

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pariwisata

2.1.1 Pengertian Pariwisata

Pariwisata memiliki banyak arti atau makna yang beragam namun secara umum pariwisata memiliki makna dan arti sama. Secara garis besar pariwisata merupakan kegiatan perjalanan dengan tujuan rekreasi atau berlibur. Berikut adalah beberapa definisi pariwisata :

1. Pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah (UU No. 10 tahun 2009 tentang Kepariwisataan)
2. Pariwisata adalah rangkaian aktivitas, dan penyediaan layanan baik untuk kebutuhan atraksi wisata, transportasi, akomodasi, dan layanan lain yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan perjalanan seseorang atau sekelompok orang. Perjalanan yang dilakukannya hanya untuk sementara waktu saja meninggalkan tempat tinggalnya dengan maksud beristirahat, berbisnis, atau untuk maksud lainnya (Sugiama, 2011)
3. Pariwisata adalah keseluruhan hubungan dan gejala-gejala yang timbul dari adanya orang asing dan perjalanannya itu tidak untuk bertempat tinggal menetap dan tidak ada hubungan dengan kegiatan untuk mencari nafkah. Sehingga dalam melakukan perjalanannya tersebut hanya mencari hal-hal yang sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya (Hunziker dan Kraft, 2011)

2.1.2 Destinasi Pariwisata

Berdasarkan Undang-Undang No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, Daerah tujuan pariwisata yang selanjutnya disebut Destinasi Pariwisata adalah

kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang di dalamnya terdapat daya tarik wisata, fasilitas umum, fasilitas pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan.

2.1.3 Pemasaran Pariwisata

Pemasaran Pariwisata adalah serangkaian proses untuk menciptakan, mengkomunikasikan, menyampaikan produk wisata dan mengelola relasi dengan wisatawan untuk mengembangkan Kepariwisataan dan seluruh pemangku kepentingannya.

2.1.4 Industri Pariwisata

Industri Pariwisata adalah kumpulan Usaha Pariwisata yang saling terkait dalam rangka menghasilkan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dalam penyelenggaraan pariwisata.

2.1.5 Kelembagaan Kepariwisataan

Kelembagaan Kepariwisataan adalah kesatuan unsur beserta jaringannya yang dikembangkan secara terorganisasi, meliputi Pemerintah, Pemerintah Daerah, swasta dan masyarakat, sumber daya manusia, regulasi dan mekanisme operasional, yang secara berkesinambungan guna menghasilkan perubahan ke arah pencapaian tujuan di bidang Kepariwisataan.

2.2 Transportasi

2.2.1 Pengertian Transportasi

Menurut Miro, F (1997), sistem transportasi merupakan gabungan elemen-elemen atau komponen-komponen yaitu prasarana (jalan dan terminal), sarana (kendaraan) dan sistem pengoperasian (yang mengkordinasikan komponen prasarana dan sarana). Ini berarti bahwa pengembangan sistem transportasi untuk mendukung kelancaran mobilitas manusia antar tata guna lahan dalam memenuhi kebutuhan kehidupan ekonominya adalah mengembangkan salah satu komponen

(elemen) tersebut di atas atau bisa juga ketiganya secara bersamaan kalau keadaan memungkinkan, misalnya kalau ketersediaan dana melimpah.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Peranan transportasi sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen. Transportasi memiliki beberapa unsur diantaranya meliputi:

1. Ada muatan yang diangkut.
2. Tersedia kendaraan sebagai pengangkutnya.
3. Ada jalanan yang dapat dilalui.
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan.
5. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Sistem transportasi dari suatu wilayah dapat didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah, sehingga : terakomodasinya mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dimungkinkan akses ke semua wilayah.

Pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Jasa angkutan merupakan keluaran (output) perusahaan angkutan yang bermacam-macam jenisnya sesuai banyaknya jenis alat angkutan (seperti jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan jasa angkutan bus dan lain-lain). Sebaliknya, jasa angkutan merupakan salah satu faktor masukan (input) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegunaan lainnya (Nasution 2003)

2.2.2 Transportasi Udara

Transportasi diartikan sebagai kegiatan yang mengangkut atau memindahkan muatan (manusia atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari suatu tempat asal ke tempat tujuan, atau *origin-destination*. Berdasar pada pengertian tersebut, maka transportasi udara dapat diberikan definisi, yaitu sebagai kegiatan yang mengangkut atau memindahkan penumpang dan kargo dari suatu bandar udara asal ke bandar udara tujuan, dengan menggunakan pesawat. Pesawat sebagai moda transportasi udara memkarakteristik, yaitu mempunyai kecepatan tinggi dan mampu menjangkau tempat-tempat yan tidak dapat dilayani oleh moda transportasi lain (Adisasmita, 2014)

Kegiatan lalu lintas transportasi udara dilakukan melalui bandar udara (bandara), bandar udara adalah lapangan terbang yang di pergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi (Kepmen Perhubungan No KM 44 Tahun 2002 dalam Adisasmita, 2014)

Bandara udara yang berkapasitas besar harus dibangun di atas lahan yang luas dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan fasilitas penunjang lainnya, yang dapat dibedakan dalam dua bagian yaitu sisi udara dan sisi darat. Sisi darat meliputi gedung terminal penumpang, terminal kargo, kantor administrator, area parkir dan lainnya. Sisi udara terdiri dari landasan pacu (*runway*), taxiway dan *apron*

2.2.3 Transportasi Laut

Menurut Miro (2005) secara umum transportasi adalah sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan – tujuan tertentu. Karena dalam pengertian di atas terdapat kata – kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses

ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat pendukung apa yang dipakai untuk melakukan proses gerak, angkut dan alih ini, bisa bervariasi, tergantung pada :

- a. Bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut.
- b. Jarak antara suatu tempat dengan tempat lain.
- c. Maksud objek yang akan dipindahkan tersebut.

Menurut Jinca (2011) sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai potensi wilayah yang tersebar dari Hinterland, dihubungkan oleh jaringan transportasi jalan ke pelabuhan, sistem transportasi laut (ke pelabuhan, pelayaran/perkapalan, dan potensi pergerakan barang) mempunyai peranan sangat penting. Pelabuhan sebagai titik – titik simpul jasa distribusi melalui laut dan sebagai pusat kegiatan transportasi laut, menyediakan ruang untuk industri dan menunjang pembangunan masa depan. Moda transportasi laut merupakan pilihan untuk mengangkut penumpang ataupun barang dalam jumlah besar, kecepatan, dan biaya angkutan per ton mil, relatif rendah, dan sangat menguntungkan untuk proses pengangkutan barang maupun penumpang dalam jarak tempuh yang jauh terkhususnya pada wilayah kepulauan. Pengembangan transportasi angka pendek dan menengah berdasarkan kriteria pengembangan aringan transportasi nasional meliputi : fungsi kota dalam tata ruang nasional, pola produksi dan konsumsi, faktor geografis dan moda yang paling ekonomis dalam melayani arus barang dan penumpang. Untuk daerah yang secara ekonomis tidak mempunyai potensi atau daerah yang belum berkembang, namun membutuhkan pelayanan transportasi, maka pelayanan transportasi berfungsi untuk membantu perkembangan ekonomi daerah tersebut.

Sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut yang menyebutkan bahwa Angkutan Laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk

mengangkut penumpang, barang atau hewan dalam suatu perjalanan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa transportasi laut merupakan suatu kegiatan atau proses pengangkutan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan jarak dekat maupun jauh melalui jalur laut menggunakan sarana angkutan kapal laut, serta fasilitas pelabuhan difungsikan sebagai titik – titik jasa distribusi dan sebagai pusat kegiatan transportasi laut.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 tahun 2001. Tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut meliputi jenis kegiatan antara lain :

1. Angkutan Laut Dalam Negeri

Kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

2. Angkutan Laut Luar Negeri

Kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

3. Pelayaran Rakyat

Kegiatan angkutan laut yang ditujukan untuk mengangkut barang dan/atau hewan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor tradisional dan kapal motor dengan ukuran tertentu.

4. Angkutan Laut Khusus

Kegiatan angkutan laut yang dilakukan khusus untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya serta tidak melayani kepentingan pihak lain.

5. Angkutan Laut Perintis

Kegiatan angkutan laut yang menghubungkan daerah – daerah terpencil serta daerah yang potensial namun belum berkembang serta belum

menguntungkan untuk dilayari secara komersial ke daerah – daerah yang telah berkembang.

2.2.4 Transportasi Penyeberangan

Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) di Indonesia didefinisikan sebagai jembatan “mengapung” yang berfungsi menghubungkan jaringan transportasi darat yang terputus; kegiatan angkutan Ferry yang mengangkut penumpang dan kargo melalui sungai dan perairan; mempunyai rute tetap dan jadwal reguler serta bangunan kapal Ferry yang berbentuk khusus. Transportasi sungai, danau dan penyeberangan (SDP) merupakan bagian dari 19 sistem transportasi darat yang mempunyai misi untuk mewujudkan transportasi yang handal, unggul dan berdaya saing serta mampu menjangkau pelosok wilayah daratan, menghubungkan antarpulau dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara yang efektif dan efisien, sehingga mampu berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan guna memperkuat ketahanan nasional. Pembangunan ASDP diperlukan sebagai sarana meningkatkan kesejahteraan masyarakat, memberikan aksesibilitas yang lebih baik sehingga dapat mengakomodasi peningkatan kebutuhan mobilitas penduduk melalui jaringan transportasi darat yang terputus di perairan antarpulau, sepanjang daerah aliran sungai dan danau, serta berfungsi melayani transportasi yang menjangkau daerah terpencil dan daerah pedalaman. Dalam Keputusan Perhubungan Nomor 32 Tahun 2001 disebutkan bahwa Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang dilakukan untuk melayani lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan, untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Angkutan penyeberangan diharapkan memenuhi kriteria yang mendekati sifat – sifat angkutan jalan raya, yaitu sebagai berikut :

- a. Pelayanan ulang – alik dengan frekuensi tinggi. Pemakaian angkutan penyeberangan pada umumnya menginginkan pelayanan tanpa waktu tunggu yang lama.
- b. Pelayanan terjadwal dengan ‘‘ headway ‘‘ konstan sangat diinginkan oleh penumpang sesuai dengan tujuan perjalanan mereka.
- c. Pelayanan yang reliable. Reliability biasanya dinyatakan dalam dua parameter, yaitu regularity (keteraturan) dan punctuality (ketepatan waktu). Keteraturan dan ketepatan waktu bagi penumpang atau barang sangat dituntut oleh pemakai jasa angkutan yang sangat mengharapkan efisiensi transport. Persyaratan ini menuntut dioperasikannya kapal penyeberangan dengan kapasitas cukup dan tidak cukup dan tidak sensitif terhadap perubahan kondisi cuaca.
- d. Pelayanan yang aman dan nyaman, pelayanan yang aman dituntut pada semua rute pelayanan sedangkan kenyamanan dituntut terutama, pada pelayanan yang memerlukan waktu tempuh yang lama. Akomodasi di kapal penyeberangan dengan waktu pelayanan malam hari harus tersedia.
- e. Tarif yang moderat (rendah), mengingat angkutan penyeberangan biasanya ditunjukan untuk melayani angkutan ‘‘commuter‘‘, maka angkutan penyeberangan diharapkan berada pada tingkatan tarif moderat (rendah).
- f. Aksesibilitas ke terminal angkutan penyeberangan, lokasi terminal tidak terlalu jauh dari pusat bangkitan lalu lintas sehingga jarak dan waktu tempuh dari asal ke tujuan dapat dipersingkat.

2.4 Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Dengan arti lain aksesibilitas merupakan sebuah ukuran kenyamanan bagaimana lokasi tata guna lahan berinteraksi satu dengan yang lain dan kemudahan untuk mencapai lokasi tersebut melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981 dalam Tamin,1998).

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat itu sangat berjauhan, aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen). Akan tetapi, peruntukan lahan tertentu seperti bandara, lokasinya tidak bisa sembarangan dan biasanya terletak jauh di luar kota (karena ada batasan dari segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lain-lain). Dikatakan aksesibilitas ke bandara tersebut pasti akan selalu rendah karena letaknya yang jauh di luar kota. Namun, meskipun letaknya jauh, aksesibilitas ke bandara dapat ditingkatkan dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi sehingga waktu tempuhnya menjadi pendek. Oleh sebab itu, penggunaan 'jarak' sebagai ukuran aksesibilitas mulai diragukan orang dan mulai dirasakan bahwa penggunaan 'waktu tempuh' merupakan kinerja yang lebih baik dibandingkan dengan 'jarak' dalam menyatakan aksesibilitas. Dapat disimpulkan bahwa suatu tempat yang berjarak jauh belum tentu dapat dikatakan mempunyai aksesibilitas rendah atau suatu tempat yang berjarak dekat mempunyai aksesibilitas tinggi karena terdapat faktor lain dalam menentukan aksesibilitas yaitu waktu tempuh. Beberapa jenis tata guna lahan mungkin tersebar secara meluas (perumahan) dan jenis lainnya mungkin berkelompok (pusat pertokoan).

Beberapa jenis tata guna lahan mungkin ada di satu atau dua lokasi saja dalam suatu kota seperti rumah sakit, dan bandara. Dari sisi jaringan transportasi, kualitas pelayanan transportasi pasti juga berbeda-beda; sistem jaringan transportasi di suatu daerah mungkin lebih baik dibandingkan dengan daerah lainnya baik dari segi kuantitas (kapasitas) maupun kualitas (frekuensi dan pelayanan). Contohnya, pelayanan angkutan umum biasanya lebih baik di pusat perkotaan dan pada beberapa jalan utama transportasi dibandingkan dengan di daerah pinggiran kota. Skema sederhana yang memperlihatkan kaitan antara berbagai hal yang diterangkan mengenai aksesibilitas dapat dilihat pada Tabel 2.1 (Black, 1981 dalam Tamin 1997).

Tabel 2.1 Klasifikasi Berbagai Tingkat Aksesibilitas Secara Kuantitatif

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi
Kondisi prasarana		Sangat jelek	Sangat baik

Sumber : Black, 1981 dalam Tamin 1997

Tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah.

2.3.1 Aksesibilitas Berdasarkan Tujuan dan Kelompok Sosial

Kelompok populasi yang berbeda, atau orang yang sama pada saat yang berbeda. Akan tertarik pada aksesibilitas yang berbeda-beda. Keluarga, pada waktu yang berbeda-beda, tertarik akan aksesibilitas ke tempat pekerjaan, pendidikan, belanja, pelayanan kesehatan, dan fasilitas rekreasi. Pedagang akan lebih tertarik pada aksesibilitas untuk pelanggan. Sedangkan industri lebih tertarik pada aksesibilitas untuk tenaga kerja dan bahan mentah. Beberapa pertanyaan mengenai aksesibilitas untuk suatu daerah perkotaan dapat dilihat berikut ini (Black, 1977 dalam Tamin,1998)

Berapa jarak ke tempat kerja, sekolah, dan lain-lain; dan bagaimana kondisi fasilitas sistem jaringan transportasinya (jalan,angkutan umum)?

- Bagaimana keasamaan aksesibilitas tersebut dilihat dari ciri sosioekonomi dari daerah yang berbeda-beda?
- Apakah aksesibilitas yang baik akan mengurangi jumlah perjalanan ke beberapa lokasi aktivitas?
- Bagaimana keragaman aksesibilitas dalam kelompok yang berbeda, misalnya orang tua dan anak muda yang bergantung pada ketersediaan angkutan umum?

- Apakah ada kelompok lain yang mempunyai aksesibilitas rendah karena mereka tidak mempunyai sepeda motor? Dalam hal ini, konsep aksesibilitas dapat digunakan untuk menganalisis struktur suatu perkotaan dalam hal lokasi aktivitas yang mempunyai hubungan dengan lokasi perumahan. Evaluasi seperti ini telah dilakukan sesuai dengan permintaan pemerintah DKI-Jakarta (Gakenheimer, 1982).
- Bagaimana mengenai keseragaman daerah? (pertanyaan ini tidak begitu penting untuk daerah perkotaan).
- Bagaimana kesejahteraan sosial, terutama untuk daerah perkotaan, yang memegang peranan yang sangat penting? Gakenheimer (1982) mengatakan bahwa hanya sedikit informasi yang didapat tentang aksesibilitas angkutan umum, terutama di luar DKI-Jakarta, terutama yang berkaitan dengan pentingnya orang berpendapatan rendah mendapatkan aksesibilitas yang cukup untuk mencapai tempat bekerja, fasilitas kesehatan, serta sarana sosial lainnya.
- Bagaimana lokasi industri dan produktifitas daerah perkotaan? Aksesibilitas penting artinya bagi lokasi industri pada skala daerah dan nasional, tapi kurang begitu penting (dari sudut efisiensi dan produktivitas) dalam daerah perkotaan. Secara aksiomatis, kenyataannya sangat sederhana; produktivitas suatu daerah perkotaan dan pengembangan ekonominya dapat diperbaiki dengan tersedianya fasilitas transportasi yang baik (aksesibilitas yang baik) di dalam kota. Aksesibilitas yang baik lebih penting untuk kesejahteraan sosial dibandingkan dengan pengembangan ekonomi.

2.3.2 Aksesibilitas Wilayah dalam hubungannya dengan Pengembangan

Wilayah

Tidak dapat disangkal lagi bahwasanya keberadaan sistem jaringan jalan merupakan faktor pendukung tinggi dan rendahnya aksesibilitas yang berpengaruh bagi pengembangan wilayah. Untuk memudahkan jasa, pelayanan dan mengurangi kemacetan perlu dikembangkan sistem jaringan jalan yang memadai dengan melibatkan semua stake holder yang ada. Faktor aksesibilitas akan sangat memegang

peranan penting dalam menggerakkan berbagai aspek kehidupan baik itu sosial, ekonomi dan politik. Oleh sebab itu upaya pengembangan wilayah harus di dukung sistem transportasi yang baik, sarana dan prasarana transportasi yang baik pasti akan mendukung pengembangan wilayah yang lebih baik.

Sarana dan prasarana yang berada di suatu wilayah berupa jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi, kendaraan (darat, udara, dan laut), terminal, pelabuhan, dan lain-lain memberikan landasan terhadap kelancaran perencanaan dan pelaksanaan pembangunan wilayah. Sarana dan prasarana transportasi akan menunjang dan mendukung pembangunan secara fisik (Sumaatmaja, 1988).

2.3.3 Aksesibilitas dan Perilaku Perjalanan

Aksesibilitas adalah ukuran untuk menghitung potensial perjalanan dibandingkan dengan jumlah perjalanan. Ukuran ini dapat digunakan untuk menghitung jumlah perjalanan yang sebenarnya berhubungan dengan potensial tersebut. Salah satu cara sederhana adalah dengan memperlihatkan secara grafis proporsi penghuni yang mencapai tujuannya dibandingkan dengan jumlah kumulatif aktivitas. Zona tujuan diurut berdasarkan jarak, waktu, atau biaya yang semakin menjauh yang dipilih berdasarkan zona i. Hal ini dapat ditafsirkan untuk menunjukkan jumlah kesempatan yang sebenarnya didapat. Teknik ini dijelaskan secara rinci oleh Black and conroy (1977) dalam Tamin (1998). Hubungan antara aksesibilitas dan jumlah perjalanan sebenarnya membentuk dasar model gravity yang dapat digunakan untuk meramalkan arus lalulintas antazona di dalam daerah perkotaan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu (1)

No	Judul Skripsi/Tesis	Nama Mahasiswa	Universitas	Program Studi	Tahun	Metode	Hasil
1	Analisis karakteristik perjalanan mahasiswa ke kampus berbasis spasial (studi kasus : universitas negeri makassar di makassar)	Hasriani	Universitas hasanuddin	Teknik sipil	2015	Metode analisis regresi, metode hotspot dan isoline dengan bantuan program QGIS Open Source	Berdasarkan data kuisioner sampel mahasiswa. Sebanyak 65% sepeda motor lebih di sukai mahasiswa dari pada menggunakan angkutan umum sebanyak 9%. Sebanyak 32% mahasiswa mengeluarkan biaya transportasi rata-rata adalah Rp 410.000., - Rp 500.000., perbulan. Biaya transportasi mahasiswa yang paling besar yaitu Rp 610.000., - Rp 700.000., sekitar 7%, dan paling rendah adalah Rp 100.000., - Rp 200.000., sekitar 21%. Biaya transportasi tergantung pemilihan moda yang digunakan dan juga jarak tempat tinggal dengan kampus. Model regresi linier dari variabel karakteristik perjalanan mahasiswa ke kampus dengan variable Y adalah Biaya Transportasi-Jarak pendek dengan model persamaan regresi linier $Y = 764.904 + 6.022x$. dengan nilai determinan

No	Judul Skripsi/Tesis	Nama Mahasiswa	Universitas	Program Studi	Tahun	Metode	Hasil
							(R ²) = 0.71. sebanyak 451 jiwa menunjukkan mahasiswa yang masih aktif kuliah di fakultas eksata lebih dominasi tinggal di pondokan (57%). Kemudian mahasiswa yang memilih tinggal dengan keluarga sebesar 21 %, dan yang tinggal dengan orang tua sebesar 16 %. dan yang terendah adalah mahasiswa yang memilih tinggal di asrama (4%).
2	Analisis aksesibilitas kendaraan pribadi menuju kampus universitas negeri makassar gunungsari	Irfan	Universitas Hasanuddin	Teknik Sipil			Berdasarkan hasil analisis tingkat aksesibilitas bervariasi pada masing-masing rute. dengan menggunakan metode komparatif antara tingkat aksesibilitas kendaraan pribadi roda dua dengan roda empat pada rute dan didapatkan hasil bahwa kendaraan roda dua memiliki aksesibilitas lebih tinggi dibandingkan kendaraan roda empat.

No	Judul Skripsi/Tesis	Nama Mahasiswa	Universitas	Program Studi	Tahun	Metode	Hasil
3	Hubungan antara tingkat aksesibilitas dengan kesejahteraan masyarakat dan kinerja wilayah kabupaten/kota di provinsi Jawa Barat	Erwin Dwi Putra Simatupang	Universitas Komputer Indonesia	Perencanaan wilayah dan kota	2015	Metode analisis korelasi	Hasil penelitian menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat aksesibilitas yang diukur menggunakan kualitas jalan dengan kesejahteraan masyarakat (secara kasar) yang diukur menggunakan indikator makro yaitu pdrb per kapita. Hal ini ditunjukkan dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0.519. Sedangkan untuk variabel ketersediaan terminal, pelabuhan, dan indeks aksesibilitas tidak menunjukkan adanya hubungan yang kuat dengan kesejahteraan masyarakat. Hasil analisis menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara tingkat aksesibilitas dengan kinerja ekonomi wilayah yang diukur menggunakan pdrb adhb. Akan tetapi, untuk struktur ekonomi wilayah di sektor pertanian menunjukkan adanya dengan tingkat aksesibilitas (kualitas jalan). Hanya saja hubungan ini bersifat negatif, dengan nilai koefisien korelasi sebesar -0.432

Tabel 2.3 Penelitian Terdahulu (2)

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
1	Peran Transportasi Dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba	<ul style="list-style-type: none"> • Budi Sitorus • Christina N. Sitorus 	Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik	04	01	9-24		<p>Dalam memperlancar pengembangan pariwisata diperlukan transportasi yang menghubungkan wisatawan ke objek wisata yang akan dituju. Transportasi menjadi salah satu faktor penting dalam pengembangan sektor pariwisata yaitu merupakan Strategi untuk menarik kunjungan wisatawan dalam rangka menjadikan Danau Toba menjadi world class destination yaitu dengan meningkatkan aksesibilitas darat, laut dan juga udara serta menyediakan fasilitas penunjang lainnya. Dengan tingkat aksesibilitas yang baik secara tidak langsung</p>

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
								menjadikan kawasan wisata Danau Toba untuk lebih diminati oleh wisatawan baik itu lokal maupun internasional
2	Peranan Transportasi Dalam Pariwisata Studi Kasus : Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (Dtw/Destinasi) Oleh Wisatawan Di Bali	Nyoman Budiarta R.M.	Jurnal Ilmiah Teknik Sipil	15	2	195-204	Analytical Hierarchy Process	Transportasi memiliki peranan terhadap pengembangan pariwisata yaitu sebagai penghubung dalam mencapai destinasi wisata maupun transportasi itu sendiri yang menjadi daya tarik wisata. Dalam penelitian peranan transportasi dalam pariwisata yang berlokasi di Bali menyimpulkan bahwa fasilitas transportasi bukan menjadi alasan utama para wisatawan berkunjung ke Bali. Yang menjadi tujuan utama wisatawan berkunjung ke Bali yaitu untuk mengunjungi keluarga/kerabat dan juga selain itu untuk berlibur

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
3	Persepsi Wisatawan Terhadap Aksesibilitas Dari Penelohan Menuju Objek Wisata Toya Bungkah Kecamatan Kintamani Kabupaten Bangli	<ul style="list-style-type: none"> • I Wayan Agus Slamet • I Nyoman Sudiarta • I Wayan Suardana 	Jurnal IPTA	3	1	1-5	Deskriptif kualitatif dan digunakan pengukuran skala likert	Dari hasil penelitian persepsi wisatawan terhadap kondisi aksesibilitas yang dilalui mendapat skor rata-rata 3,10 yang artinya cukup baik, kualitas aksesibilitas mendapat skor rata-rata 3,20 yang artina cukup baik, tingkat kenyamanan wisatawan mendapatkan skor rata-rata 3,14 yang artinya cukup baik, kondisi transportasi mendapatakan skor ratarata 3,48 yang berarti baik, pemandangan pada sekitar aksesibilitas yang dilihat wisatawan mendapatkan skor rata-rata 4,08 yang berarti baik, tingkat keselamatan wisatawan mendapatkan skor ratarata 3,50 yang berarti baik dan persepsi wisatawan terhadap objek wisata Toya Bungkah

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
								mendapatkan skor rata-rata 3,76 yang berarti baik. Skor rata-rata daripada total jawaban responden yaitu $24,26 : 7 = 3,46$ (baik). Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa persepsi wisatawan terhadap aksesibilitas penelokan-objek wisata Toya Bungkah mendapatkan tanggapan yang baik dari wisatawan.
4	Analisis Indeks Konektivitas Dan Aksesibilitas Wilayah Kepulauan: Studi Kasus Kepulauan Maluku Dan Papua	<ul style="list-style-type: none"> • Achmad Mustakim, • Hasan Iqbal Nur, • Hoki Agustinus 	Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan,	8	2		Degree Connectivity Dan Port Accesibility Index	Dari analisis yang dikerjakan mendapatkan hasil perhitungan Indeks konektivitas menunjukkan Pelabuhan Sorong mempunyai konektivitas tertinggi yaitu 9 terhadap muatan container dan 18 pada muatan general cargo. Indeks aksesibilitas tertinggi yaitu Pelabuhan Jayapura (container) dan Pelabuhan Sorong

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
								<p>(general cargo) dengan nilai indeks 1. Hasil uji kausalitas Granger menunjukkan “Transport Follow The Trade” di Provinsi Papua Barat dan Papua dengan probabilitas masing-masing 0.86 dan 0.27 pada muatan container, 0.50 dan 0.37 pada muatan general cargo. Konsep “Transport Promote The Trade” di Provinsi Maluku Utara dan Maluku dengan probabilitas masing-masing 0.65 dan 0.43 pada muatan container, 0.85 dan 0.52 pada muatan general cargo. Dengan Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Papua sebesar 3% per tahun, aksesibilitas muatan container di Pelabuhan Jayapura meningkat 1.6% menjadi</p>

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
								505 TEUs/hari, dan laju Produk Dpmestik Regional Bruto di Provinsi Maluku sebesar 5% per tahun aksesibilitas muatan general cargo di Pelabuhan Ambon meningkat 12% menjadi 752 ton/hari.
5	Tingkat Aksesibilitas Sekolah Menengah Atas Terkait Penerapan Rayonisasi Sekolah Di Kota Bandung	Prayoga Luthfil Hadi	Jurnal Transportasi	16	3	163-172	Purposive Sampling	Hasil analisis menunjukkan bahwa indeks aksesibilitas berdasarkan metode Hansen yang tertinggi berada pada Kecamatan Rumbia sebesar 179.65 dan kemudian urutan berikutnya Kecamatan Rarowatu Utara (126.31), Kecamatan Rumbia Tengah (72.68), Kecamatan Rarowatu (30.82), Kecamatan Mata Oleo (28.33), Kecamatan Masaloka Raya (24.61) dan Kecamatan Poleang Tenggara (5.48).

No	Judul Artikel	Nama Penulis	Nama Jurnal	Vol (Thn)	No	Hal	Metode	Hasil
6	Penggunaan Model Gravity (Gr) Dalam Estimasi Matriks Asal-Tujuan (Mat) Menggunakan Data Arus Lalulintas	<ul style="list-style-type: none"> • Rusmadi • Suyuti • Ofyar Z. Tamin 	Jurnal Transportasi	7	2	115-126		Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa urutan tingkat pertumbuhan yang tinggi yaitu zone 3, zone 2, zone 1 dan zone 4. Zone 3 menjadi pusat pertumbuhan baru dikarenakan memiliki area permukiman yang cukup luas dengan tersedia lapangan kerja yang cukup banyak sedangkan zone 4 merupakan daerah yang sangat padat sehingga sulit sulit atau tidak dapat dikembangkan