

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi adalah suatu proses kegiatan berpindahnya barang dan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain (Morlok, 1985). Hal ini sesuai dengan pendapat Nasution (2004) yang menyatakan bahwa transportasi adalah suatu alat yang digunakan untuk mencapai tujuan dan bukan suatu tujuan untuk mengatasi perbedaan jarak dan waktu. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang ke tempat dimana barang dan manusia tersebut akan dibutuhkan (Bowersoz, 1981). Menurut Soejono (1991), transportasi menyebabkan adanya perpindahan dan pergerakan yang artinya terjadi sebuah lalu lintas. Transportasi dapat dibedakan menjadi dua kategori. Pertama, pengangkut bahan makanan dan barang ke tempat lain menggunakan alat pemindah, dan kedua mengangkut penumpang (manusia) ke tempat yang lain (Salim, 1993). Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat dikatakan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain dengan atau tanpa menggunakan alat pemindah.

Transportasi memiliki fungsi yang dapat memberikan manfaat bagi kesejahteraan masyarakat Indonesia. Fungsi transportasi menurut Gunardo (2014) dibagi menjadi dua yaitu fungsi ekonomis dan nonekonomis. Fungsi ekonomi diantaranya adalah: 1) meningkatkan pendapatan nasional dan distribusi merata penduduk Indonesia, 2) meningkatkan jenis dan jumlah barang dan jasa untuk konsumen, 3) mengembangkan industri nasional untuk menambah devisa negara, 4) menciptakan dan memelihara tingkatan peluang pekerjaan, dan 5) membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Sedangkan fungsi transportasi non-ekonomis adalah: 1) sebagai sarana mempertinggi integritas bangsa, 2) menciptakan dan meningkatkan standar hidup masyarakat, 3) meningkatkan ketahanan dan keamanan negara, 4) sebagai sarana penunjang dan pemercepat pembangunan.

Transportasi pada dasarnya memiliki peranan untuk memberikan kemudahan kepada penduduk di suatu wilayah untuk mencapai tempat-tempat tujuan yang

diinginkan seperti menuju tempat pendidikan atau sekolah, menuju tempat bekerja, menuju tempat belanja, menuju tempat rekreasi, dan menuju ke tempat-tempat pusat pelayanan masyarakat lainnya (Bintarto, 1983). Menurut Setijowarno (2003) dari segi pelaku perjalanan, transportasi diartikan sebagai suatu perjalanan sebagai salah satu bentuk usaha melakukan suatu aktivitas dari tempat asal ke tempat tujuan. Peningkatan aktivitas manusia meningkatkan adanya pergerakan dimana pergerakan yang dilakukan dalam kurun waktu tertentu akan membentuk suatu aliran pergerakan yang bertujuan untuk:

1. Terakomodasinya mobilitas penduduk.
2. Dimungkinkan adanya pergerakan barang.
3. Dimungkinkan adanya akses ke semua wilayah

2.2.1 Transportasi Umum

Transportasi umum atau angkutan kota adalah sarana transportasi yang digunakan secara bersama-sama. Transportasi angkutan kota tersebut di Indonesia memegang peranan yang sangat penting (Gunardo, 2014). Peranan utama dari angkutan kota adalah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lain. Aspek lain pelayanan angkutan kota adalah untuk mengendalikan lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah (Ferdiansyah, 2009). Transportasi massa atau angkutan kota sering mengalami permasalahan sehingga saat ini banyak ditinggalkan oleh penumpangnya. Permasalahan transportasi umum yang sering terjadi terutama pada daerah perkotaan dapat dikelompokkan menjadi tiga yaitu tingkat pelayanan rendah, tingkat aksesibilitas rendah, dan biaya yang relatif mahal (Ditjen. Hubdat. Transportasi Umum di Perkotaan, 2001).

a. Tingkat Aksesibilitas Rendah

Aksesibilitas masyarakat terhadap adanya angkutan kota masih relative rendah sehingga masyarakat tidak dapat menjangkau angkutan tersebut. Hal ini terbukti dengan panjang jalan yang dilalui trayek jauh lebih pendek daripada total panjang jalan yang ada.

b. Tingkat Pelayanan Rendah

Angkutan kota seringkali memiliki tingkat pelayanan yang rendah. Rendahnya tingkat pelayanan tersebut ditandai dengan angkutan kota yang tidak nyaman, waktu tunggu lama, dan perjalanan yang tidak sesuai dengan jadwal.

c. Biaya

Biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan angkutan kota relative besar dan tidak sesuai dengan sarana dan prasarana yang ada. Hal ini menyebabkan angkutan kota semakin ditinggalkan dan beralihnya masyarakat menggunakan kendaraan pribadi (Ferdiansyah, 2009).

Menurut Tamin (2000) transportasi massa atau angkutan kota dapat digunakan untuk menekan laju peningkatan penggunaan kendaraan pribadi dengan catatan harus ada perbaikan dari sistem angkutan kota tersebut. Perbaikan yang dapat dilakukan dari segi kemampuan angkut yang besar, kecepatan yang tinggi, keamanan dan kenyamanan perjalanan. Oleh karena itu menurut Tamin (2000) perlu ada sistem transportasi baru yang tidak terikat oleh jalan raya dan memenuhi

persyaratan-persyaratan di atas. Dagun *et al* (2006) menyatakan bahwa transportasi umum yang baik memenuhi kriteria pelayanan publik harus memenuhi kriteria dasar yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Kriteria pertama adalah kenyamanan, yaitu transportasi umum harus mampu membuat penumpang transportasi umum merasa nyaman dengan fasilitas yang ada. Kriteria kedua adalah dari segi keamanan, yaitu penumpang transportasi umum merasa aman saat berada di dalam transportasi umum. Indikator yang bisa digunakan untuk melihat seberapa besar ukuran rasa aman diantaranya adalah sistem yang tertutup sehingga pihak lain yang tidak berkepentingan tidak dapat masuk untuk mengurangi resiko kejahatan di dalam transportasi umum. Kriteria yang ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ketempat tujuan bertransportasi dengan tepat. Kriteria ini dapat dipenuhi apabila transportasi umum didukung oleh sarana yang baik sehingga mampu melaju sesuai dengan waktu yang ditentukan. Salah satu sarana untuk dapat mewujudkannya adalah dengan membangun jalur khusus sebagai contoh jalur rel yang digunakan oleh kereta api.

2.2.2 Bentuk Moda Transportasi

Secara garis besar terdapat dua kelompok besar moda transportasi, yaitu :

1. Kendaraan Pribadi

Moda ini sangat memberi kebebasan dalam beroperasi, untuk memakai dan melakukan perjalanan ke manapun, dimanapun, dan kapanpun jika diperlukan. (Miro, 2005). Keuntungan yang akan didapatkan adalah perjalanan akan menjadi lebih cepat, bebas tidak tergantung oleh waktu, dapat membawa barang dan anak-anak dengan merasa lebih aman tanpa rasa khawatir, bebas memilih rute perjalanan sesuai keinginan pengemudi (Warpani, 1990).

2. Kendaraan Umum

Angkutan yang ditekankan pada jenis angkutan kota penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan ini memiliki jalur lintasan yang sudah ditentukan dan dapat dipolakan secara lugas dan tegas. Tujuan utama akan keberadaan angkutan atau transportasi umum adalah menyelenggarakan pelayanan yang layak dan baik bagi masyarakat (Warpani, 1990). Secara efisiensi, angkutan kota lebih efisien dan efektif dalam menggunakan bagian ruas jalan dari pada angkutan pribadi (Tamin, 2000).

2.2 Status Sosial Ekonomi

Status atau kedudukan Menurut Soekanto S (1990), adalah tempat atau posisi seseorang dalam suatu kelompok sosial, sehubungan dengan orang-orang lainnya dalam kelompok tersebut atau tempat suatu kelompok sehubungan dengan kelompok-kelompok lainnya di dalam kelompok yang lebih besar lagi. Status menurut Astrid S (1985), adalah konsep perbandingan peranan dalam masyarakat, status merupakan cerminan dari hak dan kewajiban dalam tindakan manusia.

Menurut Soekanto S (1990), Sistem Sosial menjelaskan bahwa sistem sosial merupakan tempat seseorang secara umum dalam masyarakatnya sehubungan dengan orang lain. Dalam arti khusus lingkungan pergaulannya, prestasinya dan hak-hak serta kewajibannya. Menurut Rossides (1986) dalam Yulisanti (2000), status sosial ekonomi

adalah kedudukan seseorang dalam suatu rangkaian strata yang tersusun secara hierarkhis yang merupakan kesatuan tertimbang dalam hal-hal yang menjadi nilai dalam masyarakat yang biasanya dikenal sebagai *previlese* berupa Kekayaan, serta pendapatan, dan

prestise berupa status, gaya hidup dan kekuasaan. Tinggi rendahnya status sosial ekonomi seseorang ditentukan oleh pendidikan, pekerjaan dan penghasilan. (Yulisanti.A.I, 2000)

1. Pendidikan

Jenis dan tinggi rendahnya pendidikan akan memengaruhi jenjang status sosial seseorang. Pendidikan bukan sekedar memberikan ketrampilan kerja, tetapi juga mengubah selera, minat, etiket dan cara bicara seseorang.

2. Pekerjaan / Jabatan

Pendidikan yang memadai akan memudahkan dalam mencari pekerjaan. Ada beberapa jenis pekerjaan tertentu yang dapat membuat seseorang menjadi lebih terhormat daripada orang lain. Pekerjaan yang dimaksud sangat berkaitan erat dengan jabatan/posisi seseorang dalam lingkungan kerjanya. Menurut *Paul Pigors* dan *Charles A.Myers(1961)* dalam *Moekijat (1998)*, suatu jabatan dapat dirumuskan sebagai sekelompok posisi (masing-masing memerlukan pelayanan dari seorang individu) yang sama dipandang dari sudut tugas-tugas pokok atau yang penting. Jabatan menurut *Dale Yoder (1959)* dalam *Moekijat (1998)* adalah sekelompok tugas, kewajiban dan tanggung jawab, sebagai satu keseluruhan dipandang sebagai pekerjaan yang sudah biasa bagi seorang pegawai. Jabatan juga merupakan sekelompok posisi yang mengandung

persamaan dalam kewajiban, kecakapan, pengetahuan dan tanggung jawab.

3. Penghasilan

Jika produktifitas tinggi maka penghasilan yang diterima akan tinggi, atau jenis-jenis pekerjaan yang berprestasi tinggi pada umumnya memberikan penghasilan yang tinggi pula.

2.3 Walkability

Walkability menurut *Land Transport New Zealand*. (2007). *Pedestrian planning and design guide*, adalah suatu kondisi yang menggambarkan sejauh mana suatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap para pejalan kaki. Menurut (*City of Fort Collins*, 2011) *Walkability* dapat diartikan sebagai suatu ukuran tingkat keramahan suatu lingkungan terhadap para pejalan kaki dalam suatu area. *The vision of the Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia* (2007 –2020) mengatakan bahwa untuk dapat mendukung terciptanya suatu lingkungan yang *walkable*, terdapat empat hal yang harus di perhatikan, yaitu:

- **Akses / access:** Menciptakan suatu akses yang mudah menuju ruang terbuka dengan cara berjalan kaki, bagi semua orang. Serta memastikan tersedianya fasilitas yang dapat menunjang bagi kaum manula, difabel serta orang-orang yang membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar dan landai serta di tandai dengan adanya *signage*. Selain itu perlu juga diperhatikan tempat parkir bagi kendaraan bermotor dan non bermotor serta lokasi pemberhentian bus.
- **Estetika/ Aesthetics:** Perlunya menciptakan suatu lingkungan yang memberikan pengalaman menyenangkan dalam lokasi, dengan memberikan perhatian terhadap penataan *landscape*, serta pengendalian terhadap pengelolaan sampah.
- **Keselamatan dan keamanan/ Safety and security:** Para pejalan kaki harus dapat merasa bahwa mereka dan barang-barang mereka aman dari tindak kejahatan. Para pejalan kaki harus dapat menikmati perjalanan mereka dengan bersantai, hal ini dapat di bentuk dengan menciptakan suatu lingkungan yang terpelihara dengan mengadopsi prinsip desain yang dapat mencegah terjadinya tindak kejahatan.
- **Kenyamanan/ Comfort:** Para pejalan kaki harus dapat merasanya nyaman ketika berjalan pada suatu lingkungan, hal ini dapat diciptakan dengan menyediakan fasilitas seperti adanya bangku-bangku umum, shelter tempat beristirahat serta adanya fasilitas air minum bagi publik. Selain itu untuk

menciptakan lingkungan yang *walkable* perlu adanya perhatian terhadap faktor-faktor seperti: mengintegrasikan komunitas dengan perumahan, pertokoan, tempat bekerja fasilitas sekolah taman serta akses menuju kendaraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di sertai orientasi yang tepat. *The Austroads Guide to Road Design part 6A: Pedestrian and Cyclists Paths* (Austroads 2009) menjabarkan lima kunci elemen untuk menciptakan suatu lingkungan yang *walkable*, yang terdiri dari:

- *Connected*: Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan?
- *Comfortable*: Apakah jangnan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak , yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum difable?
- *Comfortable*: Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan.
- *Convivial*: Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman ?
- *Conspicuous*: Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui signposted atau tertera didalam peta/map?

Tujuan dasar pada walkability adalah memenuhi azas keamanan, keselamatan, keekonomisan dan kenyamanan ketika melakukan perjalanan jalan kaki yang dilakukan pada jarak pendek maupun jarak menengah. Tepatnya adalah pada ketersediaan infrastruktur dan peraturan yang relevan. (Holly Virginia Krambeek “ The Global Walkability Index”)

Index komponen Walkability antara lain:

1. Keamanan dan Keselamatan: yaitu bermaksud untuk menemukan keamanan yang relatif bagi lingkungan pejalan kaki. Sebagai contoh apakah penyebab yang terjadi pada pejalan kaki sehingga terdapat kejadian pejalan kaki yang tertabrak oleh pengendara motor, adanya ukuran jarak keamanan ketika pejalan kaki berada pada persimpangan atau penyeberangan serta sejauh mana pejalan kaki dapat terhindar dari tindak kriminal.

2. Kenyamanan dan daya tarik bagi pejalan kaki Berhubungan dengan kenyamanan dan daya tarik bagi pejalan kaki sehingga adanya minat untuk berjalan kaki
3. Kebijakan dan Peraturan yang mendukung Komponen akhir yang dibutuhkan adalah peraturan pemerintah yang mendukung improvisasi pada infrastruktur pejalan kaki yang berkaitan dengan pelayanan.

Tabel II - 1 Global Wakability Index

No	Komponen	Variabel
1	Keamanan	Proporsi dari kecelakaan jalan raya yang berkaitan dengan fasilitas pedestrian
		Jaringan areal pejalan kaki yang terdapat konflik
		kemanan ketika menyebrang jalan
		persepsi keamanan dari tindakan kriminal
2	Kenyamanan dan daya tarik	kualitas kendaraan bermotor yang beroperasi
		perawatan dan kebersihan areal pejalan kaki
		adanya kualitas fasilitas untuk pengguna yang tuna netra maupun cacat
		kelengkapan (tempat peristirahatan, toilet umum dll)
		hambatan sementara maupun permanen bagi pejalan kaki
3	Dukungan Peraturan	ketersediaan penyebrangan untuk pejalan kaki ketika melewati jalan utama
		institusi maupun lembaga yang didirikan untuk mengembangkan minat pejalan kaki
		desain petunjuk perkotaan yang terkini dan relevan
		eksistensi dan usaha yang relevan mengembangkan keamanan pejalan kaki dari segi hukum dan regulasi
		pengembangan lebih lanjut berupa pemberdayaan etika pejalan kaki maupun himbauan lainnya

Sumber : "The Global Walkability Index" Holly Virgian Krambeek

2.4 Analisis Deskriptif Kualitatif

Salah satu teknik analisis yang dapat digunakan dalam suatu penelitian yang bersifat eksplorasi adalah dengan menggunakan Analisis Deskriptif Kualitatif, yaitu dengan melakukan analisis dengan penyajian data dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah diperoleh dan untuk membantu dalam memberikan penjelasan terkait gambaran wilayah penelitian dengan menggunakan bagan dan teks.

2.5 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis Statistik Deskriptif adalah teknik analisis di bidang ilmu statistika yang mempelajari cara pengumpulan dan penyusunan data (seperti pengelompokan data, penentuan nilai dan fungsi statistik) dan penyajian data dari suatu penelitian dengan menggunakan grafik dan gambar. Analisis Statistik Deskriptif memiliki beberapa jenis, diantaranya :

- Analisis Frekuensi;
- Analisis Deskriptif
- Analisis Explore
- Analisis Crosstab

Penelitian ini menggunakan metode penelitian dengan menggunakan analisis *crosstab* untuk menganalisis keterkaitan atau hubungan serta mengetahui besarnya derajat keterhubungan (asosiasi) dari karakteristik sosial-ekonomi responden dengan hubungan kepuasan lingkungan tempat tinggal terhadap intensitas penggunaan Angkutan kota.

2.6 Identifikasi Variable Penelitian dan Hipotesis

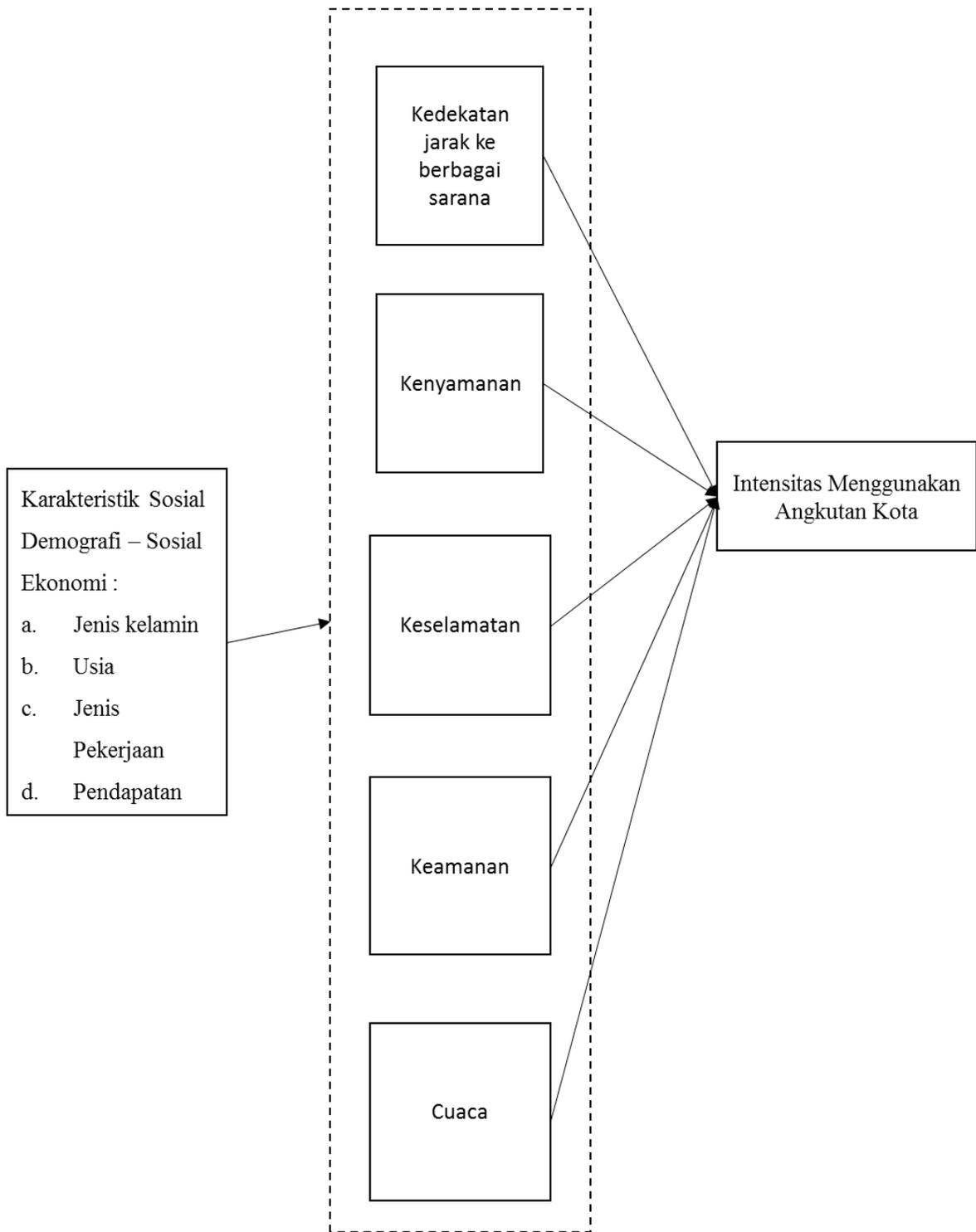
2.6.1 Identifikasi Variabel Penelitian

Berdasarkan pada faktor-faktor Kepuasan terhadap lingkungan tempat tinggal yang digunakan pada penelitian sebelumnya, variabel penelitian yang digunakan pada penelitian ini ada 9 yaitu merasa dekat kemana mana dilingkungan tempat tinggal, merasavnyaman berjalan di lingkungan tempat tinggal, merasa aman dari gangguan kendaraan saat berjalan di lingkungan tempat tinggal, merasa aman dari kriminalitas saat

berjalan di lingkungan tempat tinggal, intensitas menggunakan angkutan kota, , jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan, dan pendapatan yang dihubungkan dengan Intensitas menggunakan Angkutan kota. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 2.2**.

Table II-2 Variable Penelitian Berdasarkan Penelitian Sebelumnya

No	Variable Penelitian	Sumber
Tingkat Penggunaan Angkot		
1	Tingkat Penggunaan Angkot	Ferdiansyah (2009),
Kepuasan Terhadap Lingkungan Tempat Tinggal		
2	Kedekatan Jarak Keberbgai Sarana	Senjaya, dkk (2018), Yoppy. R (2013), Hendra, dkk
3	Kenyamanan	Senjaya, dkk (2018), Yoppy. R (2013), Hendra, dkk
4	Keselamatan	Senjaya, dkk (2018), Yoppy. R (2013), Hendra, dkk
5	Keamanan	Senjaya, dkk (2018), Yoppy. R (2013), Hendra, dkk
6	Cuaca	Senjaya, dkk (2018), Yoppy. R (2013), Hendra, dkk
Karakteristik Sosial Ekonomi		
7	Jenis Kelamin	Lestarini (2007), Suswati (2017),
8	Usia	Lestarini (2007), Suswati (2017),
9	Jenis Pekerjaan	Lestarini (2007), Suswati (2017),
10	Pendapatan	Lestarini (2007), Suswati (2017),



Gambar II-1 Variable Penelitian

Sumber; Hasil Analisis 2019

2.6.2 Hipotesis Penelitian

Penelitian ini menggunakan 8 hipotesis utama untuk menganalisis hasil dari perhitungan *crosstab* berdasarkan nilai *pearson chi-square* dan *spearman correlation* yang diperoleh, dan pada setiap hipotesis utama terdapat 4 hipotesis lainnya, berikut adalah hipotesis yang digunakan, dapat dilihat pada **Tabel II-3**

Table II-3 Hipotesis Penelitian

No	H1
1	Hubungan antara kedekatan berbagai sarana dengan intensitas menggunakan angkutan kota
1a	Ada pengaruh jenis kelamin dalam hubungan antara kedekatan berbagai sarana dengan intensitas menggunakan angkutan kota
1b	Ada pengaruh usia dalam hubungan antara kedekatan berbagai sarana dengan intensitas menggunakan angkutan kota
1c	Ada pengaruh jenis pekerjaan dalam hubungan antara kedekatan berbagai sarana dengan intensitas menggunakan angkutan kota
1d	Ada pengaruh pendapatan dalam hubungan antara kedekatan berbagai sarana dengan intensitas menggunakan angkutan kota
2	Hubungan antara merasa nyaman untuk berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
2a	Ada pengaruh jenis kelamin dalam hubungan antara merasa nyaman untuk berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
2b	Ada pengaruh usia dalam hubungan antara merasa nyaman untuk berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
2c	Ada pengaruh jenis pekerjaan dalam hubungan antara merasa nyaman untuk berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
2d	Ada pengaruh pendapatan dalam hubungan antara merasa nyaman untuk berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
3	Hubungan antara merasa aman dari gangguan kendaraan saat berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
3a	Ada pengaruh jenis kelamin dalam hubungan antara merasa aman dari gangguan kendaraan saat berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota

No	H1
3b	Ada pengaruh usia dalam hubungan antara merasa aman dari gangguan kendaraan saat berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
3c	Ada pengaruh jenis pekerjaan dalam hubungan antara merasa aman dari gangguan kendaraan saat berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
3d	Ada pengaruh pendapatan dalam hubungan antara merasa aman dari gangguan kendaraan saat berjalan di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
4	Hubungan antara merasa aman dari kriminalitas di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
4a	Ada pengaruh jenis kelamin dalam hubungan antara merasa aman dari kriminalitas di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
4b	Ada pengaruh usia dalam hubungan antara merasa aman dari kriminalitas di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
4c	Ada pengaruh jenis pekerjaan dalam hubungan antara merasa aman dari kriminalitas di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota
4d	Ada pengaruh pendapatan dalam hubungan antara merasa aman dari kriminalitas di lingkungan tempat tinggal dengan intensitas menggunakan angkutan kota

Sumber: Analisis 2019

Tabel II - 1 Penelitian Terdahulu

No	Artikel	Isu dan Lokasi	Metode	Hasil
1	Pengaruh kondisi Perumahan Terhadap Kepuasan Penghuni di perumahan grand tembalang regency semarang. Syahrir Rahman, Mardawi Rahdriawan, Jurnal Pengembangan Kota. Vol. 5 No.1 Hal- 66-77	Semarang	Metode yang digunakan yaitu metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kebutuhan dan keinginan dalam mencapai lingkungan Perumahan memuaskan dan menjadi bahan evaluasi pembangunan perumahan, penelitian menggunakan metode deskriptif dengan variable pelayanan sarana pelayanan prasarana, lokasi lingkungan sosial dan kondisi fisik tempat tinggal, hasil analisis dapat diketahui hubungan kondisi dengan kepuasan penghuni terhadap tempat tinggal mereka
2	Perpindahan moda angkutan kota ke angkutan pribadi di kota kupang. John H. Frans, Jusuf J. S. Pah, Maria G. A. Ikun, Jurnal Teknik Sipil, Vol 6. No. 2	Kupang	Metode yang digunakan dalam evaluasi kinerja angkutan umum berdasarkan standar pelayanan angkutan kota dengan menggunakan metode <i>Importance Performane Analysis(IPA)</i>	Penelitian ini bertujuan untuk melihat dan mengetahui kinerja angkutan kota penyebab masyarakat berpindah moda dari angkutan kota ke angkutan pribadi. Standar pelayanan pengukuran kinerja angkutan dilakukan berdasarkan pelayanan angkutan kota, perhubungan dan pengukuran kepuasan masyarakat, menggunakan <i>metode Importance Performance Analysis</i> dan berdasarkan hasil penelitian diketahui faktor dominan nya yang menjadi penyebab masyarakat berpindah moda, yaitu kurangnya jumlah angkutan kota, ketepatan waktu, kurangnya waktu pelayanan, waktu menunggu angkutan yang lama, rute angkutan kota terbatas dan angkutan kota tidak mengantar hingga ketujuan utama, faktor jarak berjalan yang jauh ditempat yang dilalui rute angkutan kota

No	Artikel	Isu dan Lokasi	Metode	Hasil
3	Kualitas Pelayanan Sistem Informasi Pada Angkutan kota Transjakarta. R. Sony Sulaksono Wibowo, Widyarini Weningtyas, Siti Rahma, Jurnal Transportasi Vol. 18 No. 1 April 2018: 67-76	Jakarta	Metode pengukuran kualitas pelayanan sistem informasi akan menggunakan dimensi pengukuran kualitas jasa analisis SERVQUAL yang akan dikomparasikan dengan aspek-aspek pengukuran kualitas pelayanan angkutan umum, yang didapatkan dari studi pustaka dan literatur terkait lainnya.	Hasil analisis menunjukkan aspek-aspek perilaku perjalanan, seperti maksud dan tujuan perjalanan, jumlah transit, jumlah perjalanan menggunakan bus Transjakarta dalam 1 minggu, dan status kependudukan pengguna, tidak mempengaruhi penumpang dalam penggunaan aplikasi informasi aktual. Dari tahapan yang terdapat dalam suatu rangkaian perjalanan dengan menggunakan angkutan kota, penggunaan aplikasi informasi aktual sebesar 83% digunakan oleh responden pada saat berada di luar sistem angkutan kota transit atau pada saat pra atau sebelum memulai suatu perjalanan. Hal ini disebabkan oleh perilaku perjalanan penumpang dalam kota, yang pada umumnya telah mengetahui informasi maupun situasi halte yang dituju dan tujuan akhir perjalanan

S

