

JURNAL TUGAS AKHIR

**STUDI KARAKTERISTIK KOMODITI ANGKUTAN BARANG
YANG MELINTASI KOTA PAREPARE**



Oleh :

**I Q B A L
207 190 011**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PAREPARE
2014**

Studi Karakteristik Komoditi Angkutan Barang Yang Melintasi Kota Parepare

Iqbal¹ Isran Ramli², H. Hakzah B³
 Program Study Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Parepare
 Jalan Jendral Ahmad Yani Km.6 Kota Parepare
 Email : Iqbal07@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk (1) untuk mengetahui karakteristik komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare. (2) Untuk menganalisa hubungan pergerakan antara komoditi barang dengan intensitas perjalanan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare. Penelitian ini dilakukan di jembatan timbang kota parepare dengan metode survey menggunakan kuisioner dan wawancara. Populasi dalam penelitian ini adalah kendaraan angkutan barang dengan sampel sebanyak lima ratus orang diambil secara acak. zona asal di bagi menjadi tiga yaitu zona A Gowa, Makassar, Maros, Pankep, Barru, Parepare, zona B Sidrap, Enrengkan, Wajo, Palopo, Luwu Utara, Luwu Banggai, Kolaka, zona C Pinrang, Polewali, Majene, Mamuju, Palu, Poso, Gorontalo. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik komoditi menuju asal ke tujuan dengan penggunaan moda angkutan barang, lebih banyak didominasi oleh komoditi barang niaga dan lainnya dengan intensitas 1-5 kali perbulanya menggunakan jenis truk 2 as. Pergerakan berat muatan menuju asal ketujuan lebih didominasi berat dibawah dari 5 ton dengan didominasi muatan barang umum niaga lainnya dengan intensitas perjalanan 1-5 kali tiap bulannya dengan angkutan barang jenis truk 2 as. Kondisi komoditi angkutan barang yang melintasi kota parepare sarana angkutan barang dari asal ke tujuan angkutan masih dianggap layak dan baik.

Kata kunci: Studi karakteristik komoditi angkutan barang

ABSTRACT

This study aims to (1) to determine the characteristics of commodity freight across the City of Pare-Pare. (2) To analyze the relationship between the movement of commodity goods intensity of freight trips across the City of Pare-Pare. This research was conducted at weigh stations Parepare town with a survey method using questionnaires and interviews. The population in this study was a freight vehicles with a sample of five hundred people drawn at random. origin zone is divided into three zones, namely A Gowa, Makassar, Maros, Pankep, Barru, Pare Pare, zone B Sidrap, Enrengkan, Wajo Palopo, North Luwu, Luwu Banggai, Kolaka, zone C Pinrang, Polewali, Majene, Produktion, Palu Poso, Gorontalo. The results showed that the characteristics of the commodity to the origin to the destination with the use of modes of freight transportation, more dominated by commercial goods and other commodities with intensity 1-5 times perbulanya using two types of truck axles. The movement of heavy loads is dominated towards the origin to the destination over under the weight of 5 tons, with general cargo trade is dominated more by the intensity of the trip 1-5 times per month with 2 trucks transport goods as. Conditions commodity freight transportation across town Parepare goods from origin to destination freight is still considered a decent and good.

Keywords: Study characteristics of freight commodities

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan ekonomi wilayah sangat ditentukan oleh bagaimana sistem distribusi barang dan jasa di wilayah yang bersangkutan disediakan dan dioperasikan. Efisiensi distribusi akan menentukan biaya produksi, tingkat harga dan daya saing suatu komoditi di pasar. Demikian pentingnya proses distribusi ini, maka lazimnya usaha pengembangan ekonomi wilayah selalu dikaitkan dengan penyediaan prasarana transportasi sebagai media distribusi, baik pelabuhan, maupun jalan.

Parepare juga mempunyai misi mewujudkan kecukupan sarana, prasarana, infrastruktur dan fasilitas kota, tapi bagaimanapun juga, harus memiliki suatu jaringan distribusi angkutan barang yang kompak dan efisien sebagai prasyarat tercapainya misi tersebut. Jaringan distribusi harus mampu menjangkau setiap titik sentra produksi dan pemasaran dengan biaya semurah mungkin, sehingga komoditi andalan yang melintasi Kota Parepare mampu bersaing di pasar global.

Terdapat beberapa permasalahan yang menyangkut pergerakan angkutan barang di Kota Parepare yang menggunakan jalan raya. Permasalahan-permasalahan ini telah mulai meningkat ke level yang mengkhawatirkan, sehingga perlu segera diatasi. Permasalahan yang paling penting adalah banyaknya lokasi-lokasi, terutama di sisi jalan, yang digunakan sebagai tempat pemberhentian tidak resmi bagi kendaraan angkutan barang. Banyaknya spot-spot sepanjang jalur angkutan barang yang digunakan sebagai lokasi pemberhentian tidak resmi ini menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas, yang timbul karena adanya gangguan samping akibat banyaknya kendaraan angkutan barang yang berhenti/parkir.

Oleh karena itu, sudah saatnya dilakukan manajemen operasional angkutan barang, salah satunya ialah dengan menyediakan tempat pemberhentian bagi kendaraan

angkutan barang disepanjang rute/jalur angkutan barang di Kota Parepare. Keberadaan tempat pemberhentian ini sangatlah penting. Selain sebagai tempat istirahat bagi pengemudi kendaraan angkutan barang, tempat pemberhentian ini juga dibutuhkan sebagai tempat menunggu bagi kendaraan angkutan barang karena adanya batasan waktu untuk memasuki kawasan perkotaan tertentu. Keberadaan tempat pemberhentian resmi bagi angkutan barang juga memberikan kemudahan bagi pihak Dinas Perhubungan untuk melakukan pengawasan dan pendataan. Yang perlu mendapat perhatian adalah bahwa lokasi pemberhentian ini harus dapat mengakomodir kendaraan angkutan barang sesuai kebutuhan, sehingga ketersediaan lahan menjadi faktor yang teramat penting. Faktor lain yang perlu dipertimbangkan adalah adanya batasan kelas jalan yang dapat dilalui kendaraan angkutan barang, yang akan menimbulkan kemungkinan adanya pergantian moda dari kendaraan berat ke kendaraan yang lebih ringan pada tempat pemberhentian. Mengingat hal tersebut, perlu juga diperhatikan jenis-jenis barang yang diangkut, apakah berupa peti kemas, general kargo, curah padat, curah cair, maupun hasil bumi yang akan menentukan fasilitas-fasilitas yang harus disediakan dan jenis penanganan yang dibutuhkan pada tempat pemberhentian tersebut.

Berdasarkan pertimbangan mengenai latar belakang maka penulis membuat karya tulis dalam bentuk penelitian dengan judul :

“ Study Karakteristik Komoditi Angkutan Barang Yang Melintasi Kota Parepare ”

1.2. Rumusan Masalah.

1. Bagaimana karakteristik Komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare.
2. Bagaimana hubungan antara asal komoditi angkutan barang dengan pergerakan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare.

1.3. Tujuan Penelitian.

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui karakteristik komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare
2. Untuk menganalisis hubungan pergerakan antara komoditi barang dengan intensitas perjalanan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare.

1.4. Batasan Masalah.

Pembahasan tentang studi karakteristik komoditi angkutan barang yang melintasi kota parepare, maka untuk dapat mengarahkan kepada pokok permasalahan sehingga diperoleh hasil yang optimal dan tepat sasaran. Penelitian ini dibatasi :

1. Karakteristik komoditi angkutan barang yang diamati hanya pada arah yang melewati Kota Parepare.
2. Moda angkutan barang yang dipergunakan terbatas pada kendaraan bermotor (Truck, Tronton, Kontainer/Petikemas dan Pick up).
3. Analisis hubungan pergerakan antara komoditi barang dengan intensitas perjalanan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare.

1.5. Manfaat Penelitian

1. Manfaat penelitian ini adalah untuk mengetahui besaran populasi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Arti Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan satu objek dari suatu tempat ketempat yang lain, ditempat lain ini objek lebih bermamfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu.alat pendukung apa yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut, dan alih ini,

Ini berarti, alat-alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus cocok dan sesuai dengan objek, jarak, dan maksud objek baik dari segi kuantitasnya maupun kualitasnya. Untuk

mengetahui keseimbangan antara objek yang diangkut dengan alat pendukung ini, dapatlah kita melihat ukuran (Standar) kuantitas dan kualitas dari alat pendukung.

Dalam ilmu transportasi, alat pendukung ini diistilakan dengan system transportasi didalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) seperti :

1. Ruang untuk bergerak (Jalan)
2. Tempat awal / akhir pergerakan (Terminal)
3. Yang bergerak (Alat angkut / kendaraan dalam bentuk apapun)
4. Pengelolaan : yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya.

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.

Dengan defenisi ini maka sistem transportasi dapat diuraikan dalam tiga komponen utama, Yaitu :

1. Konfigurasi spasial, yang menyebabkan terjadinya pergerakan dari suatu lokasi ke lokasi lain.
2. Teknologi transport, yang memungkinkan terciptanya sarana atau moda transport yang dapat digunakan bagi pergerakan dalam usaha mengantisipasi jarak.
3. Sistem kelembagaan, yang memungkinkan terjadinya proses perencanaan pelaksanaan konstruksi, proses pengeporasian dan pemeliharaan.
4. Keterkaitan antara pola pergerakan manusia dan barang (*travel pattern*) dan prasarana/sarana transportasi (*transport facilities*) merupakan dasar yang menyebabkan timbulnya masalah-masalah transportasi.

Adanya penambahan beban tersebut dengan sendirinya akan

menuntut penambahan alat penduduknya (sarana transportasi). Jika hal ini tidak diantisipasi sejak dini, di masa mendatang dapat terjadi masalah yang tidak kita inginkan yaitu terjadinya ketidakseimbangan antara kebutuhan transportasi yang di cerminkan oleh pertambahan-pertambahan tersebut di atas dengan ketersediaan alat pendukung proses pindah (ketersediaan sistem transportasi).

Sebagai suatu proses, perencanaan transportasi merupakan kegiatan untuk memilih atau memutuskan alternatif-alternatif pilihan pengadaan fasilitas transportasi untuk mencapai tujuan optimal yang telah ditetapkan sebelumnya dengan menggunakan sumber daya alam yang ada secara efisien.

Dengan demikian, agar kita tidak salah memilih alternatif yang dapat berakibat fatal dikemudian hari, pengambilan keputusan, tindakan, maupun kebijakan harus diawali terlebih dahulu dengan proses perhitungan dan analisis, yang dilanjutkan dengan evaluasi untung rugi, baik secara finansial maupun secara sosial.

2.2. Sistem 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.

1.2.1 Pergerakan Nonspasial (Tanpa Batas Ruang)

Ciri pergerakan nonspasial ini adalah sebagai berikut:
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 perjalanan.

1.2.2 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.

2.3. Pelayanan dan Pergerakan Angkutan Barang

2.3.1. Permintaan Jasa Angkutan

Permintaan akan jasa transportasi akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat yang terdapat perbedaan kegunaan marginal terhadap suatu barang yang satu tinggi yang lain rendah (M.N. Nasution, 2003: 48). Dengan demikian pemilihan bukan hanya dari segi modanya, tapi juga perusahaan angkutan barang dan modanya. Pemilihan dilakukan berdasarkan pelayanan yang ditawarkan oleh perusahaan angkutan yakni menyangkut rute, kecepatan, kapasitas jadwal, dan jaminan untuk menjaga kemungkinan rusak dan hilang.

2.4. Pergerakan Angkutan

Angkutan barang adalah bagian dari angkutan barang yang terbatas pada barang primer sehari-hari yang diperdagangkan dan bersifat umum.

2.5. Tingkat Pelayanan Jalan

Hubungan antara kecepatan dan volume jalan perlu di ketahui karena kecepatan dan volume merupakan aspek penting dalam menentukan tingkat pelayanan jalan. Apabila volume lalu lintas pada suatu jalan meningkat dan tidak dapat mempertahankan suatu kecepatan konstan, maka pengemudi akan mengalami kelelahan dan tidak dapat memenuhi waktu perjalanan yang direncanakan.

2.6. Manajemen Lalu Lintas Angkutan Barang

Manajemen lalu lintas adalah pengelolaan arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan

prasarana yang ada melalui pengecilan tingkat pertumbuhan lalu lintas, memberikan kemudahan kepada angkutan yang efisien dalam pengguna jalan serta memperlancar sistem pergerakan.

Manajemen lalu lintas merupakan salah satu tugas yang diserahkan kepada aparat daerah Tingkat I untuk jalan provinsi dan aparat pemerintah daerah tingkat II untuk jalan kabupaten/kotamadya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 Tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I Dan Tingkat II.

2.7. Karakteristik Angkutan Barang

Arus lalu lintas merupakan interaksi antara pengendara, kendaraan dengan elemen dari jalan serta lingkungannya. Dalam suatu pergerakan arus lalu lintas pada jalan raya, terdapat tiga variabel utama yang digunakan untuk menggambarkan karakteristik arus lalu lintas yaitu volume lalu lintas, kecepatan lalu lintas, kepadatan lalu lintas dan derajat kejenuhan.

2.8. Matriks Asal - Tujuan

MAT adalah matriks berdimensi dua yang berisi informasi mengenai besarnya pergerakan antarlokasi (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).

Jika MAT yang dihasilkan memenuhi kedua batasan (IV), 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).

- a. Metode untuk mendapatkan MAT dapat dikelompokkan menjadi dua bagian utama, yaitu metode konvensional dan metode tidak konvensional.

2.9. Teknik Sampling

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 homogeneity* dari populasi, makin homogen populasi makin sedikit jumlah sampel yang diambil.
- b. Presisi yang dikehendaki, makin tinggi tingkat presisi 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.

- 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.
- 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.

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

Dimana : n = Jumlah sample,
 N = Jumlah Populasi

- f. d^2 = Presisi yang diinginkan

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Rancangan Penelitian

Metode adalah langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya mencapai tujuan pada penelitian didasarkan atas fenomena yang ada di lapangan, serta dikaitkan dengan tujuan penelitian. Hal ini perlu disadari agar pengumpulan data dapat dilakukan secara efisien dan efektif sehingga data dapat digunakan secara optimal.

Semua data parameter dari segi operasional angkutan barang untuk penelitian ini didapatkan dari hasil survey di lapangan, dimana dari data yang diperoleh dari lapangan akan diketahui jumlah kendaraan yang melintasi kota Parepare, intensitas perjalanan melintasi kota Parepare, waktu henti kendaraan dan aksesibilitas

Jenis Penelitian ini yaitu penelitian kualitatif dan kuantitatif karna dalam pelaksanaannya mempelajari dan mengolah data sampel yang diambil dari bagian populasi.

3.2. Lokasi dan Waktu Penelitian

3.2.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dalam wilayah kota parepare yang berlokasi di Jembatan Timbang Lumpue.

3.2.2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama 3 hari secara acak dengan pengamatan selama 24 Jam.

3.3. Populasi dan Teknik Sampel

3.3.1. Populasi

Populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah seluruh kendaraan angkutan barang yang terdaftar pada tahun 2012 di kota parepare. Jumlah kendaraan angkutan barang yang menjadi populasi adalah 115.826 Unit. (UPTD LLAJ Wilayah III Parepare). *lampiran*

3.3.2. Sampel

Sampel adalah bagian jumlah dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2003). Penentuan sampel dilakukan dengan cara *Cluster Random Sumpling*, yaitu membagi kawasan dengan berbagai zona berdasarkan wilayah administrasi perbatasan Kota Parepare.

3.4. Metode Pengambilan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data skunder, yang diuraikan sebagai berikut :

1. Data Primer

Data yang diperoleh dengan cara pengamatan langsung di lapangan, seperti jenis kendaraan angkutan barang, jenis muatan, waktu henti di timbangan, kecepatan perjalanan,

- dan waktu tempuh dengan cara mewancarai supir angkutan barang.
2. Data sekunder
Data yang diperoleh tidak dari survey langsung ke lapangan melainkan dari beberapa instansi yang terkait maupun studi literatur, seperti peta jaringan jalan dan jumlah angkutan barang yang beroperasi.
- Sebelum memulai pengambilan data melalui survey ke lapangan terlebih dahulu dilakukan survey pendahuluan ke lokasi untuk mengetahui kondisi lapangan, tempat melakukan pengamatan dan kendala yang akan dihadapi. Pengamatan langsung di lapangan mulai. Adapun data yang diperoleh dipergunakan untuk perhitungan jenis kendaraan angkutan barang, asal tujuan angkutan barang dengan cara mewancarai supir angkutan barang.

3.5. Analisis Data

Adapun tahapan analisa dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan matriks Asal Tujuan. Analisis ini digunakan untuk mendapatkan jumlah pergerakan Angkutan Barang pada setiap zona.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Perhitungan Jumlah Sampel

Pada survey pendahuluan diambil 200 populasi sebagai data awal untuk dijadikan sampel, karena data statistik disyaratkan bagaimanapun model sampel yang akan diolah harus variansnya terhitung atau rata-rata sampel mendekati normal. Pendekatan untuk data sampel normal ini makin baik jika sampel (N) makin besar.

Berdasarkan metode penelitian yang digunakan, dimana pada penelitian ini menggunakan teknik wawancara dengan menggunakan formulir kuisioner. Dari jumlah populasi yang mencapai 115826 kendaraan, maka diambil sampel sebanyak 500 kendaraan yang melakukan pergerakan atau perjalanan melalui Kota Parepare dengan tingkat kesalahan 5 %.

4.2. Karakteristik Responden Komoditi Angkutan Barang

4.2.1. Berdasarkan Asal Tujuan Angkutan Barang

Mengenai jenis muatan yang melintasi Kota Parepare. untuk jenis muatan yang melintasi Kota Parepare dengan frekuensi paling besar adalah jenis muatan hasil pertanian sebanyak 119 atau 23.8% untuk frekuensi terendah/terkecil adalah produk kehutanan sebanyak 5 atau 1%, menunjukkan bahwa untuk fenomena jenis muatan yang melintasi Kota Parepare dapat disimpulkan adalah jenis muatan pertanian yang paling besar sedangkan terkecil jenis muatan produk kehutanan.

4.2.2. Berdasarkan Berat Muatan

Karakteristik komoditi berdasarkan berat muatan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare frekuensi terbesar adalah <5 ton sebanyak 173 atau 34.6% untuk frekuensi terendah/terkecil adalah 25-30 ton sebanyak 11 atau 2.2%, menunjukkan bahwa untuk fenomena berat muatan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare didominasi oleh <5 ton sedangkan untuk fenomena yang terkecil adalah 25-30 ton.

4.2.3. Berdasarkan Estimasi Biaya Muatan

Karakteristik komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare berdasarkan estimasi biaya muatan frekuensi terbesar adalah <10 juta sebanyak 275 atau 55% untuk frekuensi terendah/terkecil adalah 75-100 juta sebanyak 12 atau 2.40%, menunjukkan bahwa untuk fenomena estimasi biaya muatan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare didominasi oleh <10 juta sedangkan untuk fenomena yang terkecil adalah 75-100 juta.

4.2.4. Berdasarkan Asuransi Komoditi

Karakteristik komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare berdasarkan asuransi komoditi frekuensi terbesar adalah tidak ada sebanyak 274

atau 37.8% untuk frekuensi terendah/terkecil adalah ada sebanyak 225 atau 30.9%, menunjukkan bahwa untuk fenomena asuransi komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare didominasi oleh tidak ada sedangkan untuk fenomena yang tekecil adalah ada.

4.3. Karateritik Asal Tujuan Komoditi

Seperti telah dikemukakan sebelumnya, lalu lintas terjadi karena ada unsur pokok lalu lintas yang bergerak yaitu penduduk (manusia). Penduduk mengadakan perjalanan untuk mendatangi kegiatan ditempat lain. Dalam melakukan perjalanan ini, dapat memanfaatkan hasil teknologi, yaitu kendaraan. Jadi ada 2(dua) macam lalu lintas yang kadang-kadang dapat atau tidak dapat dipisahkan dalam pergerakan angkutan barang yaitu lalu lintas barang niaga dan kendaraan angkutan. Dalam penelitian ini, Pola pergerakan asal dan tujuan komoditi akan dilihat dari seberapa besar jumlah sampel yang melintasi Kota Parepare melalui jalur darat.

4.3.1. Berdasarkan Asal Angkutan Barang

Data karakteristik Asal Angkutan Barang yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ditinjau dalam beberapa jenis daerah baik dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan maupun diluar wilayah Provinsi Sulawesi selatan. Dari hasil perhitungan data survey atau Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan didapatkan Dari hasil perhitungan data survey utama.

Untuk karakteristik Asal Angkutan Barang yang melintasi Kota Parepare dengan frekuensi paling besar adalah Asal Angkutan barang dari Makassar sebanyak 226 atau 45,2 % sedangkan Frekuensi terendah adalah Asal Angkutan Barang Komoditi dari Kabupaten Luwu, Luwu Utara, Majene, dan Palu sebanyak 1 atau 0,2 %. dapat disimpulkan bahwa fenomena pola pergerakan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare sangat dipengaruhi oleh Asal Angkutan Barang dari Makassar sebesar 45,2%.

4.3.2. Berdasarkan Tujuan Angkutan Barang

Karakteristik tujuan Angkutan Barang yang melintasi Kota Parepare dengan frekuensi paling besar adalah Tujuan Angkutan barang dari Makassar sebanyak 159 atau 31,8 % sedangkan Frekuensi terendah adalah Asal Angkutan Barang barang dari Kabupaten Jeneponto, Luwu Timur, Kolaka Utara, Poso dan Manado sebanyak 1 atau 0,2 %. maka dapat disimpulkan bahwa fenomena pola pergerakan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare sangat dipengaruhi oleh Tujuan Angkutan Barang dari Makassar sebesar 31, 8%.

4.3.3. Berdasarkan Jenis Moda Angkutan Barang Komoditi

Untuk jenis moda yang di gunakan yang melintasi Kota Parepare dengan frekuensi paling besar adalah 2 As sebanyak 249 atau 48.9% sedangkan Frekuensi terendah adalah 5 As sebanyak 3 atau 0.6%. maka dapat disimpulkan bahwa fenomena jenis kendaraan angkutan barang yang melintasi Kota Parepare sangat dipengaruhi oleh jenis kendaraan 2 as.

4.3.4. Berdasarkan Intensitas Perjalanan

Karateristik komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare berdasarkan intensitas perjalanan frekuensi terbesar adalah 1-5 kali sebanyak 276 atau 55.20% untuk frekuensi terendah/terkecil adalah >25 kali sebanyak 1 atau 0.20%, menunjukkan bahwa untuk fenomena asuransi komoditi angkutan barang yang melintasi Kota Parepare didominasi oleh 1-5 kali sedangkan untuk fenomena yang tekecil adalah >25 kali.

4.4. Analisis Karakteristik Pergerakan Komoditi Angkutan Barang

4.4.1. Pola Pergerakan Komoditi Angkutan Barang

Analisis penyebaran perjalanan komoditi angkutan barang pada dasarnya adalah suatu pemikiran untuk

melihat perkiraan perjalanan yang terjadi pada suatu wilayah berdasarkan asal tujuan pergerakan komoditi.

4.4.2. Jenis Muatan Angkutan Barang

Dari total jenis Komoditi yang melintasi Kota Parepare diperoleh persentase terbesar adalah Hasil pertanian sebesar 22.8%, Kemudian Barang umum niaga lainnya 22.4%, dan Hasil industri 20.2%.

4.4.3. Berdasarkan Berat Muatan

Dari total pelaku berat muatan perjalanan yang melintasi Kota Parepare diperoleh persentase terbesar adalah <5 ton sebesar 34.20%, Kemudian 5-10 ton 31.00%, dan 10-15 ton 14.80%.

4.4.4. Jenis Moda Angkutan Barang Komoditi

Dari total pelaku perjalanan yang melintasi Kota Parepare diperoleh persentase terbesar adalah Truck 2 As sebesar 49,80%, Kemudian Pick Up 24,4 %, dan Truck 3 As, 23,00%.

4.4.5. Berdasarkan Intensitas Pergerakan Angkutan Barang

Dari total jumlah intensitas perjalanan yang melintasi Kota Parepare diperoleh persentase terbesar adalah 1 – 5 kali sebanyak 55,20%, Kemudian 5 – 10 kali sebanyak 32,20 %, dan 10 – 15 kali sebanyak 10,60%.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan data, maka hasil penelitian dapat mengambil kesimpulan beberapa hal sebagai berikut:

1. Karakteristik komoditi sesuai jenis muatan dengan frekuensi paling besar yang melintasi Kota Parepare, hasil pertanian, barang umum niaga lainnya, hasil industri, material konstruksi, sedangkan frekuensi paling kecil, hasil perikanan, hasil laut, bahan kimia, produk elektronik dan otomotif, hasil perikanan, hasil pertambangan, produk kehutanan., sedangkan intensitas pergerakan

komoditi angkutan barang lebih didominasi 1-5 kali tiap bulannya dengan angkutan barang jenis truk 2 As, Pick up, 3 as.

2. Pergerakan berat muatan angkutan barang/dari asal ketujuan lebih banyak jenis berat <5 ton dengan di dominasi muatan barang umum niaga lainnya sedangkan intensitas pergerakan komoditi angkutan barang lebih didominasi 1-5 kali tiap bulannya dengan angkutan barang jenis truk 2 As, Pick up, 3 as.

5.2. Saran

1. Dengan adanya penelitian karakteristik komoditi angkutan barang perlu adanya penelitian yang lain secara detail untuk lebih menjelaskan berapa kebutuhan barang untuk peningkatan ekonomi di masyarakat.
2. Pemerintah harus lebih memaksimalkan peningkatan sarana dan prasarana untuk peningkatan ekonomi masyarakat yang merata dengan adanya transportasi angkutan barang pada khususnya.
3. Ekonomi di daerah Kota Parepare itu sendiri.
4. Penerapan kebijakan-kebijakan transportasi hendaknya dilakukan dengan koordinasi yang baik dari semua pihak terutama pada pelaku transportasi angkutan barang, karena beberapa kebijakan yang diimplementasikan justru merugikan para pelaku transportasi angkutan barang.

6. DAFTAR PUSTAKA

1. Alik Ansyori Alamsyah, (2003), Kinerja Perkerasan jalan
2. Dajan Anto (1986), Pengantar Statistik, Jilid II, LP3ES, Jakarta.
3. Kusbianto, (1977:555), Sistem transportasi perkotaan.
4. Lieb, Robert C.(1985), Transportation, Prentice Hall.
5. Morlok, E.K, (1985), Pengantar teknik dan perencanaan transportasi, Erlangga Jakarta.

6. Murwono (2002), laju penurunan kinerja jalan
7. Mustakim, Murniati (2004) Model Bangkitan dan Akseibilitas Transportasi Lingkungan Perumahan (Studi Kasus Kompleks Perumahan Nusa
8. Miro Fidel, S. E., M. S. Tr., Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Jakarta.
9. Muh. Nashir., Karakteristik Pergerakan Penduduk Pada Kawasan Tepi Kota Parepare.
10. Nasution, H.M.N (2003:48), Manajemen transportasi.
11. Tamin, O.Z.,(1997), Perencanaan dan pemodelan transportasi, Penerbit ITB, Bandung
12. Tamin Z., Ofyar (2000) Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Dua, ITB Bandung.
13. Tamalanrea Indah) Skripsi program Non Reguler Universitas Hasanuddin, Makassar.
14. Warfani, (1985) Kecepatan perjalanan dan kecepatan gerak