DAFTAR PUSTAKA

Anonim, 2005/2006. *Kabupaten Pangkep Dalam Angka*. Badan Pusat Statistik, Kabupaten Pangkep.

Anonim, 2005/2006. *Kecamatan Liukang Tupabbiring Dalam Angka*. BPS (Badan Pusat Statistik) Kabupaten Pangkep.

Anonim, 2005. *Pedoman Penulisan Tesis dan Disertasi*. Edisi 4, Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.

Anonim, 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional,* Jakarta.

Asiku, M.Z. 2001. *Sistem Transportasi Manajemen Kota.*

Dirjen Tata Kota. *Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota.*

Departemen Pekerjaan Umum, 2004. *Panduan Kerjasama Pemerintah, Swasta dan Masyarakat Dalam Pembangunan dan atau Pengelolaan Prasarana dan Sarana ke PU-an.*

Departemen Perhubungan Puslit UI, 2003. *Studi Tataran Transportasi Wilayah.*

Departemen Perhubungan, 2005. *Sistem Transportasi Nasio*nal.

Flaherty, C.A. *Transport Planning and Traffic Engineering.*

Jinca, M.Y. 1997. *Perspektif Permintaan dan Teknologi Transportasi Antar Pulau dan Pantai di Kawasan Timur Indonesia.* PPW – Pascasarjana Universitas Hasanuddin.

Jinca, M.Y, 2001. *Eksistensi Transportasi Laut Pelayanan Rakyat*, Makassar.

Jinca, M.Y, dkk, 2002. Perencanaan Transportasi Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.

Jinca, M.Y, 2006. *Dasar-Dasar Transportasi.* Konsep Modul Pelatihan, Departemen Perhubungan LAN RI Jakarta.

Jinca, M.Y. Bahan Kuliah. *Sistem dan Teknik Transportasi,* Makassar.

Munawar, A. 2005. *Dasat-Dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset, Ygyakarta.

Paquette, R. Ashford, N, 1982. *Transportation Engineering Planning and Design.*

Prevedouses, P.D. *Transportation Engineering and Planning.*

Salim, A, 1993. *Manajemen Transportasi*. Grafindo, Jakarta.

Sudarman, 2006. *Pengembangan Pelabuhan Awerange Sebagai Salah Satu Gerbang Komoditi Kapet Pare-Pare di Kabupaten Barru*. Tesis tidak diterbitkan, Makassar : Pascasarjana

Suharto, 2004. *Perekayasaan Metodologi penelitian*.

Yunus, H.S*. Struktur Tata Ruang Kota.*

Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*

LAMPIRAN

No. Urut : …

KUISIONER PENELITIAN

ANALISA JARINGAN PRASARANA DAN PELAYANAN TRANSPORTASI KOTA KECAMATAN WILAYAH KEPULAUAN LIUKANG TUPABBIRING KABUPATEN PANGKEP

Petunjuk Pengisian

1. Mohon dengan hormat bantuan dan kesediaan bapak/ibu/sdr (i) untuk menjawab seluruh pertanyaan yang ada, dalam rangka penyelesaian studi.
2. Berikan tanda (√) atau (X) pada jawaban yang bapak/ibu/sdr (i) pilih sesuai keadaan yang sebenarnya.

I. UMUM / KARAKTERISTIK RESPONDEN

1. Jenis kelamin: a. Laki-laki
   b. Perempuan
2. Umur : a. 15 – 25
   b. 25 – 40
   c. > 40
3. Pekerjaan :
   a. PNS/TNI/POLRI
   b. Pelajar/Mahasiswa
   c. Pegawai Swasta
   d. Wiraswasta
   d. Pedagang
   e. Nelayan
   f. Ibu Rumah Tangga
   g. Lain-lain
4. Pendidikan terakhir :
   a. SD
   b. SMP
   c. SMA
   d. D1,D2, S1, S2, S3
   e. Lainnya
5. Penghasilan/pendapatan per bulan :
   a. < Rp 100.000
   b. Rp 100.000 – 500.000
   c. Rp 500.000 – 1.000.000
   d. > Rp 1.000.000

II. SISTEM TRANSPORTASI PERAIRAN KOTA KECAMATAN

1. Dermaga tempat pemberangkatan:
   - a. < 10 m
   - b. 10 – 25 m
   - c. 25 – 50 m
   - d. 100 – 500 m
   - e. 500 – 1000 m
   - f. > 1 km
2. Maksud perjalanan:
   - a. Bekerja / Kantor
   - b. Belanja
   - c. Urusan Sosial
   - d. Sekolah.Kampus
   - d. Berdagang/Menjual
   - e. Nelayan
   - f. Lainnya
3. Pergerakan angkutan laut umum dan pribadi:
   - a. Pribadi
   - b. Umum
4. Frekuensi penggunaan angkutan umum:
   - a. Setiap hari
   - b. Kadang-kadang
5. Frekwensi perjalanan:
   - a. 1x sehari
   - b. 2x sehari
   - c. 3x sehari
   - d. 4x sehari
   - e. > 4x sehari

III. PERSEPSI KINERJA TRANSPORTASI LAUT

Daftar Pertanyaan :

Berilah tanda silang (X) pada pilihan yang anda anggap paling tepat dari pertanyaan berikut, berdasarkan kondisi yang dialami, data-data terlampir dan kondisi dari fasilitas yang ada. Arti dari setiap pilihan adalah :

Kondisi yang Dialami dan Fasilitas yang Ada :

Jawaban	**a**	dengan Nilai	**3**
	b		**2**
	c		**1**

1. Selamat (*Safe*)

Jumlah kecelakaan angkutan laut di Kabupaten Pangkep (Trayek Kabupaten Pangkep – Kecamatan Liukang Tupabbiring) terus meningkat?

a. Sangat Tinggi (Lebih dari 3 kali per tahun)
b. Cukup (1 – 3 kali per tahun)
c. Rendah (Tidak pernah)

2. Aksesibilitas Tinggi (*HighSufficient*)

Panjang jaringan pelayanan angkutan penumpang laut yang ada saat ini dapat menjangkau luas wilayah/penduduk menuju kota kabupaten yaitu dengan tujuan pelayanan ke Kecamatan Pangkajene, Kecamatan Bungoro, Kecamatan Labakkang, dan Kecamatan Ma'rang di Kota Kabupaten Pangkep?

a. Sangat Baik
b. Cukup
c. Rendah

3. Terpadu (*Integrated*)

Pengguna jasa/ masyarakat lebih mudah untuk beralih/pindah kendaraan dalam perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan dan sebaliknya, dengan adanya ojek, pete-pete, dan AKDP (Angkutan Kota Antar Propinsi)?

a. Sangat Baik
b. Cukup
c. Rendah

4. Kapasitas Mencukupi (*Sufficient*)

Kapasitas/jumlah angkutan laut sudah memenuhi kebutuhan dan permintaan pengguna jasa/masyarakat?

a. Sangat Baik
b. Cukup
c. Rendah

5. Teratur (*Reguler*)

   Pernahkah bapak/ibu/sdr(i) mendapatkan jadwal operasi angkutan laut (jadwal waktu tiba dan keberangkatan) dan jumlah pemberangkatan pada pagi, siang , sore, maupun malam harinya?

   a. Sering
   b. Pernah
   c. Tidak pernah

6. Lancar dan Cepat (*Speed*)

   Menurut saudara, kecepatan angkutan laut sudah cukup untuk terwujudnya waktu tempuh yang singkat dan aman terhadap kesematan dan kenyamanan penumpang?

   a. Sangat Tinggi/Baik
   b. Cukup
   c. Rendah

7. Mudah Dicapai (*Convenient*)

   Pengguna jasa angkutan penumpang dapat dengan mudah untuk mendapatkan informasi yang jelas tentang waktu keberangkatan?

   a. Sangat Mudah
   b. Mudah
   c. Susah

8. Tepat Waktu (*Punctual*)

   Ketepatan waktu kedatangan dan waktu keberangkatan angkutan laut dengan waktu menunggu (0-15 menit), sudah sesuai dengan jadwal operasi yang telah disediakan?

   a. Sangat Baik
   b. Cukup
   c. Rendah

9. Nyaman (*Comport*)

   Ketersediaan dan kualitas fasilitas pada angkutan laut sudah memadai untuk kemikmatan dan ketenangan bagi penumpang selama berada

dalam kendaraan karena adanya fasilitas tempat duduk, musik, dan lain-lain?

a. Sangat Baik
b. Cukup
c. Rendah

10. Tarif Terjangkau (*Affordable Tariff*)

Tarif angkutan laut penumpang yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan daya beli/kemampuan membayar pengguna jasa masyarakat?

a. Sangat Tinggi
b. Cukup
c. Rendah

11. Tertib (*Dicipline*)

Pada pengoperasian armada angkutan penumpang sering terjadi pelanggaran, misalnya antri, keselamatan pedagang, dan aturan-aturan?

a. Sangat Tinggi
b. Cukup
c. Rendah

. 12. Aman (*Secure*)

Gangguan-gangguan keamanan yang disebabkan oleh faktor-faktor eksternal (ombak, arus, perampok, dan lain-lain) tidak terlalu berpengaruh terhadap keamanan pengoperasian angkutan angkutan laut dan angkutan penumpang?

a. Sangat Baik
b. Cukup
c. Rendah

13. Polusi Rendah (*Low Pollution*)

Polusi yang disebabkan oleh angkutan laut baik berupa polusi gas buang air, suara maupun polusi getaran sudah sangat mengganggu kenyamanan para pengguna jasa/penumpang?

a. Sangat Tinggi
b. Cukup
c. Rendah

14. Efisien (*Efficient*)

Manfaat pelayanan yang diperoleh pengguna jasa angkutan laut sudah sesuai dengan besarnya biaya yang dikeluarkan?

a. Sangat Tinggi
b. Cukup
c. Rendah

Terima kasih atas bantuan dan jawaban Bapak/Ibu, Sdr (i), yang akan sangat membantu dalam penyelesaian studi kami.

INDIKATOR ASPEK-ASPEK PELAYANAN

1. Selamat
   a. Sangat Tinggi

      Nilai 3, jika jumlah kecelakaan sangat sedikit terhadap jumlah pergerakan penumpang dan barang.

   b. Cukup

      Nilai 2, jika jumlah kecelakaan hampir sama dengan jumlah pergerakan penumpang.

   c. Rendah

      Nilai 1, jika jumlah kecelakaan sama dengan jumlah pergerakan penumpang dan barang.

2. Aksesibilitas
   a. Sangat Baik

      Nilai 3, jika jaringan transportasi dapat menjangkau seluruh wilayah yang dilayani yakni 15 kelurahan/desa.

   b. Cukup

      Nilai 2, jika jaringan transportasi dapat menjangkau sebagian wilayah yang dilayani yakni ± 8 kelurahan/desa.

   c. Rendah

      Nilai 1, jika jaringan transportasi dapat menjangkau wilayah yang dilayani dibawah 5 kelurahan/desa.

3. Terpadu
   a. Sangat Baik

      Nilai 3, jika tingkat keterpaduan inter dan antar jaringan transportasi mencapai 90%.

   b. Cukup

      Nilai 2, jika tingkat keterpaduan inter dan antar jaringan transportasi mencapai 60 - 70%.

   c. Rendah

      Nilai 1, jika keterpaduan inter dan antar jaringan transportasi kurang dari 50%.

4. Kapasitas Mencukupi
   a. Sangat Baik

      Nilai 3, jika jumlah sarana dan prasarana lebih banyak dibanding dengan jumlah penduduk

   b. Cukup

      Nilai 2, jika jumlah sarana dan prasarana sebanding dengan jumlah penduduk

   c. Rendah

      Nilai 1, jika jumlah sarana dan prasarana sangat sedikit dibandingkan dengan jumlah penduduk

5. Teratur
   a. Sering

      Nilai 3, jika 90% sarana transportasi terjadwal dengan baik.

   b. Pernah

      Nilai 2, jika 70% sarana transportasi terjadwal dengan baik.

   c. Tidak Pernah

      Nilai 1, jika 50% sarana transportasi terjadwal dengan baik.

6. Lancar dan Cepat
   a. Sangat Tinggi/Baik

      Nilai 3, jika kecepatan kendaraan 20 mil/jam

   b. Cukup

      Nilai 2, jika kecepatan kendaraan 17 mil/jam

   c. Rendah

      Nilai 1, jika kecepatan kendaraan berkisar 15 mil/jam

7. Mudah Dicapai
   a. Sangat Mudah

      Nilai 3, jika waktu dan biaya yang dikeluarkan sedikit untuk mencapai sarana transportasi

   b. Mudah

      Nilai 2, jika waktu dan biaya yang dikeluarkan sebanding untuk mencapai sarana transportasi

c. Susah

Nilai 1, jika waktu dan biaya yang dikeluarkan cukup banyak untuk mencapai sarana transportasi

8. Tepat Waktu

a. Sangat Baik =

Nilai 3, jika tingkat kesesuaian jadwal kedatangan dan keberangkatan moda transportasi mencapai 90%.

b. Cukup

Nilai 2, jika tingkat kesesuaian jadwal kedatangan dan keberangkatan moda transportasi antara 60 - 70%.

c. Rendah

Nilai 1, jika tingkat kesesuaian jadwal kedatangan dan keberangkatan hanya berkisar 50%.

9. Nyaman

a. Sangat Baik

Nilai 3, jika ketersediaan dan kualitas fasilitas transportasi mencapai 90%.

b. Cukup

Nilai 2, jika ketersediaan dan kualitas fasilitas transportasi berkisar antara 60 - 70%.

c. Rendah

Nilai 1, jika ketersediaan dan kualitas fasilitas transportasi hanya 50%.

10. Tarif Terjangkau

a. Sangat Tinggi

Nilai 3, jika masyarakat mengeluarkan biaya mencapai 80 - 90%.

b. Cukup

Nilai 2, jika masyarakat mengeluarkan biaya berkisar 50%.

c. Rendah

Nilai 1, jika masyarakat mengeluarkan biaya kurang dari 50%.

11. Tertib
    a. Sangat Tinggi

        Nilai 3, jika jumlah pelanggaran yang terjadi mencapai 90% dari jumlah pertjalanan.

    b. Cukup

        Nilai 2, jika jumlah pelanggaran yang terjadi berkisar 60 - 70% dari jumlah pertjalanan

    c. Rendah

        Nilai 1, jika jumlah pelanggaran yang terjadi lebih sedikit atau dibawah 50% dari jumlah perjalanan.

12. Aman
    a. Sangat Baik

        Nilai 3, jika jumlah gangguan kurang dari 50% dari jumlah perjalanan.

    b. Cukup

        Nilai 2, jika jumlah gangguan dalam perjalanan berkisar 50 - 60%

    c. Rendah

        Nilai 1, jika jumlah gangguan yang terjadi mencapai 90% dari jumlah perjalanan.

13. Polusi Rendah
    a. Sangat Tinggi

        Nilai 3, jika polusi yang terjadi mencapai kisaran 80-90% di ambang batas.

    b. Cukup

        Nilai 2, jika polusi yang terjadi hanya mencapai kisaran 50 - 60% di ambang batas.

    c. Rendah

        Nilai 1, jika polusi yang terjadi dibawah 50% di ambang batas yang ditetapkan.

14. Efisien
    a. Sangat Tinggi

        Nilai 3, jika realisasi pelayanan mencapai 90=100% dengan kapasitas yang tersedia.

    b. Cukup

        Nilai 2, jika realisasi pelayanan berkisar 60-70% dengan kapasitas yang tersedia.

    c. Rendah

        Nilai 1, jikar realisasi pelayanan hanya dibawah 50% dengan kapasitas yang ada.

REKAP ITULASI DATA III
" Kinerja Transportasi laut "

III. Kelurahan Mattiro Sompe

No.	Indikator Kinerja	Bobot/Nilai			Nilai Rata - Rata	Urutan Prioritas
		a = 3	b = 2	c = 1		
1.	Selamat	3	18	23	1,54	4
2.	Aksesibitas	3	32	9	1,86	7
3.	Terpadu	11	23	10	2,01	9
4.	Kapasitas	10	29	5	2,11	14
5.	Teratur	1	13	30	1,34	1
6.	Lancar	3	34	7	1,91	8
7.	Mudah	10	28	6	2,09	13
8.	Tepat waktu	8	30	6	2,05	10
9.	Nyaman	0	16	28	1,36	2
10.	Tarif	5	38	1	2,09	12
11.	Tertib	2	18	24	1,50	3
12.	Aman	3	30	11	1,82	5
13.	Polusi	8	22	14	1,86	6
14.	Efisien	4	39	1	2,07	11
	Rata -Rata				1,83	

Sumber: Hasil Analisis

III. Desa Mattiro Deceng

No.	Indikator Kinerja	Bobot / Nilai			Nilai Rata - Rata	Urutan Prioritas
		a = 3	b = 2	c = 1		
1.	Selamat	0	9	20	1,31	2
2.	Aksesibitas	0	27	2	1,91	7
3.	Terpadu	7	22	0	2,24	14
4.	Kapasitas	3	26	0	2,10	10
5.	Teratur	0	3	26	1,10	1
6.	Lancar	3	26	0	2,10	11
7.	Mudah	10	15	4	2,21	13
8.	Tepat waktu	5	22	2	2,10	12
9.	Nyaman	0	15	14	1,52	3
10.	Tarif	1	28	0	2,03	8
11.	Tertib	3	11	15	1,59	4
12.	Aman	3	12	14	1,62	5
13.	Polusi	6	12	11	1,83	6
14.	Efisien	2	27	0	2,06	9
	Rata -Rata				1,84	

Sumber: Hasil Analisis

III. Desa Mattiro Bone

No.	Indikator Kinerja	Bobot / Nilai			Nilai Rata - Rata	Urutan Prioritas
		a = 3	b = 2	c = 1		
1.	Selamat	0	7	4	1,63	7
2.	Aksesibitas	0	6	5	1,55	5
3.	Terpadu	0	6	5	1,55	6
4.	Kapasitas	5	2	4	2,09	12
5.	Teratur	0	2	9	1,18	1
6.	Lancar	1	6	4	1,18	2
7.	Mudah	4	6	1	2,27	14
8.	Tepat waktu	4	4	3	2,09	11
9.	Nyaman	0	3	8	1,27	3
10.	Tarif	2	8	1	1,94	10
11.	Tertib	1	3	7	1,45	4
12.	Aman	2	5	4	1,82	8
13.	Polusi	2	5	4	1,82	9
14.	Efisien	2	9	0	2,18	13
	Rata -Rata				1,71	

Sumber: Hasil Analisis

III. Kinerja Transportasi Laut untuk Ketiga Kelurahan/Desa

No.	Indikator Kinerja	Bobot / Nilai			Nilai Rata - Rata	Urutan Prioritas
		a = 3	b = 2	c = 1		
1.	Selamat	3	34	47	1,48	3
2.	Aksesibitas	3	65	16	1,84	6
3.	Terpadu	18	61	15	2,27	14
4.	Kapasitas	18	57	9	2,11	12
5.	Teratur	1	18	65	1,23	1
6.	Lancar	7	66	11	1,95	8
7.	Mudah	24	49	11	2,15	13
8.	Tepat waktu	17	56	11	2,07	10
9.	Nyaman	0	34	50	1,40	2
10.	Tarif	8	72	2	2,02	9
11.	Tertib	6	32	46	1,52	4
12.	Aman	8	47	29	1,75	5
13.	Polusi	16	39	29	1,85	7
14.	Efisien	8	75	1	2,08	11
	Rata -Rata				1,85	

Sumber: Hasil Analisis

Keterangan:

a, b, c = Pilihan Responden

Bobot/Nilai = Jumlah Responden yang Memilih a,b,c.

$$\text{Nilai Rata-Rata} = \frac{\text{Jumlah Responden yang Memilih x Bobot}}{\text{Total Jumlah Responden}}$$

PERHITUNGAN CHI-SQUARE TEST

1. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Selamat

	Observed N	Expected N	Residual
baik	3	28,0	-25,0
cukup	34	28,0	6,0
rendah	47	28,0	19,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Selamat
Chi-Square[a]	36,500
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

2. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Aksebilitas

	Observed N	Expected N	Residual
baik	3	28,0	-25,0
cukup	65	28,0	37,0
rendah	16	28,0	-12,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Aksebilitas
Chi-Square[a]	76,357
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

3. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Terpadu

	Observed N	Expected N	Residual
baik	18	28,0	-10,0
cukup	51	28,0	23,0
rendah	15	28,0	-13,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Terpadu
Chi-Square[a]	28,500
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

4. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Kapasitas

	Observed N	Expected N	Residual
baik	18	28,0	-10,0
cukup	57	28,0	29,0
rendah	9	28,0	-19,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Kapasitas
Chi-Square[a]	46,500
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

5. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Teratur

	Observed N	Expected N	Residual
baik	1	28,0	-27,0
cukup	18	28,0	-10,0
rendah	65	28,0	37,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Teratur
Chi-Square[a]	78,500
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

6. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Lancar

	Observed N	Expected N	Residual
baik	7	28,0	-21,0
cukup	66	28,0	38,0
rendah	11	28,0	-17,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Lancar
Chi-Square[a]	77,643
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

7. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Mudah

	Observed N	Expected N	Residual
baik	24	28,0	-4,0
cukup	49	28,0	21,0
rendah	11	28,0	-17,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Mudah
Chi-Square [a]	26,643
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

8. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Tepat Waktu

	Observed N	Expected N	Residual
baik	17	28,0	-11,0
cukup	56	28,0	28,0
rendah	11	28,0	-17,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Tepat Waktu
Chi-Square [a]	42,643
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

9. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Nyaman

	Observed N	Expected N	Residual
cukup	34	42,0	-8,0
rendah	50	42,0	8,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Nyaman
Chi-Square [a]	3,048
df	1
Asymp. Sig.	,081

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 42,0.

10. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Tarif

	Observed N	Expected N	Residual
baik	8	28,0	-20,0
cukup	74	28,0	46,0
rendah	2	28,0	-26,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Tarif
Chi-Square[a]	114,000
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

11. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Tertib

	Observed N	Expected N	Residual
baik	6	28,0	-22,0
cukup	32	28,0	4,0
rendah	46	28,0	18,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Tertib
Chi-Square[a]	29,429
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

12. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Aman

	Observed N	Expected N	Residual
baik	8	28,0	-20,0
cukup	47	28,0	19,0
rendah	29	28,0	1,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Aman
Chi-Square [a]	27,214
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

13. NPar Tests

Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Polusi

	Observed N	Expected N	Residual
baik	16	28,0	-12,0
cukup	39	28,0	11,0
rendah	29	28,0	1,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Polusi
Chi-Square[a]	9,500
df	2
Asymp. Sig.	,009

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

14. NPar Tests
Chi-Square Test
Frequencies

Sikap Responden Efisien

	Observed N	Expected N	Residual
baik	8	28,0	-20,0
cukup	75	28,0	47,0
rendah	1	28,0	-27,0
Total	84		

Test Statistics

	Sikap Responden Efisien
Chi-Square[a]	119,214
df	2
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 28,0.

No	Chi-Square	Kontingensi (C)
1	36,500	0,517
2	76,357	0,658
3	28,500	0,471
4	46,500	0,563
5	78,500	0,663
6	77,643	0,661
7	26,643	0,459
8	42,643	0,547
9	3,048	0,172
10	114,000	0,730
11	29,429	0,477
12	27,214	0,463
13	9,500	0,295
14	119,214	0,737

FOTO KONDISI EKSISTING
KECAMATAN LIUKANG TUPABBIRING

Foto 1. Wilayah Kepulauan Kota Kecamatan Liukang Tupabbiring

Gambar 2. Kapal Angkutan Umum

Foto 3. Kondisi Dermaga di Kecamatan Liukang Tupabbiring

Foto 4. Kondisi Dermaga di Kecamatan Liukang Tupabbiring

Foto 5. Kapal Angkutan Umum Sedang Bersandar

Foto 6. Kondisi Eksisting Jalan Desa dengan Paving Blok

Foto 7. Muara Sungai 1 Kabupaten Pangkep

Foto 8. Muara Sungai 2 Kabupaten Pangkep