BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan Negara Kepulauan, maka fungsi angkutan laut sangat penting dalam pembangunan. Sebagai Negara Kepulauan yang mempunyai luas sekitar 1,5 juta km2 dengan Wilayah laut empat kali luas daratan, maka sudah sewajarnya bila Negara Indonesia ini menempatkan perhubungan laut dalam kedudukan yang amat penting karena dalam wilayah seluas itu tersebar 17.508 pulau baik besar maupun kecil dan hampir setengahnya dihuni oleh manusia yang mutlak saling berhubungan. Negara kepulauan Indonesia memiliki kekayaan alam, darat maupun laut yang sangat melimpah, yang dapat digunakan bagi kesejahteraan masyarakat Bangsa dan Negara. Dengan kondisi geografis demikian, jaringan transportasi melalui laut dengan sendirinya harus mampu menjangkau seluas mungkin wilayah nusantara, sampai ke daerah - daerah kecil sekalipun. Bukan sekadar untuk menyediakan fasilitas lingkungan bagi penduduk yang ingin bepergian dari satu tempat ke tempat lain atau menyalurkan barang-barang kebutuhan pokok, namun juga merupakan tali pengikat yang menyatukan seluruh wilayah nusantara dari berbagai aspek.

Wilayah pesisir kabupaten polman memiliki beberapa pulau wisata diantaranya Pulau Pasir Putih merupakan salah satu obyek wisata yang

ada di Kelurahan amassangan Kecamatan binuang, Kabupate Polman, Provinsi Sulawesi Barat, yang terkenal akan keindahan lautnya. Pulau ini memiliki luas sekitar 1 km^2 atau kurang lebih 0,5 % dari luas Kabupaten Polman dan tidak memiliki penghuni. Selain pesona alamnya yang sangat indah, lokasi Pulau Pasir Putih juga cukup strategis sehingga mudah dijangkau. Tidak butuh waktu lama, hanya sekitar 30 menit dari Dermaga Tonyaman Kelurahan Amassangan kita sudah bisa sampai di Pulau Pasir Putih dengan menggunakan perahu motor atau katinting dan berdampingan dengan Pulau Tosalama yang dihuni oleh 170 jiwa ini dan luas sekitar 3 km^2. Yang sering dikunjungi oleh wisatawan. Hal ini menarik penulis menjalani penelitian bagaimana kelancaran distribusi penumpang antar pulau di Kab Polman dengan judul :**" STUDI PERGERAKAN TRANSPORTASI LAUT PADA WILAYAH PESISIR KEL. AMASSANGAN, KEC. BINUANG, KAB. POLMAN. (STUDY KASUS PULAU TO SALAMA DAN PULAU PASIR PUTIH)".**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik pergerakan penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih?

2. Bagaimana distribusi pergerakan penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui karakteristik pergerakan Penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih
2. Mengetahui distribusi pergerakan penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih.

D. Batasan Penulisan

Pembahasan tentang Karakteristik Penumpang pergerakan transportasi laut dari kota Polman ke Pulau Tosalam dan Pulau Pasir Putih sangat luas dan beragam, maka untuk dapat mengarahkan kepada pokok permasalahan sehingga diperoleh hasil yang optimal dan tepat sasaran. Penelitian ini dibatasi :

1. Lokasi yang ditinjau adalah Dermaga Tonyaman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih.
2. Permasalahan ini dibatasi pada pergerakan pengguna moda transportasi laut yang meliputi karakteristik pelaku perjalanan dan pola pergerakannya, yaitu maksud perjalanan (untuk bekerja, sekolah, rekreasi, dan lainnya), lokasi tujuan perjalanan, waktu perjalanan, frekuensi perjalanan dan biaya perjalanan.

E. Manfaat Penelitian

1. Sebagai informasi bagi Pemerintah mengenai karakteristik pergerakan penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih.
2. Sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah dalam merencanakan dermaga untuk peningkatan sarana transportasi laut Tradisional di pesisir Kota Polman.
3. Sebagai informasi dan referensi penelitian selanjutnya di Wilayah Kab. Polman.
4. Juga salah satu syarat kelulusan program S1 Jurusan Teknik Sipil di Kampus Universitas Muhammadiyah Parepare.

F. Sistematika Penulisan

Dengan mengacu pada petunjuk mengenai penyusunan Proposal, maka penelitian yang dilakukan ini terdiri dari lima bab dengan sistematika sebagai berikut:

1. BAB I. PENDAHULUAN

   Mengemukakan tentang informasi secara umum dari penelitian ini yang berkenaan dengan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

2. BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

   Berisi tentang teori-teori yang menjadi dasar dalam analisa dan pembahasan masalah, serta beberapa rumus dan spesifikasi dari studi literatur yang berhubungan dalam penulisan ini.

3. BAB III. METODE PENELITIAN

   Bagian ini berisi uraian tentang lokasi dan waktu penelitian, bahan dan alat penelitian prosedur perencanaan penelitian.

4. BAB IV.HASIL PEMBAHASAN

   Menyajikan data yang diperoleh dari hasil pengumpulan yang diperoleh dari hasil perhitungan dalam penelitian ini. Selanjutnya data tersebut kemudian dioleh dan dianalisa sehingga akan menghasilkan informasi yang berguna.

5. BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

   Dalam bab ini dikemukakan tentang kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran dari penelitian berdasarkan analisis yang dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

I. Pengertian Transportasi

Sifat dasar manusia untuk bergerak dan kebutuhan akan barang dan jasa telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Transportasi berasal dari Bahasa Latin yaitu *transportare,* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain, dan *portare* berarti mengangkut atau membawa (Kamaludin, 1987: 9). Transportasi menurut Bowersox, 1981 dalam Kodoatie (2005: 258), mendefinisikan transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk yang digerakkan atau dipindahkan tersebut dibutuhkan atau diinginkan oleh lokasi lain tersebut. Menurut Miro (2005: 4), transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan obyek dari satu tempat ke tempat lain, sehingga obyek tersebut menjadi lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan kegiatan tersebut bervariasi tergantung dari bentuk obyek yang akan dipindahkan, jarak antara suatu tempat dengan tempat lain, dan maksud obyek yang akan dipindahkan tersebut.

Dari beberapa pengertian di atas, terlihat bahwa terdapat lima unsur pokok dalam transportasi, yaitu (Munawar, 2005: 2):

1. Ada manusia, sebagai yang membutuhkan transportasi,

2. Ada barang yang dibutuhkan manusia,

3. Ada kendaraan sebagai sarana/alat angkut,

4. Jalan sebagai prasarana, dan

5. Organisasi sebagai pengelola transportasi.

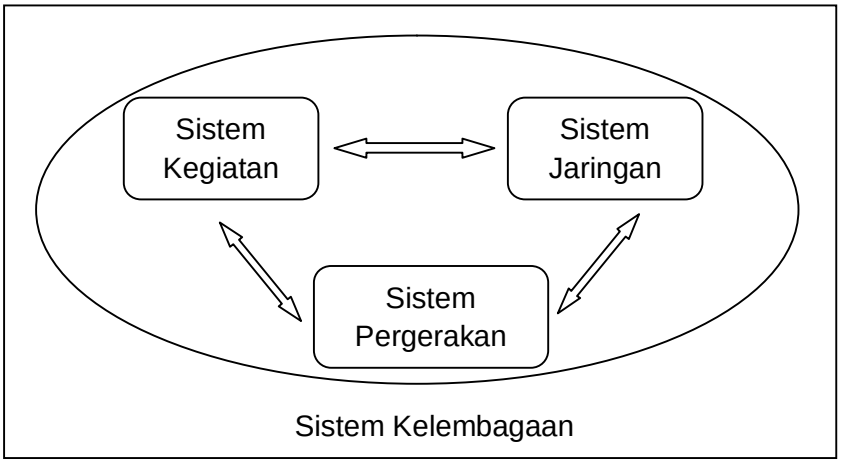
Transportasi memegang peranan penting baik bagi perorangan, masyarakat luas, pertumbuhan ekonomi maupun sosial politik suatu negara. Nasution (2004: 14) menyebutkan bahwa transportasi mampu menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas *degree of accessibility* potensipotensi sumber daya alam yang awalnya tidak termanfaatkan menjadi terjangkau dan dapat diolah. Kemajuan transportasi juga akan membawa pada peningkatan mobilitas manusia, dimana semakin tinggi mobilitas akan semakin tinggi pula tingkat produktivitas. Dengan peningkatan produktivitas tersebut, maka akan membawa dampak pada kemajuan perekonomian.

Munawar (2005: 1) mendefinisikan sistem transportasi sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel yang terdapat dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi ini adalah mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang, sehingga mampu memberikan optimalisasi proses pada pergerakan tersebut.

Terdapat dua aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi (Munawar, 2005: 1), yaitu aspek sarana atau sering disebut dengan moda yang

digunakan untuk pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kereta api, pesawat dan sebagainya. Yang kedua adalah aspek prasarana, yaitu berhubungan dengan wadah atau alat yang digunakan untuk mendukung sarana, misalnya jalan raya, rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun.

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan mempengaruhi. Tamin (1997: 48) menyebutkan sistem transportasi makro tersebut terdiri atas: (a) Sistem kegiatan, (b) Sistem jaringan, (c) Sistem pergerakan lalu lintas, dan (d) Sistem kelembagaan, seperti terlihat pada gambar berikut:



Sumber: Tamin, 1997

Gambar. 1 Sistem Transportasi Makro

Setiap tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan. Sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) merupakan sistem tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya. Kegiatan itu membutuhkan pergerakan sebagai alat untuk pemenuhan kebutuhan yang tidak

dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut, dimana besarnya pergerakan berkaitan erat dengan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan dapat berupa pergerakan manusia dan atau barang yang tentu saja membutuhkan sarana (moda transportasi) dan prasarana (media) tempat moda transportasi bergerak, yaitu sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara, dan pelabuhan. Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan (sistem mikro yang kedua).

Adanya interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan pergerakan manusia dan atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan atau orang (pejalan kaki). Pergerakan tersebut dikenal dengan sistem pergerakan (sistem mikro yang ketiga). Ketiga sistem mikro ini (sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan) akan saling mempengaruhi.

Sistem pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungan dapat tercipta jika pergerakan diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungannya, maka terdapat sistem mikro tambahan yang disebut dengan sistem kelembagaan yang terdiri dari pemerintah, swasta dan masyarakat (Tamin, 1997: 48-49).

J. Transportasi Laut

Transportasi laut adalah suatu sistem pemindahan manusia dan barang yang beroprasi dilaut dengan menggunakan alat sebagai kendaraan dengan bantuan tenaga manusia atau mesin untuk menggerakkannya.

Indonesia adalah negara maritim dan atau negara kepulauan terbesar di dunia, sudah sejak lama kepulauan Indonesia dijadikan perlintasan transportasi dunia dan ramai dilalui sarana atau moda transportasi yang menghubungkan antar benua. Disamping itu sebagai penghubung antar kota dan pulau, juga memiliki berbagai ragam kekayaan yang menjadi tumpuan harapan masa depan kesejahteraan rakyat. Oleh karena itu sudah sepatutnya perlu diatur dan dikelola secara profesional untuk kepentingan bangsa dan negara, dari aspek pertahanan, keselamatan dan keamanannya terhadap kegiatan pengangkutan barang, penumpang, hewan di wilayah yuridiksi Indonesia dengan menggunakan moda transportasi. Terganggunya atau terancamnya keamanan dan keselamatan di wilayah yuridiksi Indonesia beserta lingkungannya menyebabkan kehilangan kesempatan dalam meraih devisa khususnya dari aktivitas transportasi tersebut karena keselamatan dan keamanan transportasi sangat mempengaruhi usaha pembangunan negara dan bangsa ini (Nikson, 2009 : 10).

Berkaitan dengan uraian di atas, Indonesia bisa menjamin keamanan dan keselamatan aktivitas transportasi secara nasional maupun internasional. Belajar dari beberapa pengalaman pahit atas kejadian musibah dan kecelakaan moda transportasi yang banyak merenggut jiwa, harta dan korban banyak dalam beberapa tahun belakangan ini, maka pertanyaannya bagaimana sebenarnya pelaksanaan pola dan sistem penanganan keamanan dan keselamatan transportasi di Indonesia selama ini (Nikson, 2009 : 11).

K. KONSEP PELAYARAN

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan

lingkungan maritim (UU RI No. 17 2008 Pasal 1). Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran tersebut dilaksanakan oleh Pemerintah (UU RI No. 17 2008 Pasal 116).

Dalam UU RI No. 17 2008 Pasal 117 dan pasal 118 menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

a. Kelaiklautan kapal. Hal ini wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi :
   - Keselamatan kapal;
   - Pencegahan pencemaran dari kapal;
   - Pengawakan kapal;
   - Garis muat kapal dan pemuatan;
   - Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
   - Status hukum kapal;
   - Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
   - Manajemen keamanan kapal.
b. Kenavigasian. Kenavigasian yang dimaksud disini terdiri dari :
   - Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
   - Telekomunikasi-Pelayaran;
   - Hidrografi dan meteorologi;

- Alur dan perlintasan;
- Pengerukan dan reklamasi;
- Pemanduan;
- Penanganan kerangka kapal; dan
- *Salvage* dan pekerjaan bawah air.

Selain standar keselamatan dan keamanan angkutan perairan UU RI No. 17 2008 juga menjelaskan mengenai standar keselamatan kapal dimana hal tersebut dijelaskan dalam pasal 124 ayat 1 bahwa setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyarat keselamatan kapal yang dimaksud meliputi :

- Material;
- Konstruksi;
- Bangunan;
- Permesinan dan perlistrikan;
- Stabilitas;
- Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
- Elektronika kapal.

Adapun kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh menteri setelah melalui pemeriksaan dan pengujian. Sertifikat tersebut meliputi (UU RI No. 17 2008 Pasal 126) :

- Sertifikat keselamatan kapal penumpang;

- Sertifikat keselamatan kapal barang; dan
- Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.

Setelah mengetahui standar keselamatan dan keamanan angkutan perairan, perlu juga kita ketahui tentang karakteristik kapal.

L. Konsep Pergerakan Transportasi

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan *trip* antara tempat asal *origin* dan tujuan *destination.* Dalam suatu perjalanan, ada perjalanan yang merupakan pergerakan yang diawali dari rumah *home based trip* dan ada juga perjalanan yang asal maupun tujuannya adalah bukan rumah *non-home based trip* (Tamin, 1997: 94) misalnya, dari tempat kerja ke pasar, dari terminal bus ke kampus, dan lain sebagainya.

Terdapat karakteristik atau ciri yang sama pada hampir semua kota-kota di dunia mengenai pergerakan di dalam daerah perkotaan. Ciri ini merupakan prinsip dasar dari kajian transportasi dan juga mendefinisikan konsep untuk mempelajari pergerakan. Oleh sebab itu, perlu dikaji beberapa konsep dasar yang melatarbelakangi kajian transportasi dan keterkaitannya, sehingga terbentuk apa yang disebut dengan sistem transportasi. Konsep dasar transportasi tersebut menurut Tamin (1997: 12) terbagi menjadi dua dan akan dijelaskan berikut ini.

1. Konsep ciri pergerakan nonspasial (tanpa batas ruang) di dalam kota

2. Konsep ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota.

1. Pergerakan Nonspasial (Tanpa Batas Ruang)

Ciri pergerakan nonspasial ini adalah sebagai berikut:

a. Sebab terjadinya pergerakan

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan sesuai karakteristik dasar atau aktivitasnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan, serta kebudayaan.

Sebab terjadinya pergerakan berdasarkan maksud perjalan dapat dilihat pada Tabel.1 berikut.

Tabel. 1 Klasifikasi Pergerakan Orang Di Perkotaan Berdasarkan Maksud Pergerakan

No.	Aktivitas	Klasifikasi Perjalanan	Keterangan
1.	Ekonomi a. Mencari nafkah. b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi 4. Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan termasuk di sini.
2.	Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluargan dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud

		rumah	hiburan.
3.	Pendidikan	1. 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.
4.	Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendaraan untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.
5.	Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik.	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan.

Sumber: Tamin, 1997: 1

Dari kelima kategori tujuan perjalanan tersebut, dapat ditambahkan kategori keenam, yaitu maksud perjalanan pulang ke rumah. Kategori ini ditambahkan karena jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai di lapangan bahwa lebih dari 90% perjalanan adalah berbasis tempat tinggal *home based,* yaitu memulai perjalanan dari (rumah) dan mengakhirinya kembali ke rumah.

b. Waktu terjadinya pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Secara keseluruhan, pola perjalanan setiap hari pada suatu kota pada dasarnya adalah gabungan dari pola perjalanan dengan maksud bekerja, pendidikan, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya. Gabungan pola perjalanan tersebut disebut juga pola variasi harian, dengan tiga waktu puncak (waktu puncak pagi, siang dan sore).

c. Jenis sarana angkutan yang digunakan

Faktor yang menjadi pertimbangan dalam menentukan jenis angkutan yang dipilih, yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.

2. Pergerakan Spasial (dengan Batas Ruang)

Konsep mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang ada di suatu wilayah. Bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju dan lokasi tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahannya. Berikut ini adalah ciri pergerakan spasial, yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

a. Pola perjalanan orang

Perjalanan terbentuk karena aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal, sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan. Tingkat perjalanan

yang muncul dari setiap daerah ke arah pusat kota menunjukkan hubungan antara kepadatan penduduk dan kesempatan kerja sesuai dengan jarak dari pusat kota. Kenyataan ini menunjukkan karakteristik perjalanan kota yang spasial untuk pola perjalanan ke tempat kerja, dimana pada jam sibuk pagi arus lalu lintas menuju pusat kota, sedangkan pada jam sibuk sore arus lalu lintas dari pusat kota menuju daerah perumahan.

b. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan barang dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi), disamping pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

Karakteristik pergerakan orang dan barang dapat dilihat pada tabel 2 berikut.

Tabel. 2 Karakteristik Pergerakan Orang Dan Barang

Pergerakan Orang	Pergerakan Barang
1. Maksud dan tujuan perjalanan	1. Jenis komoditas
2. Moda yang digunakan	2. Volume, nilai dan berat
3. Asal dan tujuan perjalanan	3. Moda yang digunakan
4. Intensitas/frekuensi perjalanan	4. Asal dan tujuan perjalanan
5. Jarak perjalanan	5. Intensitas/frekuensi
6. Kapan perjalanan dilakukan (hari, jam)	6. Jarak perjalanan
7. Biaya perjalanan	7. Kapan perjalanan dilakukan (hari, jam)
	8. Biaya angkut

Sumber: Riyanto, 2007

M. Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan

Model transportasi merupakan suatu model yang digunakan untuk memberikan gambaran hubungan antara tata guna lahan dengan jaringan transportasi melalui model persamaan matematis.

Bangkitan pergerakan *trip generation* adalah tahapan pemodelan transportasi yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu zona atau tata guna lahan. Adapun model bangkitan pergerakan mencakup:

1. Jumlah lalulintas yang meninggalkan suatu lokasi *trip production*.
2. Jumlah lalulintas yang menuju atau tiba pada suatu lokasi *trip attraction*.

Tujuan dasar tahap bangkitan pergerakan adalah menghasilkan model hubungan yang mengaitkan parameter tata guna lahan dengan jumlah pergerakan yang menuju kesuatu zona atau jumlah pergerakan yang meninggalkan suatu zona. Model ini sangat dibutuhkan apabila efek tata guna lahan dan pemilikan pergerakan terhadap besarnya bangkitan pergerakan berubah sebagai fungsi waktu. tahap ini mempelajari dan meramalkan besarnya tingkatan bangkitan dengan lingkungan tata guna lahan.

N. Matriks Pergerakan

MAT adalah matriks berdimensi dua yang berisi informasi mengenai besarnya pergerakan antar lokasi (zona) di dalam daerah tertentu. Baris menyatakan zona asal dan kolom menyatakan zona tujuan, sehingga sel matriksnya menyatakan besarnya arus dari zona asal ke zona tujuan. Dalam hal ini, notasi T_{id} menyatakan besarnya arus pergerakan (kendaraan, penumpang, dan barang) yang bergerak dari zona ***i*** asal ke zona tujuan ***d*** selama selang waktu tertentu (Tamin, 1997).

Jumlah zona dan nilai setiap sel matriks adalah dua unsur penting dalam MAT karena jumlah zona menunjukkan banyaknya sel MAT yang harus didapatkan dan berisi informasi yang sangat dibutuhkan untuk perencanaan transportasi. Setiap sel membutuhkan informasi jarak, waktu biaya, atau kombinasi ketiga informasi tersebut yang digunakan sebagai ukuran aksesibilitas (kemudahan) (Tamin, 1997).

Setiap sel matriks berisi informasi pergerakan antar zona. Seperti yang terlihat pada tabel 3 berikut dimana setiap sel dari setiap baris ***I*** berisi informasi mengenai pergerakan yang berasal dari zona ***i*** tersebut ke setiap zona tujuan ***d.*** Sel pada diagonal berisi informasi mengenai pergerakan intrazona (***i*** = ***d***). Maka dari itu :

T_{id} = pergerakan dari zona asal ***i*** ke zona tujuan ***d***

O_i = jumlah pergerakan yang berasal dari zona asal ***i***

D_d = jumlah pergerakan menuju ke zona tujuan ***d***

$\{T_{id}\}$ atau T = total matriks

Tabel. 3 Bentuk umum dari Matriks Asal Tujuan (MAT)

Zona	1	2	3	…	N	O_i
1	T_{11}	T_{12}	T_{13}	…	T_{1N}	D_d
2	T_{21}	T_{22}	T_{23}	…	T_{2N}	D_d
3	T_{31}	T_{32}	T_{33}	…	T_{3N}	D_d
.	.	.	.	…	.	.
.	.	.	.	…	.	.
N	T_{N1}	T_{N2}	T_{N3}	…	T_{NN}	O_N
D_d	D_1	D_2	D_3	…	D_N	T

Sumber: Tamin 1985, 1986, 1988a

$$O_i = \sum_d T_{id} \qquad (1)$$

$$D_d = \sum_i T_{id} \qquad (2)$$

$$T = \sum_i O_i = \sum_d D_d = \sum_i \sum_d T_{id} \qquad (3)$$

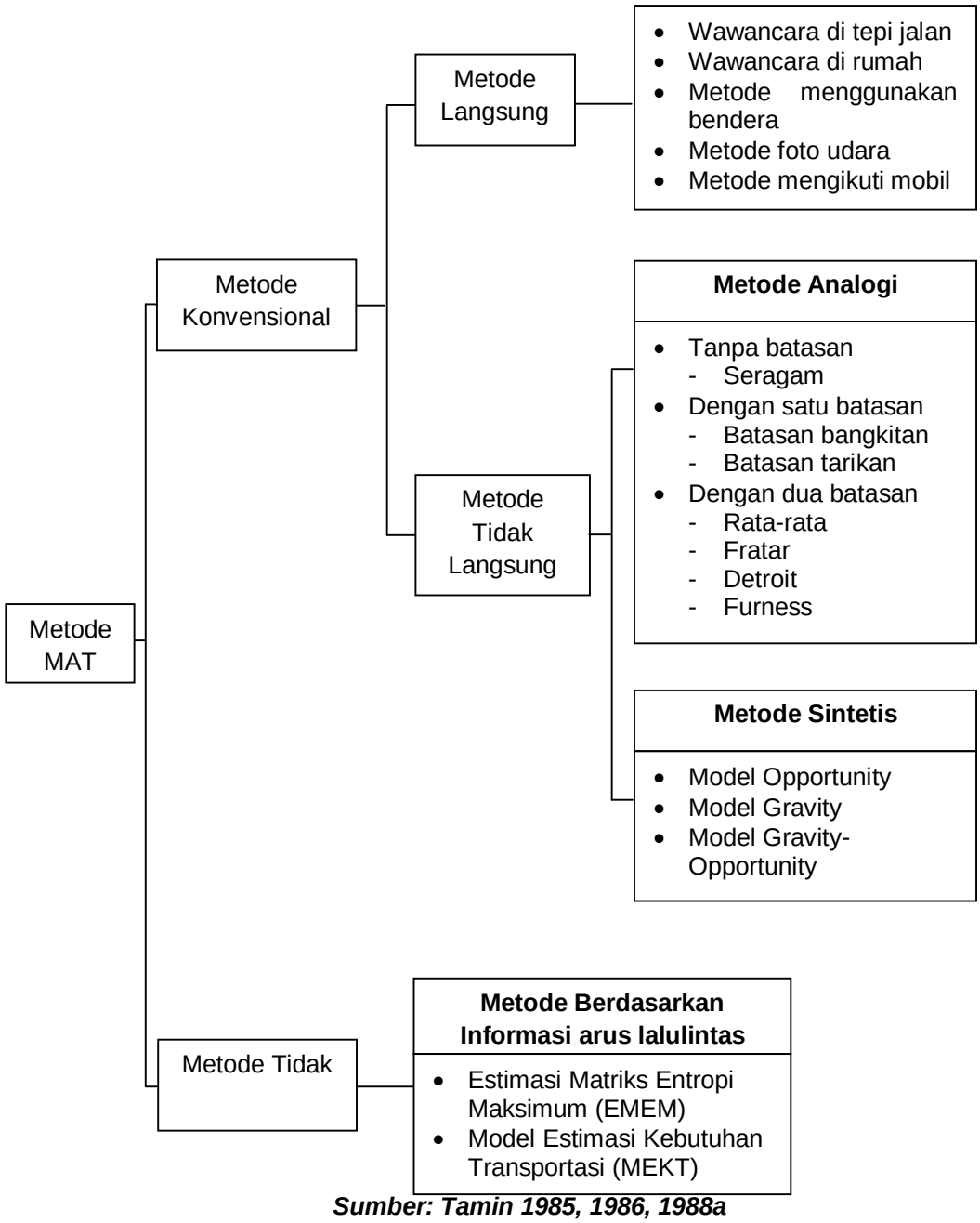
Beberapa kondisi harus dipenuhi, seperti total sel matriks untuk setiap baris (***i***) harus sama sengan jumlah pergerakan yang berasal dari zona asal ***i*** tersebut (***Oi***). Sebaliknya, total sel matriks untuk setiap kolom (***d***) harus sama dengan jumlah pergerakan yang menuju ke zona tujuan ***d*** (D_d). Kedua batasan ini ditunjukkan pada persamaan berikut :

$$\sum_d T_{id} = O_i \; dan \; \sum_i T_{id} = D_d \qquad (4)$$

Jika MAT yang dihasilkan memenuhi kedua batasan (4), model tersebut dikenal sebagai model dengan dua batasan, jika hanya salah satu dipenuhi disebut model dengan satu batasan (model dengan batasan

bangkitan atau model dengan batasan bangkitan), jika tidak ada yang dipenuhi disebut model tanpa batasan (Tamin, 1997).

Metode untuk mendapatkan MAT dapat dikelompokkan menjadi dua bagian utama, yaitu metode Konvensional dan metode tidak konvensional. Kedua metode tersebut dapat dilihat pada gambar 2 berikut.



Sumber: Tamin 1985, 1986, 1988a

Gambar. 2 Metode untuk mendapatkan Matriks Asal-Tujuan (MAT)

O. Pemilihan Moda

Moda atau jenis transportasi yang umumnya dikenal dikelompokkan menjadi tiga, yaitu (Munawar, 2005) :

1. Udara, yaitu dengan moda pesawat dan prasarana bandara.
2. Air, yaitu dengan moda kapal dan prasarana dermaga atau pelabuhan.
3. Darat, yaitu: jalan raya (dengan moda berupa mobil, bus, sepeda motor), jalan rel (kereta api), lain-lain (kabel, pipa dan sebagainya).

Pengguna (konsumen) moda transportasi yang merupakan pelaku perjalanan *trip maker* menurut Miro (2005: 116) secara garis besar dikategorikan ke dalam dua kelompok, yaitu:

1. Kelompok paksawan *captive* adalah kelompok masyarakat yang tidak mempunyai pilihan lain dan terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan pribadi. Umumnya mereka adalah termasuk golongan masyarakat dengan ekonomi menengah ke bawah.
2. Kelompok pilihwan *choice* adalah kelompok masyarakat yang mempunyai pilihan untuk menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum (masyarakat menengah ke atas). Angkutan umum cenderung menjadi opsi terakhir masyarakat sebagai sarana transportasi. Keadaan ini disebabkan oleh banyak hal, misalnya ketidakamanan, ketidaknyamanan, kesemrawutan, jadwal yang

tidak teratur, tidak terintegrasi dengan angkutan lain, ketidakandalan dari sisi waktu, tarif yang cenderung selalu naik namun tidak diimbangi dengan kualitas pelayanan, hingga perkembangan tata guna lahan yang kurang didukung dengan pengembangan trayek angkutan umum. Dengan demikian, semakin banyak orang memilih kendaraan pribadi karena mampu memberikan kemudahan pelayanan dari pintu ke pintu *door to door service* (Munawar, 2005: 41-42).

Pemilihan moda sangat berkaitan dengan perilaku pelaku perjalanan. Dalam berbagai situasi perjalanan, pelaku perjalanan dapat memilih satu atau lebih moda angkutan yang tersedia. Pola pemilihan moda angkutan relatif tidak akan berubah sepanjang kondisinya sama. Ketika terjadi perubahan yang signifikan pada suatu kondisi perjalanan, maka pelaku perjalanan akan memberikan respon dalam berbagai variasi pemilihan untuk beralih dari satu moda ke moda yang lainnya (Papacotas dan Prevedorus, 1993).

Beberapa tingkatan dalam proses pengambilan keputusan untuk pemilihan moda yang akan digunakan menurut Manheim (1979: 61) terlihat pada gambar 2.3. Manheim menemukan bawah hirarki yang paling tinggi ternyata dipengaruhi oleh aspirasi gaya hidup yang kemudian tercermin pada pola kegiatan yang diinginkan. Selanjutnya untuk melakukan kegiatan tertentu tersebut, setiap individu harus berada pada tempat dan waktu tertentu, sehingga hal ini akan mengarahkan individu untuk berada pada lokasi tertentu. Pada hirarki terendah, keputusan untuk memilih moda yang akan digunakan berhubungan dengan dimana, kapan, dan bagaimana perjalanan akan dilakukan.



Sumber: Manheim, 1979: 61

Gambar. 3 Hirarki Proses Keputusan Pemilihan Moda

Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda menurut Miro (2005: 118-121) adalah sebagaimana dijelaskan berikut ini.

1. Karakteristik perjalanan *Travel characteristic factor* Variabel yang dianggap mempengaruhi dalam pemilihan moda, yaitu tujuan perjalanan (pergi bekerja, sekolah, sosial, dan lain-lain), waktu perjalanan (pagi, siang, sore, hari libur dan sebagainya) dan panjang perjalanan (jarak antara asal dengan tujuan, waktu pembanding bila menggunakan moda lain).
2. Karakteristik pelaku perjalanan *Traveler characteristic factor* Beberapa variabel yang dianggap mempengaruhi, yaitu pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru, dan sebagainya), kepadatan pemukiman dan sosial ekonomi (misalnya struktur keluarga/rumah tangga, usia,

jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, pemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM), dan sebagainya).

3. Karakteristik sistem transportasi *Transportation system characteristic factor* Variabel yang mempengaruhi adalah waktu perjalanan (lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian/terminal, waktu berjalan ke tempat pemberhentian, waktu selama moda bergerak dan sebagainya), biaya perjalanan (ongkos/tarif, biaya bahan bakar, biaya parkir), tingkat pelayanan (tingkat pelayanan ini sulit diukur dan bervariasi, contohnya adalah variable - variable kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah berganti transportasi), tingkat akses/kemudahan pencapaian tempat tujuan dan tingkat kehandalan angkutan umum (dari segi ketepatan waktu), ketersediaan ruang parkir dan tarif.
4. Karakteristik kota dan zona *Special characteristic factor* Variabel yang termasuk mempengaruhi adalah jarak kediaman dengan tempat kegiatan (CBD) dan kepadatan penduduk.

P. Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jadi populasi bukan hanya orang, tetapi juga obyek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada obyek/subyek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh obyek/subyek itu.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiono, 2009 : 80). Dalam penyusunan sampel perlu disusun kerangka sampling yaitu daftar dari semua unsur sampling dalam populasi sampling, dengan syarat:

a. Harus meliputi seluruh unsur sampel.
b. Tidak ada unsur sampel yang dihitung dua kali.
c. Harus up to date.
d. Batas-batasnya harus jelas.
e. Harus dapat dilacak di lapangan.

Menurut Teken (dalam Masri Singarimbun dan Sofyan Efendi) Ciri-ciri sample yang ideal adalah:

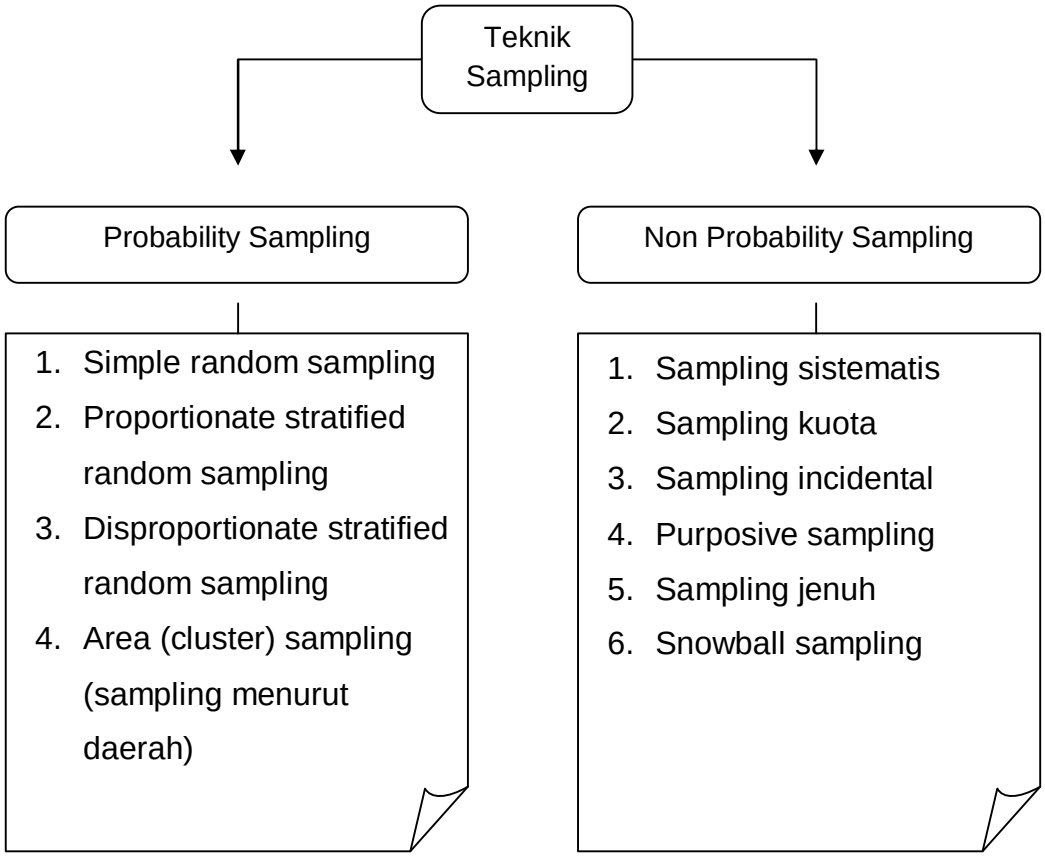
a. Dapat menghasilkan gambaran yang dipercaya dari seluruh populasi yang diteliti.
b. Dapat menentukan presisi (precision) dari hasil penelitian dengan menentukan penyimpangan baku (standar) dari taksiran yang diperoleh.

c. Sederhana, sehingga mudah dilaksanakan.
d. Dapat memberikan keterangan sebanyak mungkin dengan biaya yang rendah.

Ada empat faktor yang harus diperhatikan dalam penentuan besar kecilnya sampel, antara lain:

a. *Degree of homogenity* dari populasi, makin homogin populasi makin sedikit jumlah sampel yang diambil.
b. Pressisi yang dikehendaki, makin tinggi tingkat pressisi yang dikehendaki makin banyak jumlah sampel yang diambil.
c. Rencana analisa.
d. Tenaga biaya dan waktu

Untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian, terdapat berbagai teknik sampling yang digunakan. Secara skematik dapat dilihat pada gambar berikut (Sugiono, 2009 : 81).



Sumber: Sugiono, 2009: 81

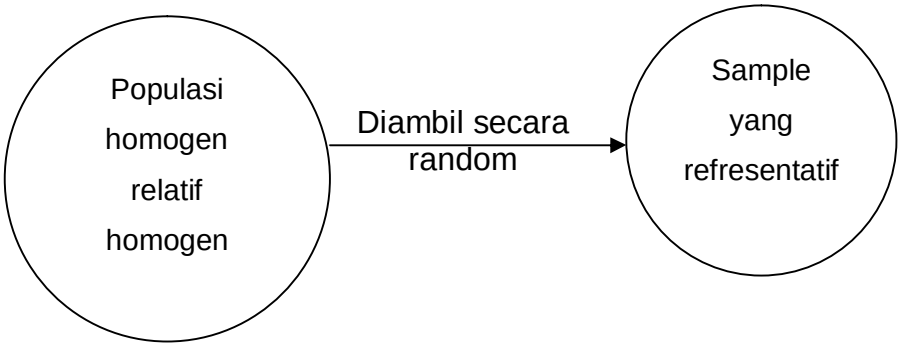
Gambar. 4 Macam- macam Teknik Sampling

a. *Probability Sampling* atau *Random Sampling*

Probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel.

1. *Simple random sampling*, pengambilan sample dari populasi secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam

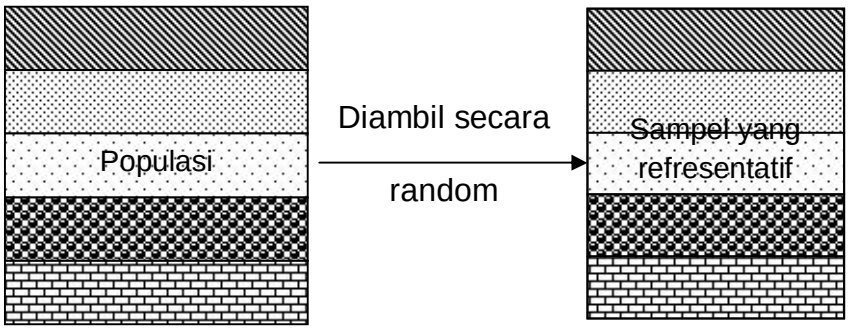
populasi itu. Cara ini dilakukan bila anggota populasi dianggap homogen.



Sumber: Sugiono, 2009: 82

Gambar. 5 Teknik Simple Random Sampling

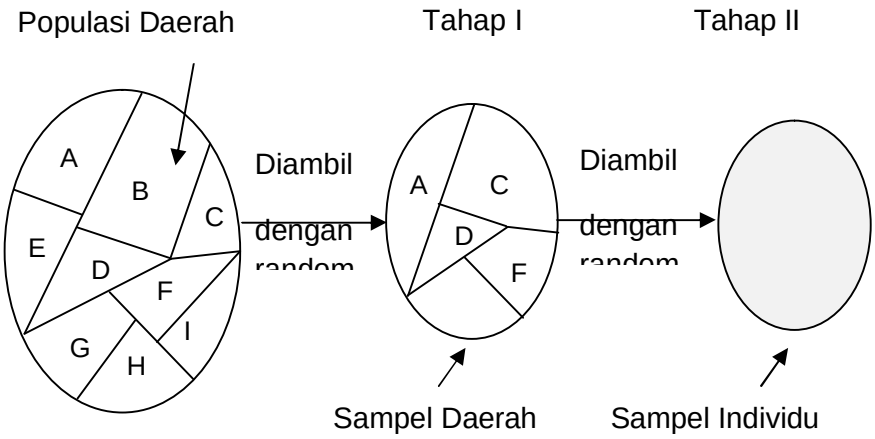
2. *Proportionate stratified random sampling*, digunakan bila populasi mempunyai unsur/anggota yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional.



Sumber: Sugiono, 2009: 83

Gambar . 6 Teknik Stratified Random Sampling

3. *Disproportional stratified random sampling,* teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel, bila populasi berstrata tapi kurang proporsional.
4. *Cluster Sampling Area Sampling*, teknik sampling daerah digunakan untuk menentukan jumlah sampel bila objek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas, missal penduduk dari suatu negara, propinsi, atau kabupaten. Untuk menentukan penduduk mana yang akan dijadikan sumber data, maka pengambilan sampelnya berdasarkan daerah populasi yang telah ditetapkan.



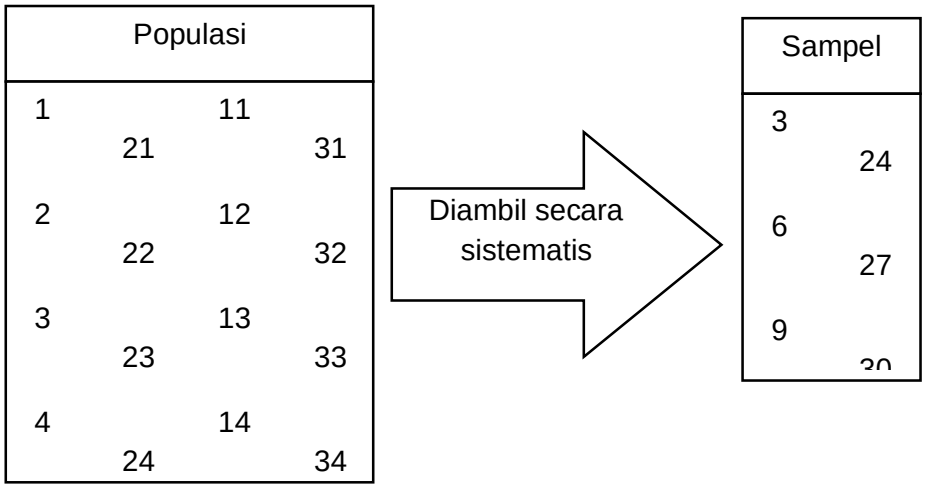
Sumber: Sugiono, 2009: 84

Gambar. 7 Teknik Cluster Random Sampling

b. Non-Probability Sampling.

Non-probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur/anggota populasi untuk dipilih jadi sampel.

1. *Sampling* sistematis, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut.

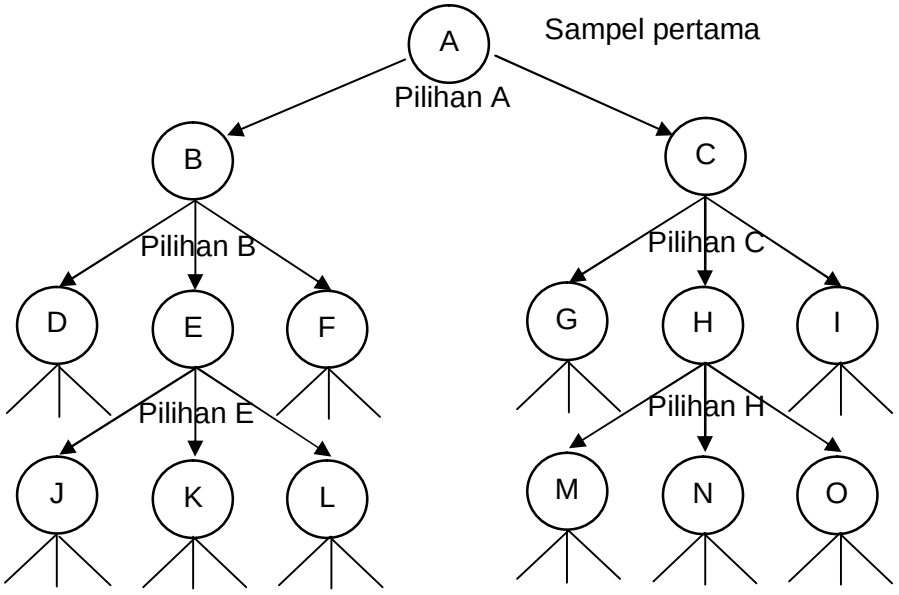


Sumber: Sugiono, 2009: 84

Gambar. 8 Teknik Sampling Sistematis. No populasi kelipatan yang diambil (3, 6, 9, dan seterusnya)

2. Sampling kuota, *quota sampling*, teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan.
3. *Sampling incidental*, teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yangsecara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

4. *Sampling Purposive*, teknik penentuan sample dengan pertimbangan tertentu.
5. Sampling jenuh, teknik pengumpulan sampelbila semua anggota populasi dijadikan sebagai sampel. Hal ini sering dilakukan apabila jumlah populasi relatif kecil, kurang dari 30 orang, atau peneliti ingin membuat generalisasi dengan kesalahan yang sangat kecil. Istilah lain sampel jenuh adalah sensus, dimana semua anggota populasi dijadikan sebagai sampel.
6. *Snowball sampling*, teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya keci, kemudian membesar.



Sumber: Sugiono, 2009: 84

Gambar. 9 Snowball Sampling

Adapun salah satu cara untuk menentukan jumlah sample adalah dengan menggunakan rumus dari Taro Yamane:

$$n = \frac{N}{N.d^2 + 1} \qquad \ldots\ldots\ldots (\boldsymbol{V})$$

Dimana : n = Jumlah sample,

N = Jumlah Populasi

d² = Presisi yang inginkan (misal 5 % atau 10 %)

Tabel. 4 Penentuan jumlah sampel dari populasi tertentu dengan taraf kesalahan 1%, 5%, dan 10%

N	s			N	S			N	S		
	1%	5%	10%		1%	5%	10%		1%	5%	10%
10	10	10	10	180	142	119	108	700	341	233	195
15	15	14	14	190	148	123	112	750	352	238	199
20	19	19	19	200	154	127	115	800	363	243	202
25	25	23	23	210	160	131	118	850	373	247	205
30	29	28	27	220	165	135	122	900	382	251	208
35	33	32	31	230	171	139	125	950	391	255	211
40	38	36	35	240	176	142	127	1000	399	258	213
45	42	40	39	250	182	146	130	1100	414	265	217
50	47	44	42	260	187	149	133	1200	427	270	221
55	51	48	46	270	192	152	135	1300	440	275	224

60	55	51	49	280	197	155	138	1400	450	279	227
65	59	55	53	290	202	158	140	1500	460	283	229
70	63	58	56	300	207	161	143	1600	469	286	231
75	67	62	59	320	216	167	147	1700	477	289	234
80	71	65	62	340	225	172	151	1800	485	292	235
85	75	68	65	360	234	177	155	1900	492	294	237
90	79	72	68	380	242	182	158	2000	498	297	238
95	83	75	71	400	250	186	162	2200	510	301	241
100	87	78	73	420	257	191	165	2400	520	304	243
110	94	84	78	440	265	195	168	2600	529	307	245
120	102	89	83	460	272	198	171	2800	537	310	247
130	109	95	88	480	279	202	173	3000	543	312	248
140	116	100	92	500	285	205	176	3500	558	317	251
150	122	105	97	550	301	213	182	4000	569	320	254
160	129	110	101	600	315	221	87	4500	578	323	255
170	135	114	105	650	329	227	191	5000	586	326	257

Sumber: Sugiono, 2009

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian adalah suatu proses yang mempelajari, memahami dan menganalisis serta memecahkan masalah berdasarkan fenomena-fenomena yang ada. Masing-masing tahapan proses penelitian terhadap suatu permasalahan dapat dilakukan dari berbagai sisi pandang yang berbeda, masing-masing sisi pandang memiliki teori-teori spesifik sebagai dasar proses penelitian. Penelitian terhadap permasalahan yang sama dapat menghasilkan kesimpulan yang berbeda bila bertitik tolak dari sisi panda yang berbeda. Tetapi semua hasil penelitian terhadap permasalahan tersebut akan saling melengkapi antara satu dan yang lain.

Jenis penelitian adalah penelitian kualitatif yang menjelaskan suatu pendekatan, agar masalah yang dihadapi dapat diselesaikan dengan maksud dan tujuan penelitian. Langkah-langkah pemecahan masalah dilakukan melalui proses yang disusun secara sistematis.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Pulau Pasir Putih Dan Pulau Tosalama Kecamatan Binuang Kabupaten Polewali Mandar Sulawesi Barat, dan dilaksanakan pada Bulan Februari Sampai September 2017.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang akan diteliti. Pada hakikatnya, populasi adalah kumpulan dari satuan-satuan elementer yang mempunyai karakteristik dasar yang sama atau dianggap sama. Adapun yang menjadi populasi pada penelitian ini yaitu seluruh pengunjung atau wisatawan kawasan Pulau Pair Putih Kabupaten Polman.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang akan diteliti dan dimanfaatkan untuk memperoleh gambaran dari populasi. Pengambilan sampel pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggapan pengunjung atau wisatawan terhadap transportasi laut dan daya tarik objek wisata Pulau Pasir Putih dan pulau Tosalama. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah Sampling insidental. Yaitu penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang tersebut cocok sebagai sumber data

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan diantaranya :

1. Data Primer

   Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat dengan melalui kegiatan observasi, wawancara dan kuesioner.

   Cara pengumpulan data primer yang dilakukan yaitu :

   a. Observasi

      Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan pengamatan di lapangan dan dokumentasi, sehingga diketahui kondisi sebenarnya yang tidak mungkin diperoleh dari data sekunder. Dalam penelitian ini observasi untuk mengamati pergerakan penumpang transportasi laut.

   b. Wawancara

      Wawancara adalah cara untuk mendapatkan informasi dengan bertanya langsung kepada pemerintah kota maupun kepada masyarakat sekitar kawasan Kelurahan Amassangan Kecamatan Binuang Kabupaten Polman. Wawancara ini sangat diperlukan untuk memperoleh data yang tidak diperoleh dalam bentuk dokumen sehingga dengan metode wawancara ini akan

melengkapi data yang masih kurang dan belum diperoleh dengan survei sekunder.

c. Kuesioner

Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden. Kuesioner disebarkan kepada pengunjung yang berada di Dermaga Tonayaman Kelurahan Amassangan Kec. Binuang Kab. Polman.

2. Data sekunder

Data sekunder sebagai pendukung merupakan gambaran pada daerah studi. Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data secara tidak langsung dari sumber/obyek. Data-data diperoleh dari tulisan seperti buku - buku teori, buku laporan, peraturan-peraturan, dan dokumen baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literature

E. Teknik Analisis

Tahapan analisis merupakan kegiatan yang ditujukan untuk menganalisis permasalahan yang terdapat dalam penelitian melakukan analisis, guna memperkaya data dan lebih memahami fenomena yang diteliti, dapat dilakukan dengan metode kualitatif.

Jenis penelitian yang akan saya bahas dalam tulisan ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi. Penelitian ini menafsirkan dan menguraikan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam suatu masyarakat, pertentangan antara dua keadaan atau lebih, hubungan antar variable yang timbul, perbedaan antar fakta yang ada serta pengaruhnya terhadap suatu kondisi, dan sebagainya.

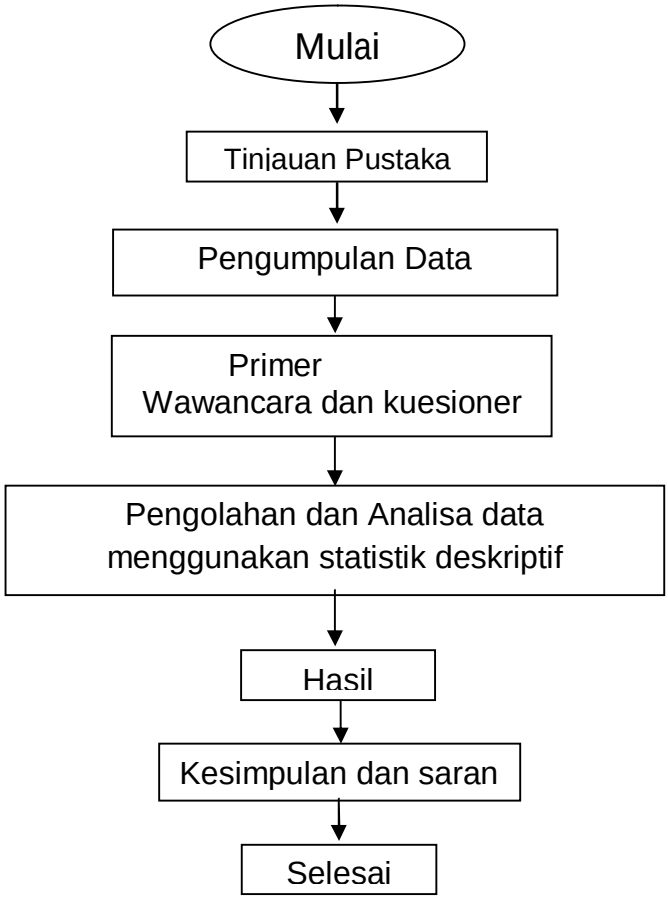
Menurut Nazir (1988), metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

Kerangka analisis data merupakan proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang mudah dibaca dan diinterpretasikan (Singarimbun dan Efendi, 1989:155).

F. Bagan Alir Penelitian

Bagan Alir Penelitian diharapkan dapat memberikan langkah-langkah pelaksanaan penelitian secara ringkas serta memudahkan hal-hal

yang perlu diperhatikan dalam penyelesaian penelitian. Adapun bagan alirnya ditunjukkan pada gambar 3 berikut:



Gambar 10 Bagan Alir Penelitian

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Penelitian

Keadaan Geografis

Secara Geografi Pulau Tosalam dan Pulau Pasir Putih Kelurahan Amassangan Kecamatan Binuang Kabupaten Polewali Mandar terletak antara LS 03°28’23,547”. dan BT 119°24’46,779’’. Yang memiliki beberapa batas wilayah antara lain sebagai berikut:

Utara : Kabupaten Mamasa

Selatan : Laut

Barat : Kabupaten Majene

Timur : Provinsi Sulawesi Selatan

Kabupaten Polewali Mandar (sering disingkat Polman), adalah salah satu Daerah Baupaten di Provinsi Sulawesi Barat, Indonesia. Jumlah penduduk di Kabupaten Polewali Mandar adalah 455.572 jiwa. Ibu kotanya adalah Polewali yang berjarak 246 km dari kota Makassar, Sulawesi Selatan. Sebelum dinamai Polewali Mandar, daerah ini bernama Kabupaten Polewali Mamasa disingkat Polmas yang secara administratif berada dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Setelah daerah ini dimekarkan dengan berdirinya Kabupaten Mamasa sebagai kabupaten tersendiri, maka nama Polewali Mamasa

pun diganti menjadi Polewali Mandar. Nama Kabupaten ini resmi digunakan dalam proses administrasi pemerintahan sejak tanggal 1 Januari 2006 setelah ditetapkan dalam bentuk PP No. 74 Tahun 2005, tanggal 27 Desember 2005 tentang perubahan nama Kabupaten Polewali Mamasa menjadi Kabupaten Polewali Mandar.

Sementara Kesatuan Hukum Adat Pitu Ulunna Salu (Tujuh Kerajaan di Hulu Sungai) yang terletak di wilayah pegunungan berada di Onder Afdeling Mamasa yang meliputi:

Tabulahan (Petoe Sakku);

Aralle (Indo Kada Nene');

Mambi (Tomakaka);

Bambang (Subuan Adat);

Rantebulahan (Tometaken);

Matangnga (Benteng);

Tabang (Bumbunan Ada).

Pemekaran

Kecamatan Binuang terletak dibagian Timur Kabupaten Polewali Mandar. Luas Kecamatan Binuang sebesar 123,34 Km2. Batas-batas Kecamatan Binuang antara lain sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Anreapi, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Pinrang, sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Polewali dan sebelah selatan berbatasan dengan Selat Makassar. Kecamatan Binuang terdiri dari sembilan desa dan satu kelurahan. Desa

Tonyaman, Desa Rea, Kelurahan Amassangan, Desa Mirring, dan Desa Paku memiliki wilayah berbatasan langsung dengan laut. Desa Kaleok adalah desa yang paling jauh jaraknya dari ibukota Kecamatan Binuang. Desa Batetangnga merupakan desa terluas yaitu sekitar 44,80km2 atau 36,3. Persen dari luas Kecamatan Binuang. Sebaliknya, Desa Mammi yang luasnya 0,92 km2 atau 0,74 persen dari luas Kecamatan Binuang.

Secara administrasi dapat dilihat pada peta Jalur Pergerakan Transportasi Laut Dermaga Tonyaman Ke Pulau Pasir Putih Dan Pulau Tosalama Kel. Amassangan Kec. Binuang, Kab. Polman sebagai berikut:



Gambar 11. Peta Jalur Pergerakan Transportasi Laut Dermaga Tonyaman Ke Pulau Pasir Putih Dan Pulau Tosalama

B. Karakteristik Umum Penumpang

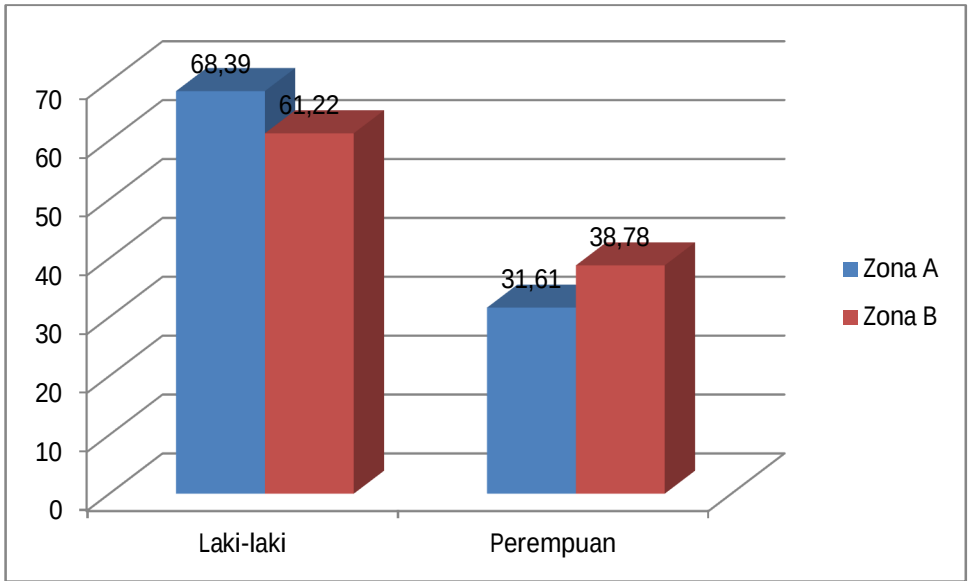
1. Jenis Kelamin

Karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada table 5 dan gambar 12 berikut ini :

Tabel 5. Distribusi penumpang berdasarkan jenis kelamin

No	Jenis Kelamin	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Perempuan	61	31,61	19	38,78	80
2	Laki-laki	132	68,39	30	61,22	162
	Total	193	100	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 12. Grafik menurut jenis kelamin penumpang

Hasil penelitian menunjukkan bahwa karaktristik penumpang penumpang menurut jenis kelamin lebih besar ke Zona A, Laki-laki

132 penumpang dan perempuan 61 penumpang, Sedangkan ke Zona B, Laki-laki 30 penumpang dan Perempuan 19 penumpang.

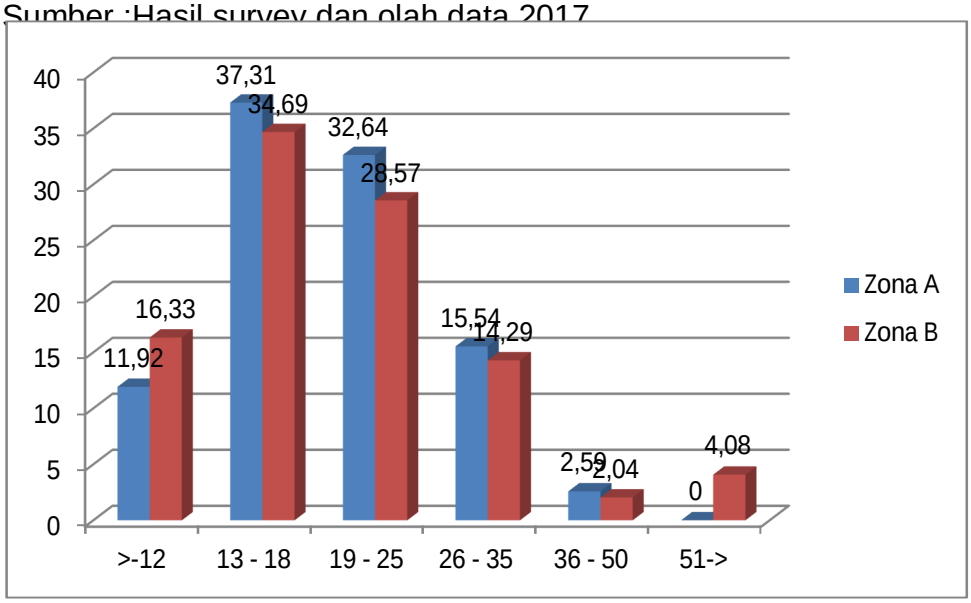
2. Umur

Karakteristik umur penumpang transportasi laut dari Dermaga Tonyaman ke Pulau Pasir Putih dan ke Pulau Tosalama, Kecamatan Binuang Kabupaten Polman dapat dilihat pada table 6 dan gambar 13 berikut ini:

Table 6. Karaktristik menurut umur penumpang

No	Umur	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	>-12	23	11,92	8	16,33	31
2	13 - 18	72	37,31	17	34,69	89
3	19 - 25	63	32,64	14	28,57	77
4	26 - 35	30	15,54	7	14,29	37
5	36 - 50	5	2,59	1	2,04	6
6	51->	0	0	2	4,08	2
Total		193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber : Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 13. Grafik penumpang menurut umur

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang menurut umur Zona A terbesar adalah umur 13 – 18 dengan jumlah 72 Penumpang, kemudian umur 19 – 25 dengan jumlah 63 Penumpang, kemudian umur 26 – 35% dan dengan jumlah 30 Penumpang kemudian umur < 12 tahun dengan jumlah 23 Penumpang kemudian umur 36 – 50 tahun dengan jumlah 5 Penumpang, dan penumpang menurut umur Zona B terbesar adalah umur 13 – 18 dengan jumlah 17 Penumpang, kemudian umur 19 – 25 dengan jumlah 14 Penumpang, kemudian umur < 12 tahun dengan jumlah 8 Penumpang, kemudian umur 26 – 35 tahun dengan jumlah 7 Penumpang, kemudian umur >51 tahun dengan jumlah 2 Penumpang kemudian umur 36 – 50 tahun dengan jumlah 1 Penumpang.

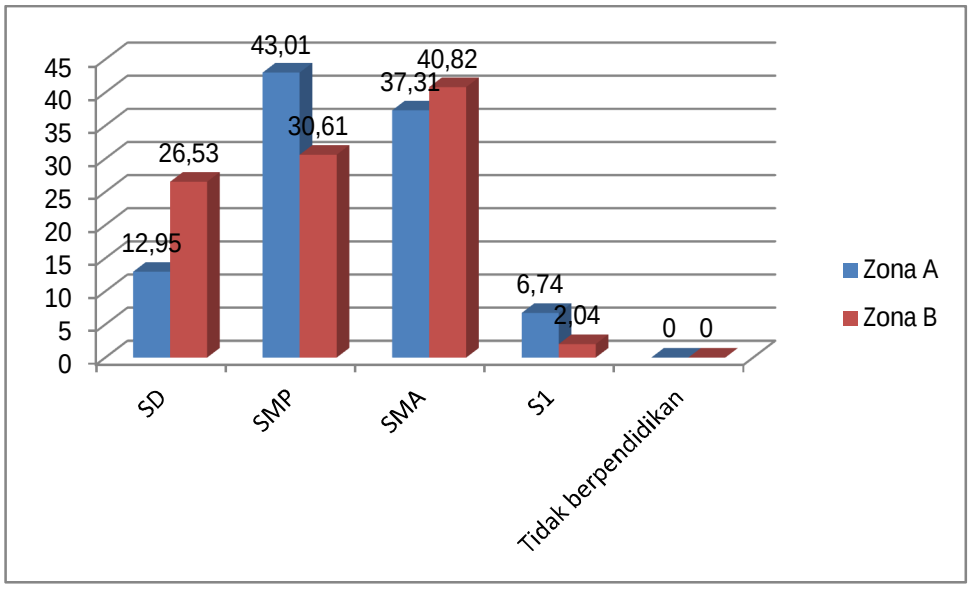
3. Karaktristik penumpang menurut tingkat pendidikan

Karakteristik penumpang menurut tingkat pendidikan penumpang dapat dilihat pada table 7 dan gambar 14 berikut ini:

Table 7. karakteristik menurut tingkat pendidikan penumpang

No	Tingkat Pendidikan	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	SD	25	12,95	13	26,53	38
2	SMP	83	43,01	15	30,61	98
3	SMA	72	37,31	20	40,82	92
4	S1	13	6,74	1	2,04	14
5	Tidak berpendidikan	0	0,00	0	0,00	0
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 14. Grafik penumpang menurut tingkat pendidikan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang tingkat pendidikan Zona A yang terbesar adalah SMP dengan jumlah 83

penumpang, kemudian terkecil tidak berpendidikan dengan jumlah 0 penumpang, sedangkan Zona B yang terbesar adalah SMA dengan jumlah 20 penumpang, kemudian terkecil tidak berpendidikan dengan jumlah 0 penumpang.

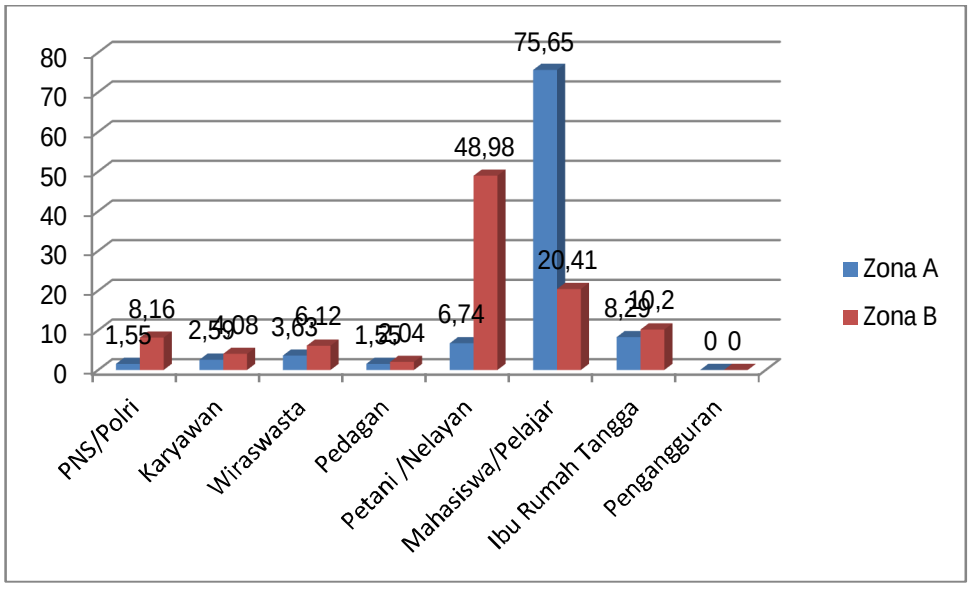
4. Pekerjaan.

Karakteristik penumpang berdasarkan jenis pekerjaan dapat dilihat pada table 8 dan gambar 15 berikut ini:

Table 8. karakteristik menurut tingkat Pekerjaan.

No	Pekerjaan	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	PNS/Polri	3	1,55	4	8,16	7
2	Karyawan	5	2,59	2	4,08	7
3	Wiraswasta	7	3,63	3	6,12	10
4	Pedagan	3	1,55	1	2,04	4
5	Petani /Nelayan	13	6,74	20	40,82	33
6	Mahasiswa/Pelajar	146	75,65	14	28,57	160
7	Ibu Rumah Tangga	16	8,29	5	10,20	21
8	Pengangguran	0	0	0	0,00	0
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 15. Grafik penumpang menurut tingkat pekerjaan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang tingkat Pekerjaan Zona A yang terbesar adalah Mahasiswa/Pelajar dengan jumlah 146 penumpang, kemudian terkecil Pengangguran dengan jumlah 0 penumpang, sedangkan Zona B yang terbesar adalah Petani/Nelayan

dengan jumlah 24 penumpang, kemudian terkecil Pengangguran dengan jumlah 0 penumpang.

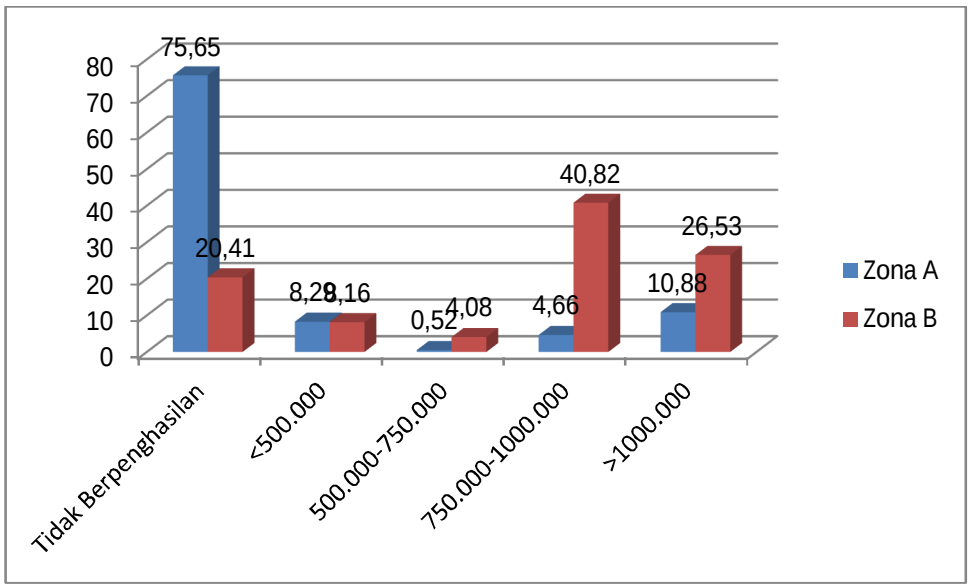
5. Besarnya Total Penghasilan Perbulan

Karakteristik penumpang berdasarkan besarnya total penghasilan perbulan dapat dilihat pada table 9 dan gambar 16 berikut ini:

Table 9. besarnya total penghasilan perbulan.

No	Penghasilan	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Tidak Berpenghasilan	148	76,68	17	34,69	165
2	<500.000	14	7,25	0	0,00	14
3	500.000-750.000	1	0,52	2	4,08	3
4	750.000-1000.000	9	4,66	20	40,82	29
5	>1000.000	21	10,88	10	20,41	31
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 16. Grafik penumpang menurut besarnya total penghasilan perbulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang besarnya total Penghasilan Zona A yang terbesar adalah tidak berpenghasilan dengan jumlah 146 penumpang, kemudian terkecil Rp. 500.000-Rp. 750.000 dengan jumlah 1 penumpang, sedangkan Zona B yang terbesar adalah Rp 750.000 – Rp 1.000.000 dengan jumlah 20 penumpang, kemudian terkecil Rp 500.000 – Rp 750.000 dengan jumlah 2 penumpang.

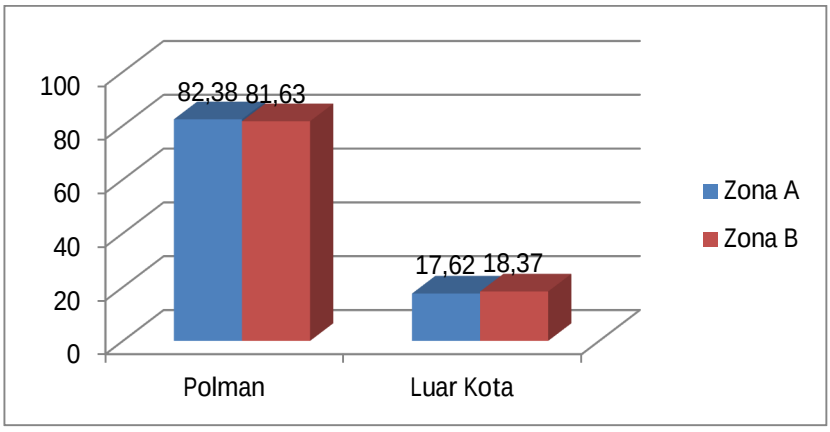
6. Kota Asal Penumpang

Karakteristik Penumpang menurut Kota Asal dapat dilihat pada table 10 dan gambar 17 berikut ini:

Table 10. karakteristik menurut Kota Asal.

No	Kota Asal	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Polman	159	82,38	40	81,63	199
2	Luar Kota	34	17,62	9	18,37	43
Total		193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 17. Grafik penumpang menurut Kota Asal.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kota asal penumpang Zona A, Kota Polman dengan jumlah 159 penumpang, kemudian luar Kota Polman dengan jumlah 34 penumpang, sedangkan Zona B, Kota Polman dengan jumlah 40 penumpang, kemudian luar Kota Polman dengan jumlah 9 Penumpang.

C. Pola Tarikan Pergerakan Penumpang

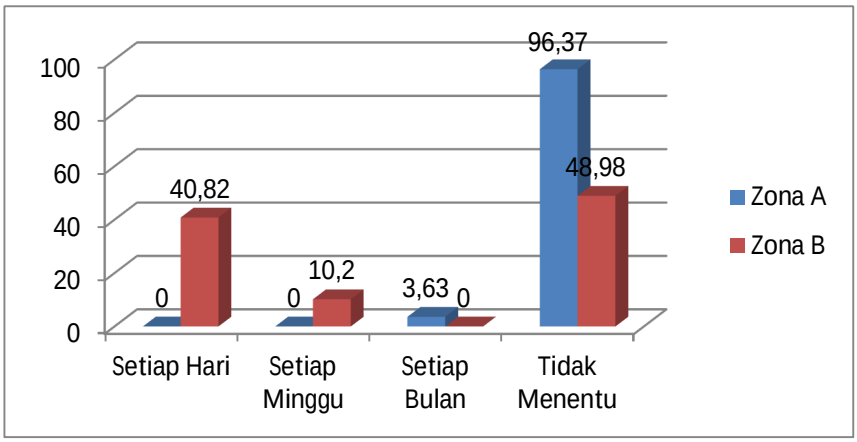
1. Seberapa Sering Berkunjung

Penumpang menurut seberapa sering berkunjung dapat dilihat pada table 11 dan gambar 18 berikut ini:

Table 11. karakteristik Menurut seberapa sering berkunjung.

No	Seberapa Sering Bepergian	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Setiap Hari	0	0,00	20	38,78	19
2	Setiap Minggu	0	0,00	5	0,00	0
3	Setiap Bulan	7	3,63	0	2,04	8
4	Tidak Menentu	186	96,37	24	59,18	215
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 18. Grafik penumpang seberapa sering berkunjung.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa seberapa sering berkunjung penumpang Zona A, terbesar adalah tidak menentu dengan jumlah 162 penumpang, kemudian terkecil adalah setiap hari dengan jumlah 4 penumpang, sedangkan Zona B, terbesar adalah setiap hari dengan jumlah 23 penumpang, kemudian terkecil adalah setiap bulan dengan jumlah 3 penumpang.

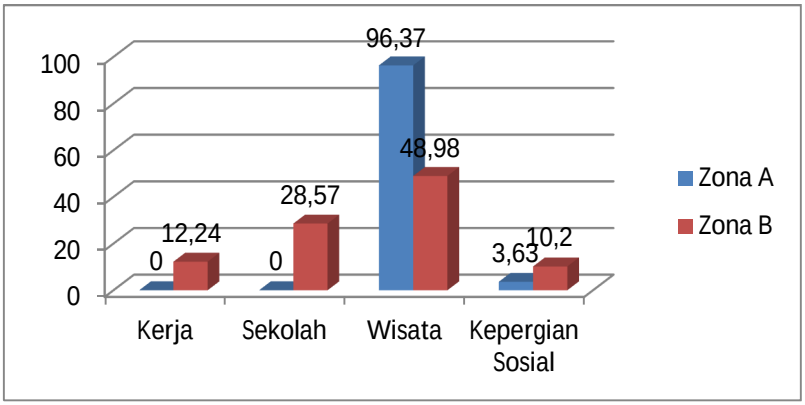
2. Penumpang Menurut Tujuan Bepergian.

Penumpang menurut tujuan bepergian dapat dilihat pada table 12 dan gambar 19 berikut ini:

Table 12. tujuan bepergian.

No	Tujuan Bepergian	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Kerja	0	0,00	6	12,24	6
2	Sekolah	0	0,00	14	28,57	14
3	Wisata	186	96,37	24	48,98	210
4	Kepentingan Sosial	7	3,63	5	10,20	12
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 19. Grafik penumpang menurut tujuan bepergian.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan bepergian ke Zona A, terbesar adalah wisata dengan jumlah 188 penumpang, kemudian terkecil adalah kerja dan sekolah dengan jumlah 0 penumpang, sedangkan ke Zona B, terbesar adalah sekolah dengan jumlah 34 penumpang, kemudian terkecil adalah kepentingan dengan jumlah 3 penumpang.

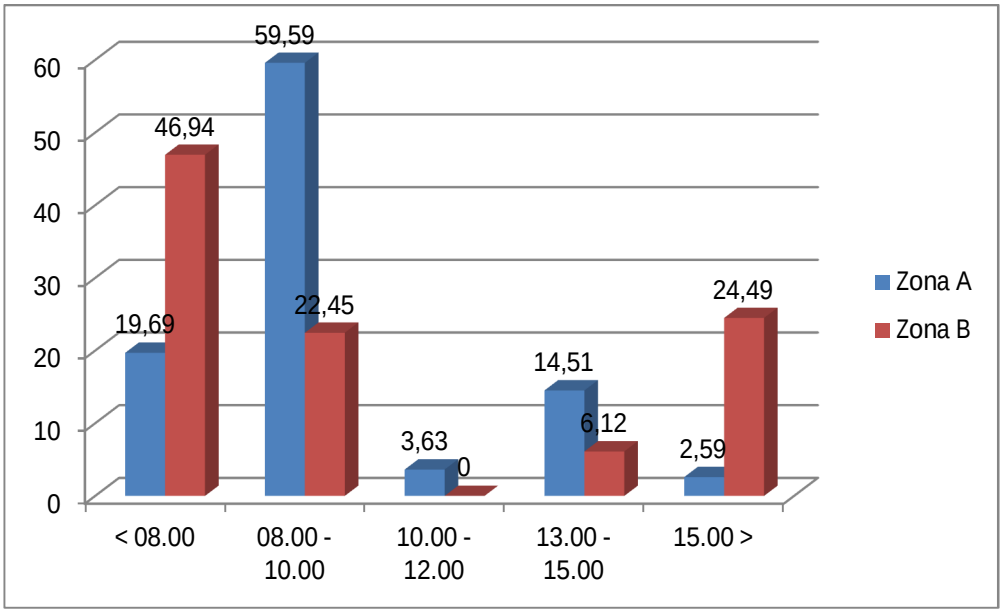
3. Penumpang Menurut Waktu Pergerakan.

Penumpang menurut waktu pergerakan dapat dilihat pada table 13 dan gambar 20 berikut ini:

Table 13. Waktu pergerakan penumpang

No	Waktu Pergerakan	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	< 08.00	38	19,69	23	46,94	61
2	08.00 - 10.00	115	59,59	11	22,45	126
3	10.00 - 12.00	7	3,63	0	0,00	7
4	13.00 - 15.00	28	14,51	3	6,12	31
5	15.00 >	5	2,59	12	24,49	17
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 20. Grafik Waktu pergerakan penumpang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu pergerakan penumpang Zona A, terbesar adalah pukul 08.00-10.00 dengan jumlah 115 penumpang, kemudian terkecil adalah pukul >15.00 dengan jumlah 5 penumpang, sedangkan Zona B, terbesar adalah pukul <08.00 dengan jumlah 23 penumpang, kemudian terkecil adalah pukul 10.00-12.00 dengan jumlah 0 penumpang.

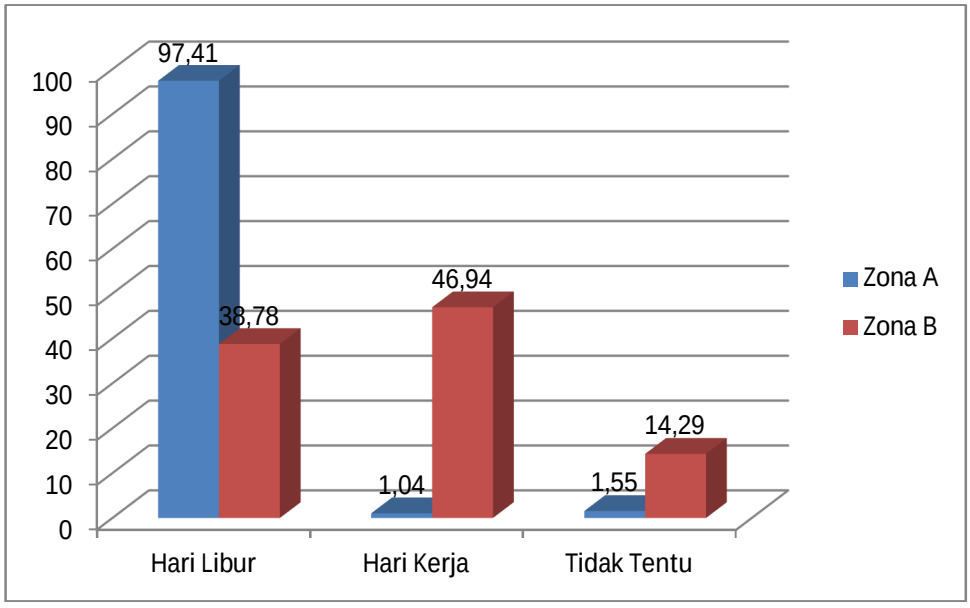
4. Penumpang Menurut Waktu Berkunjung (Hari)

Penumpang menurut waktu berkunjung dapat dilihat pada table 14 dan gambar 21 berikut ini:

Table 14. Waktu berkunjung.

No	Waktu Berkunjung	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Hari Libur	188	97,41	19	38,78	207
2	Hari Kerja	2	1,04	23	46,94	25
3	Tidak Tentu	3	1,55	7	14,29	10
	Total	193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 21. Grafik Waktu berkunjung penumpang

Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu berkunjung penumpang Zona A, terbesar adalah hari libur dengan jumlah 160 penumpang, kemudian terkecil adalah hari kerja dengan jumlah 5 penumpang, sedangkan Zona B, terbesar adalah hari kerja dengan jumlah 23 penumpang, kemudian terkecil adalah pukul tidak tentu dengan jumlah 7 penumpang.

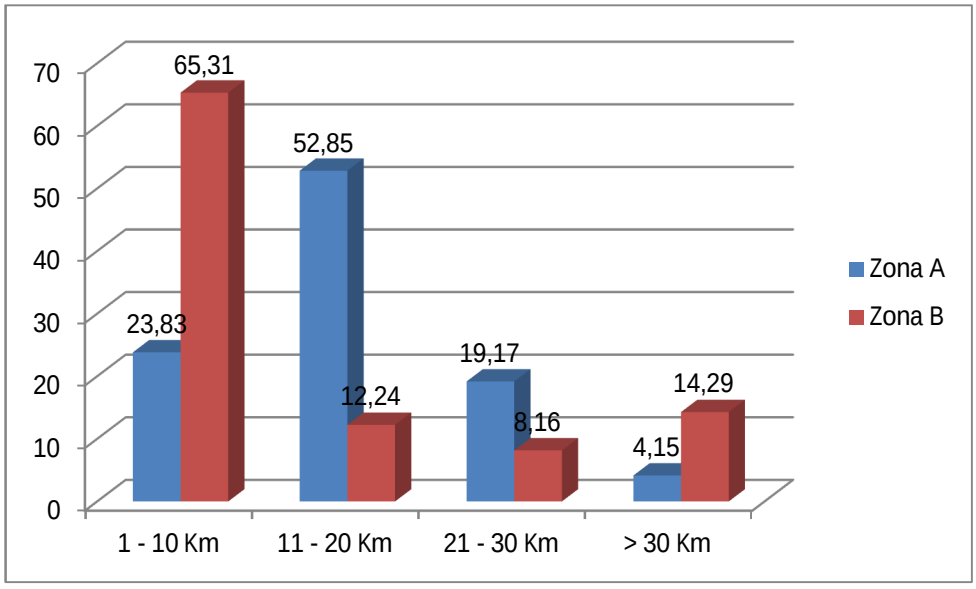
5. Penumpang Menurut Jarak Perjalanan ke Tujuan

Penumpang menurut jarak perjalanan ke tujuan dapat dilihat pada table 15 dan gambar 22 berikut ini:

Table 15. jarak perjalanan penumpang ke tujuan.

No	Jarak Asal - Tujuan	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	1 - 10 Km	46	23,83	32	65,31	78
2	11 - 20 Km	102	52,85	6	12,24	108
3	21 - 30 Km	37	19,17	4	8,16	41
4	> 30 Km	8	4,15	7	14,29	15
Total		193	100,00	49	100	242

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 22. Grafik jarak perjalanan ke tujuan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jarak perjalanan ke tujuan penumpang Zona A, terbesar adalah 11 - 20 Km dengan jumlah 102 penumpang, kemudian terkecil adalah >30 Km dengan jumlah 8 penumpang, sedangkan Zona B, terbesar adalah 1 – 10 Km dengan

jumlah 32 penumpang, kemudian terkecil adalah 21 – 30 Km dengan jumlah 4 penumpang.

Moda Transportasi Laut

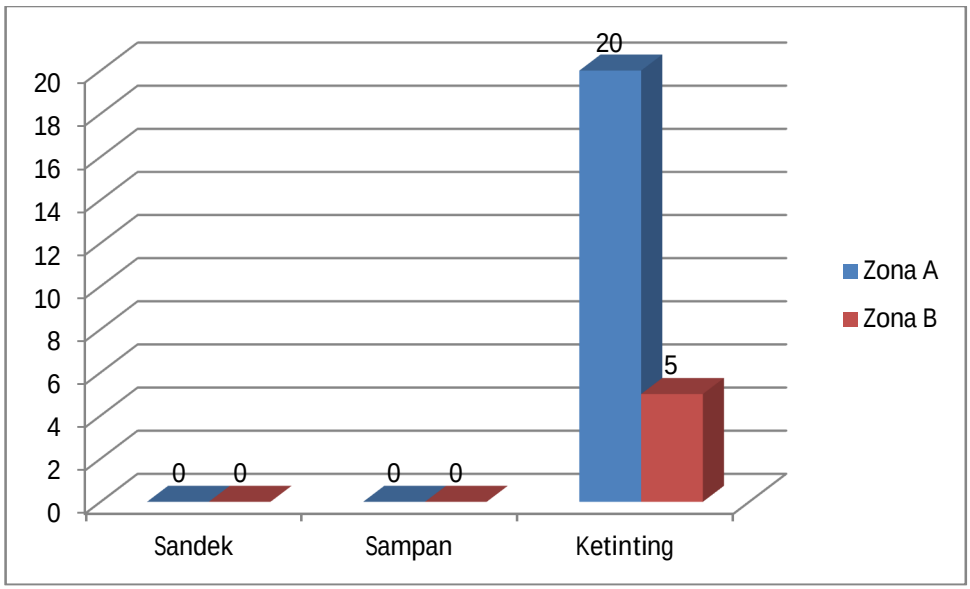
1. Jenis Perahu Yang Digunakan

Jenis perahu yang digunakan untuk menyebrang ke pulau dapat dilihat pada table 16 dan gambar 23 berikut ini:

Table 16. jenis perahu yang digunakan.

No	Jenis Perahu	ZONA		TOTAL
		A	B	
		Jumlah	Jumlah	
1	Sandek	0	0	0
2	Sampan	0	0	0
3	Ketinting	20	5	25
	Total	0	0	25

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 23. Grafik jenis perahu yang digunakan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis perahu yang digunakan penumpang Zona A, terbesar adalah ketinting dengan jumlah 20 perahu, kemudian terkecil adalah sandek dan sampan dengan jumlah 0 perahu, sedangkan Zona B, terbesar adalah ketinting dengan jumlah 5 perahu, kemudian terkecil adalah sandek dan sampan dengan jumlah 0 perahu.

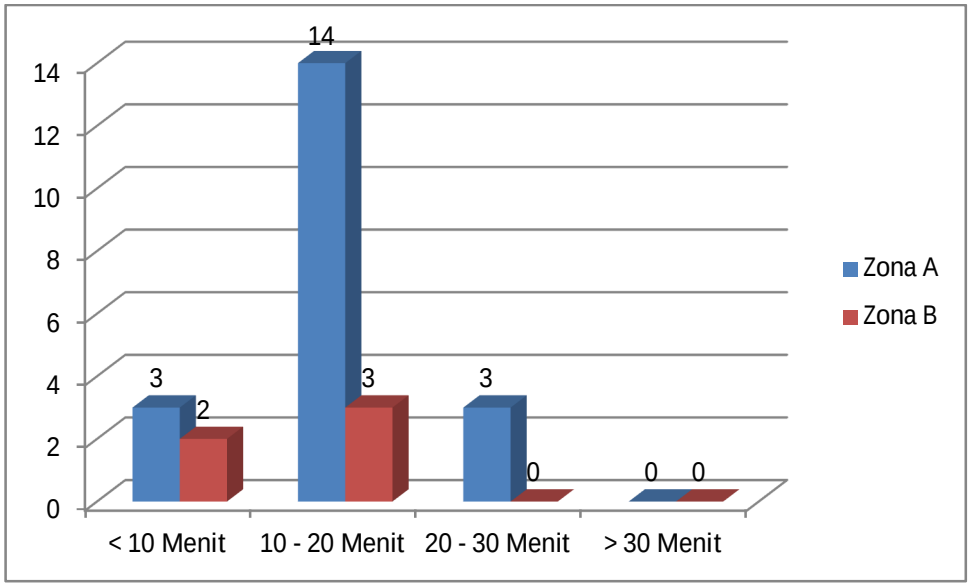
2. Lama Menunggu Angkutan di Dermaga Tonyaman

Lama menunggu angkutan Penumpang di dermaga tonyaman dapat dilihat pada table 17 dan gambar 24 berikut ini:

Table 17. Lama menunggu angkutan di dermaga tonyaman.

No	waktu menunggu perahu	ZONA		TOTAL
		A	B	
		Jumlah	Jumlah	
1	< 10 Menit	3	2	5
2	10 - 20 Menit	14	3	17
3	20 - 30 Menit	3	0	3
4	> 30 Menit	0	0	0
	Total	0	0	25

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 24. Grafik lama menunggu angkutan di dermaga tonyaman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa lama menunggu angkutan di dermaga tonyaman, Zona A, terbesar adalah <10 menit dengan jumlah 3 perahu, kemudian terkecil adalah >30 menit dengan jumlah 0 perahu, sedangkan Zona B, terbesar adalah 10-20 menit dengan jumlah 3 perahu, kemudian terkecil 20-30 menit dan >30 menit dengan jumlah 0 Perahu.

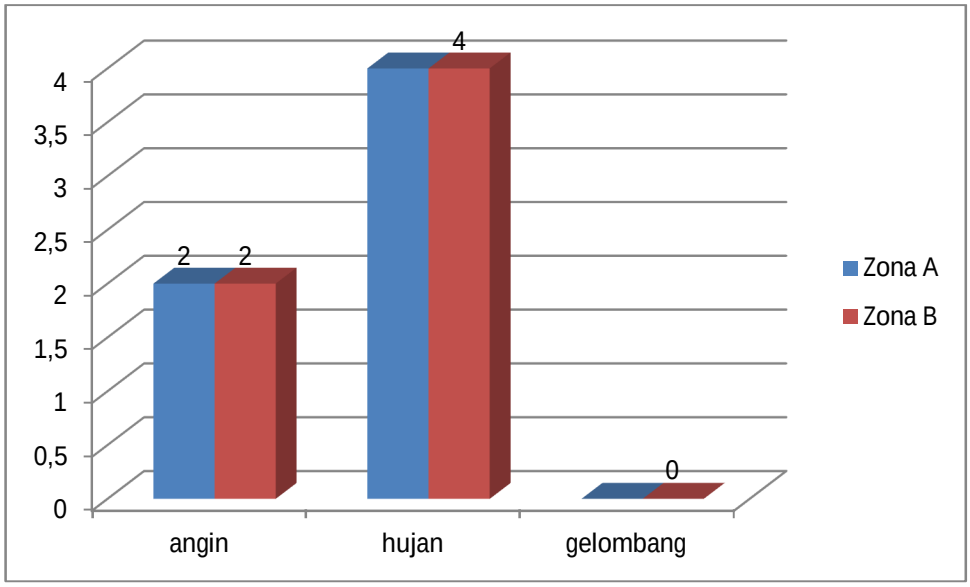
3. Jenis Ganguan

Penumpang menurut jenis gangguan dapat dilihat pada table 18 dan gambar 26 berikut ini:

Table 18. jenis gangguan.

No	Jenis Gangguan	ZONA		TOTAL
		A	B	
		Jumlah	Jumlah	
1	Angin	2x /minggu	2x /minggu	4
2	Hujan	4x /minggu	4x /minggu	8
3	gelombang	0	0	0
	Total	0	0	12

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 25. Grafik menurut jenis gangguan..

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis gangguan, Zona A, terbesar adalah hujan dengan jumlah 4 kali hujan/minggu, kemudian terkecil adalah gelombang dengan jumlah 0 gangguan, sedangkan Zona B, terbesar adalah hujan dengan jumlah 4 kali hujan/minggu, kemudian terkecil adalah gelombang dengan jumlah 0 gangguan.

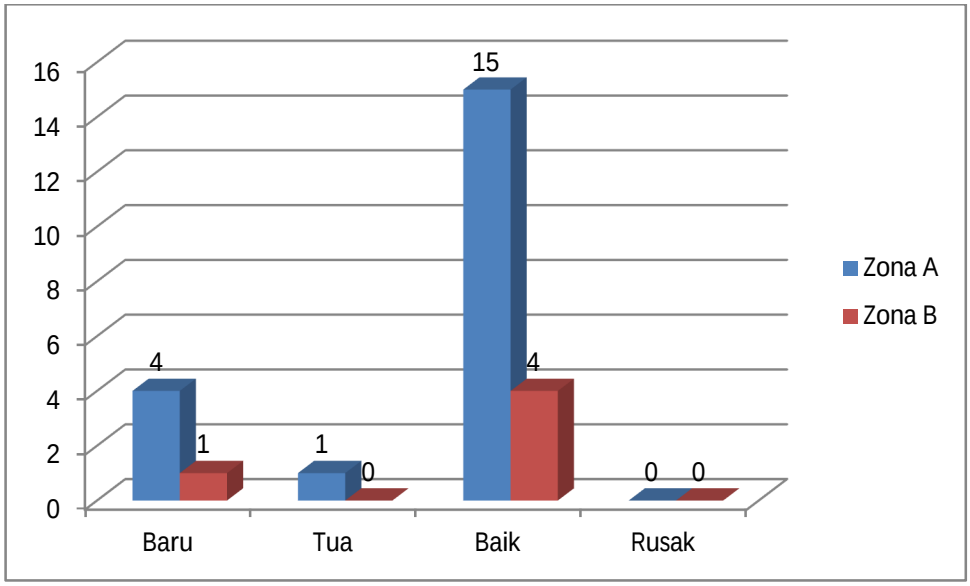
4. Kondisi Perahu

Distribusi menurut Kondisi perahu dapat dilihat pada table 19 dan gambar 27 berikut ini:

Table 19. kondisi perahu.

No	Kondisi Perahu	ZONA		TOTAL
		A	B	
		Jumlah	Jumlah	
1	Baru	4	1	5
2	Tua	1	0	1
3	Baik	15	4	19
4	Rusak	0	0	0
	Total	0	0	25

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 26. Grafik menurut kondisi perahu

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi perahu penumpang Zona A, terbesar adalah baik dengan jumlah 15 perahu, kemudian terkecil adalah rusak dengan jumlah 0 Perahu, sedangkan Zona B,

terbesar adalah baik dengan jumlah 4 perahu, kemudian terkecil adalah rusak dan tua dengan jumlah 0 Perahu.

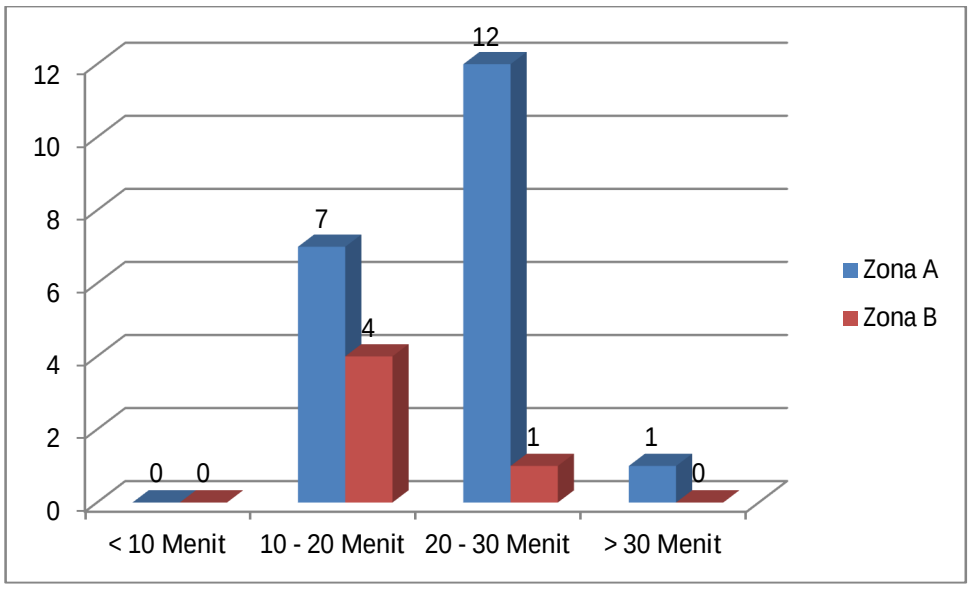
5. Lama Perjalanan dari Dermaga Tonyaman ke Pulau

Distribusi menurut lama perjalanan dari Dermaga Tonyaman ke Pulau dapat dilihat pada table 20 dan gambar 27 berikut ini:

Table 20. lama perjalanan dari Dermaga Tonyaman ke Pulau.

No	Lama Perjalan	ZONA		TOTAL
		A	B	
		Jumlah	Jumlah	
1	< 10 Menit	0	0	0
2	10 - 20 Menit	7	4	11
3	20 - 30 Menit	12	1	13
4	> 30 Menit	1	0	1
	Total	0	0	25

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 27. Grafik menurut lama perjalanan dari Dermaga Tonyaman ke Pulau.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa lama perjalanan dari Dermaga Tonyaman ke Pulau, Zona A, terbesar adalah 20-30 menit dengan jumlah 12 Perahu, kemudian terkecil adalah <10 menit dengan jumlah 0 Perahu, sedangkan Zona B, terbesar adalah 10-20 menit dengan jumlah 4 Perahu, kemudian terkecil adalah <10 - >30 menit dengan jumlah 0 Perahu.

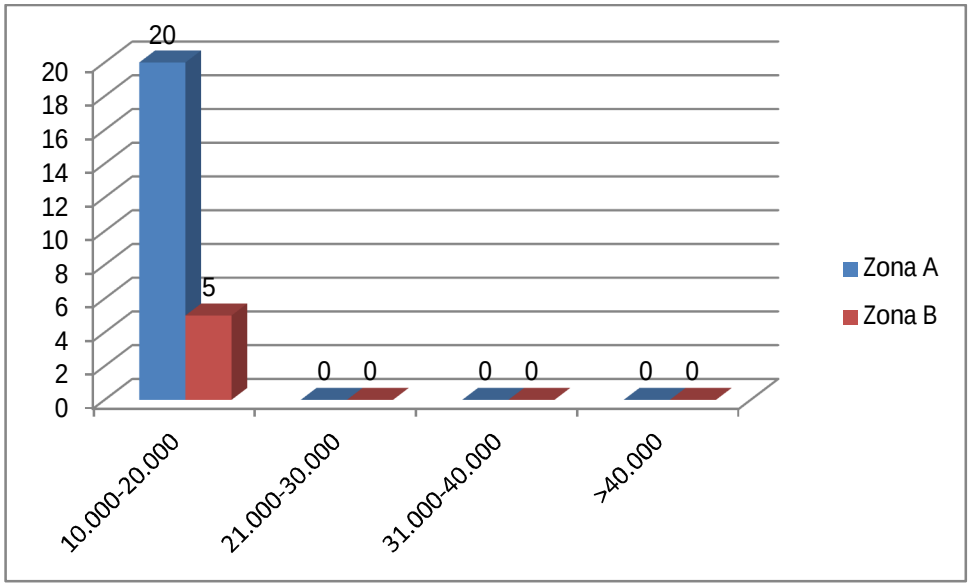
6. Tarif Perahu

Distribusi menurut tarif perahu dapat dilihat pada table 21 dan gambar 28 berikut ini:

Table 21. tarif perahu.

No	Tarif Perahu	ZONA		TOTAL
		A	B	
		Jumlah	Jumlah	
2	10.000-20.000	20	5	25
3	21.000-30.000	0	0	0
4	31.000-40.000	0	0	0
5	>40.000	0	0	0
	Total	0	0	25

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 28. Grafik menurut tarif perahu.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif perahu penumpang Zona A, terbesar adalah Rp. 10.000-20.000 dengan jumlah 20 Perahu, kemudian terkecil adalah Rp. 21.000-30.000, Rp. 31.000-40.000 dan Rp. >40.000 dengan jumlah 0 Perahu, sedangkan Zona B, terbesar adalah Rp. 10.000-20.000 dengan jumlah 5 Perahu, kemudian terkecil adalah Rp. 21.000-30.000, Rp. 31.000-40.000 dan Rp. >40.000 dengan jumlah 0 Perahu.

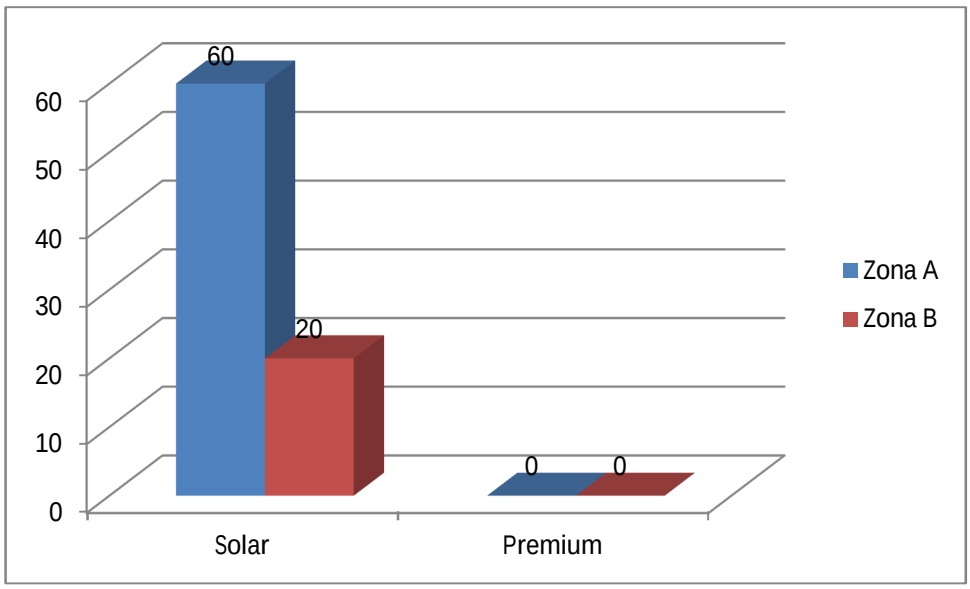
7. Jenis BBM

Jenis BBM yang digunakan perahu dapat dilihat pada table 22 dan gambar 29 berikut ini:

Table 22. Jenis BBM

No	Jenis BBM	ZONA				TOTAL
		A		B		
		Jumlah	harga	Jumlah	harga	
1	Solar	60 liter	390000	20 liter	130000	80 liter
2	Premium	0	0	0	0	0
Total		0	0	0	0	80 liter

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 29. Grafik menurut tarif perahu

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jenis BBM perahu Zona A, adalah 60 liter dengan harga Rp 390.000, kemudian terkecil adalah premium, dengan jumlah 0. sedangkan Zona B, adalah solar dengan jumlah 20 liter dengan harga Rp 130.000, kemudian terkecil adalah premium dengan jumlah 0.

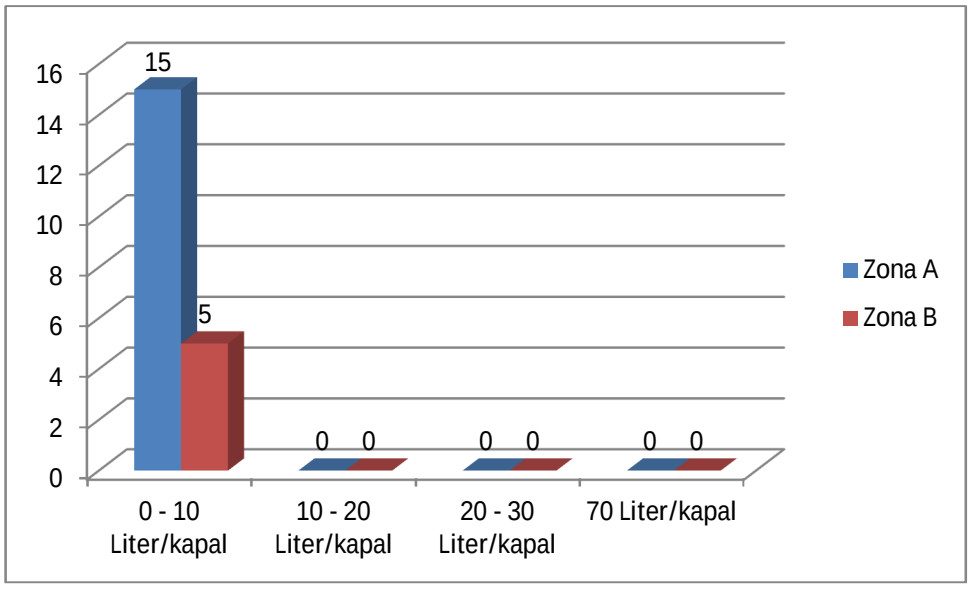
8. Jumlah BBM Yang Digunakan

Jumlah BBM yang digunakan perahu dapat dilihat pada table 23 dan gambar 30 berikut ini:

Table 23. Jenis BBM

Jumlah BBM	Zona		TOTAL
	A	B	
	Jumlah	Jumlah	
0 - 10 Liter/perahu	15 perahu	5 perahu	20
10 - 20 Liter/perahu	0	0	0
20 - 30 Liter/perahu	0	0	0
70 Liter/perahu	0	0	20

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 30. Grafik menurut Jumlah BBM yang digunakan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jumlah BBM perahu penumpang Zona A, adalah 0-10 liter dengan jumlah 15 perahu penumpang, sedangkan Zona B, adalah 0-10 liter dengan jumlah 5 perahu penumpang.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat di jadikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Karakteristik pergerakan pengunjung ke Pulau Pasir Putih Dan Pulau Tosalama, Karakteristik menurut Jenis Kelamin jumlah terbanyak adalah Zona A, laki-laki dengan jumlah132 responden. Karakteristik menurut Umur jumlah terbanyak adalah Zona A, Umur 13-18 dengan jumlah 72 responden.
2. Distribusi pergerakan penumpang yang terjadi di sekitar Dermaga Tonyaman yang melalui penelitian langsung didapatkan hasil, Distribusi tujuan pergerakan penumpang di dominasi dari Kota Polman Ke Pulau Pasir Putih dan dengan jumlah pergerakan 193 responden, waktu terjadinya pergerakan sampai tujuan rata-rata pergerakan terjadi di pagi hari pukul 08.00 – 10.00 dengan jumlah 115 Penumpang tujuan Pulau Pasir Putih, jenis kendaraan yang digunakan adalah katinting, Distribusi tarif biaya penumpang dari dermaga Tonyaman ke Pulau Tosalama atau Pulau Pasir Putih Rp. 20.000 PP. atau Rp. 170.000/kapal PP.

B. SARAN

1. Kepada pemerintah Kabupaten Polman, diharapkan dapat memperbaiki dermaga di desa tonyaman agar berfungsi sesuai semestinya, dan membuatkan dermaga di pulau pasir putih untuk mempermudah sistem transportasi pulau dan menyediakan fasilitas pendukung lainnya yang lebih layak untuk tempat sandarnya kapal.

DAFTAR PUSTAKA

http://transportasiayam.wordpress.com/sejarah-perkembangan-transportasi-laut. Diakses tanggal 14 januari 2013

Miro, Fidel. 2005. Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga.

Kodoatie, Robert J. 2005. Pengantar Manajemen Infrastruktur (Edisi Revisi). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Nasution, M.N. (2004). Manajemen Jasa Terpadu. Jakarta: PT Ghalia Indonesia.

Tamin, Ofyar Z. 1997. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung: Penerbit ITB.

Sinulingga, Budi D. 2005. Pembangunan Kota: Tinjauan Regional dan Lokal.

Kusbiantoro. 1987. *Sistem transportasi perkotaan,* Bandung : Beberapa Catatan, Konggres III Ikatan Alumni ITB, Pekan Ilmiah.

Linn, Johanes F. 1983. *Cities un The Defeloping Word,* London : Oxford University Press.

Muttaqiena, dkk. 2009. Makalah Pengelolaan Wilayah Pesisir Secara Berkelanjutan Pasca Tsunami Desember 2004. http://slideshare.net/abida/pengelolaan-pesisir

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Wiyana, Adi. 2004. Faktor Berpengaruh Terhadap Keberlanjutan Pengelolaan Pesisir Terpadu (P2T).http://rudyct.com/PPS702-ipb/07134/afi_wiyana.htm.diakses bulan Desember 2012.

http://febryaristian.blogspot.com/2012/12/pengelolaan-wilayah-pesisir-secara.html.Diakses bulan Desember 2012

Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofian (ed.). 1989. Metode Penelitian Survey (Revisi). Jakarta: LP3ES.