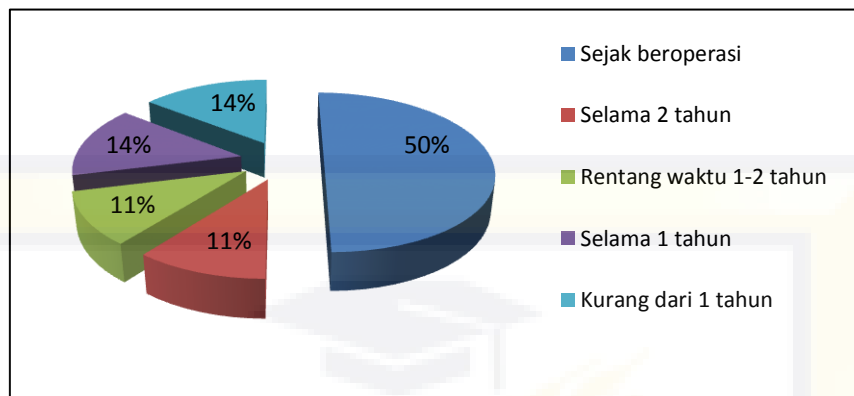
Responden dari penelitian ini adalah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah responden yang mengenal Trans Mamminasata.

Tabel 4.11 Sebaran Jumlah Responden yang mengenal Trans Mamminasata

No	Mengenal Trans Mamminasata	Responden	Presentase (%)
1	Sejak beroperasi	52	50%
2	Selama 2 tahun	11	11%
3	Rentang waktu 1-2 tahun	11	11%
4	Selama 1 tahun	15	14%
5	Kurang dari 1 tahun	15	14%
Total		104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden telah mengenal Trans Mamminasata sejak *beroperasi* berjumlah 52 orang. Responden yang mengenal Trans maminasata selama 2 tahun berjumlah 11 orang, responden yang mengenal Trans Mamminasata rentang waktu 1-2 tahun berjumlah 11 orang. Responden yang mengenal Trans Mamminasata selama 1 tahun berjumlah 15 orang dan responden yang mengenal Trans Mamminasata kurang dari 1 tahun berjumlah 15 orang. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.10 Pie Chart Sebaran Jumlah Responden Yang Mengenal Trans Mamminasata

Pie chart diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden telah mengenal Trans Mamminasata sejak beroperasi dengan presentase sebesar 50%. Responden yang mengenal Trans maminasata selama 2 tahun sebesar 11%, responden yang mengenal Trans Mamminasata rentang waktu 1-2 tahun sebesar 11%. Responden yang mengenal Trans Mamminasata selama 1 tahun sebesar 14% dan responden yang mengenal Trans Mamminasata kurang dari 1 tahun sebesar 14%.

2. Intensitas penggunaan

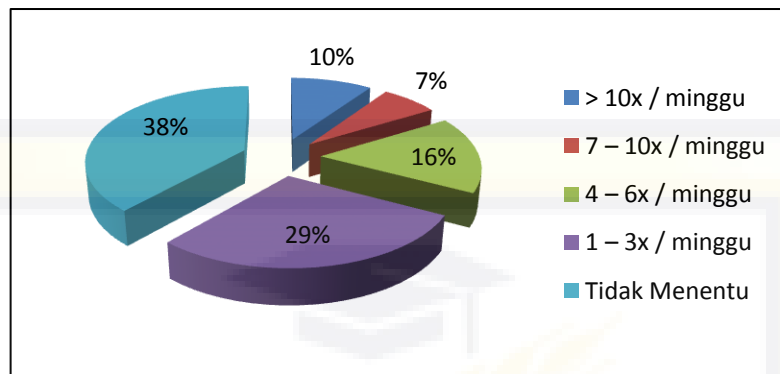
Responden dari penelitian ini adalah 100 orang. Berikut tabel sebaran jumlah intensitas penggunaan responden terhadap Trans Mamminasata.

**Tabel 4.12 Sebaran Jumlah Intensitas Penggunaan Responden
Terhadap Trans Mamminasata**

No	Intensitas penggunaan	Frekuensi	Presentase (%)
1	> 10x / minggu	10	10%
2	7 – 10x / minggu	7	7%
3	4 – 6x / minggu	17	16%
4	1 – 3x / minggu	30	29%
5	Tidak Menentu	40	38%
	Total	104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden dengan intensitas penggunaan tidak menentu terhadap Trans Mamminasata berjumlah 40 orang. Responden dengan intensitas penggunaan 1-3x / minggu berjumlah 30 orang, responden dengan intensitas penggunaan 4-6x / minggu berjumlah 17 orang. Responden dengan intensitas penggunaan 7-10x / minggu berjumlah 7 orang dan responden dengan intensitas penggunaan >10x / minggu berjumlah 10 orang. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.11 Pie Chart Sebaran Jumlah Intensitas Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata

Pie chart diatas menunjukkan bahwa mayoritas responden dengan intensitas penggunaan tidak menentu terhadap Trans Mamminasata sebesar 38%. Responden dengan intensitas penggunaan 1-3x / minggu sebesar 29%, responden dengan intensitas penggunaan 4-6x / minggu sebesar 16%. Responden dengan intensitas penggunaan 7-10x / minggu sebesar 7% dan responden dengan intensitas penggunaan >10x / minggu sebesar 10%.

3. Alasan Penggunaan Trans Mamminasata

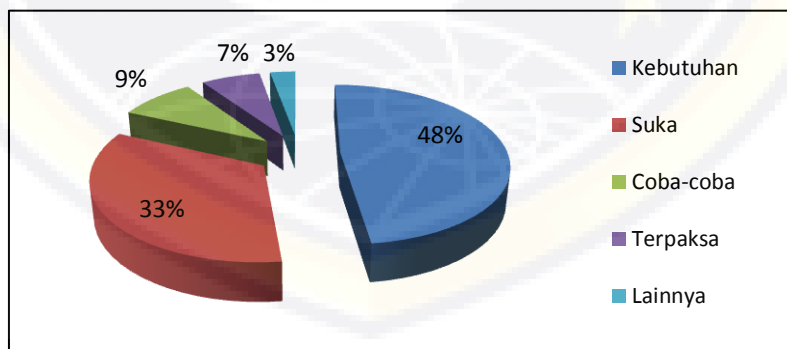
Responden dari penelitian ini adalah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah intensitas penggunaan responden terhadap Trans Mamminasata.

Tabel 4.13 Sebaran Jumlah Responden Terhadap Alasan Penggunaan Responden Trans Mamminasata

No	Alasan Penggunaan Trans Mamminasata	Frekuensi	Presentase (%)
1	Kebutuhan	50	48
2	Suka	35	33
3	Coba-coba	9	9
4	Terpaksa	7	7
5	Lainnya	3	3
	Total	104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa mayoritas alasan responden menggunakan Trans Mamminasata adalah kebutuhan dengan jumlah 50 orang. Responden dengan alasan penggunaan suka berjumlah 35 orang, responden dengan alasan penggunaan coba-coba berjumlah 9 orang. Responden dengan alasan penggunaan terpaksa berjumlah 7 orang dan responden dengan alasan penggunaan lainnya berjumlah 3 orang. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.12 Pie Chart Sebaran Alasan Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata

Pie chart diatas menunjukkan bahwa mayoritas alasan responden menggunakan Trans Mamminasata adalah kebutuhan dengan presentase sebesar 48% . Responden dengan alasan penggunaan suka sebesar 33%, responden dengan alasan penggunaan coba-coba sebesar 9%. Responden dengan alasan penggunaan terpaksa sebesar 7% dan responden dengan alasan penggunaan lainnya sebesar 3%.

4. Faktor yang mempengaruhi penggunaan Trans Mamminasata Responden dari penelitian ini adalah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah intensitas penggunaan responden terhadap Trans Mamminasata.

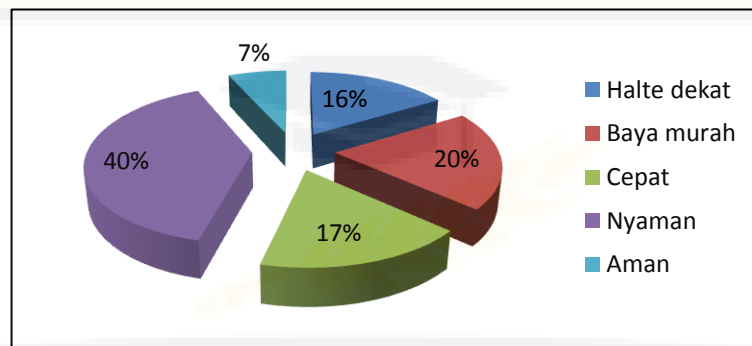
Tabel 4.14 Sebaran Jumlah Responden Terhadap Alasan Penggunaan Responden Trans Mamminasata

No	Faktor yang mempengaruhi Penggunaan Trans Mamminasata	Frekuensi	Presentase (%)
1	Halte dekat	17	17
2	Biaya murah	21	19
3	Cepat	18	18
4	Nyaman	41	39
5	Aman	7	7
Total		104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa kenyamanan menjadi mayoritas faktor yang mempengaruhi responden menggunakan Trans Mamminasata dengan jumlah 41 orang. Responden dengan faktor biaya murah berjumlah 21 orang, responden dengan faktor cepat berjumlah 18 orang.

Responden dengan faktor halte dekat berjumlah 17 orang dan responden dengan faktor aman berjumlah 7 orang. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.13 Pie Chart Sebaran Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Responden Terhadap Trans Mamminasata

Pie chart diatas menunjukkan bahwa mayoritas faktor yang mempengaruhi responden menggunakan Trans Mamminasata adalah kenyamanan dengan presentase sebesar 40% . Responden dengan faktor biaya murah sebesar 20%, responden dengan faktor cepat sebesar 17%. Responden dengan faktor halte dekat sebesar 16% dan responden dengan faktor aman sebesar 7%.

5. Penggunaan moda transportasi lainnya

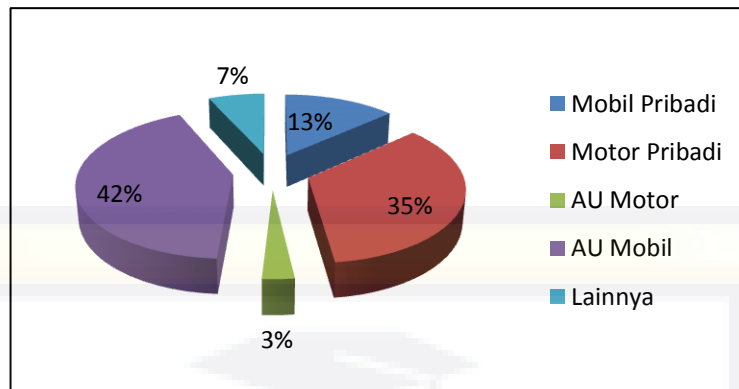
Responden dari penelitian ini adalah 104 orang. Berikut tabel sebaran jumlah penggunaan responden terhadap moda transportasi selain Trans Mamminasata.

Tabel 4.15 sebaran jumlah penggunaan responden terhadap moda transportasi selain Trans Mamminasata

No	Penggunaan Moda Lain	Frekuensi	Presentase (%)
1	Mobil Pribadi	14	13
2	Motor Pribadi	36	35
3	Angkutan Umum Motor	3	3
4	Angkutan Umum Mobil	44	42
5	Lainnya	7	7
	Total	104	100

Sumber : hasil survey lapangan Tahun 2017

Tabel diatas menunjukkan bahwa angkutan umum mobil menjadi mayoritas penggunaan moda transportasi responden selain Trans Mamminasata dalam mendukung aktivitas pergerakannya dengan jumlah 44 orang, responden yang menggunakan motor pribadi selain Trans Mamminasata dengan jumlah 36 orang. Responden yang menggunakan mobil pribadi selain Trans Mamminasata berjumlah 14 orang, responden yang menggunakan angkutan umum motor berjumlah 3 orang dan responden yang menggunakan moda lainnya berjumlah 7 orang. Berdasarkan tabel di atas dapat digambarkan dalam gambar *pie chart* berikut.



Gambar 4.14 Pie Chart Sebaran Jumlah Penggunaan Responden Terhadap Moda Transportasi Selain Trans Mamminasata

Pie chart diatas menunjukkan bahwa angkutan umum mobil menjadi mayoritas penggunaan moda transportasi responden selain Trans Mamminasata dalam mendukung aktivitas pergerakannya dengan presentase sebesar 42%, responden yang menggunakan motor pribadi selain Trans Mamminasata sebesar 35%. Responden yang menggunakan mobil pribadi selain Trans Mamminasata sebesar 13%, responden yang menggunakan angkutan umum motor sebesar 3% dan responden yang menggunakan moda lainnya sebesar 7%..

Berdasarkan data diatas diketahui bahwa dari 104 orang responden 52 orang diantaranya telah mengenal Trans Mamminasata sejak beroperasi. Walaupun banyak yang telah mengenal Trans Mamminasata sejak beroperasi namun penggunaan terhadap Trans Mamminasata lebih banyak tidak menentu dengan proporsinya sebanyak 38%. Dari penelitian ini juga diketahui bahwa selama ini alasan utama responden

menggunakan Trans Mamminasata memang di karenakan kebutuhan, bila dilihat dari faktor yang mempengaruhi responden menggunakan Trans Mamminasata faktor kenyamanan menjadi faktor yang paling besar mempengaruhi penggunaan responden terhadap Trans Mamminasata dengan presentase sebesar 39 %.

2. Analisa Kuantitatif

Analisa kuantitatif terdiri dari tiga jenis, di antaranya analisa tabulasi silang (*crosstabs*), analisa korelasi berganda dan analisa determinasi.

a. Analisa Tabulasi Silang

Analisa tabulasi silang di maksudkan untuk melihat persepsi pengguna dengan menganalisa variabel independen terhadap variabel dependen, dalam hal ini variabel independen terdiri dari faktor jarak, waktu tempuh, dan biaya yang dikeluarkan, analisa tabulasi silang dilakukan untuk setiap variabel di masing-masing kawasan halte.

1.) Fasilitas pendidikan

Tabel 4.16 Tabulasi silang jarak dengan aksesibilitas halte

Jarak	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
> 1000 meter Jarak sangat jauh	0	1	0	0	1
750-1000 meter Jarak jauh	0	4	1	0	5
300 – 500 meter Jarak dekat	0	0	17	0	17
100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	0	0	1	2	3
Total	0	5	19	2	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas pendidikan untuk variabel jarak terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa pada jarak 300-500 meter halte dekat dan mudah dijangkau berjumlah 17 orang, responden yang menyatakan pada jarak 750-1000 meter halte jauh dan sulit dijangkau berjumlah 4 orang sedangkan yang menyatakan halte mudah dijangkau dengan jarak tersebut berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan bahwa pada jarak >1000 meter halte sangat jauh dan sulit dijangkau berjumlah 1 orang, responden yang menyatakan bahwa pada jarak 100-300 meter halte dekat dan mudah dijangkau berjumlah 1 orang sedangkan yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan jarak tersebut berjumlah 2 orang.

Tabel 4. 17 Tabulasi silang waktu dengan aksesibilitas halte

Waktu	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
20-25 menit	0	1	0	0	1
15-20 menit	0	3	0	0	3
10-15 menit	0	0	5	0	5
< 10 menit	0	1	14	2	17
Total	0	5	19	2	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas pendidikan untuk variabel waktu terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa waktu tempuh < 10 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 14 orang, sedangkan yang menyatakan halte sulit dijangkau berjumlah 2 orang, halte sangat mudah dijangkau berjumlah 1 orang dengan waktu tersebut. Responden yang menyatakan waktu tempuh antara 10-15 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 5 orang, responden yang menyatakan waktu tempuh antara 15-20 menit dan halte sulit dijangkau berjumlah 3 orang dan responden yang menyatakan waktu tempuh antara 20-25 menit dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang.

Tabel 4.18 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte

Biaya	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
Biaya sangat mahal	0	1	0	0	1
Biaya mahal	0	4	1	0	5
Biaya murah	0	0	5	0	5
Biaya sangat Murah	0	0	9	2	11
Total	0	5	15	2	22

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas pendidikan untuk variabel biaya terhadap aksesibilitas mayoritas responden mengatakan bahwa biaya sangat murah dan halte mudah dijangkau berjumlah 9 orang, sedangkan yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan biaya sangat murah berjumlah 2 orang. Responden yang menyatakan biaya murah dan dan halte mudah dijangkau berjumlah 5 orang, reponden yang menyatakan biaya mahal dan halte sulit dijangkau berjumlah 4 orang, sedangkan yang menyatakan biaya mahal dan halte mudah dijangkau berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan biaya sangat mahal dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang.

3) Fasilitas Perdagangan

Tabel 4.19 Tabulasi silang jarak dengan aksesibilitas Halte

Jarak	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
> 1000 meter Jarak sangat jauh	0	0	0	0	0
750-1000 meter Jarak jauh	0	3	0	0	3
300 – 500 meter Jarak dekat	0	0	19	0	19
100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	0	0	3	1	4
Total	0	3	22	1	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte Fasilitas perdagangan untuk variabel jarak terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa antara 300-500 meter jarak dekat dan halte mudah dijangkau berjumlah 19 orang, responden yang menyatakan antara 750-1000 meter jarak jauh dan halte sulit dijangkau berjumlah 3 orang. Responden yang menyatakan antara 100-300 meter jarak sangat dekat dan halte mudah dijangkau berjumlah 3 orang sedangkan yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 1 orang.

Tabel 4.20 Tabulasi silang waktu tempuh dengan aksesibilitas halte

Waktu	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
20-25 menit	0	0	0	0	0
15-20 menit	0	1	0	0	1
10-15 menit	0	2	9	0	11
< 10 menit	0	0	13	1	14
Total	0	3	22	1	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas perdagangan untuk variabel waktu terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa waktu tempuh < 10 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 13 orang dan yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan waktu tempuh antara 10-15 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 9 orang, sedangkan responden yang menyatakan halte sulit dijangkau dengan waktu tempuh tersebut berjumlah 2 orang dan responden yang menyatakan waktu tempuh antara 15-20 menit dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang.

Tabel 4.21 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte

Biaya	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
Biaya sangat mahal	0	0	0	0	0
Biaya mahal	0	2	1	0	3
Biaya murah	0	0	13	1	14
Biaya sangat Murah	0	0	5	0	5
Total	0	2	19	1	22

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas perdagangan untuk variabel biaya terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa biaya murah dan halte mudah dijangkau berjumlah 13 orang dan yang menyatakan biaya murah dan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 1 orang, responden yang menyatakan biaya sangat murah dan dan halte mudah dijangkau berjumlah 5 orang. Responden yang menyatakan biaya mahal dan halte sulit dijangkau berjumlah 2 orang, sedangkan yang menyatakan biaya mahal dan halte mudah dijangkau berjumlah 1 orang.

4) Fasilitas perkantoran

Tabel 4.22 Tabulasi silang antara jarak dengan aksesibilitas halte

Jarak	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
> 1000 meter Jarak sangat jauh	0	1	0	0	1
750-1000 meter Jarak jauh	0	4	5	0	9
300 – 500 meter Jarak dekat	0	0	12	1	13
100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	0	0	2	1	3
Total	0	5	19	2	25

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas perkantoran untuk variabel jarak terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa antara 300-500 meter jarak dekat dan halte mudah dijangkau berjumlah 12 orang dan yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan antara 750-1000 meter jarak jauh dan halte sulit dijangkau berjumlah 4 orang, sedangkan responden yang menyatakan halte mudah dijangkau dengan jarak tersebut berjumlah 5 orang. Responden yang menyatakan bahwa >1000 meter jarak sangat jauh dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan antara 100-300 meter jarak sangat dekat dan halte mudah dijangkau berjumlah 2 orang, sedangkan responden

yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan jarak tersebut berjumlah 1 orang.

Tabel 4.23 Tabulasi silang waktu dengan aksesibilitas halte

Waktu	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
20-25 menit	0	0	0	0	0
15-20 menit	0	1	0	0	1
10-15 menit	0	4	11	1	16
< 10 menit	0	0	8	1	9
Total	0	5	19	2	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas perkantoran untuk variabel waktu terhadap aksesibilitas responden menyatakan bahwa waktu tempuh < 10 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 8 orang sedangkan responden yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan waktu tempuh tersebut berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan waktu tempuh antara 10-15 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 11 orang, sedangkan yang menyatakan halte sulit dijangkau berjumlah 4 orang dan yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan waktu tempuh antara 15-20 menit dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang.

Tabel 4.24 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte

Biaya	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
Biaya sangat mahal	0	0	0	0	0
Biaya mahal	0	2	0	0	2
Biaya murah	0	1	11	2	13
Biaya sangat Murah	0	0	5	0	5
Total	0	3	16	2	21

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas perkantoran untuk variabel biaya terhadap aksesibilitas mayoritas responden menyatakan bahwa biaya murah dan halte mudah dijangkau berjumlah 11 orang, sedangkan responden yang menyatakan biaya murah dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang dan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 2 orang. Responden yang menyatakan biaya sangat murah dan dan halte mudah dijangkau berjumlah 5 orang, responden yang menyatakan biaya mahal dan halte sulit dijangkau berjumlah 2 orang.

5) Fasilitas permukiman

Tabel 4.25 Tabulasi silang jarak dengan Aksesibilitas

Jarak	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
> 1000 meter Jarak sangat jauh	0	2	0	0	2
750-1000 meter Jarak jauh	0	1	5	0	6
300 – 500 meter Jarak dekat	0	0	14	1	15
100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	0	0	0	3	3
Total	0	3	19	4	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas permukiman untuk variabel jarak terhadap aksesibilitas mayoritas responden mengatakan bahwa antara 300-500 meter jarak dekat dan halte mudah dijangkau berjumlah 14 orang, sedangkan responden yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan jarak tersebut berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan antara 750-1000 meter jarak jauh dan halte mudah dijangkau berjumlah 5 orang, sedangkan responden yang menyatakan halte sulit dijangkau dengan jarak tersebut berjumlah 1 orang. Responden yang menyatakan bahwa >1000 meter jarak sangat jauh dan halte sulit dijangkau berjumlah 2 orang, dan responden yang menyatakan antara

100-300 meter jarak sangat dekat dan halte sangat mudah di jangkau berjumlah 3 orang.

Tabel 4.26 Tabulasi silang waktu dengan aksesibilitas halte

Waktu	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
20-25 menit	0	1	0	0	1
15-20 menit	0	2	4	0	6
10-15 menit	0	0	8	0	8
< 10 menit	0	0	7	4	11
Total	0	3	19	4	26

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas permukiman untuk variabel waktu terhadap aksesibilitas responden menyatakan bahwa waktu tempuh < 10 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 7 orang sedangkan responden yang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan waktu tempuh tersebut berjumlah 4 orang. Responden yang menyatakan waktu tempuh antara 10-15 menit dan halte mudah dijangkau berjumlah 8 orang. Responden yang menyatakan waktu tempuh antara 15-20 menit dan halte sulit dijangkau berjumlah 2 orang, sedangkan responden yang menyatakan halte mudah dijangkau dengan waktu tempuh tersebut berjumlah 4 orang. Responden yang menyatakan waktu tempuh 20-25 menit dan halte sulit dijangkau berjumlah 1 orang.

Tabel 4.27 Tabulasi silang biaya dengan aksesibilitas halte

Biaya	Akses				Total
	Sangat sulit dijangkau	Sulit dijangkau	Mudah dijangkau	Sangat mudah dijangkau	
Biaya sangat mahal	0	0	0	0	0
Biaya mahal	0	3	3	0	6
Biaya murah	0	0	11	4	14
Biaya sangat Murah	0	0	1	0	1
Total	0	3	15	3	21

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Pada analisa tabulasi silang di halte fasilitas permukiman untuk variabel biaya terhadap aksesibilitas mayoritas responden mengatakan bahwa biaya murah dan halte mudah dijangkau berjumlah 11 orang, sedangkan responden yang menyatakan biaya murah dan halte sangat mudah dijangkau berjumlah 4 orang. Responden yang menyatakan biaya sangat murah dan dan halte mudah dijangkau berjumlah 1 orang, responden yang menyatakan biaya mahal dan halte sulit dijangkau berjumlah 3 orang, sedangkan responden yang menyatakan biaya mahal dan halte mudah dijangkau berjumlah 3 orang.

Tabel 4.28 Akumulasi Tabulasi silang Tentang Persepsi Pengguna Terhadap Aksesibilitas Halte

Nama Kawasan	Akses Terhadap Halte				Σ
	SSDJ	SDJ	MDJ	MDJ	
Pendidikan	-	5	19	2	26
Perdagangan, dan jasa	-	3	22	1	26
Perkantoran	-	8	16	2	26
Permukiman	-	3	19	4	26
Total	-	19	76	9	104

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Tabel 4.29 Akumulasi Presentase Tabulasi silang Tentang Persepsi Pengguna Terhadap Aksesibilitas Halte

Nama Kawasan	Persepsi Aksesibilitas dalam persen (%)			
	Sangat Sulit Dijangkau	Sulit Dijangkau	Mudah Dijangkau	Sangat Mudah Dijangkau
Pendidikan	-	19,2 %	73,1 %	7,7 %
Perdagangan, jasa	-	11,5 %	84,6 %	3,8 %
Perkantoran	-	19,2 %	73,1 %	7,7 %
Permukiman	-	11,5 %	73,1 %	15,4 %
Rata- rata	-	15,35 %	75,98 %	8,65 %

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Dari akumulasi ke empat kawasan diperoleh hasil bahwa dari total 104 responden Trans Mamminasata menyatakan lokasi halte Trans Mamminasata adalah mudah dijangkau dengan total responden sebanyak 76 orang dengan rata-rata presentase sebesar 75,98%, sebanyak 19 orang menyatakan halte sulit dijangkau dengan rata-rata presentase

sebesar 15,35% dan sebanyak 9 orang menyatakan halte sangat mudah dijangkau dengan rata-rata presentase sebesar 8,65%.

b. Analisa Hubungan Variabel

Analisa hubungan variabel ini digunakan untuk mengetahui hubungan setiap variabel jarak, waktu, dan biaya (X1, X2, X3) terhadap variabel aksesibilitas (Y) dengan menggunakan korelasi ganda. Perhitungan dalam analisis korelasi ganda ini menggunakan perhitungan melalui SPSS. Adapun hasil nilai korelasi perhitungan SPSS sebagai berikut :

Tabel 4.30 Nilai Korelasi Hasil Perhitungan SPSS

Jenis Kegiatan	Korelasi	Nilai Korelasi	Sign (2-tailed)	Nilai R	Nilai R ²	Sign F-Change
Pendidikan	X1 – Y	0.786	0.000	0.895(a)	0.801	0.000
	X2 – Y	0.666	0.000			
	X3 – Y	0.768	0.000			
Perdagangan, Jasa	X1 – Y	0.788	0.000	0.787(a)	0.619	0.000
	X2 – Y	0.525	0.006			
	X3 – Y	0.435	0.043			
Perkantoran	X1 – Y	0.640	0.000	0.781(a)	0.610	0.001
	X2 – Y	0.413	0.036			
	X3 – Y	0.376	0.093			
Permukiman	X1 – Y	0.780	0.000	0.801(a)	0.642	0.000
	X2 – Y	0.642	0.001			
	X3 – Y	0.508	0.019			

Sumber : hasil analisis Tahun 2017

Analisa hubungan variabel terdiri dari analisa korelasi ganda dan analisa determinasi, pada analisa korelasi di fasilitas pendidikan diperoleh hasil perhitungan untuk masing-masing variabel, korelasi variabel jarak dengan akses sebesar 0.786 berarti korelasi kuat, akses dengan waktu sebesar 0.666 berarti korelasi kuat, akses dengan biaya sebesar 0.768 artinya korelasinya kuat. Untuk analisa korelasi ganda diperoleh nilai R sebesar 0.895 dengan nilai signifikansi *F.change* sebesar 0.000 mengartikan hubungan ketiga variabel jarak, waktu dan biaya terhadap aksesibilitas halte sangat kuat, sedangkan kontribusi jarak, waktu, biaya terhadap aksesibilitas = $R^2 \times 100\%$ atau $0.801 \times 100\%$ adalah 80,1%. Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel jarak, waktu dan biaya terhadap aksesibilitas sebesar 80,01% sedangkan sisanya sebesar 19,9% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini.

Pada halte fasilitas Perdagangan dan jasa diperoleh hasil analisa korelasi pada variabel jarak dengan akses sebesar 0.788 artinya korelasi kuat, pada variabel waktu dengan akses diperoleh hasil 0.525 artinya korelasi cukup kuat, dan variabel biaya dengan akses diperoleh hasil 0.435 artinya korelasi cukup kuat. Analisa korelasi ganda untuk mengetahui keeratan ketiga variabel independen terhadap variabel dependen diperoleh hasil nilai R sebesar 0.787 dengan tingkat signifikansi *F.change* sebesar 0.000 mengartikan bahwa hubungan secara bersama-

sama antara variabel jarak, waktu, dan biaya terhadap aksesibilitas halte adalah kuat. Sedangkan kontribusi jarak, waktu, biaya terhadap aksesibilitas = $R^2 \times 100\%$ atau $0.619 \times 100\%$ adalah 61,9%. Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel jarak, waktu dan biaya terhadap aksesibilitas sebesar 61,9% sedangkan sisanya sebesar 38,1% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak di masukkan dalam penelitian ini.

Pada halte fasilitas perkantoran diperoleh nilai korelasi variabel jarak terhadap akses sebesar 0.640 artinya korelasi kuat, untuk variabel waktu dengan akses diperoleh hasil sebesar 0.413 artinya korelasi cukup kuat, sedangkan pada variabel biaya dengan akses diperoleh hasil sebesar 0.376 artinya korelasi rendah. Pada analisa korelasi ganda diperoleh nilai R sebesar 0.781 dengan tingkat signifikansi *F. change* sebesar 0.001 mengartikan bahwa hubungan secara bersama-sama antara variabel jarak, waktu, dan biaya terhadap aksesibilitas adalah kuat. Sedangkan kontribusi jarak, waktu, biaya terhadap aksesibilitas = $R^2 \times 100\%$ atau $0.610 \times 100\%$ adalah 61%. Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel jarak, waktu dan biaya terhadap aksesibilitas sebesar 61% sedangkan sisanya sebesar 39% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak di masukkan dalam penelitian ini.

Pada fasilitas permukiman di peroleh nilai korelasi untuk variabel jarak terhadap akses sebesar 0.780 artinya korelasi kuat, untuk variabel

waktu dengan akses diperoleh hasil sebesar 0.642 artinya korelasi kuat, untuk variabel biaya dengan akses sebesar 0.508 artinya korelasi cukup kuat. Pada analisa korelasi ganda diperoleh nilai R sebesar 0.801 dengan tingkat signifikansi *F.change* 0.000 mengartikan hubungan secara bersama-sama antara variabel jarak, waktu, biaya terhadap aksesibilitas adalah sangat kuat. Sedangkan kontribusi jarak, waktu, biaya terhadap aksesibilitas = $R^2 \times 100\%$ atau $0.642 \times 100\%$ adalah 64,2%. Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel jarak, waktu dan biaya terhadap aksesibilitas sebesar 64,2% sedangkan sisanya sebesar 35,8% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini.

3. Tinjauan kualitatif

Tinjauan kualitatif dalam penelitian ini bermaksud untuk memberikan peninjauan lebih jauh terkait hasil analisa kuantitatif yang menyatakan secara umum bahwa lokasi halte Trans Mamminasata secara umum mudah dijangkau, namun realita yang ada terlihat bahwa penggunaan masyarakat terhadap Trans Mamminasata tidak menunjukkan prospek atau trend yang meningkat, namun sebaliknya semakin berkurang. Tinjauan ini menjadi bagian yang akan melihat tidak optimalnya penggunaan Trans Mamminasata bukan dari sudut pandang kuantitatif, namun lebih mengarah pada realita lapangan yang diperoleh

dari hasil observasi dan dihubungkan dengan hasil pernyataan responden dari kuesioner.

Pada tinjauan ini diketahui bahwa waktu menunggu dan waktu tempuh menjadi faktor yang paling utama yang menyebabkan penggunaan masyarakat terhadap moda transportasi ini tidak optimal, oleh karena itu dari sejumlah pengguna yang menjadi responden penelitian hampir sebagian besarnya merupakan wanita dengan tujuan utama perjalanan adalah rumah, kondisi ini mengindikasikan bahwa penggunaan Trans Mamminasata masih sebatas pada perjalanan dengan tujuan yang tidak membutuhkan ketepatan waktu, sehingga saat ini masyarakat masih cenderung memilih menggunakan angkutan umum (pete-pete) dari pada Trans Mamminasata untuk memperlancar aktivitas pergerakannya. Kondisi ini dapat dilihat dari pengguna saat harus pergi ke tempat yang membutuhkan ketepatan waktu seperti berangkat sekolah/kampus di pagi hari.

Kondisi ini tentu tidak terlepas dari berbagai faktor, beberapa faktor yang menyebabkan hal ini antara lain sebagai berikut :

- 1.) Penumpang angkutan umum belum dapat sepenuhnya menghilangkan kebiasaan mereka untuk tidak naik dan turun dari angkutan umum disembarang tempat, sehingga penerapan halte pada operasional Trans Mamminasata belum dapat secara

langsung direspon atau diterima oleh penumpang yang telah terbiasa dengan model lama.

- 2.) Dari beberapa penumpang yang dijumpai, lebih memilih pete-pete dibandingkan dengan Trans Mamminasata karena lebih cepat dalam menjangkau tujuan pengguna dibandingkan dengan Trans Mamminasata artinya jaminan ketepatan waktu pete-pete lebih baik bila dibandingkan dengan Trans Mamminasata. Kondisi ini secara tidak langsung juga memberikan informasi bahwa karakteristik penumpang angkutan umum di Makassar khususnya cenderung mengutamakan kecepatan kemudian kenyamanan, lalu biaya, setelah itu baru kemudian mementingkan keamanan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan :

1. Dari hasil analisa tabulasi silang di peroleh kesimpulan bahwa pengguna moda Transportasi Trans Mamminasata menganggap bahwa lokasi halte Trans Mamminasata yang ada saat ini mudah dijangkau, rata-rata responden menilai halte sudah aksesibel bila ditinjau dari faktor jarak, waktu maupun biaya dengan presentase sebesar 75,98%.
2. Dari hasil analisa korelasi ganda dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang terlalu signifikan pada masing-masing kawasan halte dalam tingkat kekuatan hubungan variabel independen (jarak, waktu, dan biaya) terhadap variabel dependen (aksesibilitas), secara umum keseluruhan variabel jarak, waktu dan biaya pada setiap kawasan berpengaruh signifikan terhadap aksesibilitas dengan tingkat signifikan berada pada level sangat kuat, namun dari ketiga variabel yang menjadi ukuran, jarak merupakan variabel yang paling mempengaruhi persepsi pengguna terhadap aksesibilitas halte di seluruh kawasan.

B. Saran

1. Pemerintah dan Pengelola Trans Mamminasata perlu meningkatkan kampanye kepada masyarakat mengenai pentingnya penggunaan transportasi publik guna mengurangi berbagai dampak negatif sosial maupun dampak negatif lingkungan.
2. Dukungan regulasi harus dilakukan untuk memaksimalkan pelayanan Trans Mamminasata dalam memberikan jaminan ketepatan waktu bagi pengguna, dengan menerapkan pajak tinggi bagi pengguna kendaraan pribadi, mengurangi angkutan umum Pete-pete dengan melakukan razia terhadap Pete-pete ilegal.
3. Bagi masyarakat, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan telah membangun sistem transportasi massal perkotaan bernama Trans Mamminasata. Masyarakat harus mendukung program tersebut dengan cara menggunakannya dan menjaganya. Trans Mamminasata telah mampu memenuhi kebutuhan akan transportasi perkotaan yang aman, nyaman dan murah.
4. Dari penelitian ini, tentunya masih banyak kekurangan dan masih perlu dilakukan penyempurnaan baik dari data maupun pembahasan. Maka, saran kepada peneliti selanjutnya agar dapat merumuskan apa yang tepat dalam menangani efektivitas halte dan

pelayanan dalam memaksimalkan BRT Trans Mamminasata di Kota Makassar.



DAFTAR PUSTAKA

-----, 1993. *Peraturan Pemerintah tentang angkutan jalan No. 41 Tahun 1993*

-----, 1996. *Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 271 tentang aturan penempatan halte*

-----, 2009. *Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*

BPS Kabupaten Maros. 2016. *Maros Dalam Angka. 2016*

BPS Kota Makassar. 2016. *Makassar Dalam Angka. 2016*

BPS Kabupaten Gowa. 2016. *Gowa Dalam Angka. 2016*

BPS Kabupaten Takalar. 2016. *Takalar Dalam Angka. 2016*

Novrida Pihastuti. 2009. *Evaluasi Pengaruh Penempatan Halte Bus Trans Jogja Terhadap Kendaraan Lain*. Surabaya : FSTPT – Universitas Kristen Petra Surabaya

Arya Yudhistira. 2011. *Evaluasi Shelter Baru Trans Jogja Terhadap Kepentingan dan Kepuasan Pelanggan (Studi kasus di Shelter RSUP dr. Sardjito)*. Skripsi. Fakultas Teknologi Industri UPN

Nugroho, Cahyo. 2011. *Aksesibilitas Halte Dan Kualitas Pelayanan Trans Jogja Dengan Keputusan Pengguna*. Yogyakarta. Univeritas Negeri Yogyakarta

Gito, Sugiyanto. 2009. *Model Pemilihan Antara Mobil Pribadi Dengan Bus Trans Jogja Akibat Biaya Kemacetan*. Surabaya : FSTPT. Universitas Kristen Petra Surabaya

Aminah, Siti. 2006. *Transportasi public dan aksesibilitas masyarakat perkotaan*. Universitas Air Langga. Surabaya

Anonymous. 2017. <https://www.kaorinusantara.or.id/newsline/70982/kurang-diminati-masyarakat-brt-mamminasata-makassar-terus-merugi>. Diakses pada tanggal 25 April 2017 pukul 21.05 WITA

Anonymous. 2014. <http://koran.tempo.co/konten/2014/01/24/333108/Organisasi-Bus-Trans-Mamminasata-di-Makassar>. Diakses pada tanggal 25 April 2017 pukul 22.10 WITA

Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Penerbit Erlangga

Sukandarrumidi. 2006. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta. Gadjah Mada University Press

Khisty, C.Jotin. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta. Erlangga

Sugiyono. 2010. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung. Alfabeta

Bambang Prasetyo dan Lina M. J. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta. Raja Grafindo Persada

LAMPIRAN

Kawasan Pendidikan

1. Tabulasi Silang

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
jarak * Akses	26	100,0%	0	0,0%	26	100,0%
waktu * Akses	26	100,0%	0	0,0%	26	100,0%
Biaya * Akses	21	80,8%	5	19,2%	26	100,0%

jarak * Akses Crosstabulation

		Akses			Total
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau	
Jarak	Count	1	0	0	1
	> 1000 meter Jarak sangat jauh	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	% within jarak	20,0%	0,0%	0,0%	3,8%
	% within Akses	3,8%	0,0%	0,0%	3,8%
	% of Total				
	Count	4	1	0	5
	750-1000 meter Jarak jauh	80,0%	20,0%	0,0%	100,0%
	% within jarak	80,0%	5,3%	0,0%	19,2%
	% within Akses	15,4%	3,8%	0,0%	19,2%
	% of Total				
	Count	0	17	1	18
	300 – 500 meter Jarak dekat	0,0%	94,4%	5,6%	100,0%
	% within jarak	0,0%	89,5%	50,0%	69,2%
	% within Akses	0,0%	65,4%	3,8%	69,2%
	% of Total				
Count	0	1	1	2	
100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	0,0%	50,0%	50,0%	100,0%	
% within jarak	0,0%	5,3%	50,0%	7,7%	
% within Akses	0,0%	3,8%	3,8%	7,7%	
% of Total					
Count	5	19	2	26	
Total	% within jarak	19,2%	73,1%	7,7%	100,0%
% within Akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
% of Total	19,2%	73,1%	7,7%	100,0%	

waktu * Akses Crosstabulation

		Akses			Total
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau	
waktu	Count	1	0	0	1
	20-25 menit	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	% within waktu	20,0%	0,0%	0,0%	3,8%
	% within Akses	3,8%	0,0%	0,0%	3,8%
	% of Total				
	Count	3	0	0	3
	15-20 menit	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	% within waktu	60,0%	0,0%	0,0%	11,5%
	% within Akses	11,5%	0,0%	0,0%	11,5%
	% of Total				
	Count	0	5	0	5
	10-15 menit	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
% within waktu	0,0%	26,3%	0,0%	19,2%	
% within Akses	0,0%	19,2%	0,0%	19,2%	
% of Total					
Count	1	14	2	17	
< 10 menit	5,9%	82,4%	11,8%	100,0%	
% within waktu	20,0%	73,7%	100,0%	65,4%	
% within Akses	3,8%	53,8%	7,7%	65,4%	
% of Total					
Count	5	19	2	26	
Total	19,2%	73,1%	7,7%	100,0%	
% within waktu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
% within Akses	19,2%	73,1%	7,7%	100,0%	
% of Total					

Biaya * Akses Crosstabulation

			Akses			Total
			halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau	
Biaya	Biaya sangat mahal	Count	1	0	0	1
		% within Biaya	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		% within Akses	20,0%	0,0%	0,0%	4,8%
		% of Total	4,8%	0,0%	0,0%	4,8%
	Biaya mahal	Count	4	1	0	5
		% within Biaya	80,0%	20,0%	0,0%	100,0%
		% within Akses	80,0%	6,7%	0,0%	23,8%
		% of Total	19,0%	4,8%	0,0%	23,8%
	Biaya murah	Count	0	5	0	5
		% within Biaya	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
		% within Akses	0,0%	33,3%	0,0%	23,8%
		% of Total	0,0%	23,8%	0,0%	23,8%
Biaya sangat Murah	Count	0	9	1	10	
	% within Biaya	0,0%	90,0%	10,0%	100,0%	
	% within Akses	0,0%	60,0%	100,0%	47,6%	
	% of Total	0,0%	42,9%	4,8%	47,6%	
Total	Count	5	15	1	21	
	% within Biaya	23,8%	71,4%	4,8%	100,0%	
	% within Akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% of Total	23,8%	71,4%	4,8%	100,0%	

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
jarak	2,81	,634	26
waktu	3,46	,859	26
Biaya	3,14	,964	21
Akses	2,88	,516	26

Correlations

		jarak	waktu	Biaya	Akses
jarak	Pearson Correlation	1	,684**	,875**	,786**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	26	26	21	26
waktu	Pearson Correlation	,684**	1	,612**	,666**
	Sig. (2-tailed)	,000		,003	,000
	N	26	26	21	26
Biaya	Pearson Correlation	,875**	,612**	1	,768**
	Sig. (2-tailed)	,000	,003		,000
	N	21	21	21	21
Akses	Pearson Correlation	,786**	,666**	,768**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	26	26	21	26

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Biaya, waktu, jarak ^b		Enter

- a. Dependent Variable: Akses
 b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,895 ^a	,801	,766	,248	,801	22,766	3	17	,000

- a. Predictors: (Constant), Biaya, waktu, jarak

Kawasan Perdagangan

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
jarak * akses	26	100,0%	0	0,0%	26	100,0%
waktu * akses	26	100,0%	0	0,0%	26	100,0%
biaya * akses	22	84,6%	4	15,4%	26	100,0%

waktu * akses Crosstabulation

		akses			Total		
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau			
waktu	15-20 menit	Count	1	0	0	1	
		% within waktu	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	
		% within akses	33,3%	0,0%	0,0%	3,8%	
		% of Total	3,8%	0,0%	0,0%	3,8%	
		Count	2	9	0	11	
		10-15 menit	% within waktu	18,2%	81,8%	0,0%	100,0%
		% within akses	66,7%	40,9%	0,0%	42,3%	
		% of Total	7,7%	34,6%	0,0%	42,3%	
		< 10 menit	Count	0	13	1	14
	% within waktu	0,0%	92,9%	7,1%	100,0%		
	% within akses	0,0%	59,1%	100,0%	53,8%		
	% of Total	0,0%	50,0%	3,8%	53,8%		
Total	Count	3	22	1	26		
	% within waktu	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%		
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		
	% of Total	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%		

biaya * akses Crosstabulation

		akses			Total		
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau			
biaya	Biaya mahal	Count	2	1	0	3	
		% within biaya	66,7%	33,3%	0,0%	100,0%	
		% within akses	100,0%	5,3%	0,0%	13,6%	
		% of Total	9,1%	4,5%	0,0%	13,6%	
		Count	0	13	1	14	
		Biaya murah	% within biaya	0,0%	92,9%	7,1%	100,0%
		% within akses	0,0%	68,4%	100,0%	63,6%	
		% of Total	0,0%	59,1%	4,5%	63,6%	
		Biaya sangat Murah	Count	0	5	0	5
	% within biaya	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%		
	% within akses	0,0%	26,3%	0,0%	22,7%		
	% of Total	0,0%	22,7%	0,0%	22,7%		
Total	Count	2	19	1	22		
	% within biaya	9,1%	86,4%	4,5%	100,0%		
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		
	% of Total	9,1%	86,4%	4,5%	100,0%		

jarak * akses Crosstabulation

		akses			Total		
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau			
Jarak	750-1000 meter Jarak jauh	Count	3	0	0	3	
		% within jarak	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	
		% within akses	100,0%	0,0%	0,0%	11,5%	
		% of Total	11,5%	0,0%	0,0%	11,5%	
		Count	0	19	0	19	
		300 – 500 meter Jarak dekat	% within jarak	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
		% within akses	0,0%	86,4%	0,0%	73,1%	
		% of Total	0,0%	73,1%	0,0%	73,1%	
		Count	0	3	1	4	
100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	% within jarak	0,0%	75,0%	25,0%	100,0%		
	% within akses	0,0%	13,6%	100,0%	15,4%		
	% of Total	0,0%	11,5%	3,8%	15,4%		
Total	Count	3	22	1	26		
	% within jarak	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%		
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		
	% of Total	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%		

Correlations

		jarak	waktu	biaya	akses
jarak	Pearson Correlation	1	,585**	,270	,788**
	Sig. (2-tailed)		,002	,225	,000
	N	26	26	22	26
waktu	Pearson Correlation	,585**	1	,437*	,525**
	Sig. (2-tailed)	,002		,042	,006
	N	26	26	22	26
biaya	Pearson Correlation	,270	,437*	1	,435*
	Sig. (2-tailed)	,225	,042		,043
	N	22	22	22	22
akses	Pearson Correlation	,788**	,525**	,435*	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,006	,043	
	N	26	26	22	26

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	biaya, jarak, waktu ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: akses

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,787 ^a	,619	,556	,250	,619	9,751	3	18	,000

a. Predictors: (Constant), biaya, jarak, waktu

Kawasan Perkantoran

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
jarak * akses	26	100,0%	0	0,0%	26	100,0%
waktu * akses	26	100,0%	0	0,0%	26	100,0%
biaya * akses	21	80,8%	5	19,2%	26	100,0%

jarak * akses Crosstabulation

		akses			Total	
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau		
jarak	750-1000 meter Jarak jauh	Count	3	0	0	3
		% within jarak	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		% within akses	100,0%	0,0%	0,0%	11,5%
	% of Total	11,5%	0,0%	0,0%	11,5%	
	300 – 500 meter Jarak dekat	Count	0	19	0	19
		% within jarak	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
		% within akses	0,0%	86,4%	0,0%	73,1%
	% of Total	0,0%	73,1%	0,0%	73,1%	
	100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	Count	0	3	1	4
% within jarak		0,0%	75,0%	25,0%	100,0%	
% within akses		0,0%	13,6%	100,0%	15,4%	
% of Total	0,0%	11,5%	3,8%	15,4%		
Total	Count	3	22	1	26	
	% within jarak	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%	
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
% of Total	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%		

waktu * akses Crosstabulation

		akses			Total	
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau		
waktu	15-20 menit	Count	1	0	0	1
		% within waktu	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		% within akses	33,3%	0,0%	0,0%	3,8%
	% of Total	3,8%	0,0%	0,0%	3,8%	
	10-15 menit	Count	2	9	0	11
		% within waktu	18,2%	81,8%	0,0%	100,0%
		% within akses	66,7%	40,9%	0,0%	42,3%
	% of Total	7,7%	34,6%	0,0%	42,3%	
	< 10 menit	Count	0	13	1	14
% within waktu		0,0%	92,9%	7,1%	100,0%	
% within akses		0,0%	59,1%	100,0%	53,8%	
% of Total	0,0%	50,0%	3,8%	53,8%		
Total	Count	3	22	1	26	
	% within waktu	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%	
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
% of Total	11,5%	84,6%	3,8%	100,0%		

biaya * akses Crosstabulation

		akses			Total	
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau		
biaya	Biaya mahal	Count	2	0	0	2
		% within biaya	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		% within akses	33,3%	0,0%	0,0%	9,5%
		% of Total	9,5%	0,0%	0,0%	9,5%
	Biaya murah	Count	1	11	2	14
		% within biaya	7,1%	78,6%	14,3%	100,0%
		% within akses	16,7%	84,6%	100,0%	66,7%
		% of Total	4,8%	52,4%	9,5%	66,7%
	Biaya sangat Murah	Count	3	2	0	5
% within biaya		60,0%	40,0%	0,0%	100,0%	
% within akses		50,0%	15,4%	0,0%	23,8%	
	% of Total	14,3%	9,5%	0,0%	23,8%	
Total	Count	6	13	2	21	
	% within biaya	28,6%	61,9%	9,5%	100,0%	
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% of Total	28,6%	61,9%	9,5%	100,0%	

Correlations

		jarak	waktu	biaya	akses
jarak	Pearson Correlation	1	,541	-,179	,640
	Sig. (2-tailed)		,004	,436	,000
	N	26	26	21	26
waktu	Pearson Correlation	,541**	1	-,025	,413
	Sig. (2-tailed)	,004		,914	,036
	N	26	26	21	26
biaya	Pearson Correlation	-,179	-,025	1	,376
	Sig. (2-tailed)	,436	,914		,093
	N	21	21	21	21
akses	Pearson Correlation	,640**	,413	,376	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,036	,093	
	N	26	26	21	26

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	biaya, waktu, jarak ^b		Enter

a. Dependent Variable: akses

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,781 ^a	,610	,541	,337	,610	8,847	3	17	,001

a. Predictors: (Constant), biaya, waktu, jarak

Kawasan Permukiman

jarak * akses Crosstabulation

		akses			Total	
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau		
Jarak	> 1000 meter Jarak sangat jauh	Count	2	0	1	3
		% within jarak	66,7%	0,0%	33,3%	100,0%
		% within akses	66,7%	0,0%	25,0%	11,5%
	750-1000 meter Jarak jauh	% of Total	7,7%	0,0%	3,8%	11,5%
		Count	1	5	0	6
		% within jarak	16,7%	83,3%	0,0%	100,0%
	300 – 500 meter Jarak dekat	% within akses	33,3%	26,3%	0,0%	23,1%
		% of Total	3,8%	19,2%	0,0%	23,1%
		Count	0	14	1	15
	100 – 300 meter Jarak halte sangat dekat	% within jarak	0,0%	93,3%	6,7%	100,0%
		% within akses	0,0%	73,7%	25,0%	57,7%
		% of Total	0,0%	53,8%	3,8%	57,7%
Total	Count	3	19	4	26	
	% within jarak	11,5%	73,1%	15,4%	100,0%	
	% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% of Total	11,5%	73,1%	15,4%	100,0%	

waktu * akses Crosstabulation

		akses			Total
		halte sulit dijangkau	halte mudah dijangkau	halte sangat mudah dijangkau	
waktu	Count	1	0	0	1
	20-25 menit				
	% within waktu	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	% within akses	33,3%	0,0%	0,0%	3,8%
	% of Total	3,8%	0,0%	0,0%	3,8%
	Count	2	4	0	6
	15-20 menit				
	% within waktu	33,3%	66,7%	0,0%	100,0%
	% within akses	66,7%	21,1%	0,0%	23,1%
	% of Total	7,7%	15,4%	0,0%	23,1%
	Count	0	8	0	8
	10-15 menit				
	% within waktu	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
	% within akses	0,0%	42,1%	0,0%	30,8%
	% of Total	0,0%	30,8%	0,0%	30,8%
Count	0	7	4	11	
< 10 menit					
% within waktu	0,0%	63,6%	36,4%	100,0%	
% within akses	0,0%	36,8%	100,0%	42,3%	
% of Total	0,0%	26,9%	15,4%	42,3%	
Count	3	19	4	26	
Total					
% within waktu	11,5%	73,1%	15,4%	100,0%	
% within akses	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
% of Total	11,5%	73,1%	15,4%	100,0%	

1	,801 ^a	,642	,578	,356	,642	10,143	3	17	,000
---	-------------------	------	------	------	------	--------	---	----	------

a. Predictors: (Constant), Biaya, waktu, jarak

Lampiran Deskriptif Karakteristik Responden

JK

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	perempuan	65	62,5	62,5	62,5
	laki-laki	39	37,5	37,5	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

umur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15-24 tahun	64	61,5	61,5	61,5
	25-34 tahun	18	17,3	17,3	78,8
	35-44 tahun	15	14,4	14,4	93,3
	45-54 tahun	2	1,9	1,9	95,2
	55 tahun	5	4,8	4,8	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

pekerjaan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pelajar/Mahasiswa	58	55,8	55,8	55,8
	Wirusaha	14	13,5	13,5	69,2
	Pegawai Negeri	16	15,4	15,4	84,6
	Pegawai Swasta	14	13,5	13,5	98,1
	Lain-lain	2	1,9	1,9	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

pendapatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rp. 1.000.000,00	69	66,3	66,3	66,3
	Rp. 1.000.000,00 – Rp. 2.000.000,00	21	20,2	20,2	86,5
	Rp. 2.000.000,00 – Rp. 3.000.000,00	8	7,7	7,7	94,2
	Rp. 3.000.000,00	6	5,8	5,8	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

P1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Rumah	40	38,6	38,6	38,6
Valid Tempat Kerja	18	17,3	17,3	55,8
Valid Sekolah/Kampus	26	25,0	25,0	80,9
Valid Pusat Perbelanjaan	17	16,3	16,3	97,2
Valid Lain-lain	3	2,8	2,8	100,0
Total	104	100,0	100,0	

P2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Rumah	45	43,2	43,2	43,2
Valid Tempat Kerja	10	9,6	9,6	52,8
Valid Sekolah/Kampus	20	19,2	19,2	72
Valid Pusat Perbelanjaan	23	22,1	22,1	94,1
Valid Lain-lain	6	5,9	5,9	100,0
Total	104	100,0	100,0	

P3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sejak beroperasi	52	50,0	50,0	50,0
Valid Selama 2 tahun	11	10,6	10,6	60,6
Valid rentan waktu 1-2 tahun	11	10,6	10,6	71,2
Valid rentan waktu 1-2 tahun	15	14,4	14,4	85,6
Valid < 1 tahun	15	14,4	14,4	100,0
Total	104	100,0	100,0	

P4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid > 10 x / minggu	10	9,6	9,6	9,6
Valid 7 - 10 x / minggu	7	6,7	6,7	16,3
Valid 4 - 6 x / minggu	17	16,3	16,3	32,7
Valid 1- 3 x / minggu	30	28,8	28,8	61,5
Valid Tidak menentu	40	38,5	38,5	100,0
Total	104	100,0	100,0	

P5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
kebutuhan	50	48,1	48,1	48,1
suka	35	33,7	33,7	81,7
coba-coba	9	8,7	8,7	90,4
terpaksa	7	6,7	6,7	97,1
lainnya	3	2,9	2,9	100,0
Total	104	100,0	100,0	

P6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
halte dekat	17	16,3	16,3	16,3
biaya murah	21	20,2	20,2	36,5
cepat	18	17,3	17,3	53,8
nyaman	41	39,4	39,4	93,3
aman	7	6,7	6,7	100,0
Total	104	100,0	100,0	

halte * asal Crosstabulation

Count

	asal					Total
	lain-lain	pusat perbelanjaan	rumah	sekolah/kampus	tempat kerja	
bpd	0	3	5	2	3	13
bps	0	3	7	2	1	13
bukit	2	1	8	1	1	13
cokro	0	3	7	3	0	13
halte pasar daya	0	4	4	3	2	13
pendidikan	0	2	3	3	5	13
taman sudiang	0	1	6	1	5	13
unismuh	0	0	1	11	1	13
Total	2	17	41	26	18	104

halte * tujuan Crosstabulation							
Count							
		tujuan					Total
		lain-lain	pusat perbelanjaan	rumah	sekolah/kampus	tempat kerja	
halte	Bpd	1	3	4	2	3	13
	Bps	1	5	6	1	0	13
	Bukit	0	5	2	5	1	13
	cokro	0	3	4	4	2	13
	pasar daya	0	5	6	0	2	13
	pendidikan	0	4	6	2	1	13
	taman sudiang	0	5	6	2	0	13
	unismuh	4	4	4		1	13
Total		6	33	38	18	10	104

