

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. (2014). *Perencanaan Sistem Transportasi Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adityasari, M. (2019). *Evaluasi Rute Angkutan Kota Malang Trayek ABG, CKL, dan AT* [Disertasi doctoral, Universitas Brawijaya]. Repository Universitas Brawijaya. <http://repository.ub.ac.id/id/eprint/171200> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Ansar, M. C. (2022). Transportation System and Land-Use: Learning from Makassar and Lisbon Context Towards Sustainable Urban Development. *Madika: Jurnal Politik dan Governance*, 2(1), 42–51. <https://doi.org/10.24239/madika.v2i1.1029> (terakhir diakses tanggal 28 Juni 2023)
- Ayu, D. N. S., & Armaeni, N. K. (2016). Evaluasi Kinerja Pengoperasian Angkutan Pengumpan (Feeder) Trans Sarbagita Tp 02 Kota Denpasar. *Paduraksa*, 5(1), 1–9. <https://doi.org/10.22225/pd.5.1.240.1-9> (terakhir dikases tanggal 15 Juli 2023)
- Azis R., & Asrul. (2014). *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. (2020). *Kota Makassar dalam Angka 2020*.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. (2021). *Kota Makassar dalam Angka 2021*.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. (2022). *Kota Makassar dalam Angka 2022*.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. (2023). *Kota Makassar dalam Angka 2023*.
- Badan Standarisasi Nasional. (2004). SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan.
- Bertaud, A. (2002). *Note on transportation and urban spatial structure. ABCDE Conference*. Washington.
- Buchari, E. (2008). Angkutan Umum Multimoda, Alternatif Perencanaan Transportasi yang Sustainable. *Jurnal Transportasi FSTPT*, 8(3), 21-38.
- Buchika, M. D., Erwan, K., & Akhmadali. (2019). Studi Perencanaan Rute Angkutan Umum di Kota Pontianak. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 5(2), 1-17. <https://doi.org/10.26418/jelast.v5i2.25532> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Budi, I. S. (2007). *Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Bangkitan dan Tarikan Pergerakan di Sepanjang Jalan Gajah Mada Kota Batam* [Master thesis, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro]. Repository Universitas

- Diponegoro. <http://eprints.undip.ac.id/15654/> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Christiawan, P. I. (2019). Orientasi Baru Revitalisasi Angkutan Umum Perkotaan. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(10), 589-600. <https://doi.org/10.25104/warlit.v26i10.940> (terakhir diakses 13 April 2023)
- Departemen Perhubungan. (2012). Ringkasan Eksekutif Studi Upaya Pengembangan Feeder Bagi Transportasi Massal di Perkotaan. *Studi Upaya Pengembangan Feeder bagi Transportasi Massal di Perkotaan*. https://www.academia.edu/40587720/Konsep_Feeder (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Departemen Perhubungan. (1996). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 tentang *Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*.
- Dinas Perhubungan Kota Makassar. (2013). *Dinas Perhubungan dalam Angka 2013*.
- Elbert, R., & Rentschler, J. (2021). Freight on Urban Public Transportation: A Systematic Literature Review. *Research in Transportation Business and Management*, 100679. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100679> (terakhir diakses tanggal 14 April 2023)
- Febriani, E., Silitonga, S. P., & Riani, D. (2016). Skenario Integrasi Moda Pengoperasian Feeder Guna Mendukung Pengembangan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Palangka Raya. *Jurnal Proyeksi Teknik Sipil*, 2(1), 64–71.
- Hadas, Y., & A. Ceder. (2010). Definition of Planned and Unplanned Transfer of Public Transport Service and User Decision to Use Routes With Transfers. *Journal of Public Transportation*.
- Hamidin, J., Utami, W., & Sutaryono. (2019). *Modul Sistem Informasi Geografi Penataan Ruang*. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional Yogyakarta. [https://prodi4.stpn.ac.id/wpcontent/uploads/2020/2020-/Modul/Semester%207/MODUL%20SIG%20Penataan%20Ruang/1.%20Cover%20\(2\).pdf](https://prodi4.stpn.ac.id/wpcontent/uploads/2020/2020-/Modul/Semester%207/MODUL%20SIG%20Penataan%20Ruang/1.%20Cover%20(2).pdf) (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Harahap, M. I. (2018). *Sepi Penumpang, ini Curhat Sopir Petepete di Takalar*. TribunTakalar.com. <https://makassar.tribunnews.com/2018/04/03/sepi-penumpang-ini-curhat-sopir-pete-pete-di-takalar> (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)
- Hidayat, A. 2013. *Pengembangan Simpul Perpindahan Moda Angkutan Umum di Pusat Kota Makassar*. [Disertasi doctoral, Universitas Hasanuddin]. Repository Universitas Hasanuddin. <http://repository.unhas.ac.id/id/eprint/9920/1/ariefhiday-2366-1-13-arief-1%201-2.pdf> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)

- Institute for Transportation & Development Policy (ITDP). (2007). *Bus Rapid Transit Planning Guide*. New York: Institute for Transportation & Development Policy. [http://www.itdp.org/documents/Bus_Rapid_Transit_Guide - Part%28Intro%29_2007_09.pdf](http://www.itdp.org/documents/Bus_Rapid_Transit_Guide_-_Part%28Intro%29_2007_09.pdf) (terakhir diakses tanggal 2 Juni 2023)
- Institute for Transportation & Development Policy (ITDP). (2019). *Pedoman Integrasi Antarmoda*. <https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/Pedoman-Integrasi-Antarmoda.pdf> (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)
- JakLingko Indonesia. (2022). *Tarif Integrasi: Hemat Ongkos Maksimal Rp 10 Ribu*. JakLingkoindonesia. <https://www.jaklingkoindonesia.co.id/en/newsroom/article/jakinfo/37/tarif-integrasi-hemat-ongkos-maksimal-rp-10-ribu#:~:text=Tarif%20Integrasi%20merupakan%20biaya%20yang,2500%20dan%20tarif%20per%20kilometer> (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)
- Jumain, A., Manaf, M., & Bau, Q. D. (2021). Preferensi Pengguna Angkutan Umum Penumpang di Kota Makassar. *Urban and Regional Studies Journal*, 3(2), 83–94. <https://doi.org/10.35965/ursj.v3i2.244> (terakhir diakses 3 Maret 2023)
- Kasim, M. R., Waloejo, B. S., & Agustin, I. W. (2019). Comparative Study of BRT and Multimodal Transportation in Makassar City and Rio de Janeiro City. *International Journal of Innovative Science and Research Technology*, 4(12), 988–992. <https://www.ijisrt.com/comparative-study-of-brt-and-multimodal-transportation-in-makassar-city-and-rio-de-jenairo-city> (terakhir diakses tanggal 2 Februari 2023)
- Karsan. (2023). *Electrified Small City Bus*. Karsan.com. <https://www.karsan.com/en/e-jest-highlights> (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2005). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.49 Tahun 2005 tentang *Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Teman Bus Kota Makassar*. Teman Bus. temanbus.com/makassar/ (terakhir diakses tanggal 12 Juni 2023)
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga. https://www.academia.edu/download/57120740/Transport_Hand

[Book - DasarRekayasaTransportasiJilid1.pdf](#) (terakhir diakses tanggal 2 Juli 2023)

- Kraus, L., & Proff, H. (2021). *Sustainable Urban Transportation Criteria and Measurement: A Systematic Literature Review*. *Sustainable Urban Mobility Project*, 13(13), 1-21. <https://doi.org/10.3390/su13137113> (terakhir diakses tanggal 18 Maret 2023)
- Levinson, D. M., & Krizek, K. J. (2018). *Metropolitan transport and Land Use: Planning for Place and Plexus*. New York: Routledge. https://books.google.co.id/books?id=_GgPEAAQBAJ&lpg=PP1&ots=hZMYK8t7wt&dq=Kevin%20J.%20Krizek%20lewinson%20Place%2C%20accessibility%2C%20and%20transitoriented%20development&lr&hl=id&pg=PR4#v=onepage&q=Kevin%20J.%20Krizek%20lewinson%20Place,%200accessibility,%20and%20transit-oriented%20development&f=false (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Mujihartono, E. (2002). *Materi Ajar Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Semarang: Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
- Munawar, A. (2007). *Pengembangan Transportasi yang Berkelanjutan, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Murtejo, T. (2020). Kajian Rerouting Trayek Angkutan Umum Perkotaan: Studi Kasus di Kota Bogor. *Prosiding LPPM UIKA, Bogor*, 114-128. <https://pkm.uika-bogor.ac.id/index.php/prosiding/article/view/636> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Natalia, V. V., & Heinrichs, D. (2019). How to Define Urban Centres: Concepts Overview and Propose Indicators. *Transportation Research Procedia*, 41(2016), 150–154. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.09.027> (terakhir diakses tanggal 6 Juni 2023)
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *The end of automobile dependence*. Washington DC: Island Press/Center for Resource Economics. <https://link.springer.com/content/pdf/10.5822/978-1-61091-613-4.pdf> (terakhir diakses tanggal 7 Agustus 2023)
- Nes, V. R. (2002). *Design of Multimodal Transport Networks: A Hierarchical Approach* [TRAIL thesis, Delft University]. Delf University press. <https://elibrary.ru/item.asp?id=5708338> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Neumann, A. (2014). *A Paratransit-Inspired Evolutionary Process for Public Transit Network Design* [Doctoral Dissertation, Technische Universität Berlin]. Despositonce Technische Universität Berlin. https://depositonce.tu-berlin.de/bitstream/11303/4393/1/neumann_andreas-.pdf (terakhir diakses tanggal 10 Juni 2023)

- Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan. (2009). *Kota Makassar*. Sulselprov. https://sulselprov.go.id/pages/info_lain/22#:~:text=Kota%20Makassar%20mempunyai%20posisi%20strategis,utara%20ke%20wilayah%20selatan%20Indonesia. (terakhir diakses 2 Juni 2023)
- Pemerintah Kota Makassar. (2022). *Moda Transportasi Makassar*. Website Resmi Pemerintah Kota Makassar. <https://makassarkota.go.id/potensi/moda-transportasi/> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 4 Tahun 2015 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2015-2034*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tahun 2014 tentang *Angkutan Jalan*.
- Potter, S., & Skinner, M. J. (2000). On transport integration: a contribution to better understanding. *Futures Journal*, 32(3-4), 275-287. [https://doi.org/10.1016/S0016-3287\(99\)00097-X](https://doi.org/10.1016/S0016-3287(99)00097-X) (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)
- Prinanto, N., & Herijanto, W. (2012). Studi Alternatif Pemilihan Trase Transportasi Massal Surabaya Timur dengan Surabaya Barat. *Jurnal Teknik ITS*, 1(1), 58–62. <http://ejurnal.its.ac.id/index.php/teknik/article/view/1086> (terakhir diakses tanggal 5 Maret 2023)
- Putra, A. A., Magribi, L. O. M., Sharly, T., Ngii, E., Sukri, A. S., Sukri, A. S., Balaka, R., Azikin, T., Lawalendo, Sriyani, R., & Makmur, M. (2020). Model of Logistic Transport Distribution in The Urban Area. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 419(1), 1-12. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/419/1/012098> (terakhir diakses tanggal 3 Juni 2023)
- Riawan, W. A. (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(2), 119–132. <https://doi.org/10.25104/warlit.v30i2.688> (terakhir diakses tanggal 20 Mei 2023)
- Riduan, R., & Akdon, A. (2006). *Rumus dan Data dalam Aplikasi Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Rosyid, A., Setiawan, M. I., Nasihien, R. D., Razi, M. A. M., Isradi, M., Muchayan, A., Damayanti, E., Purworusmiardi, T., Harmanto, D., & Sukoco, A. (2021). Integrasi Transportasi Publik dalam Mendukung Pembangunan Daerah. *EMobility | Sustainable Mobility Transportasi Publik dan Teknologi GIS Mendukung Peningkatan Pembangunan Daerah*, 8–25. https://www.researchgate.net/publication/357619026_Integrasi_Transportasi_Publik_Dalam_Mendukung_Pembangunan_Daerah (terakhir diakses tanggal 25 Juni 2023)

- Sambuaga, R. (2017). Manajemen Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik di Dinas Perhubungan Kota Manado. *Jurnal Ilmiah Society*, 1(24), 4-4. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jurnalilmiahsociety/article/view/16855> (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Setijowarno, D., & Frazila R. B. (2001). *Pengantar Sistem Transportasi*. Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata.
- Sitorus, B. (2019). Kajian Pembenahan Angkutan Massal untuk Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di DKI Jakarta. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(3), 177-186. <https://doi.org/10.25104/warlit.v25i3.719> (terakhir diakses tanggal 18 Maret 2023)
- Siregar, & Syofian. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT Fajar Interpratama Mandiri.
- Steijn, J. V. (2014). *Creating Feeder Bus Lines for Transjakarta BRT* [Bachelor thesis, University of Twente]. Repository University of Twente. <https://purl.utwente.nl/essays/64762> (terakhir diakses tanggal 18 Maret 2023)
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabeta.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabeta.
- Sun, Y. (2011). Development and characteristics of central business district under the philosophy of health. *Procedia Engineering*, 21, 258–266. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2011.11.2013> (terakhir diakses tanggal 20 Maret 2023)
- Susantoro, B., & Parikesit, D. (2004). 1-2-3 Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan. *Majalah Transportasi Indonesia*, 1(1), 1-19.
- Sustainable Bus. (2023). *Karsan e-Jest Confirmed 2021 Market Leader in the European Electric Minibus Segment*. Sustainable-Bus. <https://www.sustainable-bus.com/electric-bus/karsan-e-jest-market-leader-electric-minibus-europe/> (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Thahir, M. (2019). *Persepsi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum tentang Transportasi Berkelanjutan di Kota Makassar*. [Doktor thesis, Universitas Brawijaya]. Repository Universitas Brawijaya.

<http://repository.ub.ac.id/id/eprint/189523/> (terakhir diakses tanggal 18 September 2023)

- Timboeleng, J., Malik, A., & Takumansang, E. D. (2013). Pengaruh Pasar Tradisional Karombasan terhadap Kinerja Jalan Arnold Mononutu di Kota Manado. *Sabua: Jurnal Lingkungan Binaan dan Arsitektur*, 5(2), 87-95. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/SABUA/article/view/3351> (terakhir diakses tanggal 23 Maret 2023)
- Vega, J. M. (2015). *Take Up Seminar 1 Feeder System*. Krakow, Poland.
- Verma, A., & Ramanayya, T. V. (2014). *Public Transport Planning and Management in Developing Countries*. London: CRC press. [https://books.google.co.in/books?hl=en&lr=&id=XIiZBQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Verma,+A.,+dan+Ramanayya,+T.+V.+\(2014\).+Public+transport+planning+and+management+in+developing+countries.+CRC+press.&ots=emK-AyN9lO&sig=0Jf1oDG-i4Yp3kzpvHbqIMNgaD4](https://books.google.co.in/books?hl=en&lr=&id=XIiZBQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Verma,+A.,+dan+Ramanayya,+T.+V.+(2014).+Public+transport+planning+and+management+in+developing+countries.+CRC+press.&ots=emK-AyN9lO&sig=0Jf1oDG-i4Yp3kzpvHbqIMNgaD4) (terakhir diakses tanggal 15 Juli 2023)
- Warpani, S.P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Wei, M., Liu, T., & Sun, B. (2021). Optimal Routing Design of Feeder Transit with Stop Selection Using Aggregated Cell Phone Data and Open Source GIS Tool. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 22(4), 2452–2463. <https://doi.org/10.1109/TITS.2020.3042014> (terakhir diakses tanggal 5 April 2023)

LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Pengumpulan Data



Lampiran 2 Kuesioner Wawancara

Kuesioner Penelitian Tugas Akhir	
Yth. Bapak/Ibu/Saudara(i).	
Perkenalkan saya Sulvina, mahasiswa S-1 Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang sedang melakukan penelitian untuk tugas akhir saya. Saat ini saya sedang melakukan penelitian yang berjudul "Pengembangan Angkutan Feeder Pendukung Angkutan Massal di Kawasan Pusat Kota Makassar". Adapun kriteria responden yang saya butuhkan adalah sebagai berikut:	
1. Berdomisili di Kota Makassar pada kecamatan: a. Bontoala b. Makassar c. Mamajang d. Mariso e. Panakkukang f. Rappocini g. Tamalate h. Tallo i. Ujung Pandang j. Ujung Tanah k. Wajo	
2. Pernah menggunakan angkutan feeder (Contoh: pete-pete, bajaj, becak, ojek, dsb)	
Apabila Bapak/Ibu/Saudara(i) memenuhi kriteria tersebut, saya berharap kesediaan Bapak/Ibu/Saudara(i) untuk mengisi kuesioner ini. Kuesioner ini bertujuan untuk mengetahui pola pergerakan, kebutuhan pergerakan pengguna angkutan feeder serta konektivitas angkutan feeder di kawasan pusat Kota Makassar.	
Saya mengucapkan terima kasih untuk perhatian dan partisipasi Bapak/Ibu/Saudara(i). Hormat saya, Sulvina.	
A. Data Responden	
Nama/Inisial	
Jenis Kelamin	☐ Laki-Laki ☐ Perempuan
Umur (tahun)	☐ <15 ☐ 15-20 ☐ 21-25 ☐ 26-30 ☐ 31-35 ☐ >35
Pekerjaan	☐ Pelajar/Mahasiswa ☐ Karyawan swasta ☐ Wiraswasta ☐ Wirausaha ☐ PNS Lainnya...
Pendidikan terakhir	☐ SD ☐ SMP ☐ SMA ☐ Diploma ☐ S1 ☐ S2/S3 Lainnya...
Pendapatan per bulan (Rupiah)	☐ < 1 Juta ☐ 1 juta-2,5 Juta ☐ 2,5 juta-4 juta ☐ 4 juta-5,5 juta ☐ > 5,5 Juta
B. Variabel Pola Pergerakan	
Titik awal melakukan perjalanan (rumah) Titik awal merupakan titik pertama anda melakukan pergerakan ke suatu tempat (rumah)	
Jalan/ Blok Perumahan	:
Contoh: Jl. Sungai Pareman II No. 13	(Isi disini)
Kelurahan	:
	(Isi disini)
Kecamatan	:
	(Isi disini)
Titik tujuan melakukan perjalanan Titik tujuan anda dalam melakukan perjalanan seperti sekolah, bekerja, berbelanja, dsb.	
Jalan>Nama tempat	:
Contoh: MTC Karebosi, Jl. Ahmad Yani No. 49	(Isi disini)
Kelurahan	:
	(Isi disini)
Kecamatan	:
	(Isi disini)
Mohon lanjut ke halaman berikutnya (belakang)	

C. Variabel Kebutuhan Pergerakan

Waktu Perjalanan (Pergi)	☐ 06.00-08.00	☐ 08.00-10.00	☐ 11.00-13.00	☐ 13.01-15.00
	☐ 15.01-17.00	☐ 17.01-20.00	☐ 19.01-21.00	☐ Lainnya...
Waktu Pergerakan (Pulang)	☐ 06.00-08.00	☐ 08.00-10.00	☐ 11.00-12.00	☐ 12.01-14.00
	☐ 15.01-17.00	☐ 17.01-19.00	☐ 19.01-21.00	☐ Lainnya...
Tujuan pergerakan	☐ Bekerja	☐ Sekolah/Universitas	☐ Belanja	☐ Rekreasi
	☐ Budaya	☐ Lainnya...		☐ Sosial
Moda/kendaraan angkutan feeder yang digunakan	☐ Pete-Pete	☐ Ojek	☐ Bajai	☐ Becak
	☐ Lainnya...		☐ Bentor	☐ Taxi
Tarif				
Frekuensi penggunaan angkutan feeder	☐ Setiap hari	☐ 3-5 kali seminggu	☐ 1-2 kali seminggu	
	☐ 1-4 kali sebulan	☐ Lainnya...		
Kepemilikan kendaraan pribadi motor	☐ 0	☐ 1	☐ 2	☐ 3
				☐ Lainnya...
Kepemilikan kendaraan pribadi mobil	☐ 0	☐ 1	☐ 2	☐ 3
				☐ Lainnya...

D. Variabel Bentuk Konektivitas

Rute perjalanan 1

Jalan yang anda lewati saat melakukan perjalanan menggunakan feeder : (isi disini)

Contoh: Jl. Pattimura – Jl. Penghibur – Jl. Somba Opu – Jl. Wahab Taru

Kendaraan yang digunakan menuju pangkalan pete-pete/ojek ☐ Jalan kaki ☐ Kendaraan pribadi ☐ Lainnya...

Jarak tempuh berjalan kaki ke tempat pangkalan ☐ <300 m ☐ 300-500 m ☐ 500-1000 m ☐ >1000 m

Waktu tempuh berjalan kaki ☐ < 5 menit ☐ 5-10 menit ☐ 10-20 menit ☐ >20 menit

Waktu tempuh apabila menggunakan kendaraan pribadi ☐ < 5 menit ☐ 5-10 menit ☐ 10-20 menit ☐ >20 menit

Apakah anda pernah melakukan perpindahan moda feeder ke angkutan massal?

(Contoh: Dari pete-pete berpindah ke angkutan bus BRT atau dari ojek berpindah ke angkutan bus BRT)

☐ Ya

☐ Tidak

* Jika menjawab ya, silahkan menjawab pertanyaan berikut. Jika menjawab tidak silahkan berhenti sampai disini

Lokasi/titik perpindahan moda/kendaraan

Lokasi anda melakukan perpindahan dari angkutan feeder menuju angkutan massal/bus BRT (sebutkan Jalan/Halte/Nomor/ Blok, Kelurahan, dan Kecamatan) : (isi disini)

Contoh: Jl. Penghibur 26-2, Bulo Gading, Kec. Ujung Pandang

Apakah lokasi perpindahan kendaraan merupakan halte? ☐ Ya ☐ Tidak

Jarak tempuh perpindahan moda/kendaraan (meter) ☐ <300 m ☐ 300-500 m ☐ 300-500 m

Jarak melakukan perpindahan kendaraan feeder ke angkutan massal/bus BRT (halte pemberhentian bus) ☐ 500-1000 m ☐ >1000 m

Waktu tempuh perpindahan moda/kendaraan ☐ < 5 menit ☐ 5-10 menit ☐ 10-20 menit

Jumlah waktu atau berapa lama anda melakukan perpindahan kendaraan feeder ke angkutan massal/bus BRT (halte pemberhentian bus) ☐ >20 menit

Frekuensi perpindahan moda/kendaraan ☐ 1 kali ☐ 2 kali ☐ > 2 kali

Rute perjalanan 2
Jalan yang anda lewati saat melakukan perjalanan menggunakan feeder ke halte atau tempat pergantian kendaraan : (isi disini)

Contoh: Jl. Pattimura – Jl. Penghibur – Jl. Somba Opu – Jl. Wahab Taru

Lampiran 3 Tabulasi Data Responden

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Responden (Orang)	Persentase%
1	Laki-Laki	55	75,34
2	Perempuan	18	24,66
Total		73	100,00

No.	Umur	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	15-20	17	23,29
2	21-25	20	27,40
3	26-30	16	21,92
4	31-35	8	10,96
5	>35	12	16,44
Total		73	100,00

No.	Pekerjaan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	Pelajar/Mahasiswa	29	39,73
2	Karyawan Swasta	20	27,40
3	PNS	3	4,11
4	Ibu Rumah Tangga	10	13,70
5	Wiraswasta/Wirausaha	11	15,07
Total		73	100,00

No.	Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden (Orang)	Persentase%
1	SD (Sederajat)	2	2,74
2	SMP (Sederajat)	15	20,55
3	SMA/SMK/MA	38	52,05
4	Diploma/S1/S2	18	24,66
Total		73	100,00

No.	Maksud Pergerakan	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	Ekonomi	46	63,01
2	Sosial	1	1,37
3	Pendidikan	19	26,03
4	Rekreasi/Hiburan	7	9,59
5	Kebudayaan	-	-
6	Lain-Lain	-	-
Total		73	100,00

No.	Waktu Pergerakan (Berangkat)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	06.00-08.00	22	30,14
2	08.00-10.00	37	50,68
3	10.00-12.00	12	16,44
4	12.00-14.00	2	2,74

No.	Waktu Pergerakan (Berangkat)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
5	14.00-16.00	0	-
6	16.00-18.00	0	-
7	18.00-20.00	0	-
8	20.00-22.00	0	-
9	22.00-24.00	0	-
Total		73	100,00

No.	Waktu Pergerakan (Pulang)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	06.00-08.00	0	-
2	08.00-10.00	0	-
3	10.00-12.00	4	5,48
4	12.00-14.00	17	23,29
5	14.00-16.00	20	27,40
6	16.00-18.00	29	39,73
7	18.00-20.00	2	2,74
8	20.00-22.00	1	1,37
9	22.00-24.00	0	-
Total		73	100,00

No	Tingkat Pendapatan (Rp)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	<1.000.000	43	58,90
2	1.000.000-2.500.000	16	21,92
3	2.500.000-4.000.000	6	8,22
4	4.000.000-5.500.000	3	4,11
5	>5.500.000	5	6,85
Total		73	100,00

No.	Kepemilikan Kendaraan Pribadi (Unit)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase(%)
1	0	32	43,84
2	1	29	39,73
3	2	9	12,33
4	>2	3	4,11
Total		73	100,00

No	Frekuensi Pergerakan	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Sangat Jarang	28	38,36
2	Jarang	20	27,39
3	Sering	25	34,25
Total		73	100

Jenis Moda	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
Jalan Kaki	36	49,32
Kend. Pribadi	15	20,55
Ojek/Bentor	22	30,14
Total	73	100,00

Jarak tempuh (m)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
<300	16	21,92
300-500	13	17,81
500-1000	29	39,73
>1000	15	20,55
Total	73	100,00

Lampiran 4 Hasil Tabulasi Silang (*Crosstabs*)

1. Tabulasi silang zona asal dengan maksud pergerakan

Zona Asal	Maksud Pergerakan				Total
	Ekonomi	Pendidikan	Rekreasi	Sosial	
Bontoala	6,8%	0,0%	0,0%	0,0%	6,8%
Makassar	4,1%	4,1%	2,7%	0,0%	11,0%
Mamajang	4,1%	1,4%	1,4%	0,0%	6,8%
Mariso	5,5%	0,0%	2,7%	0,0%	8,2%
Panakkukang	8,2%	5,5%	1,4%	0,0%	15,1%
Rappocini	4,1%	4,1%	0,0%	0,0%	8,2%
Tallo	12,3%	0,0%	0,0%	0,0%	12,3%
Tamalate	6,8%	2,7%	1,4%	0,0%	11,0%
Ujung Pandang	5,5%	1,4%	0,0%	0,0%	6,8%
Ujung Tanah	4,1%	1,4%	0,0%	1,4%	6,8%
Wajo	2,7%	4,1%	0,0%	0,0%	6,8%
Total	64,4%	24,7%	9,6%	1,4%	100,0%

2. Tabulasi silang zona tujuan dengan maksud pergerakan

Zona Tujuan	Maksud Perjalanan				Total
	Ekonomi	Pendidikan	Rekreasi	Sosial	
Bontoala	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Makassar	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0
Mamajang	6,8%	0,0%	0,0%	0,0%	6,8%
Mariso	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Panakkukang	8,2%	2,7%	1,4%	0,0%	12,3%
Rappocini	1,4%	8,2%	0,0%	0,0%	9,6%
Tamalate	1,4%	1,4%	0,0%	0,0%	2,7%
Tallo	0,0%	4,1%	0,0%	1,4%	5,5%
Ujung Pandang	4,1%	0,0%	8,2%	0,0%	12,3%
Ujung Tanah	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Wajo	38,4%	0,0%	0,0%	0,0%	38,4%
Manggala	2,7%	1,4%	0,0%	0,0%	4,1%
Tamalanrea	1,4%	6,8%	0,0%	0,0%	8,2%
Total	64,4%	26,0%	9,6%	1,4%	100,0%

3. Tabulasi silang zona asal dengan waktu pergerakan (pergi)

Zona Asal	Waktu Pergerakan (Berangkat)				Total
	06.00-08.00	08.01-10.00	10.01-12.00	12.01-14.00	
Bontoala	1,4%	2,7%	1,4%	1,4%	6,8%
Makassar	4,1%	4,1%	2,7%	0,0%	11,0%
Mamajang	2,7%	4,1%	0,0%	0,0%	6,8%
Mariso	1,4%	4,1%	2,7%	0,0%	8,2%
Panakkukang	6,8%	6,8%	1,4%	0,0%	15,1%
Rappocini	4,1%	4,1%	0,0%	0,0%	8,2%
Tallo	1,4%	9,6%	1,4%	0,0%	12,3%
Tamalate	1,4%	4,1%	4,1%	1,4%	11,0%
Ujung Pandang	2,7%	4,1%	0,0%	0,0%	6,8%
Ujung Tanah	2,7%	1,4%	2,7%	0,0%	6,8%
Wajo	2,7%	4,1%	0,0%	0,0%	6,8%
Total	31,5%	49,3%	16,4%	2,7%	100,0%

4. Tabulasi silang zona tujuan dengan waktu pergerakan (pergi)

Zona Tujuan	Waktu Pergerakan (Pergi)				Total
	06.00-08.00	08.01-10.00	10.01-12.00	12.01-14.00	
Bontoala	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Makassar	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%
Mamajang	0,0%	4,1%	1,4%	0,0%	5,5%
Mariso	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Panakkukang	4,1%	4,1%	4,1%	0,0%	12,3%
Rappocini	5,5%	4,1%	0,0%	0,0%	9,6%
Tamalate	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%
Tallo	2,7%	2,7%	0,0%	0,0%	5,5%
Ujung Pandang	8,2%	1,4%	1,4%	1,4%	12,3%
Ujung Tanah	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wajo	4,1%	24,7%	9,6%	0,0%	38,4%
Manggala	1,4%	2,7%	0,0%	0,0%	4,1%
Tamalanrea	2,7%	5,5%	0,0%	0,0%	8,2%
Total	31,5%	50,7%	16,4%	1,4%	100,0%

5. Tabulasi silang zona asal dengan waktu pergerakan (pulang)

Zona Asal	Waktu Pergerakan (Berangkat)						Total
	10.01-12.00	12.01-14.00	14.01-16.00	16.01-18.00	19.01-21.00	21.00-23.00	
Bontoala	0,0%	0,0%	2,7%	2,7%	1,4%	0,0%	6,8%
Makassar	1,4%	0,0%	2,7%	6,8%	0,0%	0,0%	11,0%
Mamajang	1,4%	2,7%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	6,8%
Mariso	1,4%	4,1%	1,4%	1,4%	0,0%	0,0%	8,2%
Panakkukang	0,0%	4,1%	4,1%	5,5%	1,4%	0,0%	15,1%
Rappocini	0,0%	2,7%	1,4%	4,1%	0,0%	0,0%	8,2%
Tallo	1,4%	5,5%	2,7%	2,7%	0,0%	0,0%	12,3%
Tamalate	0,0%	1,4%	5,5%	4,1%	0,0%	0,0%	11,0%
Ujung Pandang	0,0%	1,4%	1,4%	2,7%	0,0%	1,4%	6,8%
Ujung Tanah	0,0%	1,4%	1,4%	4,1%	0,0%	0,0%	6,8%
Wajo	0,0%	1,4%	2,7%	2,7%	0,0%	0,0%	6,8%
Total	5,5%	24,7%	26,0%	39,7%	2,7%	1,4%	100,0%

6. Tabulasi silang zona tujuan dengan waktu pergerakan (pulang)

Zona Tujuan	Maksud Pergerakan (Pulang)						Total
	10.01-12.00	12.01-14.00	14.01-16.00	16.01-18.00	19.01-21.00	21.00-23.00	
Bontoala	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Makassar	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mamajang	0,0%	1,4%	1,4%	2,7%	0,0%	1,4%	6,8%
Mariso	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Panakkukang	0,0%	0,0%	6,8%	4,1%	1,4%	0,0%	12,3%
Rappocini	0,0%	1,4%	0,0%	8,2%	0,0%	0,0%	9,6%
Tamalate	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	0,0%	0,0%	2,7%
Tallo	0,0%	0,0%	1,4%	4,1%	0,0%	0,0%	5,5%
Ujung Pandang	4,1%	2,7%	1,4%	4,1%	0,0%	0,0%	12,3%

Zona Tujuan	Maksud Pergerakan (Pulang)						Total
	10.01-12.00	12.01-14.00	14.01-16.00	16.01-18.00	19.01-21.00	21.00-23.00	
Ujung Tanah	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wajo	1,4%	17,8%	11,0%	8,2%	0,0%	0,0%	38,4%
Manggala	0,0%	1,4%	0,0%	1,4%	1,4%	0,0%	4,1%
Tamalanrea	0,0%	0,0%	2,7%	5,5%	0,0%	0,0%	8,2%
Total	5,5%	24,7%	26,0%	39,7%	2,7%	1,4%	100,0%

7. Tabulasi silang zona asal dengan kepemilikan kendaraan pribadi

Zona Asal	Kepemilikan Kendaraan Pribadi				Total
	0	1	2	>2	
Bontoala	5,5%	1,4%	0,0%	0,0%	6,8%
Makassar	6,8%	1,4%	2,7%	0,0%	11,0%
Mamajang	1,4%	1,4%	4,1%	0,0%	6,8%
Mariso	5,5%	1,4%	0,0%	1,4%	8,2%
Panakkukang	6,8%	6,8%	1,4%	0,0%	15,1%
Rappocini	4,1%	2,7%	0,0%	1,4%	8,2%
Tallo	4,1%	5,5%	2,7%	0,0%	12,3%
Tamalate	4,1%	4,1%	2,7%	0,0%	11,0%
Ujung Pandang	1,4%	4,1%	1,4%	0,0%	6,8%
Ujung Tanah	2,7%	2,7%	1,4%	0,0%	6,8%
Wajo	1,4%	4,1%	1,4%	0,0%	6,8%
Total	43,8%	35,6%	17,8%	2,7%	100,0%

8. Tabulasi silang zona tujuan dengan kepemilikan kendaraan pribadi

Zona Tujuan	Kepemilikan Kendaraan Pribadi				Total
	0	1	2	>2	
Bontoala	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Makassar	6,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mamajang	1,4%	5,5%	0,0%	0,0%	6,8%
Mariso	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Panakkukang	6,8%	1,4%	0,0%	0,0%	12,3%
Rappocini	4,1%	4,1%	1,4%	1,4%	9,6%
Tamalate	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%
Tallo	4,1%	2,7%	0,0%	0,0%	5,5%
Ujung Pandang	1,4%	1,4%	2,7%	0,0%	12,3%
Ujung Tanah	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wajo	1,4%	9,6%	2,7%	1,4%	38,4%
Manggala	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	4,1%
Tamalanrea	2,7%	5,5%	0,0%	0,0%	8,2%
Total	43,8%	35,6%	17,8%	2,7%	100,0%

9. Tabulasi silang zona asal dengan frekuensi pergerakan

Zona Asal	Frekuensi Pergerakan			Total
	Sering	Jarang	Sangat Jarang	
Bontoala	2,7%	2,7%	1,4%	6,8%
Makassar	4,1%	1,4%	5,5%	11,0%
Mamajang	1,4%	5,5%	0,0%	6,8%
Mariso	1,4%	2,7%	4,1%	8,2%

Zona Asal	Frekuensi Pergerakan			Total
	Sering	Jarang	Sangat Jarang	
Panakkukang	6,8%	4,1%	4,1%	15,1%
Rappocini	2,7%	2,7%	2,7%	8,2%
Tallo	1,4%	8,2%	2,7%	12,3%
Tamalate	4,1%	2,7%	4,1%	11,0%
Ujung Pandang	2,7%	2,7%	1,4%	6,8%
Ujung Tanah	2,7%	2,7%	1,4%	6,8%
Wajo	4,1%	2,7%	0,0%	6,8%
Total	34,2%	38,4%	27,4%	100,0%

10. Tabulasi silang zona tujuan dengan frekuensi pergerakan

Zona Tujuan	Frekuensi Pergerakan			Total
	Sering	Jarang	Sangat Jarang	
Bontoala	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Makassar	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mamajang	4,1%	1,4%	1,4%	6,8%
Mariso	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Panakkukang	4,1%	5,5%	2,7%	12,3%
Rappocini	5,5%	2,7%	1,4%	9,6%
Tamalate	2,7%	0,0%	0,0%	2,7%
Tallo	4,1%	1,4%	0,0%	5,5%
Ujung Pandang	1,4%	5,5%	5,5%	12,3%
Ujung Tanah	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wajo	5,5%	20,5%	12,3%	38,4%
Manggala	1,4%	1,4%	1,4%	4,1%
Tamalanrea	5,5%	0,0%	2,7%	8,2%
Total	34,2%	38,4%	27,4%	100,0%

11. Tabulasi silang maksud pergerakan dengan frekuensi pergerakan

Maksud Pergerakan	Frekuensi Pergerakan			Total
	Sering	Jarang	Sangat Jarang	
Ekonomi	16,4%	31,5%	16,4%	64,4%
Pendidikan	17,8%	2,7%	4,1%	24,7%
Rekreasi	0,0%	2,7%	6,8%	9,6%
Sosial	0,0%	1,4%	0,0%	1,4%
Total	34,2%	38,4%	27,4%	100,0%

12. Tabulasi silang frekuensi pergerakan dengan waktu pergerakan (pergi)

Frekuensi Pergerakan	Waktu Pergerakan (Pergi)				Total
	06.00-08.00	08.01-10.00	10.01-12.00	12.01-14.00	
Sering	20,5%	13,7%	0,0%	0,0%	34,2%
Jarang	4,1%	27,4%	5,5%	1,4%	38,4%
Sangat Jarang	6,8%	8,2%	11,0%	1,4%	27,4%
Total	31,5%	49,3%	16,4%	2,7%	100,0%

13. Tabulasi silang frekuensi pe`rgerakan dengan waktu pergerakan (pulang)

Frekuensi pergerakan	Waktu pergerakan (pulang)						Total
	10.0-12.00	12.01-14.00	14.01-16.00	16.01-18.00	19.01-21.00	21.00-23.00	
Sering	0,0%	1,4%	11,0%	17,8%	2,7%	1,4%	34,2%
Jarang	4,1%	9,6%	13,7%	11,0%	0,0%	0,0%	38,4%
Sangat Jarang	1,4%	13,7%	1,4%	11,0%	0,0%	0,0%	27,4%
Total	5,5%	24,7%	26,0%	39,7%	2,7%	1,4%	100,0%

14. Tabulasi silang frekuensi pergerakan dengan waktu pergerakan (pulang)

Kepemilikan kendaraan pribadi	Frekuensi pergerakan			
	Sangat Sering	Sering	Jarang	Sangat Jarang
0	9,6%	11,0%	24,7%	16,4%
1	6,8%	5,5%	9,6%	8,2%
2	0,0%	1,4%	4,1%	1,4%
>2	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%

15. Tabulasi silang jenis moda dengan jarak menuju tempat mengambil Petepete

Jenis Moda	Jarak (m)				Total
	<300	300-500	500-1000	>1.000	
Jalan Kaki	20,55	10,96	17,81	5,48	54,79
Kendaraan Pribadi	1,37	1,37	9,59	4,11	16,44
Ojek/Bentor	-	5,48	12,33	10,96	28,77
Total	21,92	17,81	39,73	20,55	100,00

CURRICULUM VITAE



IDENTITAS PRIBADI

Nama	: Sulvina
Tempat, Tanggal Lahir	: Songka, 13 April 2001
Jenis Kelamin	: Perempuan
Agama	: Islam
Kewarganegaraan	: Indonesia
Alamat Sekarang	: Jln. Opu Tohalide, Kelurahan Purangi, Kecamatan Sendana, Kota Palopo
Nomor HP	: 082347961350
NIM	: D10119073
Email	: vinasul09@gmail.com

PENDIDIKAN

2013-2016	SMP Negeri 3 Palopo
2016-2019	SMA Negeri 3 Palopo
2019-Sekarang	Universitas Hasanuddin

PENGALAMAN ORGANISASI

2016-2019	<i>Chemistry Club</i>
2017-2019	Pasukan Anti Narkoba
2019-Sekarang	Forum Mahasiswa Bidikmisi Usulan Komisi VII DPR-RI Tamsil Linrung

PENGALAMAN KERJA/MAGANG

Tahun	Kegiatan	Penyelenggara
2022	Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Soppeng	<i>Center of Technology (COT) Universitas Hasanuddin</i>
2022	<i>Feasability Study</i> Jembatan Anggana-Sanga-Sanga	PT. Hegar Daya
2022	Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Halmahera Selatan	<i>Center of Technology (COT) Universitas Hasanuddin</i>

KOMPETISI YANG PERNAH DIIKUTI			
Tahun	Kegiatan	Penyelenggara	Posisi
2021	Lomba Karya Tulis Ilmiah	IAP Provinsi Sulsel	Finalis
2021	Sayembara Desain Logo 5th WPSC 2022 & 16th APSA 2022	Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia (ASPI)	Finalis
2021	Lomba Desain Pemulihan Lingkungan Hari Lingkungan Hidup Sedunia 2021	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutan Republik Indonesia	Peserta