STUDI PERGERAKAN TRANSPORTASI LAUT PADA WILAYAH PESISIR KEL. AMASSANGAN KEC. BINUANG, KAB. POLMAN.
(STUDI KASUS PULAU TOSALAMA DAN PULAU PASIR PUTIH)

Supriadi. A
210190041

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Parepare
Jl. Jend Ahmad Yani KM 6 Parepare
andycivil@ymail.com

ABSTRAK

Pulau Pasir putih dan pulau tosalama merupakan salah satu obyek wisata yang ada di Kec. Binuang Kab. Polman, Provinsi Sulawesi Barat yang terkenal akan keindahan lautnya. Pulau Pulau Pasir Putih memiliki luas sekitar 150 M^2 atau kurang lebih 0,05 %, dan luas Pulau Tosalama sekitar 3 Km^2 atau kurang lebih 1,5 %, dari luas Kabupaten polewali mandar. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah Bagaimana menganalisis distribusi pergerakan penumpang dengan moda transportasi laut dari Kota Polman ke Pulau Pasir Putih dan Pulau Tosalama, dan bagaimana pengaruh karakteristik pola tarikan pergerakan penumpang dengan moda transportasi laut Pulau Pulau Pasir Putih dan Pulau Tosalama Kab. Polman. Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk menganalisis distribusi pergerakan penumpang yang terjadi dari Kab. Polman ke Pulau Pasir Putih dan Pulau Tosalama dan untuk mengetahui pengaruh karakteristik pola tarikan pergerakan penumpang terhadap moda transportasi laut Kab. Polman ke Pulau Pasir Putih dan Pulau Tosalama . Adapun manfaat dari penelitian ini adalah untuk menambah wawasan dan pengetahuan serta memahami tentang pergerakan transportasi dari Kab. Polman ke Pulau Pasir Putih dan Pulau Tosalama yang juga merupakan salah satu syarat kelulusan program S1 Jurusan Teknik Sipil di Kampus Universitas Muhammadiyah Parepare. Jenis penelitian ini adalah penelitian analisis kualitatif yang menjelaskan kejadian atau fakta, keadaan, variable dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung.

Kata kunci : Karakteristik, Distribusi, Pergerakan, Transportasi Laut.

ABSTRACT

Pasir putih island and tosalama island is one of the attractions in the district. Binuang Polman regency, West Sulawesi Province which is famous for its beauty of the sea.Pasir Putih Island has an area of about 150 M2 or less 0.05%, and the area of Tosalama Island about 3 km2 or approximately 1.5%, of the area Polewali Mandar district. The problem studied in this research is how to analyze the distribution of passenger movement with sea transportation from Polman City to Pasir Putih Island and Tosalama Island, and how the influence of the characteristics of the pull pattern of passenger movement with sea transportation mode Pulau Pasir Putih and Tosalama Island Kab. Polman. The purpose of this study is To analyze the distribution of passenger movements that occur from Kab. Polman to Pasir Putih island and Tosalama Island and to know the influence of the characteristics of the pattern of the pull of passenger movement against the sea transportation modes of Kab. Polman to Pasir Putih Island and Tosalama island. The benefits of this research are to increase insight and knowledge and understand about the movement of transportation from Kab. Polman to Pasir Putih island and Tosalama island which is also one of the requirements of graduation of S1 Program of Civil Engineering Department at Muhammadiyah University of Parepare. This type of research is a qualitative analysis research that explains the events or facts, circumstances, variables and circumstances that occur during the study took place.

Keywords: Characteristics, Distribution, Movement, Sea Transportation.

1. PENDAHULUAN

1.1 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)".**

1.2 Rumusan Masalah

- Bagaimana karakteristik pergerakan penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih?
- Bagaimana distribusi pergerakan penumpang dari Kota Polman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih?

1.3 Tujuan Penelitian

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

1.4 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

- Lokasi yang ditinjau adalah Dermaga Tonyaman ke Pulau Tosalama dan Pulau Pasir Putih.
- 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.

1.5 Manfaat Penelitian

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

1.6 Sistematika Penulisan

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

- 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.

- 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.

- BAB III. METODE PENELITIAN

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

- 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.

- 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.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 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).

2.2 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.

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.

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).

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

2.3 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.

- 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.

- 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

Sumber: Riyanto, 2007

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.

2.4 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.

3. METODE PENELITIAN

3.1 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.

3.2 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.

3.3 Populasi dan Sampel

- 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.

- 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

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan diantaranya :

- 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;

- 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.

- 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.

- 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.

- 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

3.5 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.

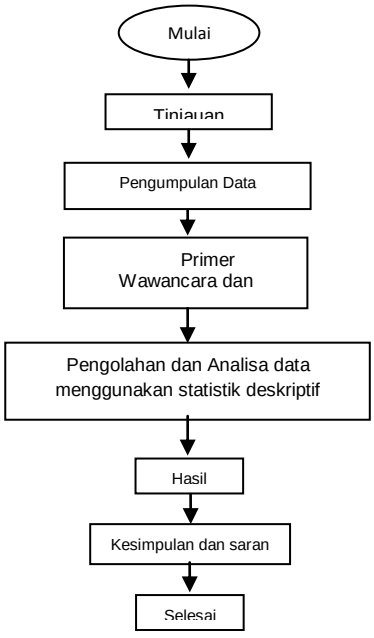
Jenis penelitian yang akan saya bahas dalam tulisan ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, 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).

3.6 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

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 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 ibu kota 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:



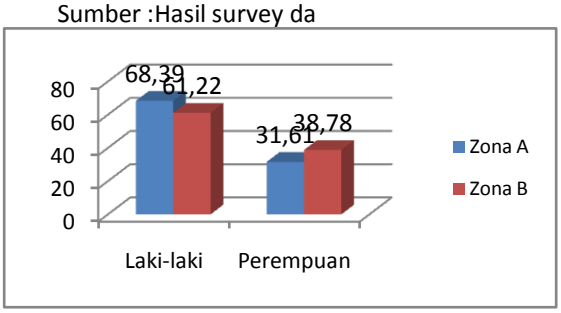
4.2 Karakteristik Umum Penumpang

- **Jenis Kelamin**

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

Tabel 5. Distribusi penumpang berdasarkan jenis kelamin

Sumber :Hasil survey da



n olah data 2017

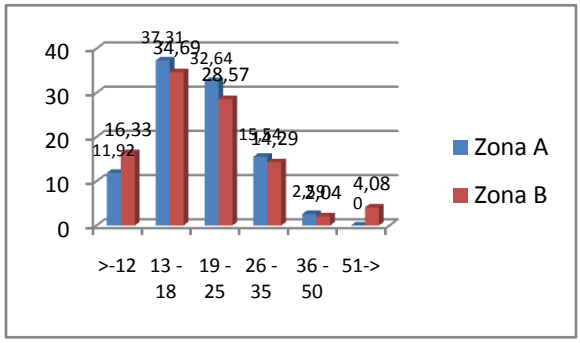
Gambar 12. Grafik menurut jenis kelamin penumpang

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.

- **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:

Sumber :Hasil sur



vey dan olah data 2017.

Sumber : Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 13. Grafik penumpang menurut umur.

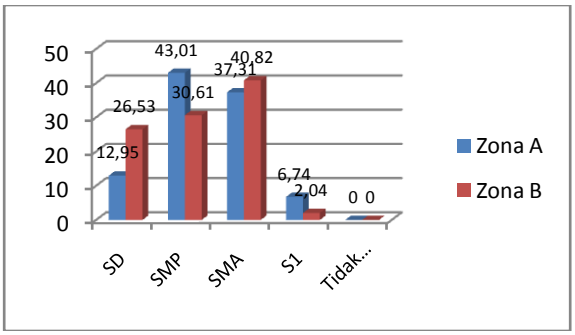
Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang menurut umur Zona A terbesar adalah umur 13 – 18 dengan jumlah 72 Penumpang, kemudian umur 19 – 25 dengan jumlah 63 Penumpang, kemudian umur 26 – 35% dan dengan jumlah 30 Penumpang kemudian umur < 12 tahun dengan jumlah 23 Penumpang kemudian umur 36 – 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.

- **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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

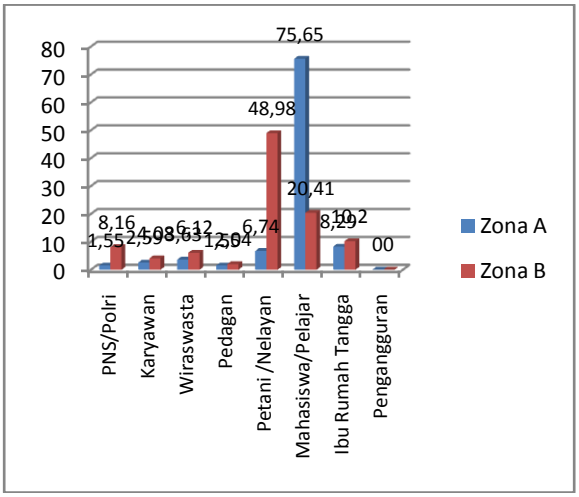
Gambar 14. Grafik penumpang menurut tingkat pendidikan.

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.

- **Pekerjaan.**

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

Gambar 15. Grafik penumpang menurut tingkat pekerjaan

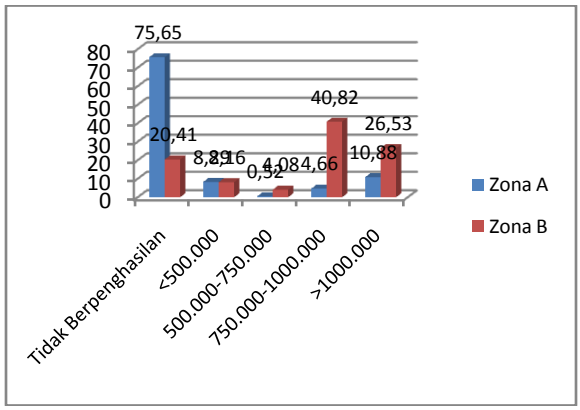
Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang tingkat Pekerjaan Zona A yang terbesar adalah Mahasiswa/Pelajar dengan jumlah 146 penumpang, kemudian terkecil Pengangguran dengan jumlah 0 penumpang, sedangkan Zona B yang terbesar adalah Petani/Nelayan dengan jumlah 24 penumpang,

kemudian terkecil Pengangguran dengan jumlah 0 penumpang.

• Besarnya Total Penghasilan Perbulan

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

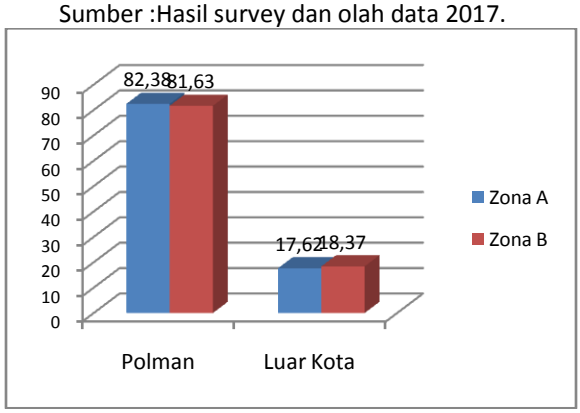
Gambar 16. Grafik penumpang menurut besarnya total penghasilan perbulan.

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.

• Kota Asal Penumpang

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

Gambar 17. Grafik penumpang menurut Kota Asal.

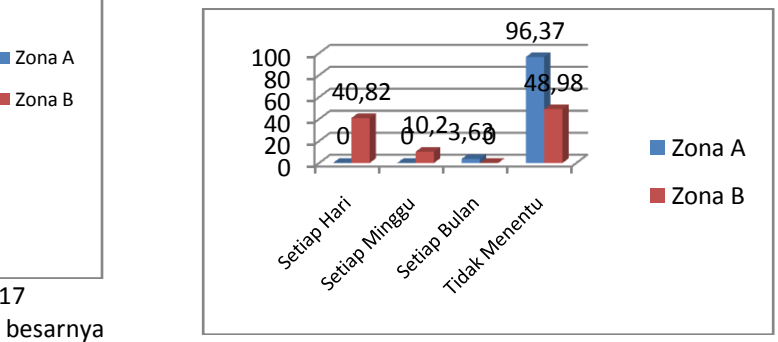
Hasil penelitian menunjukkan bahwa kota asal penumpang Zona A, Kota Polman dengan jumlah 159 penumpang, kemudian luar Kota Polman dengan jumlah 34 penumpang, sedangkan Zona B, Kota Polman dengan jumlah 40 penumpang, kemudian luar Kota Polman dengan jumlah 9 Penumpang.

4.3 Pola Tarikan Pergerakan Penumpang

• Seberapa Sering Berkunjung

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

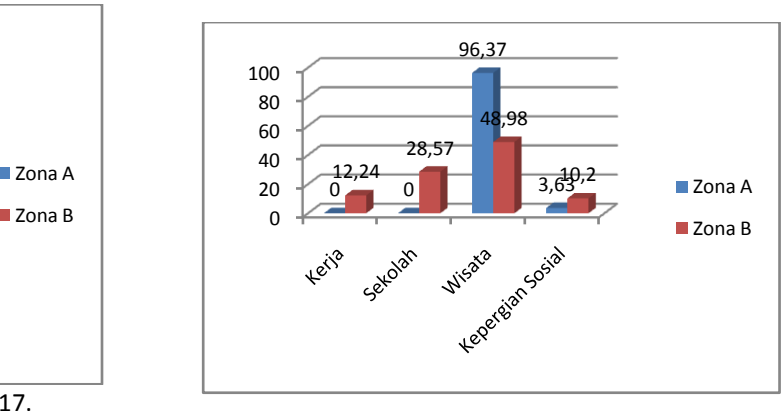
Gambar 18. Grafik penumpang seberapa sering berkunjung.

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.

• Penumpang Menurut Tujuan Bepergian.

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017

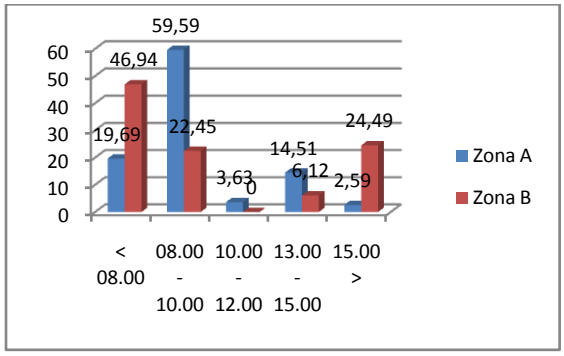
Gambar 19. Grafik penumpang menurut tujuan bepergian.

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.

- **Penumpang Menurut Waktu Pergerakan.**

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



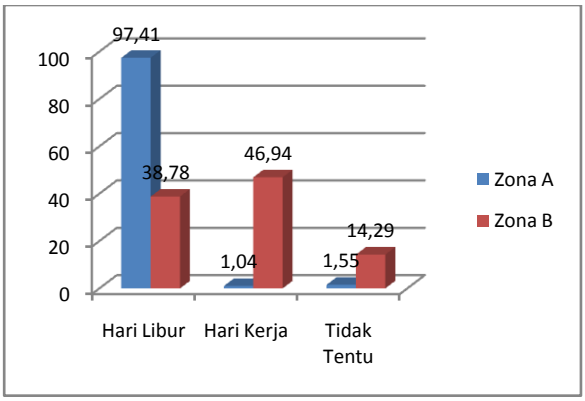
Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.
Gambar 20. Grafik Waktu pergerakan penumpang.

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.

- **Penumpang Menurut Waktu Berkunjung (Hari)**

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



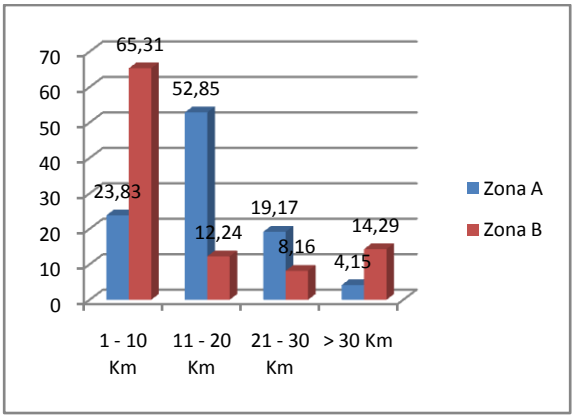
Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.
Gambar 21. Grafik Waktu berkunjung penumpang

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.

- **Penumpang Menurut Jarak Perjalanan ke Tujuan**

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.
Gambar 22. Grafik jarak perjalanan ke tujuan.

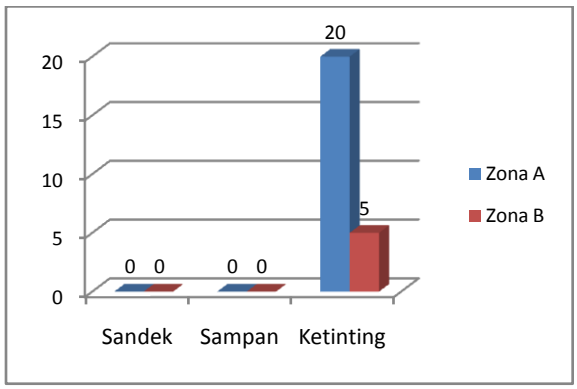
Hasil penelitian menunjukkan bahwa jarak perjalanan ke tujuan penumpang Zona A, terbesar adalah 11 - 20 Km dengan jumlah 102 penumpang, kemudian terkecil adalah >30 Km dengan jumlah 8 penumpang, sedangkan Zona B, terbesar adalah 1 – 10 Km dengan jumlah 32 penumpang, kemudian terkecil adalah 21 – 30 Km dengan jumlah 4 penumpang.

4.4 Moda Transportasi Laut

• Jenis Perahu Yang Digunakan

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

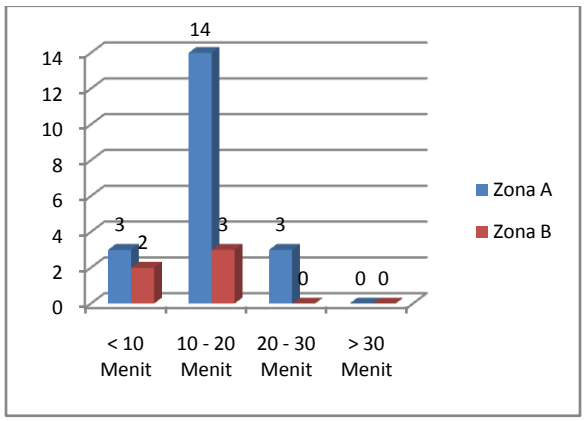
Gambar 23. Grafik jenis perahu yang digunakan.

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.

• Lama Menunggu Angkutan di Dermaga Tonyaman

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

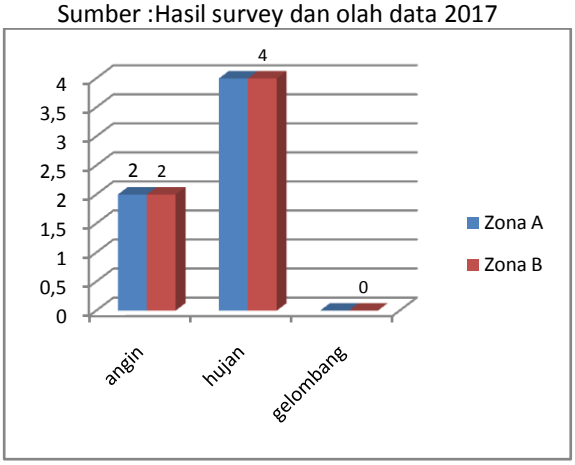
Gambar 24. Grafik lama menunggu angkutan di dermaga tonyaman.

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.

• Jenis Ganguan

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

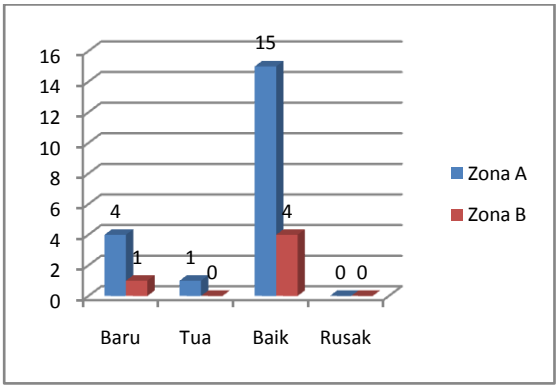
Gambar 25. Grafik menurut jenis gangguan..

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.

• Kondisi Perahu

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

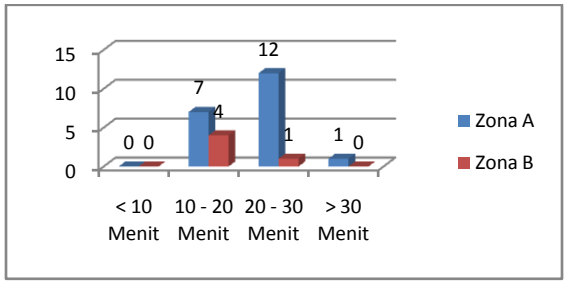
Gambar 26. Grafik menurut kondisi perahu

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.

- **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:

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

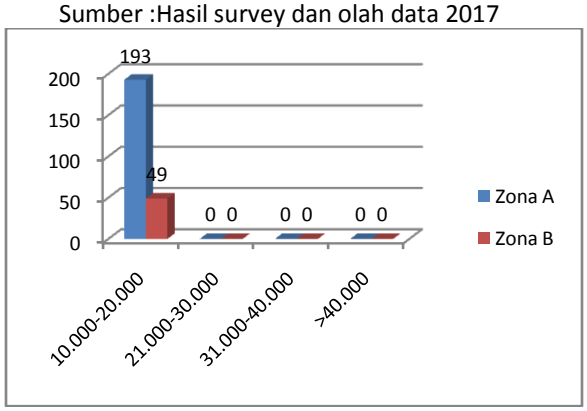
Gambar 27. Grafik menurut lama perjalanan dari Dermaga Tonyaman ke Pulau.

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.

- **Tarif Perahu**

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

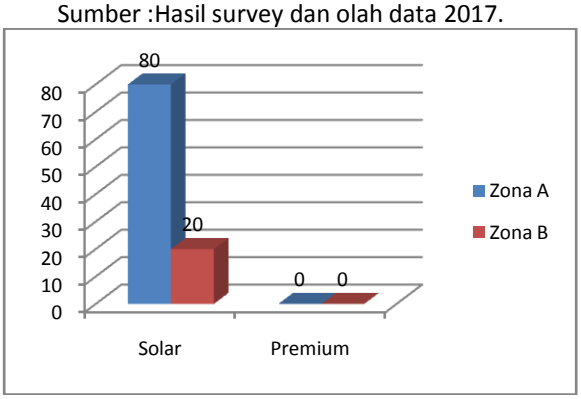
Gambar 28. Grafik menurut tarif perahu.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif perahu penumpang Zona A, terbesar adalah Rp. 10.000-20.000 dengan jumlah 193 penumpang, kemudian terkecil adalah Rp. 21.000-30.000, Rp. 31.000-40.000 dan Rp. >40.000 dengan jumlah 0 penumpang, sedangkan Zona B, terbesar adalah Rp. 10.000-20.000 dengan jumlah 49 penumpang, kemudian terkecil adalah Rp. 21.000-30.000, Rp. 31.000-40.000 dan Rp. >40.000 dengan jumlah 0 penumpang.

- **Jenis BBM**

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

Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.



Sumber :Hasil survey dan olah data 2017.

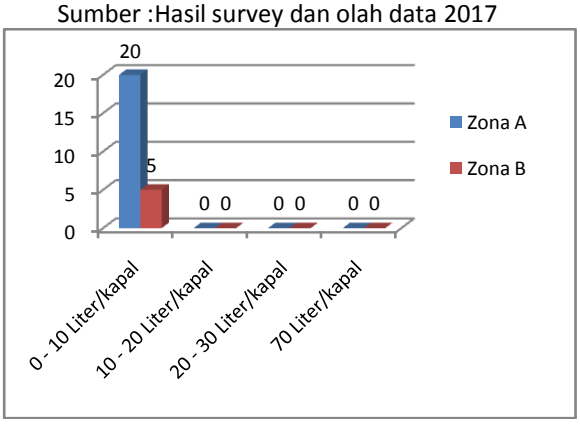
Gambar 29. Grafik menurut tarif perahu

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jumlah BBM perahu Zona A, adalah solar dengan jumlah 60 liter dan harga Rp 520.000, kemudian terkecil adalah premium, dengan jumlah 0. sedangkan Zona B, adalah solar dengan jumlah 20 liter dan harga Rp 130.000, kemudian terkecil adalah premium dengan jumlah 0.

- **Jumlah BBM Yang Digunakan**

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

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 20 perahu penumpang, sedangkan Zona B, adalah 0-10 liter dengan jumlah 5 perahu penumpang.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

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

- 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.
- 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.

5.2 SARAN

- 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.

5.3 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.