

**KARAKTERISTIK PELAYANAN JALAN AP. PETTARANI DAN
DAMPAK PERUBAHAN RUANG AKTIVITAS EKONOMI
MASYARAKAT SETELAH BERFUNGSIONYA JALAN TOL
LAYANG AP. PETTARANI KOTA MAKASSAR**

TESIS

**RIKAWATI
NIM. 4620102018**



Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Magister

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul : Karakteristik Pelayanan Jalan AP. Pettarani dan Dampak Perubahan Ruang Aktivitas Ekonomi Masyarakat Setelah Berfungsinya Jalan Tol Layang AP. Pettarani Kota Makassar
2. Nama Mahasiswa : Rikawati
3. Nim : 4620102018
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah Kota

Menyetujui
Komisi Pembimbing

Pembimbing I



Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T., M.T.

Pembimbing II

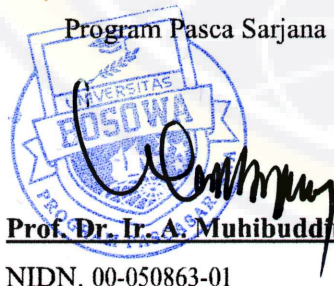


Dr. S. Nurran Aksa, S.T., M.T.

Mengetahui

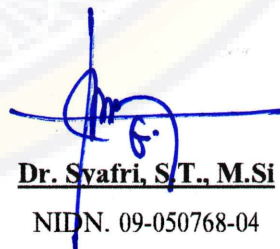
Direktur

Program Pasca Sarjana


Prof. Dr. Ir. A. Muhibuddin, MS
NIDN. 00-050863-01

Ketua Program Studi

Perencanaan Wilayah Kota


Dr. Syafri, S.T., M.Si
NIDN. 09-050768-04

HALAMAN PENERIMAAN


Pada Hari / Tanggal : 15 Agustus 2022

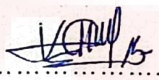
Tesis Atas Nama : Rikawati


NIM : 4620102018

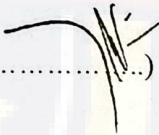
Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Pada Program Studi Perencanaan Wilayah Kota.

PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T., M.T. (.....) 
(Pembimbing I)

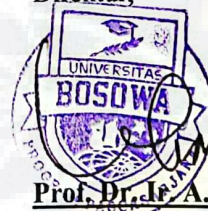
Sekretaris : Dr. S. Kamran Aksa, S.T., M.T. (.....) 
(Pembimbing II)

AnggotaPenguji : 1. Dr. Ir. Qadriati Dg. Bau, ST., M.Si(.....) 

2. Prof. Dr. Ir. M. Natsir Abduh, M.Si (.....) 

Makassar, Agustus 2022

Direktur,



Prof. Dr. Ir. A. Muhibuddin, MS

NIDN. 00 050863 01

PERNYATAAN ORISINALISASI TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam Naskah Tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam Naskah Tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Tesis (Magister) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundangan-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 2022

Mahasiswa



Rikawati

KATA PENGANTAR

Puji syukur yang sedalam-dalamnya penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala berkat dan limpahan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian tesis dengan judul **“KARAKTERISTIK PELAYANAN JALAN AP. PETTARANI DAN DAMPAK PERUBAHAN RUANG AKTIVITAS EKONOMI MASYARAKAT SETELAH BERFUNGSIYA JALAN TOL LAYANG AP. PETTARANI KOTA MAKASSAR”**.

Tujuan dari penulisan tesis ini adalah untuk memenuhi syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Magister (S2) pada Program Pasca Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.

Di dalam proses penulisan tesis ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak sehingga penulisan tesis ini dapat terselesaikan tepat waktu. Oleh karena itu, ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan setinggi-tingginya penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si selaku Rektor Universitas Universitas Bosowa Makassar.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. H. A. Muhibuddin, M.S. selaku Direktur Program Pasca Sarjana Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak Dr. Syafri, S.T., M.Si. selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Program Pasca Sarjana Universitas Bosowa Makassar.
4. Bapak Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T., M.T. dan Bapak Dr. S. Kamran Aksa, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing.

5. Bapak Prof. Dr. Ir. M. Natsir Abduh, M.Si, dan Ibu Dr. Ir. Qadriati Dg. Bau, S.T.,
M.Si. selaku Dosen Penguji
6. Seluruh keluarga tercinta atas dukungan semangat dan motivasinya
7. Semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian tesis ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu saran beserta kritikan yang membangun sangat diharapkan. Semoga karya ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Makassar, Oktober 2022

BOSOWA

Rikawati

ABSTRAK

RIKAWATI. *Karakteristik pelayanan Jalan AP. Pettarani dan dampak perubahan ruang aktivitas ekonomi masyarakat setelah berfungsinya Jalan Tol Layang AP. Pettarani Kota Makassar (dibimbing oleh Murshal Manaf dan Kamran Aksa).*

Penelitian ini bertujuan untuk Menganalisis karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani dan menganalisis dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani.

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah administrasi kota Makassar dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Lokasi penelitian pada ruas jalan Andi Pangeran Pettarani dan kawasan sepanjang koridor AP. Pettarani yang merupakan daerah terdampak akibat keberadaan jalan Tol Layang AP.Pettarani. Data penelitian yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data dianalisis dengan menggunakan analisis kuantitatif terkait penilaian kinerja ruas jalan AP. Pettarani (volume lalu lintas, kapasitas jalan, derajat kejenuhan) dan analisis kuantitatif melalui pengujian hipotesis dengan perhitungan statistic dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kinerja ruas jalan AP. Pettarani berada pada level pelayanan F (Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.), meskipun secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, namun secara statistic tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat yang signifikan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani. Output hasil uji deskriptif diperoleh nilai Sig. (2-tailed) sebesar $0.000 < \text{taraf signifikansi } 0.05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak, artinya tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani.

Kata kunci: Jalan tol layang AP.Pettarani, Kinerja ruas jalan, Tingkat Pelayanan, Dampak ekonomi.

ABSTRACT

RIKAWATI. *Characteristics of Street services AP. Pettarani and the impact of changes in the space of economic activity of the community after the functioning of the Elevated Toll Road AP Pettarani Makassar City (guided by Murshal Manaf and Kamran Aksa).* (Supervised by Murshal Manaf and Kamran Aksa).

This study aims to analyze the characteristics of the network system, movement and transportation activity system on the AP.Pettarani Road section after the operation of the AP Pettarani Elevated Toll Road and analyzed the impact of changes in the functioning of the community economic activity space in the AP. Pettarani road corridor with the functioning of the AP. Pettarani Elevated Toll Road.

This research was carried out in the administrative area of Makassar city using quantitative research methods with a quantitative descriptive approach. The research site is on the Andi Pangeran Pettarani road section and the area along the AP Pettarani corridor, which is an affected area due to the existence of the AP. Pettarani Elevated Toll Road. The research data used are primary data and secondary data. The data were analyzed using quantitative analysis related to the performance assessment of AP. Pettarani road sections (traffic volume, road capacity, degree of saturation) and quantitative analysis through hypothesis testing with statistical calculations with the help of SPSS Statistic 26 software.

The results of this study show that the performance of the AP. Pettarani road section. is at service level F (Obstructed current, low speed, volume above capacity, frequent congestion for a long time.), although descriptively there is a difference in the average income of the people before and after the operation of the AP. Pettarani elevated toll road, however, statistically there was no significant difference in the average income of the people before and after the operation of the AP. Pettarani elevated toll road. The output of the descriptive test results obtained a Sig. (2-tailed) value of $0.000 < \alpha$ signification level of 0.05 so it can be concluded that H_0 was rejected, meaning that there was no difference in the average income of the people before and after the existence of the AP Pettarani elevated toll road.

Keywords : AP. Pettarani elevated toll road, Road section performance, Service Level, Economic impact.

DAFTAR ISI

JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

KATA PENGANTAR

ABSTRAK

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Lingkup Penelitian	6
F. Sistematika Pembahasan	7

BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Deskripsi Teori	9
1. Transportasi	9
2. Sistem Transportasi Makro	13
3. Pengertian Jalan	16
4. Volume Lalu Lintas	19
5. Kapasitas Jalan	19
6. Kecepatan dan Waktu Tempuh	24
7. Tingkat Pelayanan Jalan (Level of Service).....	25

8. Kinerja Jalan	26
9. Jalan Tol	27
B. Penelitian Terdahulu	32
C. Kerangka Pikir	41

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	42
B. Lokasi Penelitian.....	42
C. Populasi dan Sampel	43
D. Variabel Penelitian	44
E. Jenis dan Sumber Data	46
F. Metode Pengumpulan Data	47
G. Teknik Analisis Data	47
H. Hipotesis	49

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian.....	51
B. Pembahasan.....	59

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	95
B. Saran	96

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jaringan Jalan Tol Ujung Pandang	2
Tabel 2.1	Perencanaan Jalan yang Ditetapkan Oleh Peraturan Pemerintah ..	17
Tabel 2.2	Penggunaan Ruang dan Pelayanan Jalan yang Diharapkan	17
Tabel 2.3	Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan (Co)	20
Tabel 2.4	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan (F _{cw}).....	21
Tabel 2.5	Faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (F _{Csp}).....	22
Tabel 2.6	Faktor Koreksi Kapasitas akibat ukuran kota.....	22
Tabel 2.7	Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping (F _{Csf}) untuk jalan yang mempunyai bahu jalan	23
Tabel 3.1	Jadwal Penelitian	42
Tabel 4.1	Wilayah Kelurahan Yang Dilalui Trase Jalan Tol Layang A.P. Pettarani Kota Makassar	53
Tabel 4.2	Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin	54
Tabel 4.3	Tingkat Pendidikan Responden	55
Tabel 4.4	Mata Pencaharian Responden	57
Tabel 4.5	Kapasitas Ruas Jalan Eksisting AP.Pettarani Segmen 1.....	57
Tabel 4.6	Kinerja Ruas Jalan AP.Pettarani Segmen 1.....	62
Tabel 4.7	Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Alauddin (Minggu, 17 Juli 2022) Tahun 2022.....	64
Tabel 4.8	Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Alauddin (Senin, 18 Juli 2022) Tahun 2022.....	65
Tabel 4.9	Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Alauddin (Selasa, 19 Juli 2022) Tahun 2022.....	66
Tabel 4.10	Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Fly over (Minggu, 17 Juli 2022) Tahun 2022	67
Tabel 4.11	Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Fly over (Senin, 18 Juli 2022) Tahun 2022	68

Tabel 4.12	Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Fly over (Selasa, 19 Juli 2022) Tahun 2022	69
Tabel 4.13	Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani arah Normal (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022	71
Tabel 4.14	Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani arah Opposite (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022	73
Tabel 4.15	Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani total 2 arah (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022	75
Tabel 4.16	Responden berdasarkan perubahan jenis usaha	81
Tabel 4.17	Tingkat pendapatan responden	82
Tabel 4.18	Output hasil uji normalitas dengan bantuan software SPSS statistic 26.....	83
Tabel 4.19	Output hasil uji deskriptif dengan bantuan software SPSS statistic 26	84
Tabel 4.20	Output hasil uji deskriptif dengan bantuan software SPSS statistic 26	85
Tabel 4.21	Output hasil uji deskriptif dengan bantuan software SPSS statistic 26	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Sistem Transportasi Makro	15
Gambar 2.2	Kerangka Pikir.....	41
Gambar 3.1	Peta Lokasi Jalan Tol Makassar	43
Gambar 4.1	Peta Prasarana Transportasi	53
Gambar 4.2	Grafik Perbandingan Jenis Kelamin	55
Gambar 4.3	Grafik Tingkat Pendidikan Responden	56
Gambar 4.4	Grafik Jumlah responden menurut mata pencaharian responden	57
Gambar 4.5	Sketsa jalan AP.Pettarani	59
Gambar 4.6	Fluktuasi Volume Lalu Lintas Ruas Jalan AP.Perttarani segmen 1 (kend/jam)	61
Gambar 4.7	Sketsa jalan AP.Pettarani	63
Gambar 4.8	Diagram Volume Lalulintas Jalan AP.Pettarani arah Normal (Alauddin)	72
Gambar 4.9	Diagram Volume Lalulintas Jalan AP.Pettarani arah Opposite (Fly over)	74
Gambar 4.10	Diagram Volume Lalulintas Jalan AP.Pettarani total dua arah.	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu alternatif dalam mempercepat sarana transportasi, pariwisata, dan pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya jalan tol maka kemacetan lalu lintas dapat dikurangi. Jalan tol juga dapat mempersingkat jarak dari satu kota ke kota lainnya (Aries Siswanto,Victorianus dkk, 2019).

Jalan Tol Ujung Pandang merupakan jalan tol yang berada di Kota Makassar, yang menghubungkan beberapa tempat penting di Kota Makassar seperti Pelabuhan Soekarno-Hatta, pusat kota, pusat komersial Panakkukang, Kawasan Industri Makassar, dan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Jalan tol ini terdiri dari 4 seksi dengan panjang total yakni 21,92 km dan mempunyai satu simpang susun.

Jalan Tol Ujung Pandang pertama kali diresmikan pada tahun 1998, yaitu seksi I dan II, yang dikenal dengan sebutan Tol Reformasi karena diresmikan pasca masa reformasi. Jalan Tol Reformasi memiliki panjang 6,05 km dan menghubungkan kawasan Pelabuhan dan Kawasan Komersial Panakkukang.

Ruas Jalan Tol Seksi IV mulai dibangun pada Mei 2007 dan diresmikan pada 26 September 2008 oleh Presiden Susilo Bambang

Yudhoyono. Jalan tol ini memiliki panjang 11,57 dan menghubungkan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dengan jalan tol Seksi I dan II sepanjang enam kilometer yang telah beroperasi sejak tahun 1999.

Ruas Jalan Tol Ujung Pandang Seksi III mulai dibangun pada April 2018 dan dinamakan Jalan Tol Layang A.P. Pettarani. Jalan tol ini dibangun untuk melengkapi ruas tol eksisting Jalan Tol Ujung Pandang Seksi I, II, dan IV. Jalan tol ini beroperasi dengan sistem terbuka dengan Ruas Jalan Tol Seksi I dan II dengan total panjang 10,4 km. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono, meresmikan Jalan Tol A.P. Pettarani sepanjang 4,30 km pada 18 Maret 2021.

Tabel 1.1. Jaringan Jalan Tol Ujung Pandang

Tahap	Nama Jalan	Ruas	Panjang	Tahun Selesai	Operator/BUJT
Seksi I	Tol Reformasi	Ujung Tanah – Simpang Susun Tallo	3 km	1998	PT. Makassar Metro Network
Seksi II		Barat - Selatan – Fly Over Pettarani	3.05 km	1998	PT. Makassar Metro Network
Seksi III	Tol Layang A.P. Pettarani	Fly Over Pettarani – Jl. Sultan Alauddin Simpang Susun Tallo	4.30 km	2021	PT. Makassar Metro Network
Seksi IV	Tol Ir. Sutami	Barat - Timur – Simpang Lima Mandai	11.57 km	2008	PT. Jalan Tol Seksi Empat

Sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_Tol_Ujung_Pandang (diakses :

26/06/2022)

Pembangunan jalan tol tidak lepas dari aspek fisik dan aspek non fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non fisik adalah masalah social ekonomi masyarakat. Kedua aspek tersebut tentunya dirasakan secara langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan jalan tol tersebut (A'la, Unun Udia, 2018)

Sebelum diselenggarakannya pembangunan jalan tol layang AP. Pettarani, masyarakat kota Makassar yang sering melintas di jalan AP. Pettarani sering mengeluhkan kemacetan parah yang kerap terjadi di jalan arteri AP. Pettarani terutama pada jam puncak, hal tersebut menyebabkan ketidak nyamanan para pengguna jalan dan terbuangnya waktu yang lama dalam berkendara dan terganggunya distribusi barang dan jasa (Sari & Kisman, 2021).

Pembangunan jalan tol layang merupakan salah satu solusi dalam mengatasi kemacetan lalu lintas (Pangaribuan, 2014). Keberadaan jalan tol layang AP. Pettarani diharapkan dapat memberikan kemudahan mobilitas, pendistribusian barang dan logistik, sekaligus akan mengoptimalkan fungsi jaringan jalan tol di Kota Makassar yang menghubungkan simpul ekonomi, bandar udara, pelabuhan, Kawasan industri dan perkantoran.

Setelah setahun beroperasi, keberadaan jalan Layang Tol AP. Pettarani diharapkan dapat mengembalikan fungsi jalan AP. Pettarani sebagai jalan arteri primer, dimana tingkat kemacetan di sepanjang koridor AP. Pettarani sudah mulai berkurang, meskipun masih terdapat

penumpukan kendaraan di beberapa titik terutama pada jam puncak pagi maupun sore hari, meskipun tanpa pembebasan lahan, tetapi penggunaan lahan di sepanjang koridor AP. Pettarani berpotensi berubah, perubahan yang terjadi antara lain berkaitan dengan sistem kegiatan yakni penduduk dan kegiatannya, dimana para pengguna jalan dari arah ataupun menuju bandara Sultan Hasanuddin lebih memilih jalan tol layang AP. Pettarani sebagai alternatif untuk menghindari kemacetan, sehingga volume kendaraan yang melintas di koridor AP. Pettarani berkurang sehingga potensi pengguna jalan untuk mengakses kegiatan ekonomi masyarakat disepanjang koridor pettarani juga akan mengalami penurunan, hal ini dapat dibuktikan dengan adanya beberapa kegiatan ekonomi masyarakat disepanjang koridor pettarani yang tidak beroperasi lagi bahkan tutup permanen, belum lagi kegiatan-kegiatan perdagangan dan jasa yang mengalami penurunan omset.

Fenomena-fenomena masalah tersebut oleh peneliti kemudian dirumuskan sebagai pedoman untuk mencari jawaban dari tujuan dari penelitian tentang bagaimana karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani, bagaimana persepsi masyarakat terhadap dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani serta bagaimana rumusan konsep kebijakan rencana

pemanfaatan ruang untuk aktivitas ekonomi masyarakat di koridor AP.

Pettarani

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dirumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani?
2. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani?
3. Bagaimana rumusan konsep kebijakan rencana pemanfaatan ruang untuk aktivitas ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani.

2. Menganalisis dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani.
3. Menganalisis strategi kebijakan yang harus diambil oleh pemerintah dalam rencana pemanfaatan ruang di koridor jalan AP. Pettarani.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat baik secara teoritis maupun secara praktis, sebagai berikut :

1. Secara teoritis hasil penelitian ini bermanfaat dari sisi pengembangan ilmu perencanaan wilayah dan kota khususnya dalam mempelajari pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap karakteristik sistem pergerakan transportasi serta dampak pembangunan infrastruktur terhadap perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat.
2. Secara praktis bermanfaat bagi pemerintah sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan rencana pemanfaatan ruang untuk menangani dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan infrastruktur transportasi di kota Makassar.

E. Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini terdapat dua bagian yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup ini merupakan batasan dari penelitian dalam rangka memfokuskan penelitian yang akan dilakukan.

1. Ruang Lingkup Materi

Lingkup pembahasan dalam penelitian ini difokuskan pada karakteristik sistem pergerakan transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani sebelum dan setelah pengoperasian Jalan Tol Layang AP. Pettarani serta dampaknya terhadap kondisi ekonomi masyarakat disepanjang koridor jalan AP. Pettarani yakni perbedaan pendapatan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani

2. Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah wilayah yang berada disepanjang koridor AP. Pettarani yang dilalui trase jalan Tol Layang AP. Pettarani sepanjang ± 4.3 km yang menghubungkan jalan Tol Reformasi sepanjang jalur AP. Pettarani sampai di jalan Alauddin Kota Makassar.

F. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan penulis dan pembaca dalam memahami isi dari penelitian yang akan dilakukan, maka disusun sistematika penulisan sebagai berikut :

Bab I. Pendahuluan

Pendahuluan berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan serta sistematika pembahasan.

Bab II. Kajian Teori dan Kerangka Pikir

Tinjauan pustaka yang menguraikan tentang kajian teori yang menjadi landasan penelitian, untuk membantu penulis dalam proses pengerjaan analisis, bab ini juga berisikan pengertian dan rumus-rumus yang berhubungan dengan penilaian terkait kinerja jaringan jalan serta dampak pembangunan infrastruktur transportasi.

Bab III. Metode Penelitian.

Metode Penelitian berisi tentang rancangan penelitian yang memuat tentang variabel dan jenis penelitian yang digunakan, waktu dan lokasi penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

Bab IV. Hasil Penelitian dan Pembahasan.

Bab Hasil dan Pembahasan berisi tentang gambaran umum lokasi penelitian, hasil analisis dan pembahasan terhadap kinerja jalan AP. Pettarani sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, dampak beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani terhadap aktivitas ekonomi dalam hal in pendapatan masyarakat di sepanjang koridor AP.Pettarani serta rumusan kebijakan

pemanfaatan ruang terhadap aktivitas ekonomi masyarakat di sepanjang koridor AP. Pettarani..

Bab V Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.



BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Deskripsi Teori

1. Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (2005) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang. Selain itu, Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan

sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia.

Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Disatu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan

adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997:5) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (land use), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk menggerakkan kembali suatu daerah.

Pemecahan masalah transportasi tidaklah serumit kompleksitas, hal ini seperti yang disampaikan oleh Wells (1975), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan sebagai berikut:

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi; dan
3. Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

2. Sistem Transportasi Makro

Sistem transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang atau barang, prasarana dan sarana transportasi yang berinteraksi dalam rangkaian perpindahan penumpang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan baik secara alami maupun rekayasa (buatan).

Sistem transportasi bertujuan untuk mengoptimalkan proses transportasi penumpang dan barang dalam ruang dan waktu tertentu, dengan mempertimbangkan berbagai faktor seperti keamanan, kenyamanan, keselamatan, kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya.

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sub-sistem (mikro) dimana masing-masing sistem mikro tersebut akan saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem mikro tersebut adalah sebagai berikut (Tamin,1994):

1. Sistem Kegiatan (Transport Demand).
2. Sistem Jaringan (Prasarana Transportasi/Transport Supply).
3. Sistem Pergerakan (Lalu Lintas/Traffic).
4. Sistem Kelembagaan.

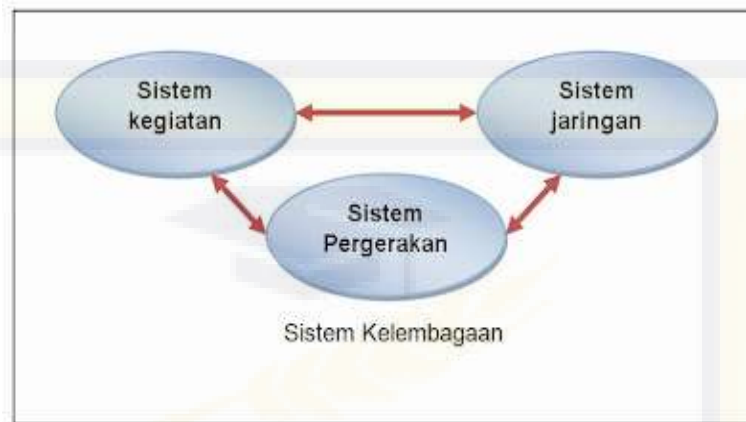
Sistem Kegiatan mempunyai tipe kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan (traffic production) dan akan menarik pergerakan (traffic attraction). Sistem tersebut merupakan suatu sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain- lain. Kegiatan yang timbul

dalam sistem ini membutuhkan adanya pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap harinya yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna tanah tersebut. Besarnya pergerakan yang ditimbulkan tersebut sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan (Tamin, 2000).

Pergerakan tersebut baik berupa pergerakan manusia dan/atau barang jelas membutuhkan suatu moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut dapat bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan tersebut merupakan sistem mikro yang kedua yang biasa dikenal dengan Sistem Jaringan yang meliputi jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus dan kereta api, bandara, dan pelabuhan laut (Tamin, 2000).

Interaksi antara Sistem Kegiatan dan Sistem Jaringan ini akan menghasilkan suatu pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Suatu Sistem Pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, dan sesuai dengan lingkungannya akan dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh suatu sistem rekayasa dan manajemen lalu-lintas yang baik.

Sistem Kegiatan, Sistem Jaringan, dan Sistem Pergerakan akan saling mempengaruhi satu dengan lainnya seperti terlihat pada Gambar berikut (Tamin, 2000)



Gambar 2.1.
Sistem Transportasi Makro
 (Tamin, 1997;28)

Perubahan pada Sistem Kegiatan jelas akan mempengaruhi Sistem Jaringan melalui suatu perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan pada Sistem Jaringan akan dapat mempengaruhi Sistem Kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu, Sistem Pergerakan memegang peranan yang penting dalam mengakomodir suatu sistem pergerakan agar tercipta suatu sistem pergerakan yang lancar yang akhirnya juga pasti akan mempengaruhi kembali Sistem Kegiatan dan Sistem Jaringan yang ada. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi satu dengan yang lainnya yang terkait dalam suatu sistem transportasi makro (Tamin, 2000).

3. Pengertian Jalan

Berdasarkan Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan mempunyai peranan untuk mendorong pembangunan semua satuan wilayah pengembangan, dalam usaha mencapai tingkat perkembangan antar daerah. Jalan merupakan satu kesatuan system jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah lainnya (Putri, 2011).

Hirarki jalan selain dibedakan berdasarkan status jalan dan fungsi jalan, juga dibagi berdasarkan sistemnya yang nantinya merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan hirarki jalan berdasarkan fungsinya. Menurut sistemnya, jalan dapat di klasifikan sebagai berikut (Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan):

1. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan; dan
2. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk

masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Tabel 2.1.

Perencanaan Jalan yang Ditetapkan Oleh Peraturan Pemerintah					
	Kecepatan Minimum	Lebar Minimum	Kapasitas	Jalan Masuk	Persimpangan
Primer					
Arteri	60 Km/jam	9 m	> ADT	dibatasi	dikontrol
Kolektor	40 Km/jam	7 m	≥ ADT	dibatasi	-
Lokal	20 Km/jam	6 m	-	-	-
Sekunder					
Arteri	30 Km/jam	8 m	> ADT	Kendaraan lambat di pisah	dikontrol
Kolektor	20 Km/jam	7 m	-	-	-
Lokal	10 Km/jam	5 m	Untuk roda 3 atau lebih	-	-
		3,5 m	Untuk jalan lain		

Sumber : (Munawar, Ahmad, 2005)

Tabel 2.2

Fungsi	Peranan Jalan		
	Arteri	Kolektor	Lokal
Aktivitas utama	<ul style="list-style-type: none"> • Pergerakan cepat • Perjalanan jauh • Tidak ada pejalan kaki dan akses langsung 	<ul style="list-style-type: none"> • Pergerakan jarak sedang • Menuju ke jaringan primer • Pelayanan angkutan umum • Lalulintas menerus memperhatikan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pergerakan dekat awal/akhir perjalanan • Tempat henti angkutan umum

Fungsi	Peranan Jalan		
	Arteri	Kolektor	Lokal
		kondisi lingkungan sekitar	
Pergerakan pejalan kaki	Tidak ada, kecuali diberi pemisah secara vertikal	Aktivitas pejalan kaki dibatasi dengan mempertimbangkan aspek keselamatan	Penyeberangan dikontrol dengan kanalisasi (<i>zebra cross</i>)
Aktivitas kendaraan berat angkutan barang	Sesuai untuk semua kendaraan berat, khususnya perjalanan menerus	Perjalanan menerus diminimalkan	Perjalanan menerus diminimalkan
Kecepatan kendaraan	Lebih dari 40 mil/jam tergantung geometrik jalan	<ul style="list-style-type: none"> Berkisar antara 30-40 mil /jam Ada pengurangan kecepatan pada daerah padat 	<ul style="list-style-type: none"> Dibatasi maksimum 30 mil/jam Pengurangan kecepatan dengan pengaturan layout jalan
Akses kendaraan ke tata guna lahan	Tidak ada, dipisahkan dari jaringan untuk kepentingan lalu lintas nasional/regional	Tidak ada, terpisah dari kegiatan utama	Beberapa menuju ke pusat kegiatan yang penting
Pergerakan lalu lintas lokal	Sangat kecil, pengaturan jarak persimpangan akan membatasi pergerakan lokal	<ul style="list-style-type: none"> Beberapa, hanya beberapa lokasi yang dilayani. Pengaturan jarak persimpangan 	Aktivitas utama
Pergerakan lalu lintas menerus	Fungsi utama untuk lalu lintas jarak jauh	Fungsi utama untuk lalu lintas jarak sedang	Tidak ada

4. Volume Lalulintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melalui suatu ruas jalan pada periode waktu tertentu. Volume lalu lintas dapat dirumuskan sebagai berikut (MKJI, 1997) :

$$Q = n/t \dots\dots\dots (1)$$

Dimana:

Q = volume lalulintas (kendaraan/jam)

n = jumlah kendaraan yang melalui titik tersebut dalam interval waktu T

t = interval waktu pengamatan (jam)

Volume lalu lintas menunjukkan jumlah kendaraan yang melintasi satu titik pengamatan dalam satu satuan waktu (hari, jam, menit). Volume lalu lintas adalah banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik atau garis tertentu (Susilowati, 2010).

5. Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan adalah arus lalu lintas maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Kapasitas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp) sebagai berikut (MKJI, 1997) :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

C = kapasitas sesungguhnya (smp/jam)

C_o = kapasitas dasar (ideal)

FCw = faktor penyesuaian lebar jalan

FCsp = faktor penyesuaian pemisah arah

FCsf = faktor penyesuaian hambatan samping

FCcs = faktor penyesuaian ukuran kota

Keterangan :

1. Kapasitas Dasar (Co)

Suatu kapasitas yang berlaku untuk jalan kota dengan ketentuan untuk masing- masing tipe jalan : 2 arah 2 lajur (2/2), 4 lajur 2 arah (4/2), dan 1 – 3 lajur 1 arah (1-3/1). Secara singkat nilai dari masing-masing faktor tersebut dapat dilihat pada tabel 2.4

Berikut:

Tabel 2.3

Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan (Co)

Tipe Jalan Kota	Kapasitas	
	Dasar (smp / jam)	Catatan
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah	1.650	Perlajur
Empat lajur tak terbagi	1.500	Perlajur
Dua lajur tak terbagi	2.900	Total dua arah

Sumber : MKJI,1997

2. Faktor Koreksi Lebar Jalan (FCw)

Faktor koreksi ini ditentukan berdasarkan lebar jalan efektif yang dapat terlihat pada tabel 3 dibawah ini:

Tabel 2.4
Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan (F_{cw})

Tipe jalan	Lebar jalan efektif (m)	F _{cw}
4 jalur berpembatas median atau jalan satu arah	Perlajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
4 jalur tanpa pembatas median	Perlajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
	4,00	1,09
2 jalur tanpa pembatas Median	Dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
11	1,34	

Sumber : MKJI, 1997

3. Faktor Koreksi Kapasitas akibat Pembagi arah (F_{Csp})

Penentuan faktor koreksi untuk pembagian arah didasarkan pada kondisi arus lalu lintas dari kedua arah atau untuk jalan tanpa pembatas median.

Untuk jalan satu arah dan atau jalan dengan pembatas median, faktor

koreksi kapasitas akibat pembagian arah adalah 1,0. FCsp dapat dilihat pada tabel 4 berikut ini :

Tabel 2.5

Faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (FCsp)

Pembagian arah (%-%)	50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
2 jalur 2 arah tanpa pembatas	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
FCsp median (2/2UD)					
4 jalur 2 arah tanpa pembatas median (4/2UD)					

Sumber : MKJI, 1997

4. Faktor Koreksi Kapasitas akibat ukuran kota (FCcs)

Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota ditentukan dengan melihat jumlah penduduk disuatu kota terlihat pada tabel 5 dibawah ini :

Tabel 2.6 Faktor Koreksi Kapasitas akibat ukuran kota

Ukuran kota (juta penduduk)	Faktor koreksi untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,9
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 3,0	1,0
>3	1,04

Sumber : MKJI, 1997

5. Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping dan bahu jalan (FCsf)

Gangguan samping adalah pengaruh yang disebabkan oleh adanya pejalan

kaki, angkutan umum atau angkutan lainnya yang berhenti, kendaraan lambat dan kendaraan yang keluar masuk dari lahan di samping jalan dengan bobot untuk pejalan kaki 0,5, kendaraan umum/kendaraan lain yang berhenti dengan bobot 1,0, kendaraan masuk/keluar dari sisi jalan dengan bobot 0,7 dan kendaraan lambat dengan bobot 0,4. Untuk menentukan faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping dan bahu jalan (FCsf) terlihat pada tabel 7 dibawah ini :

Tabel 2.7

Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping (FCsf)
untuk jalan yang mempunyai bahu jalan

Tipe jalan	Kelas gangguan samping	Faktor koreksi akibat gangguan samping dan lebar bahu jalan			
		Lebar bahu jalan efektif			
		<0,5	1,0	1,5	>2,0
4 jalur 2 arah berpenbatas median (4/2 D)	Sangat rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96

4 jalur 2 arah	Sangat rendah	0,96	0,99	1,01	1,03
tanpa pembatas	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
median (4/2	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
UD)	Tinggi	0,87	0,91	0,94	0,98
	Sangat tinggi	0,80	0,86	0,90	0,95
2 jalur 2 arah	Sangat rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
tanpa pembatas	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
median < 0,5	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
(4/2 UD)	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : MKJI, 1997

6. Kecepatan dan Waktu Tempuh

Kecepatan adalah jarak yang ditempuh dalam satuan waktu, atau nilai perubahan jarak terhadap waktu. Kecepatan tempuh didefinisikan dalam manual ini sebagai perbandingan antara panjang jalan dengan waktu tempuh, yang dirumuskan sebagai berikut (MKJI, 1997) :

$$V = L/TT \dots\dots\dots (3)$$

Dimana:

V = kecepatan rata-rata (Km/jam)

L = panjang segmen (Km)

TT = waktu tempuh (jam)

7. Tingkat Pelayanan Jalan (Level of Service)

Tingkat pelayanan (level of service) adalah indikator yang dapat mencerminkan tingkat kenyamanan ruas jalan, yaitu perbandingan antara volume lalu lintas yang ada terhadap kapasitas jalan tersebut (MKJI,1997). Tingkat pelayanan merupakan suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya. Tingkat pelayanan dikategorikan dari yang terbaik (A) sampai yang terburuk (tingkat pelayanan F). Tingkat pelayanan jalan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.8
Klasifikasi Tingkat Pelayanan Jalan

TINGKAT PELAYANAN	KARAKTERISTIK	DERAJAT KEJENUHAN
A	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki.	0. - 0.20
B	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya.	0.20 – 0.44
C	Arus stabil, kecepatan dapat dikontrol oleh lalu lintas.	0.45 – 0.74

D	Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas.	0.75 – 0.84
E	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas.	0.85 – 1.00
F	Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.	>1.00

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14, 2006

8. Kinerja Jalan

Kinerja jalan dapat diukur dengan menggunakan arus lalu lintas dan waktu tempuh, kapasitas jalan, volume jalan, Volume Capacity Ratio, dan Level of Service. Besarnya waktu tempuh pada suatu ruas jalan sangat tergantung dari besarnya arus dan kapasitas ruas jalan tersebut. Hubungan antara arus dengan waktu tempuh adalah jika arus bertambah maka waktu tempuh akan bertambah (Tamin, 2000). Hal ini sebenarnya merupakan konsep dasar teori antrian yang menyatakan bahwa tundaan yang terjadi pada tingkat kedatangan dan tingkat pelayanan yang tersebar secara acak.

Arus Lalu lintas berinteraksi dengan sistem jaringan transportasi. Jika arus lalu lintas meningkat pada ruas jalan tertentu, semakin tinggi waktu tempuh yang dibutuhkan. Arus maksimum yang dapat melewati suatu ruas jalan disebut kapasitas ruas jalan tersebut (Tamin, 2000).

9. Jalan Tol

Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung kegiatan ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik serta pertahanan dan keamanan. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Jalan layang adalah jalan yang dibangun tidak sebidang melayang menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas atau melewati persilangan kereta api untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan efisiensi. sedangkan jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Pengertian Tol itu sendiri adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol BAB II Pasal Penyelenggaraan jalan tol oleh Pemerintah Republik Indoneia bertujuan untuk :

1. Mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan

memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan.

2. Meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Untuk mewujudkan tujuan diatas serta untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian dari jaringan jalan nasional maka pemerintah berupaya untuk membangun Jalan tol, salah satunya jalan Tol Layang. Jalan Tol layang pada dasarnya merupakan suatu struktur jembatan yang bisa berfungsi sebagai jalan, baik itu jalan tol, jalan non tol, jalan kereta api dan lain - lain .

Di Indonesia, Jalan Tol Layang / jembatan sudah ada di beberapa daerah, salah satunya adalah Jalan Tol layang Jakarta - Cikampek. Tidak hanya jalan tol yang dibuat layang, ada juga jalan kereta api yang di buat Layang seperti di Medan Sumatera Utara ada Jalan Layang Kereta Api Medan – Araskabu – Kualanamu.

Jalan tol adalah salah satu solusi yang dapat mengatasi permasalahan transportasi, karena dapat mengurai volume arus kendaraan serta dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu tempat ke tempat lain.

Selain lajur utama, Jalan Layang mempunyai lajur Ramp. Ramp / Jalan penghubung pada jalan tol merupakan jalan yang menghubungkan jalan tol dengan jalan umum yang ada sampai simpang

pertama yang semata-mata untuk lalu lintas keluar dan/atau masuk dari dan/atau ke jalan tol. Segmen jalan masuk ke jalur utama disebut on ramp dan segmen jalan keluar dari jalur utama disebut off ramp .

5. Karakteristik Ekonomi Masyarakat Perkotaan

Masyarakat di perkotaan umumnya telah memiliki konsep perekonomian yang baik dan memadai. Hal ini terwujudnya karena di perkotaan telah memiliki fasilitas, serta sarana dan prasarana yang mendukung proses berjalannya suatu aktifitas perekonomian masyarakat perkotaan. Kesetabilan ekonomi di daerah perkotaan sangat dipengaruhi oleh kreatifitas masyarakat, utamanya adalah pemerintah yang berperan dalam memberikan kebijakan, serta masyarakat sebagai pelaku sektor ekonomi (Anwar, 2002).

Dalam memenuhi kebutuhannya, masyarakat kota telah terbagi kedalam berbagai profesi, heterogen yakni dimulai dari pemerintahan, pegawai negeri, pegawai swasta, buruh, petani serta para pekerja di bidang tertentu lainnya.

Di kota dikenal berbagai instansi serta sarana umum yang berperan aktif dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat kota, yakni seperti perbankan, koperasi, pegadaian, pasar, mall, dan lain-lain. Berdasarkan uraian tersebut, maka sebenarnya kota telah memiliki kesejahteraan ekonomi yang baik walaupun pada kenyataannya masih ada masyarakat yang tinggal di kota dan tergolong

miskin. Namun jika dirata-ratakan secara umum, maka kota telah berhasil membangun fasilitas ekonomi dengan baik (Anwar, 2002).

5.1. Mata Pencaharian

Mata pencaharian merupakan aktivitas manusia untuk memperoleh taraf hidup yang layak dimana antara daerah yang satu dengan daerah lainnya berbeda sesuai dengan taraf kemampuan penduduk dan keadaan demografinya (Daldjoeni,1987:89).

Mata pencaharian sendiri dapat didefinisikan sebagai pekerjaan pokok yang dilakukan oleh masyarakat. Mata pencaharian adalah tidak hanya apa yang dilakukan manusia untuk hidup, tetapi juga sumber daya yang menyediakan mereka dengan kapabilitas untuk membangun kehidupan yang memuaskan, faktor yang beresiko adalah mereka yang harus memperhatikan dalam mengurus sumber daya, dan lembaga serta hubungan politik hidup dan meningkatkan taraf hidup (Frank Ellis, 2006).

5.2. Tingkat Pendapatan

Terdapat tiga klasifikasi pendapatan menurut Sukirno (2006), yaitu:

a. Pendapatan Pribadi.

Semua jenis pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan suatu kegiatan apapun yang diterima penduduk suatu Negara.

b. Pendapatan Disposibel

Pendapatan pribadi dikurangi pajak yang harus dibayarkan oleh para penerima pendapatan, sisa pendapatan yang siap dibelanjakan inilah yang dinamakan pendapatan disposibel.

c. Pendapatan Nasional.

Nilai seluruh barang-barang jadi dan jasa-jasa yang diproduksi oleh suatu negara dalam satu tahun.

Pendapatan masyarakat sangat tergantung dari lapangan usaha, pangkat dan jabatan pekerjaan, tingkat pendidikan umum, produktivitas, prospek usaha, permodalan dan lain – lain. Faktor – faktor tersebut menjadi penyebab perbedaan tingkat pendapatan masyarakat. Di dalam perekonomian ada dua faktor yang menyebabkan permintaan ke atas suatu barang berubah apabila harga barang itu mengalami perubahan, salah satunya yaitu efek pendapatan.

B. Penelitian Terdahulu

No.	Nama	Judul	Hasil
1	Riyani (2010)	Perkembangan wilayah Purwakarta setelah pembangunan jalan Tol Cipularang	Penelitian ini menemukan bahwa Jalan tol memberikan perubahan perubahan yang terjadi pada wilayah Purwakarta. Pengaruh secara makro terjadi pada nilai dan struktur Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan pertumbuhan sektoral. Investasi akan mendorong pergeseran dari sektor primer ke sektor sekunder terutama industri pengolahan. Semakin dekat pintu tol, daerah tersebut akan berkembang yang ditandai dengan peningkatan aksesibilitas dan perubahan guna lahan dari lahan pertanian menjadi lahan permukiman dan komersil. Hal ini berkaitan dengan penentuan prioritas pemilihan jalan tol oleh pengguna jalan.

			<p>Kemudahan aksesibilitas akibat jalan tol menjadi salah satu daya tarik investasi, yang akan memunculkan aktivitas ekonomi baru yang mendorong pertumbuhan penduduk dan aktivitasnya. Perubahan pergerakan yang diakibatkan jalan tol berdampak langsung pada sektor perdagangan kecil dan menengah serta bangkrutnya sektor informal yang memicu perubahan mata pencaharian dan mobilitas penduduk ke daerah industri dan sekitar pintu tol. Penelitian ini merekomendasikan agar diambil kebijakan oleh Pemerintah Daerah dalam mengatasi dampak tol terhadap sektor perdagangan informal dan daerah-daerah yang</p>
--	--	--	--

			aksesibilitasnya menurun karena letaknya jauh dari pintu tol.
2.	Mukhlis and Soetomo (2017)	Analisis Pengaruh Exit Toll Terhadap Tata Guna Lahan di Kabupaten Brebes	Penelitian ini menunjukkan bahwa simpul exit toll di Brebes mempengaruhi perubahan tata guna lahan dengan pertumbuhan kawasan baru. Selain menumbuhkan kawasan baru, pengaruh jalan tol juga berimplikasi pada perkembangan koridor jalur Pantura yang mengalami penurunan aktivitas perdagangan.
3.	Septian Andi Prasetyo, Achmad Djunaedi (2019)	Analisis Pengaruh Exit Toll Terhadap Tata Guna Lahan Di Kabupaten Brebes	Penelitian ini menunjukkan bahwa setelah beroperasinya jalan tol, pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan terdapat kawasan yang menurun aktivitas ekonominya sehingga terjadi perubahan penggunaan lahan dari fungsi perdagangan

			<p>menjadi bangunan kosong dan terdapat kawasan tumbuh baru di mana di sekitar pintu tol menjadi fungsi perdagangan. Pada wilayah yang merupakan tujuan pergerakan aktivitas ekonomi terus meningkat sehingga terjadi perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong dan permukiman menjadi fungsi perdagangan. Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) kelengkapan dan jangkauan fasilitas wilayah; (2) lokasi wisata; (3) lokasi geografis.</p>
4.	<p>Wilda Wija Bahana dan Rini Rachmawati (2014)</p>	<p>Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Fisik Kota dan</p>	<p>Hasil penelitian menunjukan perkembangan keruangan di kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta pada tahun 2004 sampai 2014 lambat, kawasan tersebut</p>

		<p>Kegiatan Perdagangan/Jasa di Kawasan Koridor Jalan Lingkar Soekarno- Hatta Kota</p>	<p>diperuntukan untuk kawasan campuran. Faktor yang mempengaruhi kegiatan perdagangan/jasa adalah keberadaan kegiatan perdagangan/jasa sebelumnya, aksesibilitas terjangkau yang mengakibatkan tingkat keramaian lalu lintas tinggi, serta kebijakan pemerintah.</p> <p>Rekomendasi penelitian untuk penentu kebijakan adalah : 1) untuk pengembangan kawasan, perlu adanya pengembangan jalan kolektor dan lokal yang menuju ke jalan arteri Soekarno Hatta, dimana sudah ada embrio jalan yang siap untuk ditingkatkan. 2) perlu dibuatkan suatu Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang sesuai dengan fungsi jalan.</p>
--	--	--	---

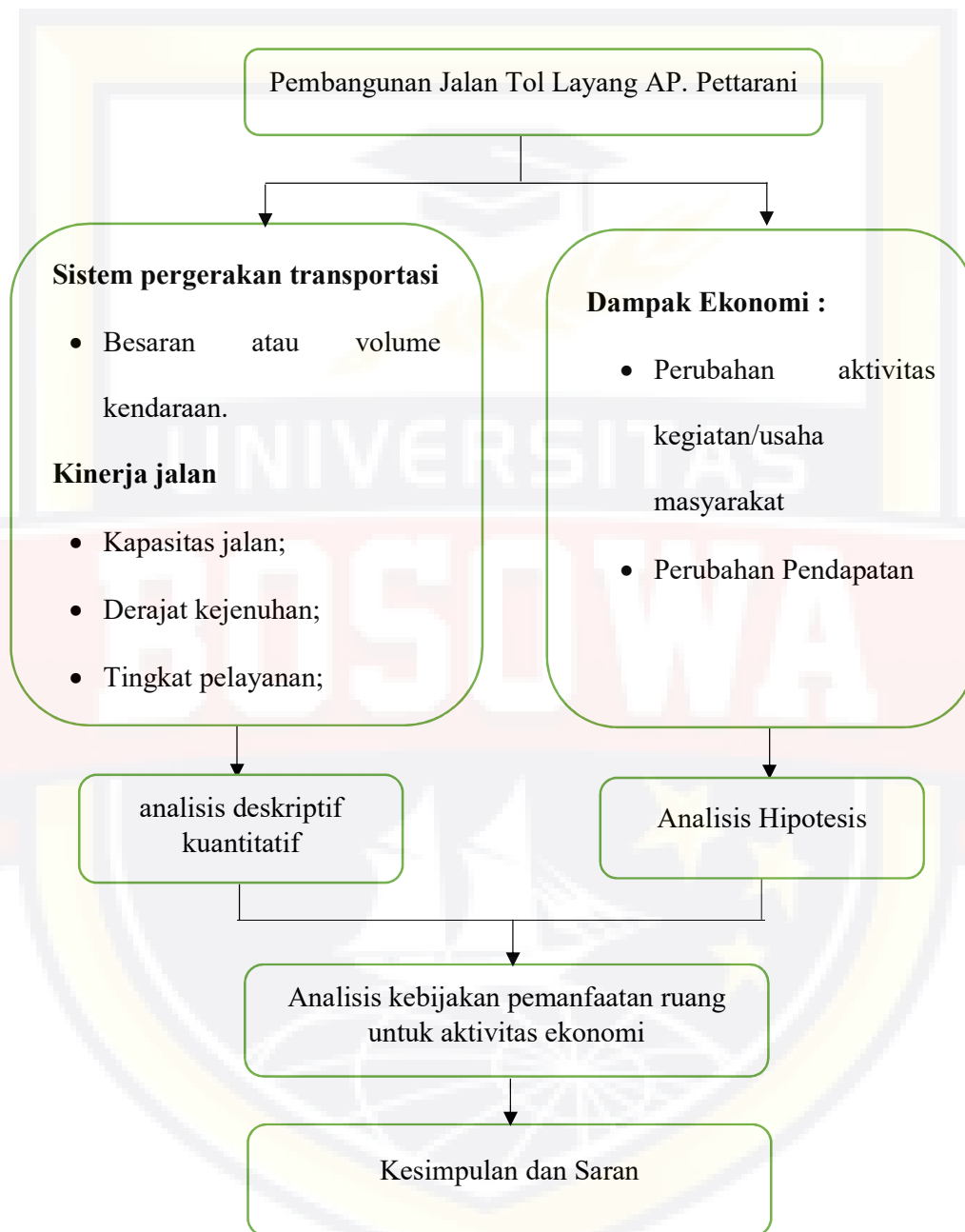
5.	Mesak Iek (2013)	Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi Kasus Di Distrik Ayamaru, Aitinyo Dan Aifat)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan jalan berdampak positif dan signifikan terhadap perubahan pendapatan usaha ekonomi masyarakat, serta berdampak sosial lebih besar daripada dampak ekonomi hal ini terbukti dari nilai loading faktor $(LF = \lambda) X \rightarrow Y_1$ dan $X \rightarrow Y_2$ masing-masing sebesar 0,540 untuk manfaat ekonomi dan 0,683 untuk manfaat sosial. Pemerintah perlu mendorong pembangunan dibidang infrastruktur jalan seperti angkutan umum yang lebih mudah dan murah, karena memberikan multiplier effect yang sangat signifikan kepada masyarakat
6.	Aryana Rachmad Sulistya, Andri	Analisis Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas	Penelitian ini menemukan menemukan bahwa :

	<p>Kurniawan, Lutfi Muta'ali (2019)</p>	<p>Selatan (JJLS) terhadap Penyerapan Tenaga Kerja, Omzet, dan Profit UMKM Kecamatan Galur, Kulon Progo</p>	<p>1. Dampak pembangunan JJLS mempengaruhi penyerapan tenaga kerja UMKM di Kecamatan Galur, Kulon Progo (dengan peningkatan sebesar 32%), dengan hasil uji paired sample t-test, dengan nilai signifikansi 0.000. Artinya dampak pembangunan JJLS mempengaruhi penyerapan tenaga kerja UMKM di Kecamatan Galur, Kulon Progo.</p> <p>2. Dampak pembangunan JJLS mempengaruhi peningkatan omzet UMKM di Kecamatan Galur, Kulon Progo (dengan peningkatan sebesar 23%), dengan hasil uji paired sample t-test, dengan nilai signifikansi 0.000, yang berarti dampak pembangunan JJLS</p>
--	---	---	---

			<p>menunjukkan pengaruh yang sangat signifikan (berpengaruh sangat kuat) terhadap omzet UMKM di Kecamatan Galur, Kulon Progo.</p> <p>3. Dampak pembangunan JJLS juga mempengaruhi peningkatan profit UMKM di Kecamatan Galur, Kulon Progo (dengan peningkatan sebesar 42%), dengan hasil uji paired sample t-test nilai signifikansi 0.000, yang berarti dampak pembangunan JJLS menunjukkan pengaruh yang sangat signifikan (berpengaruh sangat kuat) terhadap profit UMKM di Kecamatan Galur, Kulon Progo.</p>
7.	Rr. Lulus Prapti NSS,	Analisis Dampak Pembangunan	Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan terhadap

	<p>Edy Suryawardana dan Dian Triyani (2015)</p>	<p>Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang</p>	<p>seluruh data yang diperoleh, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: <i>Pertama</i>, Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variable infrastruktur jalan (X1) terhadap manfaat ekonomi (Y1) dapat diterima. <i>Kedua</i>, Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variable infrastruktur Jalan (X1) terhadap manfaat sosial(Y2) dapat diterima. <i>Ketiga</i>, Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variable infrastruktur jalan (X1) terhadap biaya social (Y3) dapat diterima. <i>Keempat</i>, Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variable manfaat ekonomi (Y2) terhadap biaya social (Y3) dapat diterima.</p>
--	---	---	---

C. KERANGKA PIKIR



Gambar 2.1.
Kerangka Pikir
(Analisis Peneliti, 2022)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif yang berfokus pada pembahasan atas rumusan masalah, teknik penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menganalisa suatu data, biasanya menggunakan rumus atau teknik perhitungan yang sudah ada.

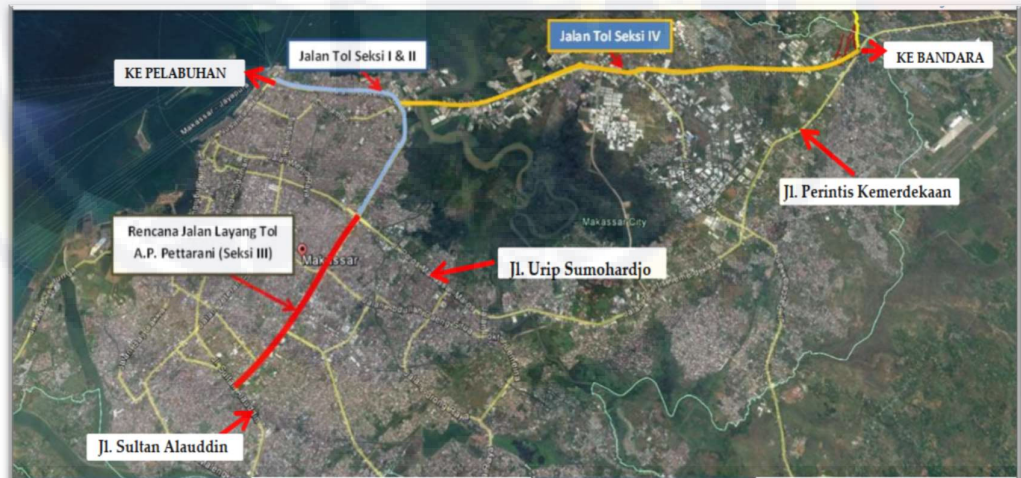
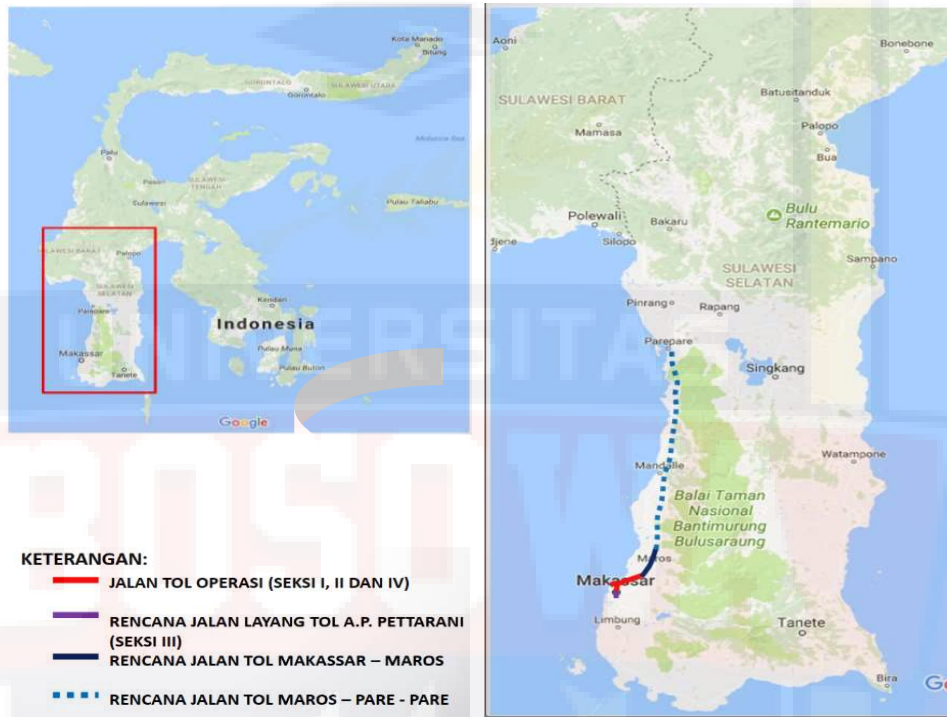
Penelitian deskriptif dapat menggambarkan suatu gejala social atau dapat dikatakan mampu menggambarkan sesuatu yang tengah terjadi pada saat penelitian ini berlangsung. Pembahasan dalam penelitian ini merupakan hasil pengolahan data-data yang digunakan dan didasarkan pada variabel-variabel yang dapat dijelaskan secara terukur.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di kota Makassar yakni daerah sepanjang koridor Jalan AP. Pettarani yang merupakan jalan arteri terdampak langsung akibat keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani sepanjang 4,3 km yang merupakan kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran yang berkembang pesat, sehingga di sepanjang koridor Pettarani ini telah beroperasi bangunan dengan berbagai pemanfaatan.

Trase Jalan AP. Pettarani terletak di 12 Kelurahan yang meliputi Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Rappocini dan Kecamatan Tamalate.



Gambar 3.1
Peta Lokasi Jalan Tol Makassar
 (Sumber : PT.Bosowa Marga Nusantara, 2017)

2. Waktu Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan dalam waktu 8 Bulan dengan rincian kegiatan sebagai berikut:



Tabel. 3.1. Jadwal Penelitian

No.	Tahapan Kegiatan	Waktu Pelaksanaan							
		Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober
1.	Penulisan Proposal	■	■						
2.	Perbaikan Proposal		■	■					
3.	Seminar Proposal			■	■				
4.	Pelaksanaan Penelitian				■	■			
5.	Pengumpulan Data				■	■			
6.	Analisis Data					■	■		
7.	Pembuatan Draft Laporan						■	■	
8.	Seminar Hasil Penelitian							■	
9.	Penyempurnaan Laporan							■	■
10.	Ujian Tutup								■

Sumber : Analisis Peneliti, 2022

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi.

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari satuan-satuan, individu-individu yang karakteristiknya hendak diteliti. Satuan-satuan tersebut dinamakan unit analisis dan dapat berupa orang-orang, institusi-institusi dan benda-benda (Djarwanto dalam Anja Sarie HN, Helda 2020). Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Jadi populasi bukan hanya orang, tetapi juga benda-benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh objek atau subjek itu.

Dalam penelitian ini, yang menjadi populasi penelitian adalah Jalan tol layang AP. Pettarani dan jalan arteri AP.Pettarani beserta karakteristiknya, keseluruhan masyarakat sektor usaha yang bermukim di sepanjang jalan arteri AP. Pettarani sepanjang 4,3 km yang dilalui trase jalan Tol Layang AP. Pettarani.

2. Sampel

Sampel adalah jumlah anggota yang dipilih/diambil dari suatu populasi, yang diharapkan mampu mewakili atau menggambarkan ciri-ciri keberadaan populasi sebenarnya. Bila populasi besar dan peneliti

tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi karena keterbatasan waktu, biaya dan tenaga, maka peneliti dapat menggunakan sample yang diambil dari populasi tersebut.

Teknik penentuan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah Non-Probability Sampling merupakan teknik pengambilan sampel tidak dipilih secara acak. Unsur populasi yang terpilih menjadi sampel bisa disebabkan karena kebetulan atau karena faktor lain yang sebelumnya sudah direncanakan oleh peneliti. Penentuan sampel dilakukan melalui metode Purposive Sampling dimana sampel yang dipilih berdasarkan pertimbangan tertentu dengan tujuan untuk memperoleh satuan sampling yang memiliki karakteristik yang dikehendaki.

Sampel dalam penelitian ini adalah sebagian masyarakat khususnya dari sektor usaha yang berada di sepanjang jalan arteri AP. Pettarani sepanjang 4,3 km yang dilalui trase jalan Tol Layang AP. Pettarani sebanyak 30 responden, sebagaimana dikemukakan oleh Baley dalam Mahmud (2011, hlm. 159) yang menyatakan bahwa untuk penelitian yang menggunakan analisis data statistik, ukuran sampel paling minimum adalah 30.

D. Variabel Penelitian

Variabel merupakan indikator yang digunakan untuk menjelaskan rumasan masalah dari suatu penelitian. Umumnya variabel ditentukan berdasarkan tinjauan pustaka yang digunakan (Riduwan, 2004).

Variable dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dalam Menganalisis karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani ditentukan jalan tol layang AP.Pettarani sebagai variable bebas (Independent variable), Sedangkan variable terikat (Dependent Variable) adalah sebagai berikut :

- a) Sistem pergerakan transportasi
- b) Kinerja jalan

Adapun indikator yang menjadi tolak ukur untuk variabel adalah sebagai berikut:

- a) Sistem pergerakan transportasi
 - Besaran atau volume kendaraan.
- b) Kinerja jalan
 - Kapasitas jalan;
 - Derajat kejenuhan;
 - Tingkat pelayanan;

2. Untuk menganalisis bagaimana persepsi masyarakat terhadap dampak ekonomi masyarakat sebelum dan setelah berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani ditentukan jalan tol layang AP.Pettarani sebagai variable bebas (Independent variable) dan aspek ekonomi sebagai variable terikat (dependent variable) dengan indikator-indikator variable sbb:

- Perubahan aktivitas kegiatan/usaha masyarakat
- Perubahan Pendapatan

E. Jenis dan Sumber Data

1. Data primer merupakan data yang diperoleh peneliti langsung dari lokasi penelitian, data primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara tertulis /kuesioner, dalam isi kuesioner akan diperoleh data-data seperti : identitas responden, aspek umum responden (Jenis Kelamin, tingkat Pendidikan, mata pencaharian/pekerjaan), data aspek aspek ekonomi responden (perubahan aktivitas kegiatan/usaha dan perubahan pendapatan responden).
2. Data sekunder adalah data yang sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan oleh peneliti dari sumber yang lain sebagai tambahan informasi. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari dinas atau instansi terkait yang berhubungan judul atau tema penelitian antara lain dokumen RDTR Kota Makassar dan RTRW Kota Makassar, dokumen AMDAL Pembangunan Jalan Tol Layang AP.Pettarani, , selain itu data sekunder juga diperoleh melalui media elektronik (internet) antara lain Kota Makassar dalam angka, BPS Kota Makassar serta beberapa data lainnya seperti literatur, jurnal, dan beberapa data penelitian lainnya yang relevan dengan tema penelitian. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain : Peta jaringan jalan, letak geografis penelitian, data hasil survey lalu lintas

harian (LHR) ruas jalan arteri AP.Pettarani sebelum dan setelah pengoperasian tol layang AP.Pettarani.

F. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara-cara yang dilakukan peneliti untuk mendapatkan data penelitian. Data yang digunakan dalam penyelesaian tesis ini, diperoleh melalui pengumpulan data baik secara primer ataupun secara sekunder.

Pengumpulan data primer dalam dilakukan melalui kuesioner/angket yaitu pengumpulan data melalui formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti. Kuesioner diberikan kepada responden yang merupakan para pelaku kegiatan ekonomi (perdagangan dan jasa) yang berada di sepanjang koridor AP.Pettarani.

Sedangkan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari dinas atau instansi terkait yang berhubungan judul atau tema penelitian, baik dalam bentuk *soft copy* (file dan data elektronik lainnya) dan *hard copy* (data dokumen, buku, dan artikel dalam bentuk cetakan prosiding).

G. Teknik Analisis Data

Metode analisis dalam studi ini mengacu pada pemanfaatan metode yang akan membantu menjawab pertanyaan penelitian serta mencapai

sasaran. Secara garis besar, metode penelitian dalam studi ini meliputi metode kuantitatif dan kualitatif.

1. Tujuan I : Bagaimana karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani?

Metode analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah tersebut adalah metode analisis deskriptif kuantitatif dengan pendekatan rumus matematik terkait volume lalu lintas, kapasitas dan tingkat pelayanan ruas jalan AP.Pettarani, rumus matematik terkait dapat dilihat pada bab tinjauan pustaka.

2. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani?

Metode yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah ini deskripti kualitatif, metode ini menjabarkan hasil dari penggunaan metode-metode yang digunakan sehingga menjadi jelas maksudnya, selain itu juga digunakan untuk menerangkan data-data yang membutuhkan penjabaran dan penjelasan. Penekanan analisis ini pada ketajaman dan kepekaan berpikir dan menganalisa suatu masalah atau kecendrungan yang terjadi dilapangan.

Untuk mengetahui hubungan antar variable yang digunakan dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah analisis kuantitatif melalui pengujian hipotesis dengan perhitungan statistic.

a. Uji Normalitas.

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan dalam analisis terdistribusi normal, model analisis yang baik adalah analisis yang dilakukan pada data yang memiliki distribusi normal/ mendekati normal.

Uji normalitas ini merupakan syarat dari analisa data dengan metode statistik parametrik, jadi bila data yang digunakan dinyatakan tidak terdistribusi normal, maka data tersebut harus dianalisis dengan metode statistik nonparametrik. Pengujian normalitas akan dilakukan dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

b. Uji Beda/ Uji T (Paired T-test)

Paired sampel t-Test merupakan uji beda dua sampel berpasangan. Sampel berpasangan merupakan subjek yang sama, tapi mengalami perlakuan yang berbeda. Model uji beda ini digunakan untuk menganalisis perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

1. Bagaimana rumusan konsep kebijakan pemanfaatan ruang untuk aktivitas sosial ekonomi sebagai masukan dalam rencana pemanfaatan ruang di koridor jalan AP. Pettarani?

Untuk mendapatkan gambaran mengenai rumusan masalah ketiga, maka dikaji dengan menggunakan metode analisis deskriptif, yaitu metode penggambaran hubungan berbagai fakta atau variabel, guna menghasilkan suatu kesimpulan dan rekomendasi kebijakan. Dalam hal metode berpikir, digunakan pendekatan induktif yang berangkat dari fakta yang terjadi di lapangan selanjutnya peneliti menganalisis fakta yang ditemukan, membuat pertanyaan dan dikaitkan dengan teori, dari, hukum yang sesuai dan ditarik kesimpulan.

H. Hipotesis

Hipotesis adalah dugaan atau pernyataan sementara yang diungkapkan secara deklaratif yang menjadi jawaban dari sebuah permasalahan. Pernyataan tersebut diformulasikan dalam bentuk variable agar bisa diuji secara empiris. Hipotesis dapat bernilai benar atau salah, H_a adalah hipotesis alternative sebagai lawan dari H_o .

Berdasarkan permasalahan, tujuan penelitian dan melihat hasil penelitian sebelumnya serta kerangka teoritis penelitian, maka hipotesis dari penelitian ini adalah :

H_o : Terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani.

Ha : Tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Makassar

Kota Makassar merupakan Ibukota dari Provinsi Sulawesi Selatan. Yang secara geografis terletak pada koordinat antara $119^{\circ}4'29,038''$ – $119^{\circ}32'35,781''$ Bujur Timur dan $4^{\circ}58'30,052''$ – $5^{\circ}14'0,146''$ Lintang Selatan. Secara spasial Makassar memiliki wilayah berupa daratan, bukit, pantai dan laut dengan luas wilayah yang mencapai 17577 Ha. memiliki daerah administratif 15 kecamatan, dan terdiri 153 Kelurahan. Adapun batas wilayah Kota Makassar adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros dan Kabupaten Gowa
3. Sebelah Barat dengan Selat Makassar.
4. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan Kabupaten Takalar.

Kota Makassar yang dikenal sebagai pintu gerbang Indonesia Timur sekaligus menjadi “brand” yang lebih baru yaitu sebagai ruang tamu/keluarga Indonesia. Selain itu menjadi wilayah lintasan beberapa kabupaten khususnya kabupaten yang termasuk dalam Kota Mamminasata diantaranya Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa, dan Kabupaten Takalar. Dengan melihat kondisi

geografi tersebut, Kota Makassar menjadi pusat layanan tidak hanya untuk wilayahnya sendiri (internal) melainkan juga wilayah tetangga (eksternal).

Peran Kota Makassar sebagai pusat pemerintahan, perdagangan dan industri, jasa dan pelayanan sosial, pendidikan, kegiatan budaya dan pariwisata dan permukiman menyebabkan daya tarik tersendiri bagi penduduk untuk beraktivitas di Kota Makassar. Kota Makassar dengan luas wilayah $\pm 175,77$ km², dihuni oleh penduduk sebesar 1.423.877 jiwa (BPS, 2020) belum termasuk penduduk yang bermukim di luar kota yang mempunyai kegiatan bekerja sehari-hari di Kota Makassar.

2. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

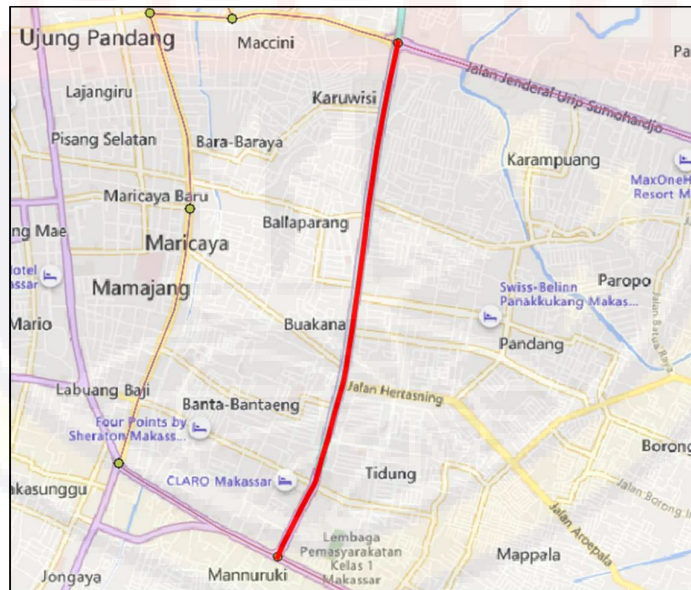
Lokasi penelitian ini berada di Kota Makassar yakni Jalan tol Layang Ujung Pandang Seksi III atau yang lebih dikenal dengan sebutan Jalan Layang AP. Pettarani yang berdiri di atas jalan arteri Andi Pangeran Pettarani yang merupakan jalan tol lanjutan dari jalan tol yang telah beroperasi sebelumnya (Seksi I, Seksi II dan Seksi IV). Jalan layang tol ini berakhir di Jalan Sultan Allaudin dan memiliki panjang sebesar 4,3 km yang melintasi 12 wilayah kelurahan dan 3 kecamatan yaitu Kec. Panakukkang, Kec. Rappocini dan Kec. Tamalate.

Tabel 4.1. Wilayah Kelurahan Yang Dilalui Trase Jalan Tol Layang A.P.

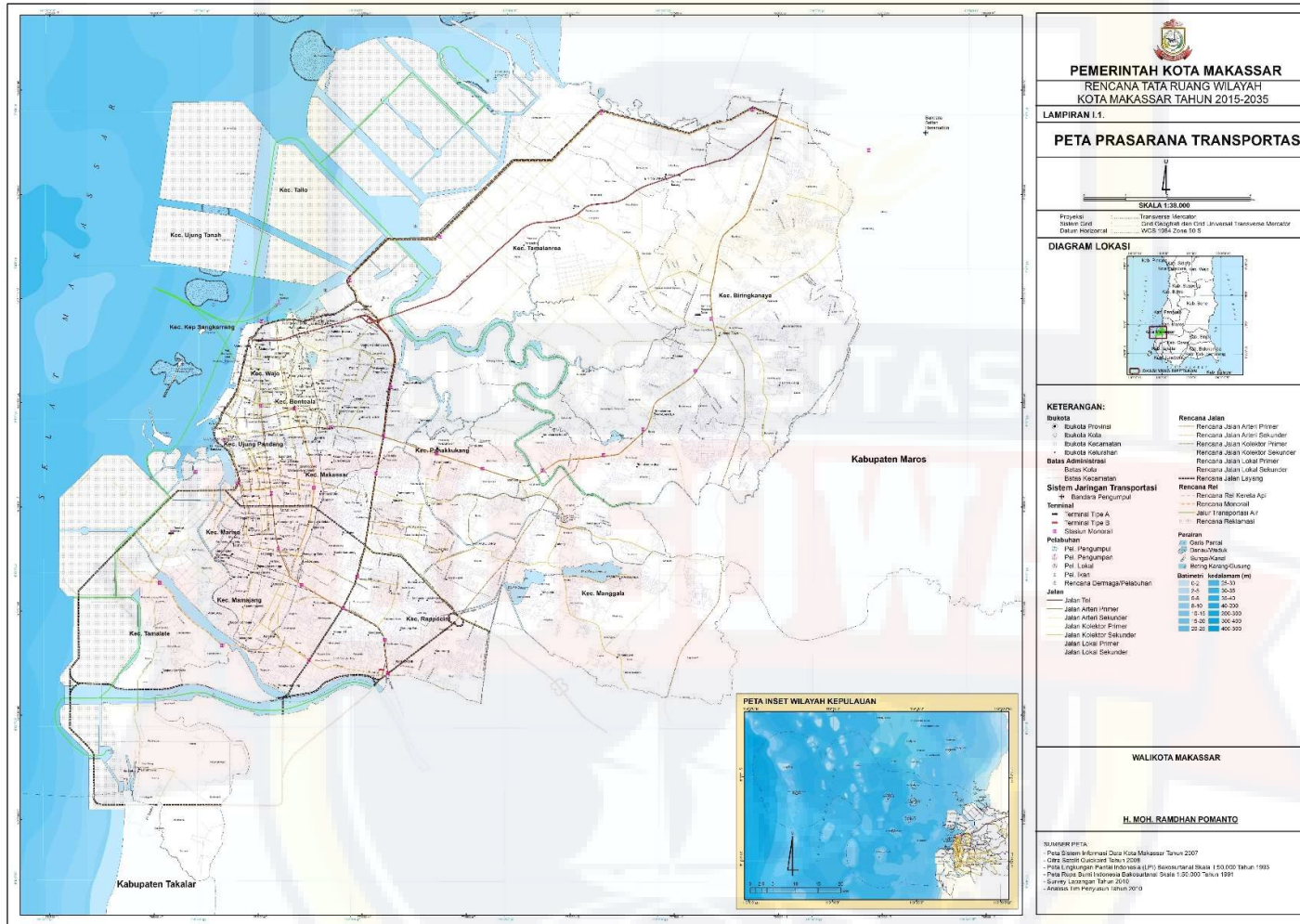
Pettarani Kota Makassar.

Wilayah Administrasi		
Kabupaten / Kota	Kecamatan	Kelurahan
Makassar	Panakkukang	1. Pampang
		2. Karuwisi
		3. Karuwisi Utara
		4. Sinrijala
		5. Tamamaung
		6. Masale
Makassar	Rappocini	1. Ballaparang
		2. Buakana
		3. Banta – bantaeng
		4. Tidung
		5. Gunung Sari
Makassar	Tamalate	1. Mannuruki

Sumber : PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018



Sumber : Google Map, 2022



Gambar. 4.1 Peta Prasarana Transportasi
 Sumber: Perda RTRW Kota Makassar tahun 2015-2034

3. Karakteristik Responden

a. Deskripsi Data Responden

Deskripsi data responden merupakan gambaran hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, untuk memberikan kejelasan mengenai data responden yang berjumlah 30 orang (jumlah sampel minimal) yang merupakan pelaku kegiatan ekonomi di sepanjang koridor AP.Pettarani.

Deskripsi data respondennya meliputi jenis kelamin dan tingkat pendidikan,

1) Jenis Kelamin

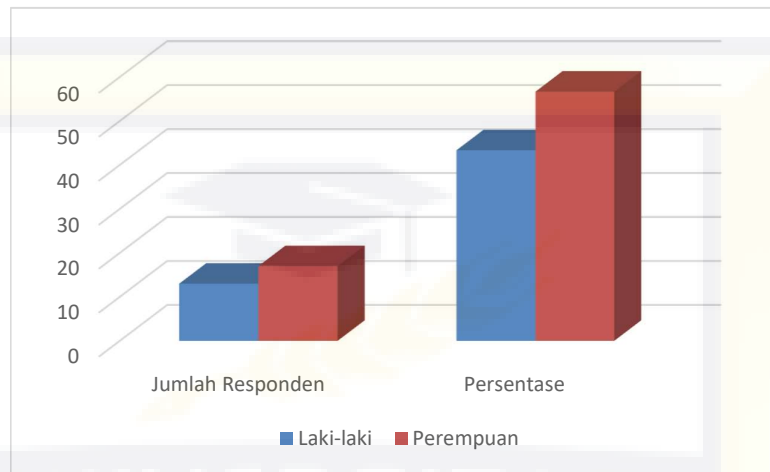
Data jumlah responden menurut jenis kelamin yaitu 30 orang yang terdiri dari 13 orang responden laki-laki atau 43,33% dan 17 orang responden perempuan atau 56,66%.

Tabel. 4. 2 Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin.

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	%
1.	Laki-laki	13	43,33 %
2.	Perempuan	17	56,66 %
	Total	30	100

Sumber: Data Penelitian 2022

Perbandingan antara jumlah responden laki-laki dan perempuan di dapat di lihat pada gambar 4.2



Gambar. 4.2 Grafik Perbandingan Jenis Kelamin

Sumber: Data Penelitian 2022

2) Tingkat Pendidikan

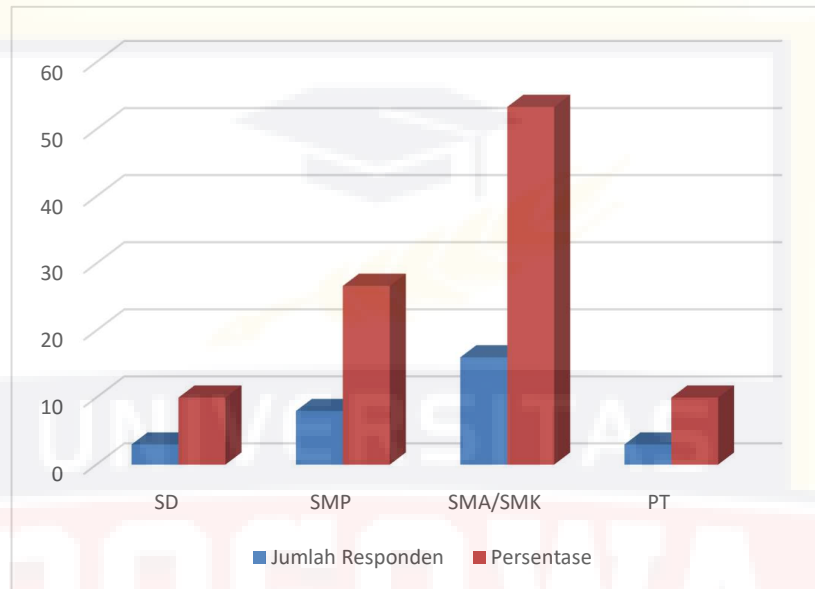
Jumlah responden menurut tingkat pendidikan di tunjukkan pada tabel 4.3. Jumlah responden menurut tingkat Pendidikan formal SD sebanyak 3 orang atau 10,00%, SMP sebanyak 8 orang atau 26,67%, SMA/SMK sebanyak 16 orang atau 33,33% dan Perguruan Tinggi sebanyak 3 orang atau 10,00%.

Tabel. 4. 3. Tingkat Pendidikan Responden

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	%
1.	SD	3	10,00%
2.	SMP	8	26,67 %
3.	SMA/SMK	16	53,33%
4.	PT	3	10,00%
Total		30	100

Sumber: Data Angket Penelitian 2022

Jumlah responden menurut tingkat pendidikan dapat di lihat pada gambar 4.3 dibawah ini :



Gambar 4.3 Grafik Tingkat Pendidikan Responden

Sumber: Data Angket Penelitian 2022

3) Mata Pencapaian

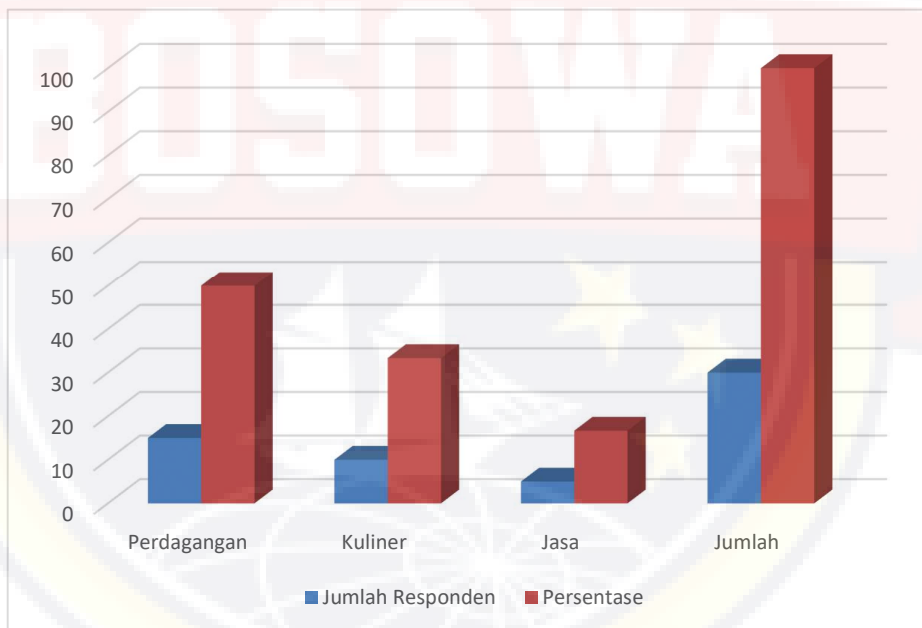
Jumlah responden menurut mata pencapaian di tunjukkan pada tabel 4.4, Jumlah responden yang melakukan aktivitas perdagangan sebanyak 15 responden atau 50,00%, yang melakukan kegiatan usaha kuliner sebanyak 10 responden atau 33,33% dan yang melakukan aktivitas jasa sebanyak 5 orang atau 16,67%.

Tabel. 4.4. Mata Pencaharian Responden

No.	Mata Pencaharian	Jumlah	%
1.	Perdagangan	15	50,00%
2.	Kuliner	10	33,33 %
3.	Jasa	5	16,67%
Total		30	100

Sumber: Data Angket Penelitian 2022

Jumlah responden menurut mata pencaharian responden dapat di lihat pada gambar 4.4 dibawah ini :



Gambar 4.4 Grafik Jumlah responden menurut mata pencaharian responden

Sumber: Data Angket Penelitian 2022

B. PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Transportasi Jalan AP. Pettarani Sebelum Pembangunan Jalan Tol Layang AP.Pettarani.

a. Kondisi Geometrik

Pembangunan jalan tol layang AP. Pettarani memberikan dampak terhadap kinerja ruas jalan tol reformasi dan ruas jalan AP.Pettarani. ruas jalan AP.Pettarani sebagai salah satu ruas terdampak langsung sepanjang 4,3 km dalam dokumen hasil Andalalalin PT.Bosowa Marga Nusantara dibagi menjadi 8 segmen sbb :

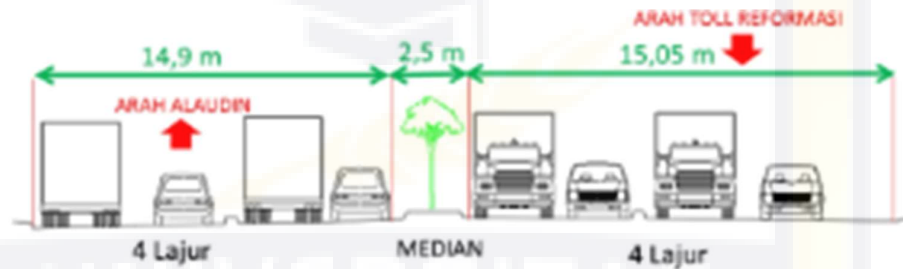


Gambar. 4.2. Ruas jalan terdampak langsung segmen AP.Pettarani
Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

Ruas jalan AP.Pettarani terdampak langsung yang akan ditinjau dalam penelitian ini adalah Jalan AP.Pettarani segmen 1 yang memiliki tipe 8/2 D (8 lajur, 2 arah terbagi) dan menggunakan perkerasan komposit (gabungan perkerasa kaku dan lentur) arah pergerakan Flyover – Alauddin dipisahkan oleh median dengan lebar 2.5 meter. Dalam arah pergerakan yang sama, arus dipisahkan oleh separator dengan lebar antara 0.45 – 0.5 meter menjadi jalur

cepat dan jalur lambat. Setiap lajur memiliki lebar antara 2.05 – 4.8 meter (PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2017).

Sketsa potongan melintang ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 ditunjukkan oleh gambar berikut ini :



Gambar 4.5. Sketsa jalan AP.Pettarani

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

b. Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung volume lalu lintas ideal persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan per jam atau satuan mobil penumpang per jam (smp/jam).

Berikut adalah tabel yang menunjukkan kapasitas ruas jalan AP. Pettarani sebelum pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani :

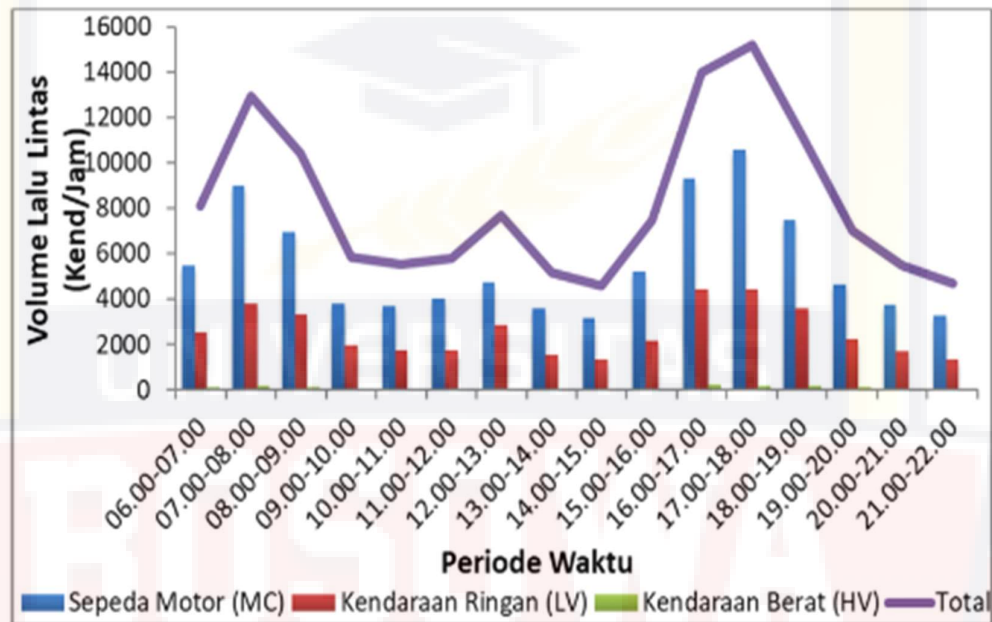
Tabel 4.5 . Kapasitas Ruas Jalan Eksisting AP.Pettarani Segmen 1

Segmen	Arah Pergerakan	Jalur	Jumlah Lajur	Lebar Jalur	Lebar per Lajur	Kapasitas Per Lajur (smp/jam)	Faktor Penyesuaian				Kapasitas (smp/jam)
							Lebar Jalur	Pemisah Arah	Hambatan Samping	Ukuran Kota	
Segmen 1	Arah Alauddin	Cepat	2	7.40	3.70	1650	1.03	1.00	0.92	1.00	3133
		Lambat	2	7.00	3.50	1650	1.00	1.00	0.92	1.00	3036
	Arah Tol Reformasi	Cepat	2	6.85	3.43	1650	0.99	1.00	0.92	1.00	3000
		Lambat	2	7.75	3.88	1650	1.06	1.00	0.92	1.00	3428

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

c. Karakteristik Volume Lalu Lintas

Berikut adalah fluktuasi Kondisi ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 memperlihatkan kondisi puncak pada sore hari yang mencapai 15212 kend/jam :



Gambar 4.6. Fluktuasi Volume Lalu Lintas Ruas Jalan AP.Perttarani segmen 1 (kend/jam)

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

d. Kinerja Lalu Lintas

Salah satu parameter yang dapat digunakan untuk menunjukka kinerja ruas jalan adalah V/C Rasio yaitu perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas ruas jalan. Arus lalu lintas dikatakan jenuh apabila bernilai sebesar kapasitasnya (V/C rasio = 1).

Kinerja ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 disajikan dalam table berikut ini :

Tabel 4.6. Kinerja Ruas Jalan AP.Pettarani Segmen 1

Segmen	Arah Pergerakan	Jalur	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan	
						Rata-rata (km/jam)	LOS
1	Arah Alauddin	Cepat	3133	1140	0.36	56.50	D
	Arah Alauddin	Lambat	3036	2127	0.70	50.64	D
	Arah Tol Reformasi	Cepat	3000	2323	0.77	48.76	E
	Arah Tol Reformasi	Lambat	3428	1730	0.50	54.24	D

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

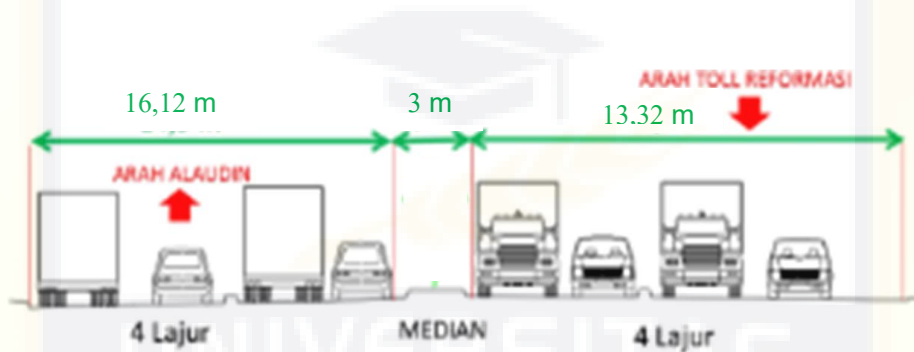
Tabel diatas menunjukkan kinerja pada ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 dengan nilai V/C Ratio arah pergerakan lalu lintas ke Alauddin sebesar 0.36 (ITP D) untuk jalur cepat dan 0.70 (ITP D) untuk jalur lambat. Sedangkan V/C Ratio untuk arah pergerakan lalu lintas ke Tol Reformasi sebesar 0.77 (ITP E) untuk jalur cepat dan 0.50 (ITP D) untuk jalur lambat. Dengan tingkat pelayanan tersebut, segmen ini dapat dikatakan cukup baik.

2. Gambaran Umum Transportasi Jalan AP. Pettarani Setelah Pembangunan Jalan Tol Layang AP.Pettarani.
 - a. Kondisi Geometrik

Kondisi geometric jalan AP.Pettarani berdasarkan Data Inventarisasi Lebar Jalan Sul-Sel tahun 2022 oleh Kementrian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga segmen 1 (KM 6+200) memiliki tipe 8/2 D (8 lajur, 2 arah terbagi) dan menggunakan perkerasan komposit (gabungan perkerasa kaku dan lentur) arah

pergerakan Flyover – Alauddin dipisahkan oleh median dengan lebar 3 meter. (Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2022).

Sketsa potongan melintang ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 ditunjukkan oleh gambar berikut ini :



Gambar 4.7. Sketsa jalan AP.Pettarani

Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2022

b. Karakteristik Volume Lalu Lintas.

Kapasitas satu ruas jalan dalam satu sistem jalan raya adalah jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut (dalam satu maupun kedua arah) dalam periode waktu tertentu dan dibawah kondisi jalan dan lalu lintas yang umum.

Data LHR pada ruas Jl. AP. Pettarani yang diperoleh dari hasil survey lalu lintas Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 2022.

Data-data tersebut adalah sebagai berikut :













Tabel. 4.7. Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Alauddin (Minggu, 17 Juli 2022) Tahun 2022



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JLN A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : NORMAL
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : : -
Tg/Bln/Thn : : 17 JULI 2022
Hari : : MINGGU
Nama Surveyor : : AHMAD RIFQIH

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	1827	646	6	56	0	0	3	20	10	0	2	3	2573
01.00 - 02.00	1035	556	6	44	0	0	5	8	10	0	2	5	1671
02.00 - 03.00	470	339	2	46	1	1	5	10	3	0	1	1	879
03.00 - 04.00	324	255	1	39	0	8	4	12	3	0	1	1	648
04.00 - 05.00	302	208	3	28	0	3	3	5	5	0	0	1	558
05.00 - 06.00	445	226	7	36	0	2	12	8	3	0	1	16	756
06.00 - 07.00	1144	402	15	39	1	3	15	6	8	0	0	96	1729
07.00 - 08.00	1991	538	23	53	1	3	12	9	0	0	0	91	2721
08.00 - 09.00	2408	731	48	51	4	3	9	20	0	0	1	42	3317
09.00 - 10.00	2481	1103	37	66	0	0	7	12	2	0	1	24	3733
10.00 - 11.00	2782	1156	29	72	1	0	5	9	7	0	0	21	4082
11.00 - 12.00	2790	1308	50	72	0	0	10	16	0	0	2	6	4254
12.00 - 13.00	2732	1476	28	57	0	0	9	8	2	0	2	11	4325
13.00 - 14.00	3203	1801	23	67	3	1	6	8	1	0	2	7	5122
14.00 - 15.00	2988	1520	29	81	0	1	6	7	3	0	3	7	4645
15.00 - 16.00	2752	1353	26	56	0	1	13	14	3	0	0	8	4226
16.00 - 17.00	3302	1388	18	70	1	0	12	13	3	0	2	18	4827
17.00 - 18.00	3243	1367	18	68	2	0	3	8	3	0	1	12	4725
18.00 - 19.00	3344	1228	10	65	0	0	6	10	1	0	0	17	4681
19.00 - 20.00	3761	1299	10	65	0	1	5	9	1	0	1	10	5162
20.00 - 21.00	3815	1287	7	48	2	0	5	6	3	0	5	2	5180
21.00 - 22.00	3197	1197	10	42	0	0	2	5	3	0	0	1	4457
22.00 - 23.00	2636	1025	1	44	0	0	3	5	5	0	1	1	3721
23.00 - 24.00	1665	695	2	42	0	0	1	5	15	0	5	2	2432
Jumlah	54637	23104	409	1307	16	27	161	233	94	0	33	403	80424













Tabel. 4.8. Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Alauddin (Senin, 18 Juli 2022) Tahun 2022



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JLN A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : NORMAL
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur Ke : :
Tgl/Bin/Thn : : 18 JULI 2022
Hari : : SENIN
Nama Surveyor : : AHMAD RIFQIH

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opetet, pick-up-opetet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	804	455	5	37	0	0	4	13	1	0	2	0	1321
01.00 - 02.00	388	332	5	37	0	0	1	15	4	0	0	0	782
02.00 - 03.00	278	232	3	34	0	0	4	9	6	0	0	1	567
03.00 - 04.00	174	189	2	43	0	0	5	6	4	0	0	1	424
04.00 - 05.00	190	164	2	33	1	0	6	6	4	0	0	0	406
05.00 - 06.00	454	236	3	31	0	3	13	5	0	0	0	10	755
06.00 - 07.00	2104	738	20	38	2	2	13	7	2	0	0	10	2936
07.00 - 08.00	4294	1362	31	37	0	3	19	4	6	0	3	15	5774
08.00 - 09.00	4131	1264	38	76	0	7	17	20	4	0	2	15	5574
09.00 - 10.00	3680	1286	37	141	1	1	54	31	6	0	1	13	5251
10.00 - 11.00	3647	1395	46	166	1	1	52	64	5	0	0	5	5382
11.00 - 12.00	3551	1431	41	132	0	0	51	58	6	0	0	5	5275
12.00 - 13.00	3503	1510	42	137	0	0	48	34	3	0	0	5	5282
13.00 - 14.00	4002	1709	32	134	1	1	53	25	7	0	1	5	5970
14.00 - 15.00	3707	1617	33	152	1	0	49	30	3	0	2	4	5598
15.00 - 16.00	3512	1707	27	151	3	0	48	33	4	0	0	9	5494
16.00 - 17.00	4856	1808	32	157	2	1	55	19	7	0	1	13	6951
17.00 - 18.00	5706	1792	38	123	1	0	25	16	3	0	0	8	7712
18.00 - 19.00	4443	1462	24	97	0	1	19	22	2	0	1	12	6083
19.00 - 20.00	4024	1368	12	65	0	0	14	12	4	0	1	4	5504
20.00 - 21.00	3703	1146	10	46	0	1	15	28	3	0	1	6	4959
21.00 - 22.00	3121	1080	4	48	0	0	10	22	9	0	1	2	4297
22.00 - 23.00	2590	871	2	54	0	0	8	21	8	0	4	3	3561
23.00 - 24.00	1645	587	4	55	0	1	7	17	6	0	7	2	2331
Jumlah	68507	25741	493	2024	13	22	590	517	107	0	27	148	98189

Tabel. 4.9. Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Alauddin (Selasa, 19 Juli 2022) Tahun 2022



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JLN A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : NORMAL
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tg/Bln/Thn : 19 JULI 2022
Hari : SELASA
Nama Surveyor : AHMAD RIFQIH

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opolet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	965	395	3	46	0	0	10	18	11	0	5	4	1457
01.00 - 02.00	452	297	0	33	3	0	7	9	3	0	3	0	807
02.00 - 03.00	281	237	1	51	0	0	3	13	4	0	0	0	590
03.00 - 04.00	194	170	2	39	0	0	7	10	5	0	1	0	428
04.00 - 05.00	174	148	3	21	2	1	6	10	4	0	0	0	369
05.00 - 06.00	408	238	4	23	0	4	10	8	11	0	0	22	728
06.00 - 07.00	1962	658	23	34	2	1	14	7	6	0	1	33	2741
07.00 - 08.00	4347	1355	35	30	2	2	20	8	6	0	0	24	5829
08.00 - 09.00	4315	1251	47	83	1	1	21	23	7	0	2	17	5768
09.00 - 10.00	3697	1230	41	122	1	1	33	41	6	0	0	11	5183
10.00 - 11.00	3520	1339	38	161	1	0	47	50	1	0	2	10	5169
11.00 - 12.00	3420	1429	40	187	2	0	48	45	5	0	0	14	5190
12.00 - 13.00	3500	1529	36	119	1	1	40	44	8	0	2	5	5285
13.00 - 14.00	3633	1616	29	112	1	0	36	31	2	0	0	5	5465
14.00 - 15.00	3442	1542	44	145	0	0	36	46	4	0	1	6	5266
15.00 - 16.00	3487	1571	39	131	0	2	36	25	4	0	4	5	5304
16.00 - 17.00	4859	1729	27	132	1	3	29	30	4	0	1	19	6834
17.00 - 18.00	5739	1774	28	111	2	0	18	10	2	0	2	14	7700
18.00 - 19.00	4591	1483	19	88	1	1	19	33	4	0	1	6	6246
19.00 - 20.00	4051	1375	14	65	0	0	13	15	7	0	0	11	5551
20.00 - 21.00	3699	1104	7	59	0	0	7	19	4	0	0	9	4908
21.00 - 22.00	3144	1018	8	53	0	0	8	18	5	0	5	5	4264
22.00 - 23.00	2633	836	6	50	1	0	6	15	11	0	8	4	3570
23.00 - 24.00	1647	551	4	43	0	0	7	17	13	0	2	0	2284
Jumlah	68160	24875	498	1938	21	17	481	545	137	0	40	224	96936

Tabel. 4.10. Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Fly over (Minggu, 17 Juli 2022) Tahun 2022



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : JLN A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke : -
Tgl/Bln/Thn : 17 JULI 2022
Hari : MINGGU
Nama Surveyor : MUNTASHIR

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter.sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	1840	637	1	85	2	0	2	13	4	0	1	1	2586
01.00 - 02.00	1014	431	2	43	0	1	8	15	4	0	0	2	1520
02.00 - 03.00	609	305	1	35	0	0	4	11	0	0	0	0	965
03.00 - 04.00	379	232	0	42	1	0	5	8	2	0	1	2	672
04.00 - 05.00	420	215	1	43	0	0	2	8	0	0	2	2	693
05.00 - 06.00	719	272	4	52	1	3	2	7	3	0	2	10	1075
06.00 - 07.00	1551	452	16	50	1	3	2	12	2	0	3	125	2217
07.00 - 08.00	2156	711	22	51	4	0	5	8	3	0	5	66	3031
08.00 - 09.00	2800	868	32	67	1	2	4	12	2	0	0	36	3824
09.00 - 10.00	2844	1183	31	78	1	0	8	12	4	0	0	24	4185
10.00 - 11.00	3083	1320	33	88	0	1	8	12	0	0	2	12	4559
11.00 - 12.00	3111	1416	44	70	0	0	3	20	3	0	3	6	4676
12.00 - 13.00	2891	1545	21	68	1	1	6	11	1	0	0	1	4546
13.00 - 14.00	3412	1654	18	63	0	3	5	12	2	0	3	2	5174
14.00 - 15.00	3470	1903	29	72	0	0	10	21	3	0	3	5	5516
15.00 - 16.00	3283	1633	18	64	1	4	12	14	2	0	2	0	5033
16.00 - 17.00	3809	1522	17	67	3	0	11	12	3	0	1	1	5446
17.00 - 18.00	4299	1412	14	67	3	1	14	7	2	0	3	3	5825
18.00 - 19.00	3918	1341	15	64	3	2	7	9	3	0	0	5	5367
19.00 - 20.00	4197	1450	6	52	2	1	5	13	1	0	2	9	5738
20.00 - 21.00	4284	1354	6	45	3	1	10	6	2	0	1	3	5715
21.00 - 22.00	3771	1324	9	60	3	0	6	23	3	0	0	2	5201
22.00 - 23.00	3450	1180	1	67	0	1	7	32	1	0	3	1	4743
23.00 - 24.00	1992	734	2	101	2	0	9	60	2	0	0	1	2903
Jumlah	63302	25094	343	1494	32	24	155	358	52	0	37	319	91210













Tabel. 4.11. Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Fly over (Senin, 18 Juli 2022) Tahun 2022



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JLN A.P PATTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke : -
Tgl/Bin/Thn : 18 JULI 2022
Hari : SENIN
Nama Surveyor : MUNTASHIR

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	981	436	1	80	0	0	1	29	0	0	0	2	1530
01.00 - 02.00	440	322	2	54	0	1	2	33	1	0	2	0	857
02.00 - 03.00	280	243	2	31	0	0	2	50	1	0	2	0	611
03.00 - 04.00	197	160	2	43	0	0	1	33	3	0	1	0	440
04.00 - 05.00	281	186	1	28	0	1	1	50	2	0	2	0	552
05.00 - 06.00	900	304	5	54	2	2	3	43	3	0	0	2	1318
06.00 - 07.00	3626	1215	24	47	0	3	8	37	4	0	2	10	4976
07.00 - 08.00	6750	1861	31	58	2	2	4	14	3	0	1	15	8741
08.00 - 09.00	5554	1564	33	104	1	0	16	38	0	0	1	12	7323
09.00 - 10.00	4010	1503	41	154	0	1	23	41	5	0	6	1	5785
10.00 - 11.00	3951	1621	43	166	1	0	39	75	2	0	0	5	5903
11.00 - 12.00	3923	1593	39	151	1	0	36	58	3	0	0	2	5806
12.00 - 13.00	3905	1583	33	151	0	0	42	52	4	0	0	3	5773
13.00 - 14.00	4570	1712	27	150	0	0	31	49	4	0	1	0	6544
14.00 - 15.00	4228	1744	36	174	0	0	43	44	1	0	1	0	6271
15.00 - 16.00	4051	1614	24	154	0	0	42	53	2	0	0	0	5940
16.00 - 17.00	4713	1683	19	142	1	0	37	43	8	0	0	9	6655
17.00 - 18.00	5204	1524	28	97	2	0	28	35	2	0	0	5	6925
18.00 - 19.00	4439	1336	27	73	3	3	15	14	1	0	0	6	5917
19.00 - 20.00	4310	1356	12	62	1	1	13	29	2	0	3	4	5793
20.00 - 21.00	4241	1242	4	59	0	0	10	17	4	0	1	4	5582
21.00 - 22.00	3419	1112	5	65	1	0	7	27	9	0	1	2	4648
22.00 - 23.00	3138	906	3	62	0	4	9	25	1	0	0	2	4150
23.00 - 24.00	1802	593	5	83	0	0	6	30	7	0	2	1	2529
Jumlah	78913	27413	447	2242	15	18	419	919	72	0	26	85	110569













Tabel. 4.12. Volume Lalulintas Ruas Jalan AP.Pettarani arah Fly over (Selasa, 19 Juli 2022) Tahun 2022



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JLN A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke : -
Tgl/Bln/Thn : 19 JULI 2022
Hari : SELASA
Nama Surveyor : MUNTASHIR

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opolet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	981	407	0	91	1	0	11	25	6	0	2	1	1525
01.00 - 02.00	577	286	0	54	0	0	0	34	3	0	0	1	955
02.00 - 03.00	323	218	0	36	0	0	4	40	4	0	0	1	626
03.00 - 04.00	251	157	2	45	0	0	5	28	2	0	0	0	490
04.00 - 05.00	310	162	1	32	0	1	5	35	1	0	3	0	550
05.00 - 06.00	807	320	6	49	1	3	6	54	5	0	0	7	1258
06.00 - 07.00	3430	1157	21	52	0	1	9	28	5	0	2	38	4743
07.00 - 08.00	7089	1869	42	55	3	1	6	19	4	0	0	34	9122
08.00 - 09.00	5544	1623	47	108	1	0	18	36	5	0	1	15	7398
09.00 - 10.00	4116	1478	38	143	1	0	19	38	2	0	1	17	5853
10.00 - 11.00	4034	1560	45	173	1	0	23	74	2	0	1	2	5915
11.00 - 12.00	3942	1587	42	159	0	0	26	41	12	0	0	2	5811
12.00 - 13.00	3852	1608	35	151	0	0	40	52	4	0	0	3	5745
13.00 - 14.00	4675	1767	27	149	0	0	35	49	4	0	1	2	6709
14.00 - 15.00	4168	1639	34	169	0	0	41	44	1	0	1	0	6097
15.00 - 16.00	3362	1579	17	92	1	4	28	46	2	0	2	2	5135
16.00 - 17.00	3783	1522	18	73	3	0	10	18	3	0	1	1	5432
17.00 - 18.00	4307	1371	15	66	3	1	14	10	2	0	3	3	5795
18.00 - 19.00	3894	1347	15	65	3	2	9	12	3	0	0	5	5355
19.00 - 20.00	4041	1244	7	68	2	1	4	20	2	0	1	1	5391
20.00 - 21.00	4019	1175	7	55	0	0	6	20	3	0	0	2	5287
21.00 - 22.00	3544	1036	3	53	0	0	8	30	7	0	2	1	4684
22.00 - 23.00	3218	870	6	58	0	3	8	30	4	0	0	1	4198
23.00 - 24.00	1896	583	4	56	0	0	7	28	6	0	2	1	2583
Jumlah	76163	26565	432	2052	20	17	342	811	92	0	23	140	106657

Menurut MKJI (1997), kendaraan bermotor di jalan perkotaan dibedakan menjadi tiga bagian, yaitu :

1. Sepeda motor (MC), yaitu kendaraan bermotor roda dua seperti motor dan becak motor.
2. Kendaraan ringan (LV), terdiri dari kendaraan pribadi, angkutan kota, pick up dan kendaraan roda empat dengan berat total maksimum kurang dari 2,5 ton.
3. Kendaraan berat (HV), terdiri dari kendaraan yang mempunyai berat minimum 2,5 to seperti bus dan truk.

Tabel dan gambar berikut menunjukkan volume lalu lintas pada ruas jalan AP. Pettarani selama 3 (tiga) hari yakni minggu, senin dan selasa dalam satuan unit/jam dan smp/jam. Kondisi lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani mencapai jam puncak pada :

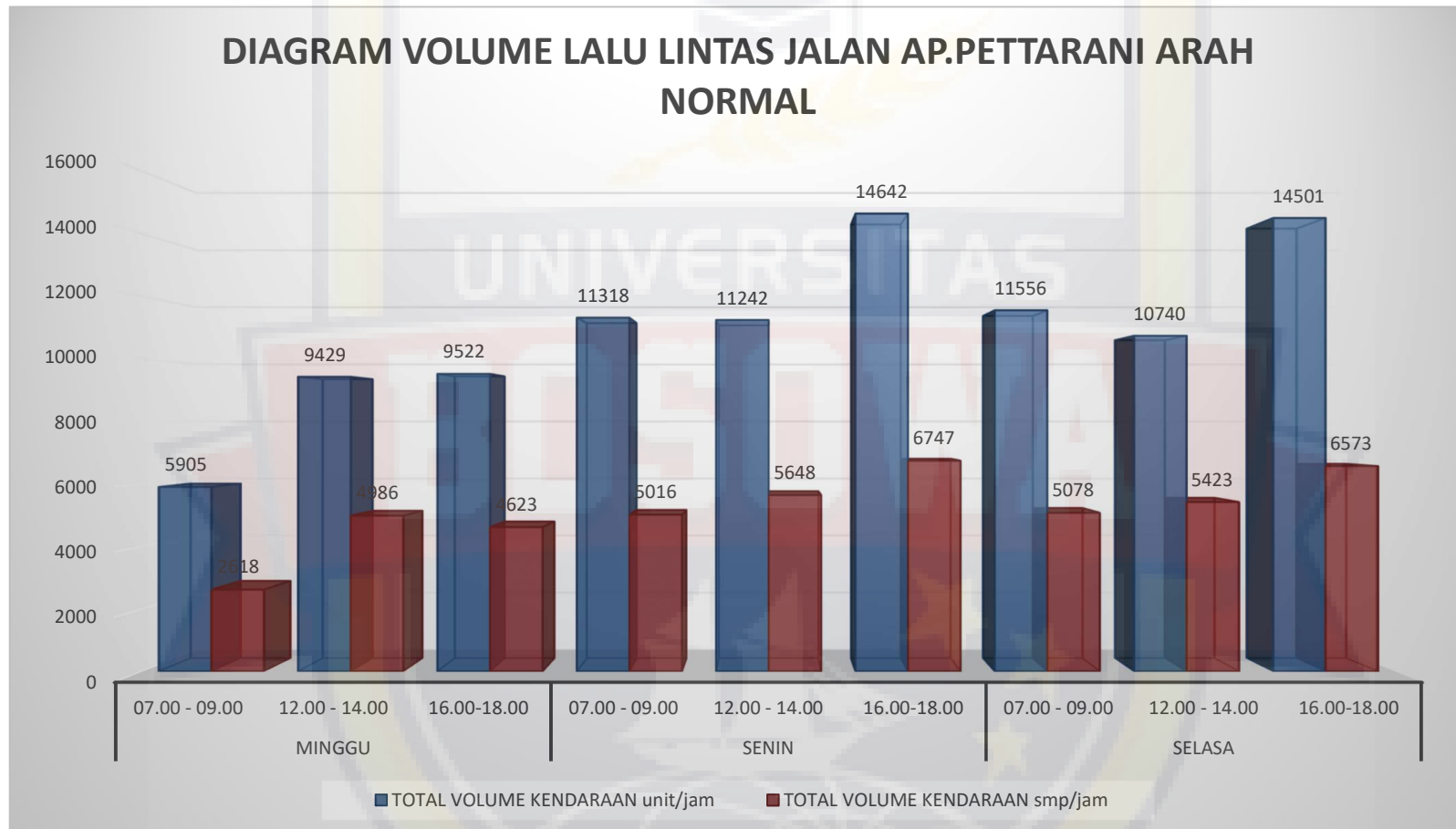
1. Jam puncak pagi (selasa) = 12093 smp/jam
2. Jam puncak siang (senin) = 11642 smp/jam
3. Jam puncak sore (senin) = 12906 smp/jam

Tabel 4.13

Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani arah Normal (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022

Hari	Waktu Amatan	Jenis Kendaraan						Total Kendaraan	
		MC : 0.25		LV : 1.0		HV : 1.2		Unit/Jam	SMP/Jam
		Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam		
Minggu	1. Pagi (07.00 – 09.00)	4399	1100	1444	1444	62	74	5905	2618
	2. Siang (12.00 – 14.00)	5935	1484	3452	3452	42	50	9429	4986
	3. Sore (16.00 – 18.00)	6545	1636	2929	2929	48	58	9522	4623
Senin	1. Pagi (07.00 – 09.00)	8425	2106	2808	2808	85	102	11318	5016
	2. Siang (12.00 – 14.00)	7505	1876	3564	3564	173	208	11242	5648
	3. Sore (16.00 – 18.00)	10562	2641	3950	3950	130	156	14642	6747
Selasa	1. Pagi (07.00 – 09.00)	8662	2166	2801	2801	93	112	11556	5078
	2. Siang (12.00 – 14.00)	7133	1783	3441	3441	166	199	10740	5423
	3. Sore (16.00 – 18.00)	10598	2650	3801	3801	102	122	14501	6573

Sumber : Data olahan 2022



Gambar 4.8. Diagram Volume Lalulintas Jalan AP.Pettarani arah Normal (Alauddin)

Tabel 4.14

Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani arah Opposite (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022

Hari	Waktu Amatan	Jenis Kendaraan						Total Kendaraan	
		MC : 0.25		LV : 1.0		HV : 1.2		Unit/Jam	SMP/Jam
		Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam		
Minggu	4. Pagi (07.00 – 09.00)	4956	1239	1751	1751	46	55	6753	3045
	5. Siang (12.00 – 14.00)	6303	1576	3369	3369	45	54	9717	4999
	6. Sore (16.00 – 18.00)	8108	2027	3099	3099	60	72	11267	5198
Senin	4. Pagi (07.00 – 09.00)	12304	3076	3651	3651	82	98	16037	6825
	5. Siang (12.00 – 14.00)	8475	2119	3656	3656	183	220	12314	5994
	6. Sore (16.00 – 18.00)	9917	2479	3493	3493	156	187	13566	6159
Selasa	4. Pagi (07.00 – 09.00)	12633	3158	3744	3744	94	113	16471	7015
	5. Siang (12.00 – 14.00)	8527	2132	3737	3737	185	222	12449	6091
	6. Sore (16.00 – 18.00)	8090	2023	3065	3065	68	82	11223	5169

Sumber : Data olahan 2022

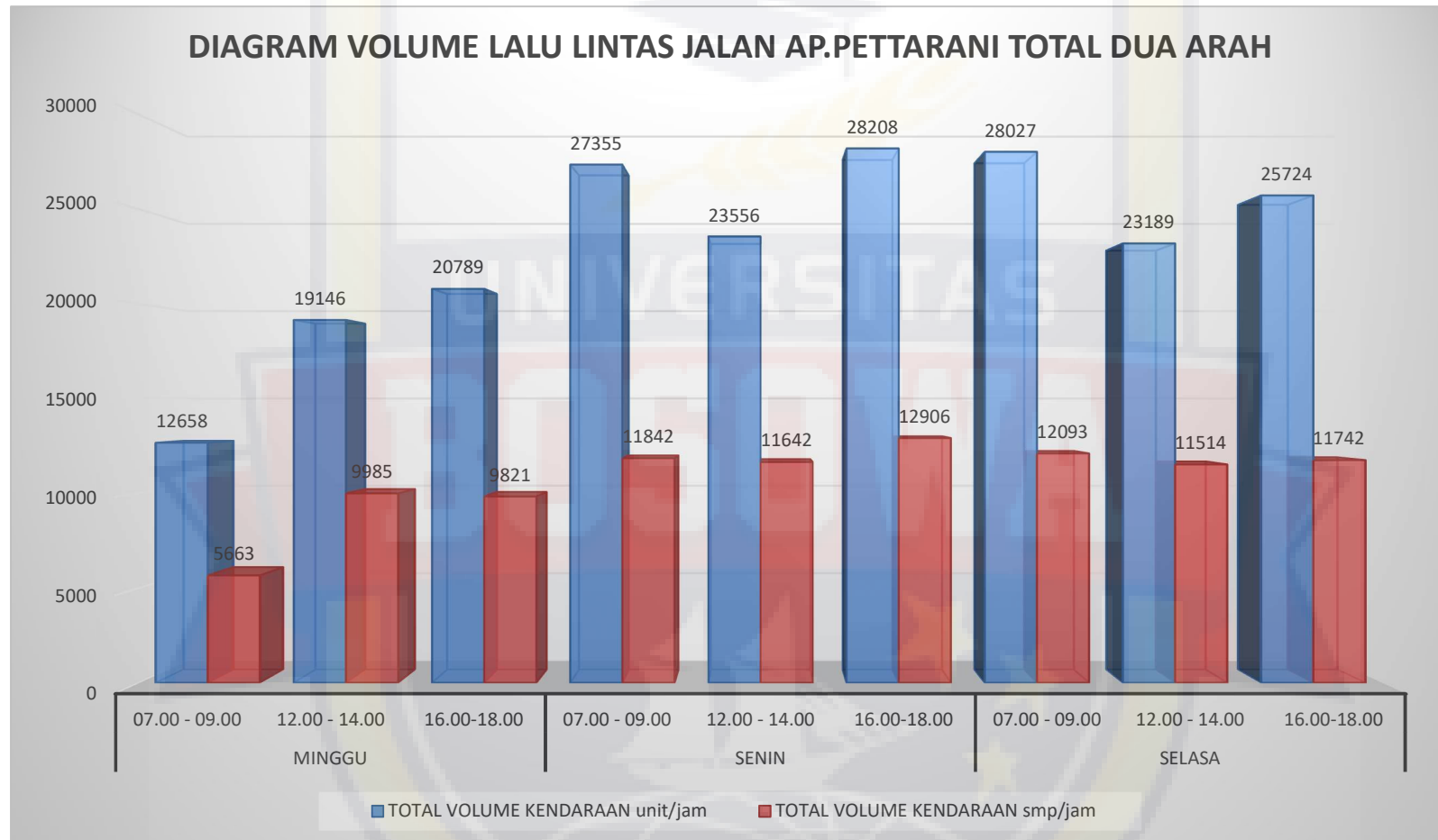


Gambar 4.9. Diagram Volume Lalulintas Jalan AP.Pettarani arah Opposite (Fly over)

Tabel 4.15

Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani total 2 arah (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022

Hari	Waktu Amatan	Jenis Kendaraan						Total Kendaraan	
		MC : 0.25		LV : 1.0		HV : 1.2		Unit/Jam	SMP/Jam
		Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam		
Minggu	1. Pagi (07.00 – 09.00)	9355	2339	3195	3195	108	130	12658	5663
	2. Siang (12.00 – 14.00)	12238	3060	6821	6821	87	104	19146	9985
	3. Sore (16.00 – 18.00)	14653	3663	6028	6028	108	130	20789	9821
Senin	1. Pagi (07.00 – 09.00)	20729	5182	6459	6459	167	200	27355	11842
	2. Siang (12.00 – 14.00)	15980	3995	7220	7220	356	427	23556	11642
	3. Sore (16.00 – 18.00)	20479	5120	7443	7443	286	343	28208	12906
Selasa	1. Pagi (07.00 – 09.00)	21295	2801	6545	6545	187	224	28027	12093
	2. Siang (12.00 – 14.00)	15660	3441	7178	7178	351	421	23189	11514
	3. Sore (16.00 – 18.00)	18688	3801	6866	6866	170	204	25724	11742



Gambar 4.10. Diagram Volume Lalulintas Jalan AP.Pettarani total dua arah.

c. Kapasitas Jalan

Identifikasi kapasitas jalan di ruas Jalan AP.Pettarani dimaksudkan untuk mengetahui kemampuan jalan dalam menampung beban jalan. Kapasitas jalan adalah arus maksimum yang dapat dipertahankan per satuan jam yang melewati suatu titik di jalan dalam kondisi yang ada atau dengan kata lain kapasitas jalan adalah jumlah lalu lintas kendaraan maksimum yang dapat ditampung pada ruas jalan selama kondisi tertentu (desain geometri, lingkungan dan komposisi lalu lintas) yang dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp/jam).

Kapasitas jalan didefinisikan sebagai arus maksimal yang dapat dipertahankan per satuan jam yang melewati suatu titik di jalan dalam kondisi yang ada. Perhitungan kapasitas jalan ini didasarkan pada perhitungan yang disesuaikan dengan perhitungan menurut MKJI tahun 1997 untuk daerah perkotaan dengan formula sebagai berikut: :

$$C = C_o \cdot FC_w \cdot FC_{sp} \cdot FC_{sf} \cdot FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Keterangan :

C : Kapasitas (smp/jam)

C_o : Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w : Faktor koreksi lebar jalan

FC_{sp} : Faktor koreksi pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi)

FC_{sf} : Faktor koreksi hambatan samping dan bahu jalan /kerb

FC_{cs} : Faktor koreksi ukuran kota

Berdasarkan data kondisi geometrik dan kondisi lingkungan jalan di kawasan studi maka dapat dilihat nilai nilai C_o, FC_w, FC_{sp}, FC_{sf}, FC_{cs} sebagai berikut:

a. Kapasitas Dasar (C_0)

Kapasitas dasar yang diperoleh ditentukan berdasarkan tipe jalan. Jalan AP.Pettarani adalah jalan dengan delapan lajur terbagi (8/2 D) dengan nilai $C_0 = 1650$ smp/jam (tabel 2.4).

$$\begin{aligned} \text{Sehingga Nilai } C_0 \text{ untuk jalan tipe 8/2 D} &= 1650 \text{ smp/jam} \times 8 \\ &= 13200 \text{ smp/jam} \end{aligned}$$

b. Lebar Jalur Jalan (FC_w)

Lebar efektif jalur jalan di kawasan studi adalah 3,25 m dengan nilai $FC_w = 0,96$ (tabel 2.5).

c. Faktor koreksi Kapasitas akibat pembagi arah (FC_{sp}) 8 lajur 2 arah dengan median pembagi arah 50-50 $FC_{sp} = 1,00$ (tabel 2.6).

d. Hambatan Samping (FC_{sf})

Kelas Hambatan samping Tinggi (H) yang merupakan daerah komersial dengan aktivitas sisi jalan tinggi dan lebar bahu jalan efektif $< 0,5$ m $FC_{sf} = 0,88$

Adapun faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping (FC_{SF}) pada jalan 8 (delapan) lajur (baik jalan perkotaan maupun jalan luar kota) ditentukan dengan mengacu pada FC_{SF} untuk jalan 4 (empat) lajur dengan mengalikannya dalam persamaan sebagai berikut :

$$FC_{8,SF} = 1 - (0,8 \times (1 - FC_{4,SF}))$$

$$\begin{aligned}
&= 1 - (0,8 \times (1 - 0,88)) \\
&= 1 - (0,8 \times 0,12) \\
&= 1 - 0,096 \\
&= 0,904
\end{aligned}$$

e. Faktor Koreksi Kapasitas akibat ukuran kota (FCcs)

Kota Makassar dengan jumlah penduduk sekitar 1.423.877 jiwa (BPS tahun 2020) FCcs = 1 (tabel 2.7).

Sehingga nilai C rasio pada ruas Jalan AP.Pettarani adalah sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

$$C = 13200 \times 0,96 \times 1,00 \times 0,904 \times 1$$

$$C = \mathbf{11.455,488 \text{ smp/jam}}$$

d. Kinerja Lalu Lintas

Kinerja jalan adalah kemampuan dari suatu ruas jalan dalam melayani arus lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan tersebut. Kinerja jalan ditentukan oleh kapasitas, derajat kejenuhan (“Degree of Saturation”, DS), kecepatan rata-rata, waktu perjalanan.

Derajat kejenuhan didefinisikan sebagai rasio arus lalu lintas Q (smp/jam) terhadap kapasitas C (smp/jam) digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja segmen jalan (diambil volume lalu lintas tertinggi).

$$DS = Q/C$$

$$= 12906 / 11.455,488$$

$$= 1,126$$

Derajat kejenuhan untuk ruas jalan AP.Pettarani menunjukkan angka sebesar 1,126 untuk volume lalu lintas tertinggi, hal ini menunjukkan bahwa ruas jalan AP.Pettarani memiliki tingkat pelayanan jalan pada level F, artinya Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.

Tingkat pelayanan jalan AP.Pettarani pada segmen jalan yang sama setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani masih mengalami kejenuhan pada jam puncak, hal ini menunjukkan bahwa keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap tingkat pelayanan jalan pada segmen yang sama.

3. Data Kuesioner

Untuk menjawab rumusan masalah kedua dalam penelitian ini, digunakan kuesioner sebagai metode untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap dampak perubahan fungsi ruang kegiatan sosial ekonomi masyarakat di koridor jalan AP.Pettarani dengan berfungsinya jalan tol layang AP. Pettarani, kuesioner diberikan kepada masyarakat khususnya dari sektor usaha yang berada di sepanjang jalan arteri AP. Pettarani yang dalam hal ini menurut peneliti merupakan masyarakat yang merasakan dampak dengan beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani.

- a. Perubahan jenis pekerjaan/ kegiatan ekonomi masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani.

Berdasarkan hasil wawancara dan kuesioner dari 30 responden yang berada di sepanjang koridor AP. Pettarani, sebanyak 28 responden mengaku tetap menjalankan usaha yang sama baik sebelum maupun setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, hanya 2 responden yang mengaku berubah jenis kegiatan/usahanya semenjak beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, dari hasil wawancara diperoleh data bahwa perubahan yang dimaksud adalah perubahan usaha dari kegiatan perdagangan menjadi kuliner dengan alasan bahwa usaha kuliner semakin banyak banyak diminati masyarakat semenjak berkembangnya layanan pesan antar makanan secara online sehingga lebih memudahkan pemasaran.

Tabel 4.16

Responden berdasarkan perubahan jenis usaha

No.	Jenis Pekerjaan	Jumlah	%
1.	Tetap	28	93 %
2.	Berubah	2	7 %
Total		30	100

Sumber : Data olahan 2022

- b. Perubahan tingkat pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani.

Tingkat pendapatan responden dibedakan menjadi tiga kategori seperti pada tabel berikut :

Tabel 4.17

Tingkat pendapatan responden

No.	Tingkat Pendapatan	Jumlah	%
1.	Meningkat	1	3 %
2.	Tetap	14	47 %
3.	Menurun	15	50 %
Total		30	100

Sumber : Data olahan 2022

Berdasarkan kuesioner, sebanyak 14 orang atau 47% responden mengaku tidak mengalami perubahan pendapatan baik sebelum maupun setelah pengoperasian jalan tol layang AP. Pettarani, sedangkan sebanyak 15 orang atau 50 % mengaku mengalami penurunan pendapatan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, sedangkan 1 orang atau 3% mengaku meningkat penghasilannya setelah pengoperasian jalan tol layang AP. Pettarani.

c. Hasil Uji Beda Pendapatan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol Layang AP.Pettarani

1. Hasil uji Normalitas.

Sebelum dilakukan uji beda terhadap data sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol Layang AP.Pettarani, dilakukan uji normalitas dengan bantuan software SPSS statistic 26 dengan output sebagai berikut :

Tabel. 4.18

Output hasil uji normalitas dengan bantuan software SPSS statistic 26

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Sebelum	.141	30	.134	.940	30	.091
Setelah	.152	30	.074	.946	30	.132

a. Lilliefors Significance Correction

Sumber : Data olahan, 2022

Berdasarkan uji normalitas dengan metode Shapiro-Wilk dengan tingkat kepercayaan 95% atau dengan taraf signifikansi 0.05, untuk data tingkat pendapatan sebelum pengopersian jalan Tol Layang AP. Pettarani diperoleh nilai signifikansi sebesar $0.091 > 0.05$, sedangkan untuk data tingkat pendapatan setelah pengopersian jalan Tol Layang AP. Pettarani diperoleh nilai signifikansi sebesar $0.132 > 0.05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa kedua data tersebut terdistribusi secara normal

2. Hasil Uji Beda dengan Paired Sampel T-Test

Karena hasil uji normalitas data diketahui bahwa data yang digunakan terdistribusi normal, sehingga untuk pengujian hipotesis digunakan metode paired sample T-Test dengan bantuan software SPSS statistic 26 dengan output sebagai berikut :

Tabel. 4.19

Output hasil uji deskriptif dengan bantuan software SPSS statistic 26

Paired Samples Statistics					
		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum	3033333.33	30	1136641.554	207521.406
	Setelah	2616666.67	30	1064176.331	194291.127

Sumber : Data olahan, 2022

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai rata-rata pendapatan dari 30 orang responden sebelum beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani adalah senilai 3.033.333 sedangkan nilai rata-rata pendapatan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani adalah sebesar 2.616.666, dimana nilai ini lebih kecil dibanding nilai rata-rata pendapatan sebelum pengoperasian jalan tol Layang AP.Pettarani, sehingga secara deskriptif dapat disimpulkan sementara bahwa ada perbedaan rata-rata pendapatan sebelum dan setelah pengoperasian jalan tol Layang AP.Pettarani.

Untuk menganalisis apakah perbedaan tersebut bersifat nyata (signifikan) atau tidak, ditunjukkan pada tabel berikut :

Tabel. 4.20

Output hasil uji deskriptif dengan bantuan software SPSS statistic 26

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	Sebelum & Setelah	30	.888	.000

Sumber : Data olahan, 2022

Dari tabel diatas diperoleh nilai correlation sebesar 0.888 dengan nilai signifikansi sebesar 0.000, nilai ini lebih kecil dari nilai taraf signifikansi yakni sebesar 0.005 ($0.000 < 0.05$), sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear antara pendapatan sebelum dan setelah pengoperasian jalan tol layang AP.Pettarani.

Tabel. 4.21

Output hasil uji deskriptif dengan bantuan software SPSS statistic 26

		Paired Differences							
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
					Lower	Upper			
Pair 1	Sebelum - Setelah	416666.667	526591.730	96142.056	220034.083	613299.250	4.334	29	.000

Sumber : Data olahan, 2022

Tabel Output hasil uji deskriptif diatas diperoleh nilai Sig. (2-tailed) sebesar $0.000 <$ taraf signifikansi 0.05 sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak, artinya tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani, meskipun

secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, namun secara statistic tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat yang signifikan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani.

4. Rumusan konsep kebijakan pemanfaatan ruang untuk aktivitas sosial ekonomi sebagai masukan dalam rencana pemanfaatan ruang di koridor jalan AP.Pettarani.

Menurut Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007, penyelenggaraan penataan ruang bertujuan untuk mewujudkan ruang wilayah nasional yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan berlandaskan Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional dengan:

- a) Terwujudnya keharmonisan antara lingkungan alam dan lingkungan buatan;
- b) Terwujudnya keterpaduan dalam penggunaan sumber daya alam dan sumber daya buatan dengan memperhatikan sumber daya manusia; dan
- c) Terwujudnya perlindungan fungsi ruang dan pencegahan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pemanfaatan ruang.

Pelaksanaan penataan ruang adalah upaya pencapaian tujuan penataan ruang melalui pelaksanaan perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Perencanaan dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, Provinsi dan Daerah sehingga terbentuklah Dokumen, Peta dan Peraturan Tata Ruang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Rencana

Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL). Masyarakat dalam prosesnya akan melakukan pemanfaatan ruang untuk melaksanakan kegiatan sosial-ekonomi. Selanjutnya, untuk proses pengendalian tata ruang dilakukan suatu pengendalian pemanfaatan ruang sebagai upaya untuk mewujudkan tertib tata ruang agar pemanfaatan yang dilakukan sesuai dengan Tata Ruang. Dengan demikian dapat diwujudkan suatu wilayah yang dapat terus berkembang secara sosial, ekonomi maupun budaya dan tetap menjaga kelestarian lingkungan sesuai dengan Tata Ruang yang direncanakan.

Dalam Perda RTRW Makassar tahun 2015-2034, Kawasan Perkotaan Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar selanjutnya disebut Kawasan Perkotaan Mamminasata adalah satu kesatuan kawasan perkotaan yang terdiri atas Kota Makassar sebagai kawasan perkotaan inti, Kawasan Perkotaan Maros di Kabupaten Maros, Kawasan Perkotaan Sungguminasa di Kabupaten Gowa, Kawasan Perkotaan Takalar di Kabupaten Takalar, sebagai kawasan perkotaan disekitarnya yang membentuk kawasan metropolitan.

Pengembangan Kawasan Metropolitan Mamminasata sebagai salah satu Kawasan Strategis Nasional (KSN) di Indonesia memiliki peranan yang sangat penting,, yaitu sebagai pintu gerbang Indonesia bagian Timur berskala internasional. ada empat kebijakan penataan ruang Kawasan Perkotaan Mamminasata meliputi: Pengembangan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan negara, serta pelestarian lingkungan hidup sebagai satu kesatuan; Pengembangan Kawasan Perkotaan Mamminasata sebagai pusat orientasi

pelayanan berskala internasional dan penggerak utama bagi Kawasan Timur Indonesia. Pengembangan Kawasan Perkotaan Mamminasata sebagai pusat Pertumbuhan dan sentra pengolahan hasil produksi bagi pembangunan kawasan perkotaan inti dan kawasan perkotaan di sekitarnya; dan Peningkatan aksesibilitas antarwilayah dan pemerataan jangkauan pelayanan sistem jaringan prasarana di Kawasan Perkotaan Mamminasata.

Keberadaan Jalan Tol Layang AP. Pettarani sebagai bagian dari jaringan jalan tol Makassar, sangat diharapkan menjadi salah satu solusi transportasi darat sebagai angkutan logistik penunjang pertumbuhan ekonomi secara nasional, khususnya dalam rangka mengatasi kemacetan serta mendukung mobilitas barang dan jasa di kota Makassar.

Kawasan sepanjang koridor AP. Pettarani sendiri dalam Perda RTRW Kota Makassar tahun 2015-2034 merupakan Kawasan Sub Pusat Pelayanan Kota dengan fungsi sebagai pusat kegiatan perumahan kepadatan sedang, pusat kegiatan perumahan kepadatan tinggi, pusat kegiatan perdagangan dan jasa dan pusat pelayanan penelitian dan Pendidikan tinggi.

PT. Bosowa Nusantara dalam dokumen andal pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani mencatat ada 199 kegiatan usaha yang berada disepanjang koridor AP.Pettarani, meskipun dari hasil penelitian secara statistik ini tidak menemukan perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, tetapi beberapa responden menyatakan bahwa memang terdapat perbedaan tingkat pendapatan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol

layang AP.Pettarani dan tidak menutup kemungkinan dalam jangka panjang akan semakin banyak pelaku kegiatan ekonomi yang akan mengalami hal yang sama.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang menjelaskan bahwa, penyelenggaraan penataan ruang bertujuan untuk mewujudkan ruang wilayah nasional yang aman, nyaman, produktif dan keberlanjutan berlandaskan wawasan nusantara dan ketahanan nasional, sehingga untuk menciptakan tujuan tersebut diperlukan strategi dalam penataan ruang.

Dalam satu dekade terakhir, Kota Makassar telah mengalami perkembangan yang begitu pesat, terutama jika memerhatikan secara fisik pembangunan kotanya. Sayangnya, kemajuan tersebut tidak dibarengi dengan perhatian serius pada aspek penataan ruangnya (Mohammad Muttaqin Azikin, 2023).

Fenomena ini akan terasa menemukan konteksnya, saat kita menelaah permasalahan tata ruang yang tercantum dalam RPJPD maupun RPJMD Sulawesi Selatan, di mana disebutkan bahwa; masih terjadi inkonsistensi terhadap penegakan Perda RTRW serta ketaatan pada Perda Tata Ruang yang masih rendah.

Pengabaian dalam meng-arusutama-kan penataan ruang membuat prinsip-prinsip *livable city* tak terpenuhi dengan optimal di Kota Makassar, seperti: ketersediaan kebutuhan dasar, ketersediaan fasum-fasos, ketersediaan ruang publik sebagai wadah interaksi antar komunitas, kualitas lingkungan, dukungan fungsi sosial, ekonomi dan budaya kota, keamanan dan keselamatan serta partisipasi masyarakat dalam pembangunan.

Karenanya, mungkin benar yang disampaikan Prof. Eko Budihardjo dalam bukunya *Reformasi Perkotaan*, bahwa kenyataan menunjukkan, kota-kota di Tanah Air kita cenderung kian tidak manusiawi, tidak nyaman, tidak menyenangkan untuk kehidupan manusia berbudaya. Fenomena dehumanisasi kota di Indonesia antara lain karena perhatian para pengelola dan pembangunannya lebih tercurah pada aspek fisik dan pergulatan kepentingan ekonomi. Padahal, salah satu temuan menarik dari survey MLCI 2017, juga menegaskan bahwa nilai PAD yang tinggi di sebuah kota/daerah, ternyata tidak secara otomatis menjamin kelayakhunian sebuah kota.

Untuk itu berbagai strategi perlu dilakukan untuk menciptakan iklim yang aman, nyaman dan menyenangkan tidak hanya bagi para pengguna jalan , tetapi juga bagi para pelaku kegiatan ekonomi melalui pengendalian penataan ruang melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia untuk penataan ruang, penguatan kerja sama pemerintah daerah, peningkatan peran serta masyarakat dalam penataan ruang dan pengawasan dan penegakan hukum dengan tegas.

1. Peningkatan kualitas sumber daya manusia untuk penataan ruang

Kunci untuk menjawab permasalahan dan tantangan dalam mewujudkan kondisi ideal penyelenggaraan pemerintahan, terkait penyelenggaraan penataan ruang, terletak pada kualitas sumber daya manusia yang dimiliki. Oleh karena itu, kompetensi SDM bidang penataan ruang merupakan salah satu aspek penting yang perlu ditingkatkan untuk membangun profesionalitas, kreativitas, dan sikap yang berkualitas sehingga

kinerja organisasi dapat ditingkatkan dan mampu mengatasi segala persoalan yang dihadapi.

2. Penguatan kerja sama pemerintah daerah.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang menyebutkan tentang penyelenggaraan penataan ruang adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pelaksanaan, dan pengawasan penataan ruang melalui sinergitas Pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten/kota dalam upaya pencapaian tujuan penataan ruang serta pengendalian pemanfaatan ruang.

3. Peningkatan peran serta masyarakat dalam penataan ruang.

Keterlibatan masyarakat (publik) dalam perumusan tata ruang dianggap penting untuk memastikan bahwa setiap warga negara terjamin haknya atas ruang dan tidak ada warga negara yang dirugikan dari perumusan tata ruang yang ada. Bentuk peran masyarakat dalam penataan ruang antara lain berupa masukan serta kerja sama dalam perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.

4. Pengawasan dan penegakan hukum dengan tegas.

Proses penegakan hukum atas pelanggaran penataan ruang di Indonesia telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang membaginya menjadi empat rezim yaitu rezim administrasi, perdata, tata usaha negara, dan pidana. Untuk mewujudkan tata ruang berkelanjutan adanya harmonisasi antara lingkungan alam dan lingkungan

buatan, juga keterpaduan dalam penggunaan sumber daya alam dan sumber daya buatan dengan memperhatikan sumber daya manusia serta perlindungan fungsi ruang dan pencegahan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pemanfaatan ruang.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian terkait Dampak Pembangunan Jalan Tol Layang AP. Pettarani diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 sebelum pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani memperlihatkan kondisi puncak pada sore hari dengan volume kendaraan mencapai 15212 kend/jam, kinerja lalu lintas pada jam puncak berada disekitar 0,36 – 0,77 atau berada pada level D – E yang mengartikan volume yang cukup padat dan mendekati kapasitas dengan arus mulai tidak stabil dan kecepatan kendaraan yang rendah.
2. Kondisi ruas jalan AP.Pettarani setelah kurang lebih setahun jalan tol layang AP. Pettarani beroperasi menunjukkan kondisi puncak pada sore hari dengan volume kendaraan mencapai puncak pada sore hari yang mencapai 12906 smp/jam dan kinerja jalan pada jam puncak yang berada pada nilai 1,126 atau berada pada level F yang berarti arus yang terhambat dengan kecepatan rendah, volume diatas kapasitas dan sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.
3. Jenis usaha/pekerjaan masyarakat pada umumnya tidak terpengaruh terhadap keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani, sebanyak 93 % responden mengaku tidak mengalami perubahan jenis kegiatan

usaha/kegiatan yang dijalankan baik sebelum maupun setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, sementara 7 % responden mengaku merubah jenis kegiatan usaha yang dilakukan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, dari segi pendapatan, sebanyak 93 % responden mengaku tidak mengalami perubahan tingkat pendapatan dari usaha/kegiatan yang dijalankan baik sebelum maupun setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, sementara 7 % responden mengaku mengalami perubahan tingkat pendapatan, meskipun secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, tetapi berdasarkan hasil uji Paired samples T-Test disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani.

4. Untuk menciptakan iklim yang aman, nyaman dan menyenangkan bagi para pengguna jalan maupun bagi para pelaku kegiatan ekonomi melalui pengendalian penataan ruang melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia untuk penataan ruang, penguatan kerja sama pemerintah daerah, peningkatan peran serta masyarakat dalam penataan ruang dan pengawasan dan penegakan hukum dengan tegas.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka ada beberapa saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini, antara lain :

1. Diperlukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui berapa besar nilai kapasitas dan kinerja lalu lintas pada setiap segmen jalan AP. Pettarani.
2. Mengingat hasil penilaian terhadap kinerja ruas jalan AP. Pettarani yang berada pada tingkat pelayanan kurang baik bahkan setelah pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani, maka penelitian terkait konsep manajemen rekaya lalu lintas pada ruas jalan AP.Pettarani sangat diperlukan.
3. Perlunya peningkatan kualitas sumber daya manusia untuk penataan ruang, penguatan kerja sama pemerintah daerah, peningkatan peran serta masyarakat dalam penataan ruang dan pengawasan dan penegakan hukum dengan tegas untuk menciptakan iklim yang aman, nyaman dan menyenangkan bagi para pengguna jalan maupun bagi para pelaku kegiatan ekonomi disepanjang koridor AP. Pettarani.

DAFTAR PUSTAKA

- Aries Siswanto,Victorianus dkk (2019). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Perekonomian, Faktor Sosial dan lingkungan para pedagang batik dan perhotelan di Kota Pekalongan*. Jurnal Litbang Kota Pekalongan Vol. 17
- A'la, Unun Udia (2018) Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Dalam Perspektif Islam. Fakultas Ekonomi Dan Bisnis UIN Raden Intan Lampung.
- Sari, D.A., & Kisman, A. (2021) Penilaian Kondisi Jalan Poros Sabbang Selatan Menggunakan Metode Surface Distress Index. PENA TEKNIK : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik, 6(1), 24-31.
- https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_Tol_Ujung_Pandang , diakses pada tanggal 26-06-2022.
- Nasution, M. Nur. 2005. Manajemen Transportasi. Buku Kedua. Edisi Revisi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soesilo, Nining I. 1999. Ekomomi, Perencanaan dan Manajemen Kota, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik. Universitas Indonesia, Jakarta
- Tamin, O.Z., 1997, "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", ITB. Bandung.
- Sukarto, Haryono. 2006. Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan Kebijakan Proses Hirarki Analitik. Jurnal: Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Pelita Harapan.
- Wells. 1975. Comprehensive Transport Planning, Charles Griffin, London.
- Tamin, Ofyar z, 2000. Perencanaan & pemodelan transportasi. Bandung : penerbit ITB.
- Putri, I. D. (2011). In Penentuan Skala Prioritas Penanganan Jalan Kabupaten di Kabupaten Bangli. Denpasar: Program Pasca Sarjana Universitas Udayana.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jaringan jalan.
- Ahmad Munawar. (2005). Dasar-Dasar Teknik Transportasi. Yogyakarta : Beta Offset.
- Susilowati, E. (2010). Analisa Kinerja Jalan Margonda Raya. Jakarta: Jurusan Teknik Sipil, Universitas Gunadarma.
- _____.1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Direktorat Jenderal Bina Marga. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM14, Tahun 2010 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalulintas di Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.

A.A. Anwar Prabu Mangkunegara. 2002. Manajemen Sumber Daya Manusia. Perusahaan. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Ais Pratiwi, Murshal Manaf , Kamran Aksa (2020) “ Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan AP. Pettarani” *Journal of Urban and Regional Spatial. Vol 01 No 01.* Hal 050–060.

Riyani .2010. Perkembangan wilayah Purwakarta setelah pembangunan jalan Tol Cipularang. Universitas Gadjah Mada.

Mukhlis and Soetomo .2017. Analisis Pengaruh Exit Toll Terhadap Tata Guna Lahan di Kabupaten Brebes. Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro.

Septian Andi Prasetyo, Achmad Djunaedi .2019. Perubahan Perkembangan Wilayah Sebelum dan Sesudah Pembangunan Jalan Tol. Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Wilda Wija Bahana dan Rini Rachmawati .2014. Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Fisik Kota dan Kegiatan Perdagangan/Jasa di Kawasan Koridor Jalan Lingkar Soekarno-Hatta Kota Palembang. Jurnal Bumi Indonesia.

Mesak Iek. 2013. Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi Kasus Di Distrik Ayamaru, Aitinyo Dan Aifat). Program Study Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Cendrawasih.

Kurniawan, Lutfi Muta'ali .2019. Analisis Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) terhadap Penyerapan Tenaga Kerja, Omzet, dan Profit UMKM Kecamatan Galur, Kulon Progo. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Rr. Lulus Prapti NSS, Edy Suryawardana dan Dian Triyani .2015. Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang. Universitas Semarang.

Aulia, M. D. (2011). Analisis Kebutuhan Jalan Di Kawasan Kota Baru Tegalluar Kabupaten Bandung. Majalah Ilmiah UNIKOM .

Pangaribuan, Silvana Monica, 2014. Analisis Dampak Kemacetan Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Medan (Studi kasus : Area Simpang Pos). Skripsi, Medan : Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara.

Humang, W.P., & Amrin, A. (2018) Peningkatan Akses Jalan Untuk Menunjang Distribusi Hasil Produksi Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang Kabupaten Buol. Pena Teknik : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik.

Daldjoeni, N. 1987. Geografi Kota Dan Desa. Bandung : Alumni

Ellis, Frank. 2000. Rural Livelihoods and Diversity in Developing Countries. Oxford: Oxford University Press.

Sadono Sukirno. 2016. Makro Ekonomi Teori Pengantar. Jakarta : PT. Rajawali Pers.

Riduwan. (2004). DRS., M.B.A. In Metode dan Teknik Menyusun Tesis. Bandung: Penerbit Alfabeta.

Anja Sarie HN, Helda 2020. Kajian Pola Sebaran Pergerakan Masyarakat di Pulau Bengkalis. Riau : Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Riau.

PT. Bosowa Marga Nusantara (2018) “ANALISIS Dampak Lingkungan (AMDAL) Pembangunan Jalan Tol Layang AP. Pettarani Kota Makassar Sulawesi Selatan” https://www.nusantarainfrastructure.com/assets/pdf/AMDAL_Pettarani.pdf

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2015 - 2034, Bappeda Kota Makassar.

<https://harian.fajar.co.id/2023/01/03/problem-penataan-ruang-kota-makassar-akankah-tertangani/>, diakses pada 13 januari 2023.

<https://pu.go.id/berita/peningkatan-kompetensi-sdm-penataan-ruang>, diakses pada 13 januari 2023.

<https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/2007/26TAHUN2007UU.HTM>, diakses pada 13 januari 2023.

https://www.portal-ilmu.com/2018/06/konsep-pembangunan-infrastruktur-dalam_7.html

Sarwono,Jonathan.2006.*Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*.Yogyakarta:Graha ilmu.

Sugiono, Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif dan R&G (Bandung:Alfabeta,2013) ,h.8.

Mahmud, (2011). Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: Pustaka Setia.

Riduwan. 2004. Metode dan Teknik Menyusun Tesis, Alfabeta: Bandung.

Sumadi Suryabrata, Metodologi Penelitian, 9(Jakarta: Raja Grafindo Persada1998) ,h.22

DATA INVENTARISASI LEBAR JALAN SULSEL

No.	NOMOR RUAS			SK 2015	KM AWAL	S/D	KM AKHIR	PANJANG (KM)	LEBAR JALAN (MTR)	N	MEDIAN	O	LAPISAN PERMUKAAN	BAHU DALAM		BAHU LUAR		JUMLAH LAJUR	MEDIAN		MASI PANJANG JALAN (KM) SESUAI KRITERIA LEBAR PERKERASA										
														KIRI	KANAN	KIRI	KANAN		TIPE	M	≤ 4.5 Mtr	> 4.5 - ≤ 6 Mtr	> 6 Mtr - ≤ 7 Mtr	> 7 Mtr - ≤ 8 Mtr	> 8 Mtr - ≤ 14 Mtr	> 14 Mtr	TOTAL PANJANG				
SATKER WILAYAH III SULSEL																															
12	011	14	K	JLN. A.P. PETTARANI (MAKASSAR)	6.130	-	6.330	0.200	26.78	16.12	3	13.3	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3							4.300	4.300			
					6.330	-	6.530	0.200	26.43	13.1	3	13.3	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					6.530	-	6.830	0.300	26.43	13.1	3	13.3	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	7.2	D	1-3											
					6.830	-	7.130	0.300	21.98	13.1	3	13.3	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	6.2	D	1-3											
					7.130	-	7.230	0.100	30.12	13.1	3	17	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					7.230	-	7.330	0.100	31.5	16	3	17	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					7.330	-	7.530	0.200	20.3	16	3	17	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	7.2	D	1-3											
					7.530	-	7.730	0.200	21	13	3	17	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	6.2	D	1-3											
					7.730	-	7.830	0.100	22.21	13	3	10.7	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	6.2	D	1-3											
					7.830	-	8.030	0.200	29.1	20	3	9.1	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					8.030	-	8.130	0.100	28.5	20	3	9.1	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	7.2	D	1-3											
					8.130	-	8.230	0.100	30.75	20	3	17.8	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					8.230	-	8.430	0.200	28.81	11	3	15	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					8.430	-	8.830	0.400	23.5	11	3	15	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	7.2	D	1-3											
					8.830	-	9.030	0.200	21.4	11	3	15	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	6.2	D	1-3											
					9.030	-	9.130	0.100	25.1	11	3	15	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	7.2	D	1-3											
					9.130	-	9.230	0.100	35	11	3	17.3	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					9.230	-	9.330	0.100	28.1	20	3	17.3	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					9.330	-	9.430	0.100	24.4	16	3	10.7	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	6.2	D	1-3											
					9.430	-	9.630	0.200	23.7	16	3	10.7	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	6.2	D	1-3											
					9.630	-	9.830	0.200	26.71	16	3	10.7	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					9.830	-	10.230	0.400	30.09	14	3	16.9	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
					10.230	-	10.430	0.200	29.22	14	3	15.2	AC	0.8	0.6	0.6	0.7	8.2	D	1-3											
TOTAL								4.300																							
																									0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	4.300	4.300












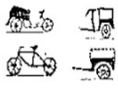




**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : Normal
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :-
 Tgl/Bln/Thn : : 17 Juli 2022
 Hari : : Minggu
 Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih

Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00-00.15	640	209	1	14	0	0	2	6	1	0	2	1	
00.15-00.30	449	152	1	18	0	0	0	2	3	0	0	2	
00.30-00.45	414	164	0	12	0	0	1	9	3	0	0	0	
00.45-01.00	324	121	4	12	0	0	0	3	3	0	0	0	
Total jam ke-1	1827	646	6	56	0	0	3	20	10	0	2	3	2573
01.00-01.15	358	149	3	10	0	0	0	2	3	0	0	4	
01.15-01.30	280	156	1	10	0	0	1	1	5	0	0	0	
01.30-01.45	238	140	2	11	0	0	2	1	0	0	0	0	
01.45-02.00	159	111	0	13	0	0	2	4	2	0	2	1	
Total jam ke-2	1035	556	6	44	0	0	5	8	10	0	2	5	1671
02.00-02.15	120	94	0	16	0	0	3	1	0	0	1	0	
02.15-02.30	163	91	0	11	0	0	1	5	2	0	0	0	
02.30-02.45	97	86	2	8	1	1	1	0	0	0	0	1	
02.45-03.00	90	68	0	11	0	0	0	4	1	0	0	0	
Total jam ke-3	470	339	2	46	1	1	5	10	3	0	1	1	879
03.00-03.15	72	59	0	10	0	0	2	3	1	0	0	0	
03.15-03.30	74	74	1	11	0	0	0	4	1	0	0	0	
03.30-03.45	76	52	0	9	0	6	2	2	0	0	1	0	
03.45-04.00	102	70	0	9	0	2	0	3	1	0	0	1	
Total jam ke-4	324	255	1	39	0	8	4	12	3	0	1	1	648
04.00-04.15	81	50	1	8	0	1	0	2	1	0	0	1	
04.15-04.30	58	53	0	7	0	0	0	2	0	0	0	0	
04.30-04.45	74	57	2	5	0	0	2	1	0	0	0	0	
04.45-05.00	89	48	0	8	0	2	1	0	4	0	0	0	
Total jam ke-5	302	208	3	28	0	3	3	5	5	0	0	1	558
05.00-05.15	77	51	0	5	0	0	2	2	1	0	0	0	
05.15-05.30	77	49	4	13	0	1	3	3	0	0	0	0	
05.30-05.45	115	62	0	8	0	1	3	2	1	0	1	6	
05.45-06.00	176	64	3	10	0	0	4	1	1	0	0	10	
Total jam ke-6	445	226	7	36	0	2	12	8	3	0	1	16	756



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)

KM : : 6+200

Arah : : Normal

Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :-

Tgl/Bln/Thn : : 17 Juli 2022

Hari : : Minggu

Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih

Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
06.00-06.15	197	85	1	7	0	0	2	1	2	0	0	12	
06.15-06.30	247	93	6	14	0	1	4	1	4	0	0	17	
06.30-06.45	305	115	1	11	1	2	3	0	1	0	0	39	
06.45-07.00	395	109	7	7	0	0	6	4	1	0	0	28	
Total jam ke-7	1144	402	15	39	1	3	15	6	8	0	0	96	1729
07.00-07.15	407	120	4	11	0	0	3	1	0	0	0	28	
07.15-07.30	474	126	7	13	1	2	5	3	0	0	0	24	
07.30-07.45	540	134	5	18	0	0	1	2	0	0	0	16	
07.45-08.00	570	158	7	11	0	1	3	3	0	0	0	23	
Total jam ke-8	1991	538	23	53	1	3	12	9	0	0	0	91	2721
08.00-08.15	545	141	12	8	0	0	0	5	0	0	0	12	
08.15-08.30	573	184	17	16	1	3	4	9	0	0	0	9	
08.30-08.45	686	195	12	17	1	0	2	2	0	0	1	15	
08.45-09.00	604	211	7	10	2	0	3	4	0	0	0	6	
Total jam ke-9	2408	731	48	51	4	3	9	20	0	0	1	42	3317
09.00-09.15	579	266	9	17	0	0	1	2	2	0	0	6	
09.15-09.30	607	279	6	12	0	0	2	5	0	0	0	9	
09.30-09.45	639	258	9	17	0	0	1	2	0	0	0	7	
09.45-10.00	656	300	13	20	0	0	3	3	0	0	1	2	
Total jam ke-10	2481	1103	37	66	0	0	7	12	2	0	1	24	3733
10.00-10.15	724	268	7	18	1	0	1	1	2	0	0	9	
10.15-10.30	673	327	8	17	0	0	1	6	3	0	0	2	
10.30-10.45	667	293	6	20	0	0	2	0	2	0	0	5	
10.45-11.00	718	268	8	17	0	0	1	2	0	0	0	5	
Total jam ke-11	2782	1156	29	72	1	0	5	9	7	0	0	21	4082
11.00-11.15	690	305	15	23	0	0	2	3	0	0	2	2	
11.15-11.30	662	327	10	19	0	0	4	7	0	0	0	4	
11.30-11.45	736	317	13	16	0	0	3	4	0	0	0	0	
11.45-12.00	702	359	12	14	0	0	1	2	0	0	0	0	
Total jam ke-12	2790	1308	50	72	0	0	10	16	0	0	2	6	4254



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)

KM : 6+200

Arah : Normal

Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke : -

Tgl/Bln/Thn : 17 Juli 2022

Hari : Minggu

Nama Surveyor : Ahmad Rifqih

Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
12.00-12.15	705	392	8	17	0	0	4	2	0	0	1	4	
12.15-12.30	637	324	6	20	0	0	3	3	0	0	0	1	
12.30-12.45	676	385	7	11	0	0	1	1	0	0	0	3	
12.45-13.00	714	375	7	9	0	0	1	2	2	0	1	3	
Total jam ke-13	2732	1476	28	57	0	0	9	8	2	0	2	11	4325
13.00-13.15	807	444	8	12	0	0	0	0	0	0	0	2	
13.15-13.30	809	496	8	18	0	0	1	3	1	0	0	1	
13.30-13.45	845	413	2	20	0	0	4	0	0	0	1	2	
13.45-14.00	742	448	5	17	3	1	1	5	0	0	1	2	
Total jam ke-14	3203	1801	23	67	3	1	6	8	1	0	2	7	5122
14.00-14.15	770	372	8	20	0	0	1	1	2	0	1	1	
14.15-14.30	719	389	6	17	0	0	2	2	0	0	0	2	
14.30-14.45	747	352	5	21	0	1	1	3	1	0	0	4	
14.45-15.00	752	407	10	23	0	0	2	1	0	0	2	0	
Total jam ke-15	2988	1520	29	81	0	1	6	7	3	0	3	7	4645
15.00-15.15	724	364	8	8	0	0	6	7	0	0	0	3	
15.15-15.30	734	366	11	13	0	0	2	2	1	0	0	0	
15.30-15.45	680	339	5	18	0	1	3	5	0	0	0	2	
15.45-16.00	614	284	2	17	0	0	2	0	2	0	0	3	
Total jam ke-16	2752	1353	26	56	0	1	13	14	3	0	0	8	4226
16.00-16.15	761	329	5	15	0	0	2	4	1	0	0	6	
16.15-16.30	852	376	7	14	0	0	4	5	2	0	1	0	
16.30-16.45	863	290	2	21	1	0	4	1	0	0	1	6	
16.45-17.00	826	393	4	20	0	0	2	3	0	0	0	6	
Total jam ke-17	3302	1388	18	70	1	0	12	13	3	0	2	18	4827
17.00-17.15	826	330	1	20	0	0	0	3	1	0	0	3	
17.15-17.30	692	363	7	5	1	0	0	2	2	0	0	5	
17.30-17.45	833	316	6	24	0	0	2	3	0	0	1	2	
17.45-18.00	892	358	4	19	1	0	1	0	0	0	0	2	
Total jam ke-18	3243	1367	18	68	2	0	3	8	3	0	1	12	4725



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)

KM : 6+200

Arah : Normal












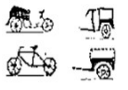
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke : -

Tgl/Bln/Thn : 17 Juli 2022

Hari : Minggu

Nama Surveyor : Ahmad Rifqih












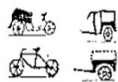
Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
18.00-18.15	838	305	5	14	0	0	2	4	0	0	0	7	
18.15-18.30	694	308	0	20	0	0	0	0	0	0	0	4	
18.30-18.45	911	291	3	13	0	0	1	4	0	0	0	2	
18.45-19.00	901	324	2	18	0	0	3	2	1	0	0	4	
Total jam ke-19	3344	1228	10	65	0	0	6	10	1	0	0	17	4681
19.00-19.15	951	331	0	21	0	0	2	0	0	0	0	4	
19.15-19.30	941	338	4	18	0	0	1	3	0	0	0	3	
19.30-19.45	922	295	3	14	0	0	1	2	0	0	0	1	
19.45-20.00	947	335	3	12	0	1	1	4	1	0	1	2	
Total jam ke-20	3761	1299	10	65	0	1	5	9	1	0	1	10	5162
20.00-20.15	1015	307	2	13	1	0	1	2	2	0	1	0	
20.15-20.30	1005	349	1	9	1	0	0	2	0	0	1	0	
20.30-20.45	906	329	4	13	0	0	4	1	0	0	2	1	
20.45-21.00	889	302	0	13	0	0	0	1	1	0	1	1	
Total jam ke-21	3815	1287	7	48	2	0	5	6	3	0	5	2	5180
21.00-21.15	844	328	2	14	0	0	1	0	0	0	0	0	
21.15-21.30	876	293	5	8	0	0	0	1	0	0	0	0	
21.30-21.45	764	301	1	13	0	0	1	3	3	0	0	0	
21.45-22.00	713	275	2	7	0	0	0	1	0	0	0	1	
Total jam ke-22	3197	1197	10	42	0	0	2	5	3	0	0	1	4457
22.00-22.15	754	291	0	13	0	0	1	2	0	0	1	0	
22.15-22.30	681	277	0	9	0	0	1	1	1	0	0	0	
22.30-22.45	667	250	0	12	0	0	1	2	3	0	0	1	
22.45-23.00	534	207	1	10	0	0	0	0	1	0	0	0	
Total jam ke-23	2636	1025	1	44	0	0	3	5	5	0	1	1	3721
23.00-23.15	550	193	1	11	0	0	0	1	2	0	1	0	
23.15-23.30	421	180	0	10	0	0	0	1	3	0	1	1	
23.30-23.45	409	159	0	8	0	0	0	2	3	0	2	0	
23.45-24.00	285	163	1	13	0	0	1	1	7	0	1	1	
Total jam ke-24	1665	695	2	42	0	0	1	5	15	0	5	2	2432
Total 24 Jam Hari ke 7	54637	23104	409	1307	16	27	161	233	94	0	33	403	80424



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : Normal
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tg/Bln/Thn : : 18 Juli 2022
 Hari : : Senin
 Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00-00.15	254	122	0	9	0	0	1	5	1	0	1	0	
00.15-00.30	210	129	2	8	0	0	0	1	0	0	0	0	
00.30-00.45	181	114	1	8	0	0	2	6	0	0	1	0	
00.45-01.00	159	90	2	12	0	0	1	1	0	0	0	0	
Total jam ke-1	804	455	5	37	0	0	4	13	1	0	2	0	1321
01.00-01.15	114	107	2	5	0	0	1	8	1	0	0	0	
01.15-01.30	104	75	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	
01.30-01.45	91	73	1	14	0	0	0	3	1	0	0	0	
01.45-02.00	79	77	1	11	0	0	0	4	2	0	0	0	
Total jam ke-2	388	332	5	37	0	0	1	15	4	0	0	0	782
02.00-02.15	93	56	0	8	0	0	2	0	4	0	0	0	
02.15-02.30	72	61	1	12	0	0	1	3	1	0	0	0	
02.30-02.45	61	57	1	4	0	0	0	3	0	0	0	0	
02.45-03.00	52	58	1	10	0	0	1	3	1	0	0	1	
Total jam ke-3	278	232	3	34	0	0	4	9	6	0	0	1	567
03.00-03.15	46	49	1	7	0	0	1	0	3	0	0	0	
03.15-03.30	41	53	0	14	0	0	0	1	0	0	0	1	
03.30-03.45	42	55	0	10	0	0	1	1	0	0	0	0	
03.45-04.00	45	32	1	12	0	0	3	4	1	0	0	0	
Total jam ke-4	174	189	2	43	0	0	5	6	4	0	0	1	424
04.00-04.15	35	35	1	7	0	0	1	2	0	0	0	0	
04.15-04.30	47	52	0	12	1	0	0	1	2	0	0	0	
04.30-04.45	48	41	1	12	0	0	2	2	1	0	0	0	
04.45-05.00	60	36	0	2	0	0	3	1	1	0	0	0	
Total jam ke-5	190	164	2	33	1	0	6	6	4	0	0	0	406
05.00-05.15	67	36	0	11	0	0	3	2	0	0	0	0	
05.15-05.30	64	45	0	5	0	1	2	1	0	0	0	4	
05.30-05.45	132	70	2	8	0	0	2	1	0	0	0	1	
05.45-06.00	191	85	1	7	0	2	6	1	0	0	0	5	
Total jam ke-6	454	236	3	31	0	3	13	5	0	0	0	10	755
06.00-06.15	260	98	2	6	0	1	5	0	1	0	0	1	



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : Normal
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18 Juli 2022
 Hari : : Senin
 Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
06.15-06.30	405	128	3	9	1	0	3	2	0	0	0	4	
06.30-06.45	623	235	7	10	0	0	3	4	1	0	0	3	
06.45-07.00	816	277	8	13	1	1	2	1	0	0	0	2	
Total jam ke-7	2104	738	20	38	2	2	13	7	2	0	0	10	2936
07.00-07.15	914	370	5	7	0	3	5	1	3	0	0	7	
07.15-07.30	939	334	10	8	0	0	4	2	1	0	0	2	
07.30-07.45	1238	342	8	12	0	0	5	1	0	0	1	1	
07.45-08.00	1203	316	8	10	0	0	5	0	2	0	2	5	
Total jam ke-8	4294	1362	31	37	0	3	19	4	6	0	3	15	5774
08.00-08.15	1165	343	5	12	0	1	4	4	2	0	0	4	
08.15-08.30	1010	308	10	22	0	2	3	4	2	0	1	5	
08.30-08.45	1014	309	10	15	0	3	5	8	0	0	0	2	
08.45-09.00	942	304	13	27	0	1	5	4	0	0	1	4	
Total jam ke-9	4131	1264	38	76	0	7	17	20	4	0	2	15	5574
09.00-09.15	986	312	8	25	0	0	15	4	1	0	0	3	
09.15-09.30	871	309	10	34	0	1	13	3	3	0	0	4	
09.30-09.45	977	327	11	42	1	0	13	13	1	0	0	3	
09.45-10.00	846	338	8	40	0	0	13	11	1	0	1	3	
Total jam ke-10	3680	1286	37	141	1	1	54	31	6	0	1	13	5251
10.00-10.15	939	371	12	39	0	0	16	25	1	0	0	4	
10.15-10.30	847	316	14	42	0	0	16	17	1	0	0	0	
10.30-10.45	976	352	12	51	0	0	9	14	2	0	0	1	
10.45-11.00	885	356	8	34	1	1	11	8	1	0	0	0	
Total jam ke-11	3647	1395	46	166	1	1	52	64	5	0	0	5	5382
11.00-11.15	868	365	9	35	0	0	11	10	4	0	0	1	
11.15-11.30	900	345	9	37	0	0	14	15	0	0	0	1	
11.30-11.45	936	351	13	33	0	0	14	20	2	0	0	1	
11.45-12.00	847	370	10	27	0	0	12	13	0	0	0	2	
Total jam ke-12	3551	1431	41	132	0	0	51	58	6	0	0	5	5275
12.00-12.15	907	385	11	38	0	0	14	12	2	0	0	2	
12.15-12.30	829	371	6	30	0	0	13	6	0	0	0	1	



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : Normal
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18 Juli 2022
 Hari : : Senin
 Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
12.30-12.45	873	402	18	36	0	0	11	8	1	0	0	1	
12.45-13.00	894	352	7	33	0	0	10	8	0	0	0	1	
Total jam ke-13	3503	1510	42	137	0	0	48	34	3	0	0	5	5282
13.00-13.15	998	453	5	30	1	1	14	6	0	0	0	1	
13.15-13.30	995	396	3	31	0	0	14	9	5	0	1	0	
13.30-13.45	1037	445	14	34	0	0	13	5	1	0	0	4	
13.45-14.00	972	415	10	39	0	0	12	5	1	0	0	0	
Total jam ke-14	4002	1709	32	134	1	1	53	25	7	0	1	5	5970
14.00-14.15	1002	406	6	32	1	0	16	12	0	0	2	0	
14.15-14.30	864	401	6	31	0	0	8	6	2	0	0	0	
14.30-14.45	948	412	12	45	0	0	11	5	0	0	0	2	
14.45-15.00	893	398	9	44	0	0	14	7	1	0	0	2	
Total jam ke-15	3707	1617	33	152	1	0	49	30	3	0	2	4	5598
15.00-15.15	926	448	7	32	1	0	8	8	0	0	0	3	
15.15-15.30	823	421	6	42	1	0	12	10	0	0	0	0	
15.30-15.45	913	417	6	38	0	0	13	8	1	0	0	0	
15.45-16.00	850	421	8	39	1	0	15	7	3	0	0	6	
Total jam ke-16	3512	1707	27	151	3	0	48	33	4	0	0	9	5494
16.00-16.15	1062	396	8	42	1	1	16	7	2	0	0	2	
16.15-16.30	1205	460	8	38	0	0	14	3	2	0	0	1	
16.30-16.45	1316	458	10	41	0	0	13	4	2	0	1	6	
16.45-17.00	1273	494	6	36	1	0	12	5	1	0	0	4	
Total jam ke-17	4856	1808	32	157	2	1	55	19	7	0	1	13	6951
17.00-17.15	1463	466	14	26	1	0	7	6	0	0	0	4	
17.15-17.30	1448	447	9	39	0	0	7	6	2	0	0	3	
17.30-17.45	1493	446	10	30	0	0	7	2	1	0	0	1	
17.45-18.00	1302	433	5	28	0	0	4	2	0	0	0	0	
Total jam ke-18	5706	1792	38	123	1	0	25	16	3	0	0	8	7712
18.00-18.15	1194	422	9	30	0	1	8	4	1	0	0	7	
18.15-18.30	1056	358	10	33	0	0	3	2	0	0	0	1	
18.30-18.45	1109	329	2	17	0	0	1	6	1	0	1	3	



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : Normal
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18 Juli 2022
 Hari : : Senin
 Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
18.45-19.00	1084	353	3	17	0	0	7	10	0	0	0	1	
Total jam ke-19	4443	1462	24	97	0	1	19	22	2	0	1	12	6083
19.00-19.15	1148	380	5	15	0	0	3	0	1	0	1	0	
19.15-19.30	988	328	3	18	0	0	3	2	0	0	0	3	
19.30-19.45	1023	344	2	19	0	0	4	5	2	0	0	1	
19.45-20.00	865	316	2	13	0	0	4	5	1	0	0	0	
Total jam ke-20	4024	1368	12	65	0	0	14	12	4	0	1	4	5504
20.00-20.15	1018	300	2	12	0	0	2	7	0	0	0	1	
20.15-20.30	936	302	3	10	0	0	7	9	0	0	0	1	
20.30-20.45	959	289	3	13	0	1	2	4	2	0	0	2	
20.45-21.00	790	255	2	11	0	0	4	8	1	0	1	2	
Total jam ke-21	3703	1146	10	46	0	1	15	28	3	0	1	6	4959
21.00-21.15	873	291	1	13	0	0	2	9	2	0	0	0	
21.15-21.30	801	279	1	17	0	0	2	4	2	0	0	0	
21.30-21.45	773	257	1	9	0	0	2	3	5	0	0	2	
21.45-22.00	674	253	1	9	0	0	4	6	0	0	1	0	
Total jam ke-22	3121	1080	4	48	0	0	10	22	9	0	1	2	4297
22.00-22.15	773	278	2	13	0	0	4	6	2	0	1	2	
22.15-22.30	671	199	0	13	0	0	3	5	2	0	2	0	
22.30-22.45	640	214	0	19	0	0	1	7	1	0	0	1	
22.45-23.00	506	180	0	9	0	0	0	3	3	0	1	0	
Total jam ke-23	2590	871	2	54	0	0	8	21	8	0	4	3	3561
23.00-23.15	493	170	1	16	0	0	2	3	2	0	3	0	
23.15-23.30	449	137	2	15	0	1	3	5	1	0	0	0	
23.30-23.45	339	148	1	11	0	0	1	8	1	0	1	1	
23.45-24.00	364	132	0	13	0	0	1	1	2	0	3	1	
Total jam ke-24	1645	587	4	55	0	1	7	17	6	0	7	2	2331
Total 24 Jam Hari ke-7	68507	25741	493	2024	13	22	590	517	107	0	27	148	98189



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : Normal
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19 Juli 2022
Hari : Selasa
Nama Surveyor : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer		
00.00-00.15	314	106	0	12	0	0	2	2	3	0	1	0	
00.15-00.30	246	115	2	14	0	0	3	10	1	0	0	1	
00.30-00.45	219	89	1	10	0	0	3	4	2	0	1	2	
00.45-01.00	186	85	0	10	0	0	2	2	5	0	3	1	
Total jam ke-1	965	395	3	46	0	0	10	18	11	0	5	4	1457
01.00-01.15	160	80	0	8	0	0	3	4	0	0	2	0	
01.15-01.30	112	85	0	11	1	0	1	1	3	0	0	0	
01.30-01.45	91	72	0	9	2	0	0	4	0	0	1	0	
01.45-02.00	89	60	0	5	0	0	3	0	0	0	0	0	
Total jam ke-2	452	297	0	33	3	0	7	9	3	0	3	0	807
02.00-02.15	93	62	0	15	0	0	1	3	2	0	0	0	
02.15-02.30	73	71	0	12	0	0	1	3	1	0	0	0	
02.30-02.45	56	47	0	12	0	0	0	4	1	0	0	0	
02.45-03.00	59	57	1	12	0	0	1	3	0	0	0	0	
Total jam ke-3	281	237	1	51	0	0	3	13	4	0	0	0	590
03.00-03.15	55	42	0	6	0	0	2	2	0	0	0	0	
03.15-03.30	59	42	1	13	0	0	1	2	1	0	0	0	
03.30-03.45	36	43	1	9	0	0	2	4	2	0	1	0	
03.45-04.00	44	43	0	11	0	0	2	2	2	0	0	0	
Total jam ke-4	194	170	2	39	0	0	7	10	5	0	1	0	428
04.00-04.15	43	33	1	4	0	0	3	3	0	0	0	0	
04.15-04.30	33	40	0	6	1	0	2	1	0	0	0	0	
04.30-04.45	47	39	1	7	1	1	0	3	0	0	0	0	
04.45-05.00	51	36	1	4	0	0	1	3	4	0	0	0	
Total jam ke-5	174	148	3	21	2	1	6	10	4	0	0	0	369
05.00-05.15	54	45	1	8	0	1	1	3	1	0	0	0	
05.15-05.30	72	44	0	8	0	1	2	1	4	0	0	0	
05.30-05.45	120	75	3	3	0	1	3	1	4	0	0	6	
05.45-06.00	162	74	0	4	0	1	4	3	2	0	0	16	
Total jam ke-6	408	238	4	23	0	4	10	8	11	0	0	22	728
06.00-06.15	261	83	3	8	0	0	2	0	2	0	0	8	
06.15-06.30	330	123	9	4	0	1	2	2	2	0	0	9	



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : Normal
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19 Juli 2022
Hari : Selasa
Nama Surveyor : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Bicycle	
06.30-06.45	576	196	4	8	0	0	7	2	1	0	1	11	
06.45-07.00	795	256	7	14	2	0	3	3	1	0	0	5	
Total jam ke-7	1962	658	23	34	2	1	14	7	6	0	1	33	2741
07.00-07.15	927	359	8	6	1	0	5	3	1	0	0	4	
07.15-07.30	971	325	7	9	1	1	7	0	1	0	0	4	
07.30-07.45	1223	366	9	8	0	1	4	4	2	0	0	7	
07.45-08.00	1226	305	11	7	0	0	4	1	2	0	0	9	
Total jam ke-8	4347	1355	35	30	2	2	20	8	6	0	0	24	5829
08.00-08.15	1186	324	9	20	0	0	3	5	4	0	1	3	
08.15-08.30	1080	350	14	18	0	1	3	5	2	0	0	8	
08.30-08.45	1075	283	9	26	1	0	7	6	0	0	1	1	
08.45-09.00	974	294	15	19	0	0	8	7	1	0	0	5	
Total jam ke-9	4315	1251	47	83	1	1	21	23	7	0	2	17	5768
09.00-09.15	918	289	6	30	1	0	5	9	3	0	0	2	
09.15-09.30	903	326	12	25	0	1	7	7	2	0	0	1	
09.30-09.45	978	286	12	42	0	0	10	14	1	0	0	3	
09.45-10.00	898	329	11	25	0	0	11	11	0	0	0	5	
Total jam ke-10	3697	1230	41	122	1	1	33	41	6	0	0	11	5183
10.00-10.15	960	323	8	49	0	0	14	16	0	0	0	0	
10.15-10.30	827	331	13	31	0	0	9	11	0	0	1	5	
10.30-10.45	914	356	12	36	1	0	9	12	0	0	1	4	
10.45-11.00	819	329	5	45	0	0	15	11	1	0	0	1	
Total jam ke-11	3520	1339	38	161	1	0	47	50	1	0	2	10	5169
11.00-11.15	906	362	12	51	2	0	10	7	0	0	0	1	
11.15-11.30	804	357	6	39	0	0	12	15	0	0	0	8	
11.30-11.45	873	381	7	43	0	0	15	13	1	0	0	3	
11.45-12.00	837	329	15	54	0	0	11	10	4	0	0	2	
Total jam ke-12	3420	1429	40	187	2	0	48	45	5	0	0	14	5190
12.00-12.15	941	407	11	36	0	0	8	13	2	0	0	1	
12.15-12.30	815	381	9	23	1	0	9	10	5	0	2	1	
12.30-12.45	836	366	9	33	0	0	12	9	1	0	0	3	
12.45-13.00	908	375	7	27	0	1	11	12	0	0	0	0	



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : 6+200
 Arah : Normal
 Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
 Tgl/Bln/Thn : 19 Juli 2022
 Hari : Selasa
 Nama Surveyor : Ahmad Rifqih













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Bicycle	
Total jam ke-13	3500	1529	36	119	1	1	40	44	8	0	2	5	5285
13.00-13.15	928	415	5	20	0	0	6	8	1	0	0	1	
13.15-13.30	923	352	6	27	0	0	2	7	0	0	0	1	
13.30-13.45	959	445	8	24	1	0	13	8	1	0	0	0	
13.45-14.00	823	404	10	41	0	0	15	8	0	0	0	3	
Total jam ke-14	3633	1616	29	112	1	0	36	31	2	0	0	5	5465
14.00-14.15	881	389	11	40	0	0	11	9	0	0	0	0	
14.15-14.30	854	334	10	30	0	0	9	10	3	0	0	1	
14.30-14.45	906	428	12	39	0	0	7	9	0	0	0	4	
14.45-15.00	801	391	11	36	0	0	9	18	1	0	1	1	
Total jam ke-15	3442	1542	44	145	0	0	36	46	4	0	1	6	5266
15.00-15.15	861	389	12	26	0	1	10	10	0	0	1	1	
15.15-15.30	870	405	5	28	0	0	7	5	2	0	3	1	
15.30-15.45	891	435	13	42	0	0	7	6	1	0	0	0	
15.45-16.00	865	342	9	35	0	1	12	4	1	0	0	3	
Total jam ke-16	3487	1571	39	131	0	2	36	25	4	0	4	5	5304
16.00-16.15	1082	441	9	41	0	0	11	14	1	0	1	9	
16.15-16.30	1192	422	4	23	0	0	9	6	1	0	0	5	
16.30-16.45	1310	445	9	30	0	1	4	4	1	0	0	3	
16.45-17.00	1275	421	5	38	1	2	5	6	1	0	0	2	
Total jam ke-17	4859	1729	27	132	1	3	29	30	4	0	1	19	6834
17.00-17.15	1486	447	9	23	0	0	5	2	0	0	1	2	
17.15-17.30	1467	460	6	33	1	0	7	2	1	0	1	5	
17.30-17.45	1458	457	2	28	0	0	4	4	1	0	0	5	
17.45-18.00	1328	410	11	27	1	0	2	2	0	0	0	2	
Total jam ke-18	5739	1774	28	111	2	0	18	10	2	0	2	14	7700
18.00-18.15	1292	467	5	18	0	0	7	10	0	0	0	1	
18.15-18.30	1013	335	7	18	0	0	3	6	4	0	0	3	
18.30-18.45	1162	330	2	31	0	1	3	5	0	0	1	2	
18.45-19.00	1124	351	5	21	1	0	6	12	0	0	0	0	
Total jam ke-19	4591	1483	19	88	1	1	19	33	4	0	1	6	6246
19.00-19.15	1165	389	4	20	0	0	4	4	1	0	0	5	



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : Normal
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19 Juli 2022
Hari : Selasa
Nama Surveyor : Ahmad Rifqih












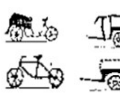
Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Bicycle	
19.15-19.30	1041	399	2	15	0	0	5	3	1	0	0	1	
19.30-19.45	951	299	2	13	0	0	2	5	2	0	0	3	
19.45-20.00	894	288	6	17	0	0	2	3	3	0	0	2	
Total jam ke-20	4051	1375	14	65	0	0	13	15	7	0	0	11	5551
20.00-20.15	1003	215	2	17	0	0	4	6	3	0	0	0	
20.15-20.30	898	324	3	13	0	0	1	5	1	0	0	3	
20.30-20.45	954	323	2	13	0	0	1	4	0	0	0	3	
20.45-21.00	844	242	0	16	0	0	1	4	0	0	0	3	
Total jam ke-21	3699	1104	7	59	0	0	7	19	4	0	0	9	4908
21.00-21.15	864	251	5	14	0	0	1	5	1	0	1	2	
21.15-21.30	792	253	2	16	0	0	2	4	1	0	1	0	
21.30-21.45	800	261	0	14	0	0	3	5	2	0	1	1	
21.45-22.00	688	253	1	9	0	0	2	4	1	0	2	2	
Total jam ke-22	3144	1018	8	53	0	0	8	18	5	0	5	5	4264
22.00-22.15	744	267	2	16	0	0	1	5	3	0	1	1	
22.15-22.30	685	200	3	10	0	0	1	3	4	0	4	1	
22.30-22.45	661	203	0	10	1	0	2	3	2	0	2	1	
22.45-23.00	543	166	1	14	0	0	2	4	2	0	1	1	
Total jam ke-23	2633	836	6	50	1	0	6	15	11	0	8	4	3570
23.00-23.15	478	147	2	11	0	0	2	5	7	0	0	0	
23.15-23.30	445	162	1	11	0	0	0	6	1	0	1	0	
23.30-23.45	362	134	1	10	0	0	3	4	2	0	1	0	
23.45-24.00	362	108	0	11	0	0	2	2	3	0	0	0	
Total jam ke-24	1647	551	4	43	0	0	7	17	13	0	2	0	2284
Total 24 Jam Hari ke-7	68160	24875	498	1938	21	17	481	545	137	0	40	224	96936



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : Normal
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : -
Tgl/Bln/Thn : : 17 Juli 2022
Hari : : Minggu
Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	1827	646	6	56	0	0	3	20	10	0	2	3	2573
01.00 - 02.00	1035	556	6	44	0	0	5	8	10	0	2	5	1671
02.00 - 03.00	470	339	2	46	1	1	5	10	3	0	1	1	879
03.00 - 04.00	324	255	1	39	0	8	4	12	3	0	1	1	648
04.00 - 05.00	302	208	3	28	0	3	3	5	5	0	0	1	558
05.00 - 06.00	445	226	7	36	0	2	12	8	3	0	1	16	756
06.00 - 07.00	1144	402	15	39	1	3	15	6	8	0	0	96	1729
07.00 - 08.00	1991	538	23	53	1	3	12	9	0	0	0	91	2721
08.00 - 09.00	2408	731	48	51	4	3	9	20	0	0	1	42	3317
09.00 - 10.00	2481	1103	37	66	0	0	7	12	2	0	1	24	3733
10.00 - 11.00	2782	1156	29	72	1	0	5	9	7	0	0	21	4082
11.00 - 12.00	2790	1308	50	72	0	0	10	16	0	0	2	6	4254
12.00 - 13.00	2732	1476	28	57	0	0	9	8	2	0	2	11	4325
13.00 - 14.00	3203	1801	23	67	3	1	6	8	1	0	2	7	5122
14.00 - 15.00	2988	1520	29	81	0	1	6	7	3	0	3	7	4645
15.00 - 16.00	2752	1353	26	56	0	1	13	14	3	0	0	8	4226
16.00 - 17.00	3302	1388	18	70	1	0	12	13	3	0	2	18	4827
17.00 - 18.00	3243	1367	18	68	2	0	3	8	3	0	1	12	4725
18.00 - 19.00	3344	1228	10	65	0	0	6	10	1	0	0	17	4681
19.00 - 20.00	3761	1299	10	65	0	1	5	9	1	0	1	10	5162
20.00 - 21.00	3815	1287	7	48	2	0	5	6	3	0	5	2	5180
21.00 - 22.00	3197	1197	10	42	0	0	2	5	3	0	0	1	4457
22.00 - 23.00	2636	1025	1	44	0	0	3	5	5	0	1	1	3721
23.00 - 24.00	1665	695	2	42	0	0	1	5	15	0	5	2	2432
Jumlah	54637	23104	409	1307	16	27	161	233	94	0	33	403	80424



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)

KM : : 6+200

Arah : : Normal













Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :

Tgl/Bln/Thn : : 18 Juli 2022

Hari : : Senin

Nama Surveyor : : Ahmad Rifqih

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	804	455	5	37	0	0	4	13	1	0	2	0	1321
01.00 - 02.00	388	332	5	37	0	0	1	15	4	0	0	0	782
02.00 - 03.00	278	232	3	34	0	0	4	9	6	0	0	1	567
03.00 - 04.00	174	189	2	43	0	0	5	6	4	0	0	1	424
04.00 - 05.00	190	164	2	33	1	0	6	6	4	0	0	0	406
05.00 - 06.00	454	236	3	31	0	3	13	5	0	0	0	10	755
06.00 - 07.00	2104	738	20	38	2	2	13	7	2	0	0	10	2936
07.00 - 08.00	4294	1362	31	37	0	3	19	4	6	0	3	15	5774
08.00 - 09.00	4131	1264	38	76	0	7	17	20	4	0	2	15	5574
09.00 - 10.00	3680	1286	37	141	1	1	54	31	6	0	1	13	5251
10.00 - 11.00	3647	1395	46	166	1	1	52	64	5	0	0	5	5382
11.00 - 12.00	3551	1431	41	132	0	0	51	58	6	0	0	5	5275
12.00 - 13.00	3503	1510	42	137	0	0	48	34	3	0	0	5	5282
13.00 - 14.00	4002	1709	32	134	1	1	53	25	7	0	1	5	5970
14.00 - 15.00	3707	1617	33	152	1	0	49	30	3	0	2	4	5598
15.00 - 16.00	3512	1707	27	151	3	0	48	33	4	0	0	9	5494
16.00 - 17.00	4856	1808	32	157	2	1	55	19	7	0	1	13	6951
17.00 - 18.00	5706	1792	38	123	1	0	25	16	3	0	0	8	7712
18.00 - 19.00	4443	1462	24	97	0	1	19	22	2	0	1	12	6083
19.00 - 20.00	4024	1368	12	65	0	0	14	12	4	0	1	4	5504
20.00 - 21.00	3703	1146	10	46	0	1	15	28	3	0	1	6	4959
21.00 - 22.00	3121	1080	4	48	0	0	10	22	9	0	1	2	4297
22.00 - 23.00	2590	871	2	54	0	0	8	21	8	0	4	3	3561
23.00 - 24.00	1645	587	4	55	0	1	7	17	6	0	7	2	2331
Jumlah	68507	25741	493	2024	13	22	590	517	107	0	27	148	98189



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : Normal
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19 Juli 2022
Hari : Selasa
Nama Surveyor : Ahmad Rifqih

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor
00.00 - 01.00	965	395	3	46	0	0	10	18	11	0	5	4
01.00 - 02.00	452	297	0	33	3	0	7	9	3	0	3	0
02.00 - 03.00	281	237	1	51	0	0	3	13	4	0	0	0
03.00 - 04.00	194	170	2	39	0	0	7	10	5	0	1	0
04.00 - 05.00	174	148	3	21	2	1	6	10	4	0	0	0
05.00 - 06.00	408	238	4	23	0	4	10	8	11	0	0	22
06.00 - 07.00	1962	658	23	34	2	1	14	7	6	0	1	33
07.00 - 08.00	4347	1355	35	30	2	2	20	8	6	0	0	24
08.00 - 09.00	4315	1251	47	83	1	1	21	23	7	0	2	17
09.00 - 10.00	3697	1230	41	122	1	1	33	41	6	0	0	11
10.00 - 11.00	3520	1339	38	161	1	0	47	50	1	0	2	10
11.00 - 12.00	3420	1429	40	187	2	0	48	45	5	0	0	14
12.00 - 13.00	3500	1529	36	119	1	1	40	44	8	0	2	5
13.00 - 14.00	3633	1616	29	112	1	0	36	31	2	0	0	5
14.00 - 15.00	3442	1542	44	145	0	0	36	46	4	0	1	6
15.00 - 16.00	3487	1571	39	131	0	2	36	25	4	0	4	5
16.00 - 17.00	4859	1729	27	132	1	3	29	30	4	0	1	19
17.00 - 18.00	5739	1774	28	111	2	0	18	10	2	0	2	14
18.00 - 19.00	4591	1483	19	88	1	1	19	33	4	0	1	6
19.00 - 20.00	4051	1375	14	65	0	0	13	15	7	0	0	11
20.00 - 21.00	3699	1104	7	59	0	0	7	19	4	0	0	9
21.00 - 22.00	3144	1018	8	53	0	0	8	18	5	0	5	5
22.00 - 23.00	2633	836	6	50	1	0	6	15	11	0	8	4
23.00 - 24.00	1647	551	4	43	0	0	7	17	13	0	2	0
Jumlah	68160	24875	498	1938	21	17	481	545	137	0	40	224



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : Normal
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
 Tgl/Bln/Thn : : 17 JULI - 19 JULI 2022
 Hari : : MINGGU - SELASA
 Nama Surveyor :













Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Hari	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
<i>MINGGU</i>	54637	23104	409	1307	16	27	161	233	94	0	33	403	80424
<i>SENIN</i>	68507	25741	493	2024	13	22	590	517	107	0	27	148	98189
<i>SELASA</i>	68160	24875	498	1938	21	17	481	545	137	0	40	224	96936
Jumlah	191304	73720	1400	5269	50	66	1232	1295	338	0	100	775	275549
Rata-rata	27329	10531	200	753	7	9	176	185	48	0	14	111	39364
Minimum	54637	23104	409	1307	13	17	161	233	94	0	27	148	80424
Maksimum	68507	25741	498	2024	21	27	590	545	137	0	40	403	98189
Persentase (%)	69.43	26.75	0.51	1.91	0.02	0.02	0.45	0.47	0.12	0.00	0.04	0.28	100



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL.A.P.PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : : 17 JULI - 19 JULI 2022
Hari : : MINGGU - SELASA
Nama Surveyor :













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00-00.15	614	190	0	24	1	0	0	4	3	0	0	0	0
00.15-00.30	443	169	0	21	1	0	1	3	1	0	1	0	0
00.30-00.45	415	142	0	20	0	0	0	3	0	0	0	0	0
00.45-01.00	368	136	1	20	0	0	1	3	0	0	0	1	0
Total jam ke-1	1840	637	1	85	2	0	2	13	4	0	1	1	2586
01.00-01.15	360	102	0	16	0	0	2	2	0	0	0	0	0
01.15-01.30	265	113	1	8	0	1	0	2	2	0	0	2	0
01.30-01.45	194	111	1	9	0	0	1	6	0	0	0	0	0
01.45-02.00	195	105	0	10	0	0	5	5	2	0	0	0	0
Total jam ke-2	1014	431	2	43	0	1	8	15	4	0	0	2	1520
02.00-02.15	171	75	1	13	0	0	2	5	0	0	0	0	0
02.15-02.30	198	94	0	6	0	0	0	2	0	0	0	0	0
02.30-02.45	154	78	0	3	0	0	2	3	0	0	0	0	0
02.45-03.00	86	58	0	13	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total jam ke-3	609	305	1	35	0	0	4	11	0	0	0	0	965
03.00-03.15	100	58	0	10	1	0	0	5	0	0	0	0	0
03.15-03.30	102	67	0	6	0	0	0	2	0	0	1	1	0
03.30-03.45	92	49	0	12	0	0	1	0	1	0	0	1	0
03.45-04.00	85	58	0	14	0	0	4	1	1	0	0	0	0
Total jam ke-4	379	232	0	42	1	0	5	8	2	0	1	2	672
04.00-04.15	102	57	0	12	0	0	1	2	0	0	0	1	0
04.15-04.30	95	54	0	11	0	0	1	3	0	0	1	0	0
04.30-04.45	112	49	1	8	0	0	0	0	0	0	1	0	0
04.45-05.00	111	55	0	12	0	0	0	3	0	0	0	1	0
Total jam ke-5	420	215	1	43	0	0	2	8	0	0	2	2	693
05.00-05.15	127	44	0	11	0	1	0	0	1	0	2	0	0
05.15-05.30	113	58	2	16	0	0	1	1	2	0	0	1	0
05.30-05.45	208	87	2	14	0	1	0	3	0	0	0	0	0
05.45-06.00	271	83	0	11	1	1	1	3	0	0	0	9	0
Total jam ke-6	719	272	4	52	1	3	2	7	3	0	2	10	1075
06.00-06.15	277	107	2	18	1	1	0	4	0	0	2	28	0



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL.A.P.PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : : 17 JULI - 19 JULI 2022
Hari : : MINGGU - SELASA
Nama Surveyor :













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
06.15-06.30	376	110	7	8	0	1	1	1	1	0	0	24	0
06.30-06.45	431	113	4	11	0	1	1	5	1	0	0	49	0
06.45-07.00	467	122	3	13	0	0	0	2	0	0	1	24	0
Total jam ke-7	1551	452	16	50	1	3	2	12	2	0	3	125	2217
07.00-07.15	454	159	3	11	0	0	0	1	0	0	2	26	0
07.15-07.30	550	168	5	13	2	0	1	3	3	0	1	10	0
07.30-07.45	546	193	5	16	2	0	3	3	0	0	1	17	0
07.45-08.00	606	191	9	11	0	0	1	1	0	0	1	13	0
Total jam ke-8	2156	711	22	51	4	0	5	8	3	0	5	66	3031
08.00-08.15	674	196	4	18	0	1	1	5	0	0	0	18	0
08.15-08.30	677	208	7	16	0	0	1	0	2	0	0	2	0
08.30-08.45	752	209	12	15	1	1	1	7	0	0	0	13	0
08.45-09.00	697	255	9	18	0	0	1	0	0	0	0	3	0
Total jam ke-9	2800	868	32	67	1	2	4	12	2	0	0	36	3824
09.00-09.15	675	245	5	19	0	0	4	4	0	0	0	13	0
09.15-09.30	723	267	7	22	1	0	1	2	2	0	0	5	0
09.30-09.45	715	331	6	20	0	0	0	5	1	0	0	2	0
09.45-10.00	731	340	13	17	0	0	3	1	1	0	0	4	0
Total jam ke-10	2844	1183	31	78	1	0	8	12	4	0	0	24	4185
10.00-10.15	793	296	7	22	0	0	2	4	0	0	0	4	0
10.15-10.30	769	304	7	26	0	0	0	3	0	0	2	3	0
10.30-10.45	744	381	7	17	0	0	5	3	0	0	0	3	0
10.45-11.00	777	339	12	23	0	1	1	2	0	0	0	2	0
Total jam ke-11	3083	1320	33	88	0	1	8	12	0	0	2	12	4559
11.00-11.15	776	340	10	16	0	0	0	2	1	0	1	2	0
11.15-11.30	796	366	9	18	0	0	1	6	0	0	2	3	0
11.30-11.45	783	343	14	16	0	0	2	5	1	0	0	1	0
11.45-12.00	756	367	11	20	0	0	0	7	1	0	0	0	0
Total jam ke-12	3111	1416	44	70	0	0	3	20	3	0	3	6	4676
12.00-12.15	797	408	4	18	0	0	1	1	0	0	0	0	0
12.15-12.30	731	334	4	19	0	1	1	4	0	0	0	0	0



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL.A.P.PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : : 17 JULI - 19 JULI 2022
Hari : : MINGGU - SELASA
Nama Surveyor :












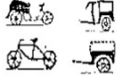
Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter,sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
12.30-12.45	645	389	5	9	0	0	3	2	0	0	0	1	0
12.45-13.00	718	414	8	22	1	0	1	4	1	0	0	0	0
Total jam ke-13	2891	1545	21	68	1	1	6	11	1	0	0	1	4546
13.00-13.15	852	368	6	20	0	0	1	0	0	0	0	0	0
13.15-13.30	820	437	8	5	0	0	3	3	2	0	2	1	0
13.30-13.45	900	435	2	20	0	2	0	1	0	0	1	0	0
13.45-14.00	840	414	2	18	0	1	1	8	0	0	0	1	0
Total jam ke-14	3412	1654	18	63	0	3	5	12	2	0	3	2	5174
14.00-14.15	823	449	4	24	0	0	1	4	2	0	1	0	0
14.15-14.30	897	505	8	14	0	0	5	7	1	0	1	1	0
14.30-14.45	882	471	10	14	0	0	2	5	0	0	1	0	0
14.45-15.00	868	478	7	20	0	0	2	5	0	0	0	4	0
Total jam ke-15	3470	1903	29	72	0	0	10	21	3	0	3	5	5516
15.00-15.15	809	437	6	13	0	0	3	6	0	0	0	0	0
15.15-15.30	832	389	4	17	0	1	5	3	0	0	0	0	0
15.30-15.45	820	402	5	13	1	1	3	4	0	0	0	0	0
15.45-16.00	822	405	3	21	0	2	1	1	2	0	2	0	0
Total jam ke-16	3283	1633	18	64	1	4	12	14	2	0	2	0	5033
16.00-16.15	891	408	2	23	0	0	2	4	1	0	0	1	0
16.15-16.30	947	386	6	16	2	0	2	5	1	0	0	0	0
16.30-16.45	1000	369	2	17	0	0	4	0	1	0	1	0	0
16.45-17.00	971	359	7	11	1	0	3	3	0	0	0	0	0
Total jam ke-17	3809	1522	17	67	3	0	11	12	3	0	1	1	5446
17.00-17.15	1030	350	4	19	0	0	3	1	1	0	2	0	0
17.15-17.30	1083	378	4	14	1	0	1	3	1	0	0	2	0
17.30-17.45	1070	333	3	16	0	0	5	2	0	0	0	1	0
17.45-18.00	1116	351	3	18	2	1	5	1	0	0	1	0	0
Total jam ke-18	4299	1412	14	67	3	1	14	7	2	0	3	3	5825
18.00-18.15	998	368	3	13	0	0	2	1	0	0	0	2	0
18.15-18.30	943	312	3	26	2	1	1	5	1	0	0	3	0
18.30-18.45	932	324	4	14	0	0	1	3	1	0	0	0	0
18.45-19.00	1045	337	5	11	1	1	3	0	1	0	0	0	0
Total jam ke-19	3918	1341	15	64	3	2	7	9	3	0	0	5	5367
19.00-19.15	1119	391	1	17	1	1	1	3	0	0	0	0	0
19.15-19.30	1007	354	1	12	0	0	1	6	0	0	1	0	0



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : : 17 JULI - 19 JULI 2022
Hari : : MINGGU - SELASA
Nama Surveyor :

Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-oPET, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
19.30-19.45	1015	361	3	14	0	0	2	2	1	0	0	6	0
19.45-20.00	1056	344	1	9	1	0	1	2	0	0	1	3	0
Total jam ke-20	4197	1450	6	52	2	1	5	13	1	0	2	9	5738
20.00-20.15	1089	362	3	11	1	0	4	1	1	0	1	0	0
20.15-20.30	1122	319	0	13	0	0	4	1	0	0	0	0	0
20.30-20.45	1014	323	2	10	0	1	1	4	1	0	0	2	0
20.45-21.00	1059	350	1	11	2	0	1	0	0	0	0	1	0
Total jam ke-21	4284	1354	6	45	3	1	10	6	2	0	1	3	5715
21.00-21.15	987	338	2	18	1	0	0	6	1	0	0	1	0
21.15-21.30	1046	346	2	11	2	0	0	7	1	0	0	0	0
21.30-21.45	889	316	2	17	0	0	3	9	0	0	0	0	0
21.45-22.00	849	324	3	14	0	0	3	1	1	0	0	1	0
Total jam ke-22	3771	1324	9	60	3	0	6	23	3	0	0	2	5201
22.00-22.15	920	326	0	13	0	0	0	11	0	0	1	0	0
22.15-22.30	919	317	0	14	0	0	1	10	0	0	1	0	0
22.30-22.45	835	268	1	18	0	1	2	4	0	0	1	1	0
22.45-23.00	776	269	0	22	0	0	4	7	1	0	0	0	0
Total jam ke-23	3450	1180	1	67	0	1	7	32	1	0	3	1	4743
23.00-23.15	682	251	2	24	1	0	3	22	1	0	0	0	0
23.15-23.30	507	207	0	16	0	0	4	4	1	0	0	1	0
23.30-23.45	441	149	0	27	0	0	1	20	0	0	0	0	0
23.45-24.00	362	127	0	34	1	0	1	14	0	0	0	0	0
Total jam ke-24	1992	734	2	101	2	0	9	60	2	0	0	1	2903
Total 24 Jam Hari ke 7	63302	25094	343	1494	32	24	155	358	52	0	37	319	91210



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : OPPOSITE
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18-07-2022
 Hari : : SENIN
 Nama Surveyor : : MUNTASHIR

Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00-00.15	336	133	0	20	0	0	1	7	0	0	0	0	0
00.15-00.30	270	112	1	19	0	0	0	8	0	0	0	2	0
00.30-00.45	211	105	0	21	0	0	0	2	0	0	0	0	0
00.45-01.00	164	86	0	20	0	0	0	12	0	0	0	0	0
Total jam ke-1	981	436	1	80	0	0	1	29	0	0	0	2	1530
01.00-01.15	139	82	2	21	0	0	0	6	0	0	0	0	0
01.15-01.30	127	94	0	15	0	0	0	14	1	0	0	0	0
01.30-01.45	97	67	0	11	0	0	1	9	0	0	0	0	0
01.45-02.00	77	79	0	7	0	1	1	4	0	0	2	0	0
Total jam ke-2	440	322	2	54	0	1	2	33	1	0	2	0	857
02.00-02.15	93	71	2	8	0	0	1	21	0	0	1	0	0
02.15-02.30	70	48	0	6	0	0	0	8	0	0	1	0	0
02.30-02.45	61	62	0	7	0	0	1	16	1	0	0	0	0
02.45-03.00	56	62	0	10	0	0	0	5	0	0	0	0	0
Total jam ke-3	280	243	2	31	0	0	2	50	1	0	2	0	611
03.00-03.15	46	52	0	8	0	0	1	8	0	0	0	0	0
03.15-03.30	44	43	0	13	0	0	0	11	0	0	0	0	0
03.30-03.45	52	32	2	8	0	0	0	3	3	0	0	0	0
03.45-04.00	55	33	0	14	0	0	0	11	0	0	1	0	0
Total jam ke-4	197	160	2	43	0	0	1	33	3	0	1	0	440
04.00-04.15	57	43	0	4	0	0	1	13	1	0	1	0	0
04.15-04.30	59	37	0	5	0	1	0	5	1	0	0	0	0
04.30-04.45	77	60	1	10	0	0	0	18	0	0	1	0	0
04.45-05.00	88	46	0	9	0	0	0	14	0	0	0	0	0
Total jam ke-5	281	186	1	28	0	1	1	50	2	0	2	0	552
05.00-05.15	87	53	0	12	0	0	0	8	0	0	0	0	0
05.15-05.30	143	59	1	13	0	0	1	13	0	0	0	1	0
05.30-05.45	279	87	1	9	1	1	1	17	0	0	0	0	0
05.45-06.00	391	105	3	20	1	1	1	5	3	0	0	1	0
Total jam ke-6	900	304	5	54	2	2	3	43	3	0	0	2	1318



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : OPPOSITE
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18-07-2022
 Hari : : SENIN
 Nama Surveyor : : MUNTASHIR

Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-oPET, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
06.00-06.15	564	173	6	6	0	3	4	16	3	0	0	5	0
06.15-06.30	754	251	2	13	0	0	2	14	1	0	0	5	0
06.30-06.45	1011	360	5	11	0	0	1	2	0	0	2	0	0
06.45-07.00	1297	431	11	17	0	0	1	5	0	0	0	0	0
Total jam ke-7	3626	1215	24	47	0	3	8	37	4	0	2	10	4976
07.00-07.15	1476	438	4	10	1	1	2	4	0	0	0	3	0
07.15-07.30	1633	512	9	17	0	0	1	2	0	0	0	7	0
07.30-07.45	1815	473	9	16	0	1	1	2	1	0	1	3	0
07.45-08.00	1826	438	9	15	1	0	0	6	2	0	0	2	0
Total jam ke-8	6750	1861	31	58	2	2	4	14	3	0	1	15	8741
08.00-08.15	1749	372	5	22	0	0	2	2	0	0	0	2	0
08.15-08.30	1438	396	6	27	0	0	3	11	0	0	1	3	0
08.30-08.45	1237	410	8	29	0	0	3	13	0	0	0	1	0
08.45-09.00	1130	386	14	26	1	0	8	12	0	0	0	6	0
Total jam ke-9	5554	1564	33	104	1	0	16	38	0	0	1	12	7323
09.00-09.15	981	374	12	33	0	0	8	8	1	0	0	0	0
09.15-09.30	997	368	12	38	0	1	3	14	2	0	0	1	0
09.30-09.45	989	373	9	41	0	0	5	14	0	0	3	0	0
09.45-10.00	1043	388	8	42	0	0	7	5	2	0	3	0	0
Total jam ke-10	4010	1503	41	154	0	1	23	41	5	0	6	1	5785
10.00-10.15	1028	426	11	44	1	0	6	10	2	0	0	3	0
10.15-10.30	952	400	8	42	0	0	12	12	0	0	0	0	0
10.30-10.45	946	408	14	45	0	0	12	35	0	0	0	0	0
10.45-11.00	1025	387	10	35	0	0	9	18	0	0	0	2	0
Total jam ke-11	3951	1621	43	166	1	0	39	75	2	0	0	5	5903
11.00-11.15	1011	377	9	40	0	0	5	17	1	0	0	0	0
11.15-11.30	961	391	8	44	1	0	13	10	0	0	0	0	0
11.30-11.45	996	424	11	36	0	0	9	21	1	0	0	2	0
11.45-12.00	955	401	11	31	0	0	9	10	1	0	0	0	0
Total jam ke-12	3923	1593	39	151	1	0	36	58	3	0	0	2	5806



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : OPPOSITE
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18-07-2022
 Hari : : SENIN
 Nama Surveyor : : MUNTASHIR












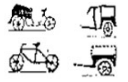
Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-oPET, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
12.00-12.15	1079	404	9	44	0	0	9	5	3	0	0	0	0
12.15-12.30	911	392	7	45	0	0	14	9	0	0	0	0	0
12.30-12.45	927	426	13	29	0	0	7	24	0	0	0	1	0
12.45-13.00	988	361	4	33	0	0	12	14	1	0	0	2	0
Total jam ke-13	3905	1583	33	151	0	0	42	52	4	0	0	3	5773
13.00-13.15	1013	381	6	30	0	0	10	10	0	0	0	0	0
13.15-13.30	1137	439	2	39	0	0	2	11	1	0	0	0	0
13.30-13.45	1127	427	12	41	0	0	6	13	0	0	0	0	0
13.45-14.00	1293	465	7	40	0	0	13	15	3	0	1	0	0
Total jam ke-14	4570	1712	27	150	0	0	31	49	4	0	1	0	6544
14.00-14.15	1134	499	9	42	0	0	16	14	0	0	1	0	0
14.15-14.30	1045	423	11	41	0	0	13	6	1	0	0	0	0
14.30-14.45	1015	442	9	45	0	0	6	9	0	0	0	0	0
14.45-15.00	1034	380	7	46	0	0	8	15	0	0	0	0	0
Total jam ke-15	4228	1744	36	174	0	0	43	44	1	0	1	0	6271
15.00-15.15	1009	410	5	38	0	0	16	10	1	0	0	0	0
15.15-15.30	1011	415	5	40	0	0	9	9	0	0	0	0	0
15.30-15.45	1086	404	5	40	0	0	10	16	1	0	0	0	0
15.45-16.00	945	385	9	36	0	0	7	18	0	0	0	0	0
Total jam ke-16	4051	1614	24	154	0	0	42	53	2	0	0	0	5940
16.00-16.15	1081	412	3	37	0	0	7	8	1	0	0	1	0
16.15-16.30	1253	431	3	30	0	0	11	11	2	0	0	2	0
16.30-16.45	1168	413	7	41	0	0	11	13	4	0	0	5	0
16.45-17.00	1211	427	6	34	1	0	8	11	1	0	0	1	0
Total jam ke-17	4713	1683	19	142	1	0	37	43	8	0	0	9	6655
17.00-17.15	1258	388	11	25	0	0	10	13	0	0	0	4	0
17.15-17.30	1304	378	5	23	1	0	10	6	1	0	0	0	0
17.30-17.45	1406	388	10	27	0	0	4	7	1	0	0	0	0
17.45-18.00	1236	370	2	22	1	0	4	9	0	0	0	1	0
Total jam ke-18	5204	1524	28	97	2	0	28	35	2	0	0	5	6925



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : : 6+200
 Arah : : OPPOSITE
 Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
 Tgl/Bln/Thn : : 18-07-2022
 Hari : : SENIN
 Nama Surveyor : : MUNTASHIR













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
18.00-18.15	1182	351	10	21	1	1	8	1	0	0	0	2	0
18.15-18.30	974	298	8	19	0	1	5	4	0	0	0	0	0
18.30-18.45	1095	317	7	12	2	0	0	2	1	0	0	3	0
18.45-19.00	1188	370	2	21	0	1	2	7	0	0	0	1	0
Total jam ke-19	4439	1336	27	73	3	3	15	14	1	0	0	6	5917
19.00-19.15	1117	343	4	20	0	0	3	12	1	0	1	1	0
19.15-19.30	1085	322	2	10	1	0	3	8	0	0	1	1	0
19.30-19.45	1106	369	4	18	0	0	3	4	0	0	0	2	0
19.45-20.00	1002	322	2	14	0	1	4	5	1	0	1	0	0
Total jam ke-20	4310	1356	12	62	1	1	13	29	2	0	3	4	5793
20.00-20.15	1071	320	1	23	0	0	6	5	0	0	0	0	0
20.15-20.30	1082	332	1	13	0	0	1	3	0	0	0	2	0
20.30-20.45	1090	293	1	9	0	0	3	4	2	0	0	0	0
20.45-21.00	998	297	1	14	0	0	0	5	2	0	1	2	0
Total jam ke-21	4241	1242	4	59	0	0	10	17	4	0	1	4	5582
21.00-21.15	944	298	1	15	0	0	2	8	2	0	1	0	0
21.15-21.30	858	283	3	17	1	0	3	7	2	0	0	0	0
21.30-21.45	838	272	0	15	0	0	2	4	3	0	0	0	0
21.45-22.00	779	259	1	18	0	0	0	8	2	0	0	2	0
Total jam ke-22	3419	1112	5	65	1	0	7	27	9	0	1	2	4648
22.00-22.15	846	268	1	17	0	1	3	5	1	0	0	1	0
22.15-22.30	892	230	0	10	0	0	2	4	0	0	0	1	0
22.30-22.45	759	213	1	16	0	0	1	4	0	0	0	0	0
22.45-23.00	641	195	1	19	0	3	3	12	0	0	0	0	0
Total jam ke-23	3138	906	3	62	0	4	9	25	1	0	0	2	4150
23.00-23.15	598	196	0	13	0	0	2	7	0	0	0	0	0
23.15-23.30	460	136	1	13	0	0	3	9	3	0	0	1	0
23.30-23.45	388	135	4	32	0	0	1	6	2	0	1	0	0
23.45-24.00	356	126	0	25	0	0	0	8	2	0	1	0	0
Total jam ke-24	1802	593	5	83	0	0	6	30	7	0	2	1	2529
Total 24 Jam Hari ke-7	78913	27413	447	2242	15	18	419	919	72	0	26	85	110569



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
 KM : 6+200
 Arah : OPPOSITE
 Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
 Tgl/Bln/Thn : 19-07-2022
 Hari : SELASA
 Nama Surveyor : MUNTASHIR













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-oPET, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Motorcycle, Tricycle, and other small vehicles	
00.00-00.15	305	121	0	29	1	0	6	6	1	0	1	0	0
00.15-00.30	267	112	0	30	0	0	4	7	2	0	0	0	0
00.30-00.45	211	89	0	17	0	0	1	7	1	0	1	1	0
00.45-01.00	198	85	0	15	0	0	0	5	2	0	0	0	0
Total jam ke-1	981	407	0	91	1	0	11	25	6	0	2	1	1525
01.00-01.15	175	89	0	20	0	0	0	8	2	0	0	0	0
01.15-01.30	147	66	0	12	0	0	0	5	0	0	0	1	0
01.30-01.45	126	75	0	11	0	0	0	8	1	0	0	0	0
01.45-02.00	129	56	0	11	0	0	0	13	0	0	0	0	0
Total jam ke-2	577	286	0	54	0	0	0	34	3	0	0	1	955
02.00-02.15	95	52	0	10	0	0	0	8	1	0	0	1	0
02.15-02.30	87	64	0	9	0	0	1	3	1	0	0	0	0
02.30-02.45	66	53	0	9	0	0	1	23	1	0	0	0	0
02.45-03.00	75	49	0	8	0	0	2	6	1	0	0	0	0
Total jam ke-3	323	218	0	36	0	0	4	40	4	0	0	1	626
03.00-03.15	71	43	1	5	0	0	3	2	0	0	0	0	0
03.15-03.30	72	33	0	13	0	0	1	17	2	0	0	0	0
03.30-03.45	41	36	0	17	0	0	0	6	0	0	0	0	0
03.45-04.00	67	45	1	10	0	0	1	3	0	0	0	0	0
Total jam ke-4	251	157	2	45	0	0	5	28	2	0	0	0	490
04.00-04.15	71	39	0	10	0	0	3	9	0	0	1	0	0
04.15-04.30	57	36	0	8	0	0	2	7	0	0	1	0	0
04.30-04.45	88	38	0	7	0	0	0	6	1	0	1	0	0
04.45-05.00	94	49	1	7	0	1	0	13	0	0	0	0	0
Total jam ke-5	310	162	1	32	0	1	5	35	1	0	3	0	550
05.00-05.15	104	60	2	12	0	1	2	13	2	0	0	0	0
05.15-05.30	144	61	1	13	1	0	2	18	2	0	0	2	0
05.30-05.45	229	81	2	14	0	1	2	5	1	0	0	2	0
05.45-06.00	330	118	1	10	0	1	0	18	0	0	0	3	0
Total jam ke-6	807	320	6	49	1	3	6	54	5	0	0	7	1258
06.00-06.15	490	146	6	16	0	1	0	5	0	0	0	4	0
06.15-06.30	645	204	3	12	0	0	2	10	1	0	0	10	0



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19-07-2022
Hari : SELASA
Nama Surveyor : MUNTASHIR













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer		
06.30-06.45	972	352	6	12	0	0	1	6	2	0	1	11	0
06.45-07.00	1323	455	6	12	0	0	6	7	2	0	1	13	13
Total jam ke-7	3430	1157	21	52	0	1	9	28	5	0	2	38	4743
07.00-07.15	1455	427	11	11	0	1	1	7	1	0	0	5	0
07.15-07.30	1740	445	8	11	1	0	1	4	1	0	0	10	0
07.30-07.45	1918	509	10	11	0	0	2	3	1	0	0	18	0
07.45-08.00	1976	488	13	22	2	0	2	5	1	0	0	1	0
Total jam ke-8	7089	1869	42	55	3	1	6	19	4	0	0	34	9122
08.00-08.15	1757	437	12	20	0	0	2	7	2	0	1	5	0
08.15-08.30	1400	390	11	23	0	0	7	6	2	0	0	4	0
08.30-08.45	1266	405	10	34	0	0	5	15	0	0	0	3	0
08.45-09.00	1121	391	14	31	1	0	4	8	1	0	0	3	0
Total jam ke-9	5544	1623	47	108	1	0	18	36	5	0	1	15	7398
09.00-09.15	1055	367	7	41	1	0	2	14	2	0	0	7	0
09.15-09.30	997	367	10	29	0	0	4	5	0	0	0	4	0
09.30-09.45	1013	335	12	39	0	0	4	10	0	0	1	2	0
09.45-10.00	1051	409	9	34	0	0	9	9	0	0	0	4	0
Total jam ke-10	4116	1478	38	143	1	0	19	38	2	0	1	17	5853
10.00-10.15	1000	391	7	46	0	0	5	17	1	0	0	0	0
10.15-10.30	1105	395	16	55	0	0	4	19	0	0	0	0	0
10.30-10.45	1001	393	14	38	0	0	8	27	0	0	1	1	0
10.45-11.00	928	381	8	34	1	0	6	11	1	0	0	1	0
Total jam ke-11	4034	1560	45	173	1	0	23	74	2	0	1	2	5915
11.00-11.15	992	391	17	37	0	0	11	14	2	0	0	0	0
11.15-11.30	993	398	9	41	0	0	4	7	0	0	0	1	0
11.30-11.45	916	401	10	42	0	0	5	13	6	0	0	1	0
11.45-12.00	1041	397	6	39	0	0	6	7	4	0	0	0	0
Total jam ke-12	3942	1587	42	159	0	0	26	41	12	0	0	2	5811
12.00-12.15	1046	402	8	45	0	0	9	9	3	0	0	0	0
12.15-12.30	921	389	7	47	0	0	11	5	0	0	0	0	0
12.30-12.45	906	456	14	31	0	0	6	14	0	0	0	1	0
12.45-13.00	979	361	6	28	0	0	14	24	1	0	0	2	0



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19-07-2022
Hari : SELASA
Nama Surveyor : MUNTASHIR













Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up, opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Motorcycle, bicycle, tractor	
Total jam ke-13	3852	1608	35	151	0	0	40	52	4	0	0	3	5745
13.00-13.15	1121	381	6	32	0	0	9	11	0	0	0	0	0
13.15-13.30	1137	426	2	40	0	0	4	10	1	0	0	1	0
13.30-13.45	1128	481	12	37	0	0	8	15	0	0	0	1	0
13.45-14.00	1289	479	7	40	0	0	14	13	3	0	1	0	0
Total jam ke-14	4675	1767	27	149	0	0	35	49	4	0	1	2	6709
14.00-14.15	1210	497	9	45	0	0	17	13	0	0	1	0	0
14.15-14.30	1042	432	11	41	0	0	11	7	1	0	0	0	0
14.30-14.45	971	441	8	42	0	0	6	9	0	0	0	0	0
14.45-15.00	945	269	6	41	0	0	7	15	0	0	0	0	0
Total jam ke-15	4168	1639	34	169	0	0	41	44	1	0	1	0	6097
15.00-15.15	867	383	6	36	0	0	11	16	0	0	0	2	0
15.15-15.30	832	389	4	19	0	1	7	11	0	0	0	0	0
15.30-15.45	842	402	3	15	1	1	4	9	0	0	0	0	0
15.45-16.00	821	405	4	22	0	2	6	10	2	0	2	0	0
Total jam ke-16	3362	1579	17	92	1	4	28	46	2	0	2	2	5135
16.00-16.15	902	408	2	21	0	0	2	6	1	0	0	1	0
16.15-16.30	931	386	5	18	2	0	1	5	1	0	0	0	0
16.30-16.45	979	369	3	15	0	0	3	4	1	0	1	0	0
16.45-17.00	971	359	8	19	1	0	4	3	0	0	0	0	0
Total jam ke-17	3783	1522	18	73	3	0	10	18	3	0	1	1	5432
17.00-17.15	1030	305	4	21	0	0	3	4	1	0	2	0	0
17.15-17.30	1089	387	3	15	1	0	2	2	1	0	0	2	0
17.30-17.45	1072	338	3	14	0	0	5	3	0	0	0	1	0
17.45-18.00	1116	341	5	16	2	1	4	1	0	0	1	0	0
Total jam ke-18	4307	1371	15	66	3	1	14	10	2	0	3	3	5795
18.00-18.15	978	367	3	14	0	0	2	3	0	0	0	2	0
18.15-18.30	943	313	3	23	2	1	1	5	1	0	0	3	0
18.30-18.45	928	321	4	15	0	0	2	3	1	0	0	0	0
18.45-19.00	1045	346	5	13	1	1	4	1	1	0	0	0	0
Total jam ke-19	3894	1347	15	65	3	2	9	12	3	0	0	5	5355
19.00-19.15	1112	353	3	19	2	0	2	6	1	0	0	0	0



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : 6+200
Arah : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19-07-2022
Hari : SELASA
Nama Surveyor : MUNTASHIR












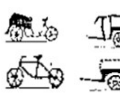
Gol.	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 8	
19.15-19.30	1031	351	3	19	0	0	1	6	1	0	1	1	0
19.30-19.45	996	276	1	11	0	1	1	3	0	0	0	0	0
19.45-20.00	902	264	0	19	0	0	0	5	0	0	0	0	0
Total jam ke-20	4041	1244	7	68	2	1	4	20	2	0	1	1	5391
20.00-20.15	1044	285	2	18	0	0	1	3	1	0	0	0	0
20.15-20.30	1074	319	2	13	0	0	2	6	1	0	0	0	0
20.30-20.45	986	268	3	10	0	0	2	2	0	0	0	1	0
20.45-21.00	915	303	0	14	0	0	1	9	1	0	0	1	0
Total jam ke-21	4019	1175	7	55	0	0	6	20	3	0	0	2	5287
21.00-21.15	942	260	1	11	0	0	4	10	1	0	0	0	0
21.15-21.30	912	264	2	14	0	0	1	5	1	0	1	0	0
21.30-21.45	808	254	0	16	0	0	3	12	2	0	0	0	0
21.45-22.00	882	258	0	12	0	0	0	3	3	0	1	1	0
Total jam ke-22	3544	1036	3	53	0	0	8	30	7	0	2	1	4684
22.00-22.15	743	208	3	10	0	0	1	4	2	0	0	1	0
22.15-22.30	896	253	0	19	0	0	3	10	2	0	0	0	0
22.30-22.45	787	214	2	17	0	0	1	4	0	0	0	0	0
22.45-23.00	792	195	1	12	0	3	3	12	0	0	0	0	0
Total jam ke-23	3218	870	6	58	0	3	8	30	4	0	0	1	4198
23.00-23.15	651	192	0	11	0	0	1	6	0	0	0	0	0
23.15-23.30	502	141	1	14	0	0	3	9	2	0	0	1	0
23.30-23.45	396	137	2	16	0	0	1	8	3	0	1	0	0
23.45-24.00	347	113	1	15	0	0	2	5	1	0	1	0	0
Total jam ke-24	1896	583	4	56	0	0	7	28	6	0	2	1	2583
Total 24 Jam Hari ke-7	76163	26565	432	2052	20	17	342	811	92	0	23	140	106657



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : : 17-07-2022
Hari : : MINGGU
Nama Surveyor : : MUNTASHIR













Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	1840	637	1	85	2	0	2	13	4	0	1	1	2586
01.00 - 02.00	1014	431	2	43	0	1	8	15	4	0	0	2	1520
02.00 - 03.00	609	305	1	35	0	0	4	11	0	0	0	0	965
03.00 - 04.00	379	232	0	42	1	0	5	8	2	0	1	2	672
04.00 - 05.00	420	215	1	43	0	0	2	8	0	0	2	2	693
05.00 - 06.00	719	272	4	52	1	3	2	7	3	0	2	10	1075
06.00 - 07.00	1551	452	16	50	1	3	2	12	2	0	3	125	2217
07.00 - 08.00	2156	711	22	51	4	0	5	8	3	0	5	66	3031
08.00 - 09.00	2800	868	32	67	1	2	4	12	2	0	0	36	3824
09.00 - 10.00	2844	1183	31	78	1	0	8	12	4	0	0	24	4185
10.00 - 11.00	3083	1320	33	88	0	1	8	12	0	0	2	12	4559
11.00 - 12.00	3111	1416	44	70	0	0	3	20	3	0	3	6	4676
12.00 - 13.00	2891	1545	21	68	1	1	6	11	1	0	0	1	4546
13.00 - 14.00	3412	1654	18	63	0	3	5	12	2	0	3	2	5174
14.00 - 15.00	3470	1903	29	72	0	0	10	21	3	0	3	5	5516
15.00 - 16.00	3283	1633	18	64	1	4	12	14	2	0	2	0	5033
16.00 - 17.00	3809	1522	17	67	3	0	11	12	3	0	1	1	5446
17.00 - 18.00	4299	1412	14	67	3	1	14	7	2	0	3	3	5825
18.00 - 19.00	3918	1341	15	64	3	2	7	9	3	0	0	5	5367
19.00 - 20.00	4197	1450	6	52	2	1	5	13	1	0	2	9	5738
20.00 - 21.00	4284	1354	6	45	3	1	10	6	2	0	1	3	5715
21.00 - 22.00	3771	1324	9	60	3	0	6	23	3	0	0	2	5201
22.00 - 23.00	3450	1180	1	67	0	1	7	32	1	0	3	1	4743
23.00 - 24.00	1992	734	2	101	2	0	9	60	2	0	0	1	2903
Jumlah	63302	25094	343	1494	32	24	155	358	52	0	37	319	91210



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke : :
Tgl/Bln/Thn : : 18-07-2022
Hari : : SENIN
Nama Surveyor : : MUNTASHIR













Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	981	436	1	80	0	0	1	29	0	0	0	2	1530
01.00 - 02.00	440	322	2	54	0	1	2	33	1	0	2	0	857
02.00 - 03.00	280	243	2	31	0	0	2	50	1	0	2	0	611
03.00 - 04.00	197	160	2	43	0	0	1	33	3	0	1	0	440
04.00 - 05.00	281	186	1	28	0	1	1	50	2	0	2	0	552
05.00 - 06.00	900	304	5	54	2	2	3	43	3	0	0	2	1318
06.00 - 07.00	3626	1215	24	47	0	3	8	37	4	0	2	10	4976
07.00 - 08.00	6750	1861	31	58	2	2	4	14	3	0	1	15	8741
08.00 - 09.00	5554	1564	33	104	1	0	16	38	0	0	1	12	7323
09.00 - 10.00	4010	1503	41	154	0	1	23	41	5	0	6	1	5785
10.00 - 11.00	3951	1621	43	166	1	0	39	75	2	0	0	5	5903
11.00 - 12.00	3923	1593	39	151	1	0	36	58	3	0	0	2	5806
12.00 - 13.00	3905	1583	33	151	0	0	42	52	4	0	0	3	5773
13.00 - 14.00	4570	1712	27	150	0	0	31	49	4	0	1	0	6544
14.00 - 15.00	4228	1744	36	174	0	0	43	44	1	0	1	0	6271
15.00 - 16.00	4051	1614	24	154	0	0	42	53	2	0	0	0	5940
16.00 - 17.00	4713	1683	19	142	1	0	37	43	8	0	0	9	6655
17.00 - 18.00	5204	1524	28	97	2	0	28	35	2	0	0	5	6925
18.00 - 19.00	4439	1336	27	73	3	3	15	14	1	0	0	6	5917
19.00 - 20.00	4310	1356	12	62	1	1	13	29	2	0	3	4	5793
20.00 - 21.00	4241	1242	4	59	0	0	10	17	4	0	1	4	5582
21.00 - 22.00	3419	1112	5	65	1	0	7	27	9	0	1	2	4648
22.00 - 23.00	3138	906	3	62	0	4	9	25	1	0	0	2	4150
23.00 - 24.00	1802	593	5	83	0	0	6	30	7	0	2	1	2529
Jumlah	78913	27413	447	2242	15	18	419	919	72	0	26	85	110569



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : 19-07-2022
Hari : SELASA
Nama Surveyor : MUNTASHIR

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Interval Waktu	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
00.00 - 01.00	981	407	0	91	1	0	11	25	6	0	2	1	1525
01.00 - 02.00	577	286	0	54	0	0	0	34	3	0	0	1	955
02.00 - 03.00	323	218	0	36	0	0	4	40	4	0	0	1	626
03.00 - 04.00	251	157	2	45	0	0	5	28	2	0	0	0	490
04.00 - 05.00	310	162	1	32	0	1	5	35	1	0	3	0	550
05.00 - 06.00	807	320	6	49	1	3	6	54	5	0	0	7	1258
06.00 - 07.00	3430	1157	21	52	0	1	9	28	5	0	2	38	4743
07.00 - 08.00	7089	1869	42	55	3	1	6	19	4	0	0	34	9122
08.00 - 09.00	5544	1623	47	108	1	0	18	36	5	0	1	15	7398
09.00 - 10.00	4116	1478	38	143	1	0	19	38	2	0	1	17	5853
10.00 - 11.00	4034	1560	45	173	1	0	23	74	2	0	1	2	5915
11.00 - 12.00	3942	1587	42	159	0	0	26	41	12	0	0	2	5811
12.00 - 13.00	3852	1608	35	151	0	0	40	52	4	0	0	3	5745
13.00 - 14.00	4675	1767	27	149	0	0	35	49	4	0	1	2	6709
14.00 - 15.00	4168	1639	34	169	0	0	41	44	1	0	1	0	6097
15.00 - 16.00	3362	1579	17	92	1	4	28	46	2	0	2	2	5135
16.00 - 17.00	3783	1522	18	73	3	0	10	18	3	0	1	1	5432
17.00 - 18.00	4307	1371	15	66	3	1	14	10	2	0	3	3	5795
18.00 - 19.00	3894	1347	15	65	3	2	9	12	3	0	0	5	5355
19.00 - 20.00	4041	1244	7	68	2	1	4	20	2	0	1	1	5391
20.00 - 21.00	4019	1175	7	55	0	0	6	20	3	0	0	2	5287
21.00 - 22.00	3544	1036	3	53	0	0	8	30	7	0	2	1	4684
22.00 - 23.00	3218	870	6	58	0	3	8	30	4	0	0	1	4198
23.00 - 24.00	1896	583	4	56	0	0	7	28	6	0	2	1	2583
Jumlah	76163	26565	432	2052	20	17	342	811	92	0	23	140	106657



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Nama Ruas Jalan : : JL A.P PETTARANI (MAKASSAR)
KM : : 6+200
Arah : : OPPOSITE
Konfigurasi Jalan : : 4/4D

Lajur ke :
Tgl/Bln/Thn : : 17 JULI - 19 JULI 2022
Hari : : MINGGU - SELASA
Nama Surveyor :

Kelas Bina Marga	1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8	TOTAL SELURUH KENDARAAN
Hari	 Sepeda motor, sekuter, sepeda kumbang dan roda 3	 Sedan, jeep dan station wagon	 Opelet, pick-up-opelet, suburban, combi dan mini bus	 Pick-up, micro truk dan mobil hantaran	 Bus Kecil	 Bus Besar	 Truk 2 sumbu (4 Roda)	 Truk 2 sumbu (6 Roda)	 Truk 3 sumbu	 Truk Gandeng	 Truk Semi Trailer	 Kendaraan tidak bermotor	
<i>MINGGU</i>	63302	25094	343	1494	32	24	155	358	52	0	37	319	91210
<i>SENIN</i>	78913	27413	447	2242	15	18	419	919	72	0	26	85	110569
<i>SELASA</i>	76163	26565	432	2052	20	17	342	811	92	0	23	140	106657
Jumlah	218378	79072	1222	5788	67	59	916	2088	216	0	86	544	308436
Rata-rata	31197	11296	175	827	10	8	131	298	31	0	12	78	44062
Minimum	63302	25094	343	1494	15	17	155	358	52	0	23	85	91210
Maksimum	78913	27413	447	2242	32	24	419	919	92	0	37	319	110569
Persentase (%)	70.80	25.64	0.40	1.88	0.02	0.02	0.30	0.68	0.07	0.00	0.03	0.18	100

A. Data Responden

No	Nama	Jenis Kelamin	Umur	Agama	Alamat	Asal Daerah	Lama Bermukim	Jumlah angg. Kel
1	Tia	P	32	Islam	Jl. Sungai Saddang	Pendatang (Barru)	Lebih dari 25 thn	4
2	Feti	P	38	Islam	Jl. AP.Pettarani 1 No. 2	Asli alamat diatas	Lebih dari 25 thn	5
3	Hasni	P	46	Islam	Jl. AP.Pettarani II	Asli alamat diatas	16-25 thn	5
4	Susi Angraini	P	50	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Padang)	6-15 thn	6
5	Ardiansyah	L	43	Islam	Jl. AP Pettarani No. 108	Asli alamat diatas	1-5 thn	3
6	Fira	P	21	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	1-5 thn	3
7	Yusuf	L	47	Islam	Jl. AP Pettarani Raya No. 40	Asli alamat diatas	6-15 thn	5
8	Mansur	L	48	Islam	Jl. Pelita Raya	Pendatang (Bone)	1-5 thn	4
9	Zulkarnain	L	29	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Aceh)	6-15 thn	3
10	Arif	L	24	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Wajo)	6-15 thn	2
11	Hanisa	P	60	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	Lebih dari 25 thn	7
12	Marsuki	L	53	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	1-5 thn	2
13	Ridwan	L	30	Islam	Jl. AP Pettarani No. 18	Asli alamat diatas	Lebih dari 25 thn	2
14	Lia	P	37	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Jeneponto)	6-15 thn	1
15	Hj. Halijah Rahim Aliyah	P	58	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Barru)	6-15 thn	4
16	Suryani	P	23	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	Lebih dari 25 thn	4
17	Rasit	L	64	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Limbung)	6-15 thn	2
18	Lia	P	35	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Jeneponto)	6-15 thn	3
19	Andris	L	47	Islam	Jl. Nurdin Dg Tutu No. 49	Pendatang (Sidrap)	1-5 thn	4
20	Nurdian	L	38	Islam	Jl. AP Pettarani No. 93	Asli alamat diatas	1-5 thn	4
21	Iqbal	L	37	Islam	Jl. AP Pettarani Raya No. 22	Pendatang (Maros)	Lebih dari 25 thn	4
22	Rina	P	45	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Bulukumba)	1-5 thn	6
23	Satria	L	20	Islam	Jl. Barawaja	Asli alamat diatas	16-25 thn	6
24	Anca	L	48	Islam	Jl. Sejiwa No. 04	Pendatang (Bone)	6-15 thn	5
25	Saldy	L	37	Islam	Jl. AP Pettarani	Pendatang (Bone)	Lebih dari 25 thn	4
26	Habiba	P	40	Islam	Jl. AP Pettarani No. 35	Pendatang (Gowa)	Lebih dari 25 thn	6
27	Dg. Sunggu	P	32	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	Lebih dari 25 thn	3
28	Samsuddin	L	42	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	6-15 thn	3
29	Hasan	L	34	Islam	Jl. AP Pettarani	Asli alamat diatas	6-15 thn	4
30	Sarifuddin	L	52	Islam	Jl. AP Pettarani	Jl. Sunu	Lebih dari 25 thn	6

Tingkat Pendapatan Responden

No	Nama	Jenis Usaha yang dilakukan	Tingkat Pendapatan Responden	
			Sebelum TLAPP	Setelah TLAPP
1	Tia	Perdagangan	5,000,000	4,000,000
2	Feti	Kuliner (kue)	3,000,000	3,000,000
3	Hasni	Kuliner	1,500,000	1,500,000
4	Susi Angraini	Kuliner (makanan Padang)	3,500,000	2,000,000
5	Ardiansyah	Kuliner (coto makassar)	3,000,000	3,000,000
6	Fira	Kuliner (minuman)	1,500,000	1,500,000
7	Yusuf	Perdagangan (grosir)	5,000,000	5,000,000
8	Mansur	Perdagangan (jual pakaian)	1,000,000	1,000,000
9	Zulkarnain	Kuliner (warung makan)	5,000,000	5,000,000
10	Arif	Jasa (bengkel)	5,000,000	4,500,000
11	Hanisa	Perdagangan	3,000,000	2,500,000
12	Marsuki	Perdagangan	3,500,000	2,500,000
13	Ridwan	Perdagangan	3,500,000	250,000
14	Lia	Perdagangan (barang campuran)	3,000,000	2,000,000
15	Hj. Halijah Rahim Aliyah	Kuliner (es teler)	2,750,000	2,750,000
16	Suryani	Perdagangan (Campuran)	3,000,000	3,000,000
17	Rasit	Perdagangan (jual campuran)	3,500,000	3,500,000
18	Lia	Perdagangan (jual Pulsa)	5,000,000	4,500,000
19	Andris	Perdagangan (jual Pulsa)	1,500,000	1,500,000
20	Nurdian	kuliner (pempek)	2,500,000	2,500,000
21	Iqbal	Jasa (bengkel)	2,000,000	2,000,000
22	Rina	Perdagangan (jual Parfum)	1,500,000	1,000,000
23	Satria	Jasa (bengkel)	5,000,000	4,000,000
24	Anca	Perdagangan (jual Pulsa & aksesoris HP)	5,000,000	3,500,000
25	Saldy	Kuliner (warung coto)	4,500,000	3,000,000
26	Habiba	Perdagangan (jual Pulsa)	2,500,000	1,500,000
27	Dg. Sunggu	Kuliner (warung)	2,000,000	1,500,000
28	Samsuddin	Jasa (bengkel)	2,500,000	2,000,000
29	Hasan	Perdagangan	3,500,000	3,000,000
30	Sarifuddin	Jasa (bengkel)	2,000,000	1,500,000