BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Rumah dan Perumahan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1992 tentang perumahan dan permukiman, Rumah adalah bangunan yang berfungsi sebagai tempat tinggal atau hunian dan sarana pembinaan keluarga. Perumahan adalah kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempal tinggal atau lingkungan hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan.

2.2. Karakteristik Hunian Tempat Tinggal atau Rumah

John Turner (1968) mengemukakan beberapa dimensi yang bergerak paralel dengan mobilitas tempat tinggal, ada 4 dimensi yang perlu diperhatikan dalam mencoba memahami dinamika perubahan tempat tinggal pada suatu kota.

a) Dimensi Lokasi,

   Dimensi ini mengacu pada tempat-tempat yang dianggap paling cocok untuk bertempat tinggal dalam kondisi dirinya (lebih ditekankan pada penghasilan dan siklus kehidupannya), lokasi dalam konteks ini berkaitan erat dengan jarak terhadap tempat kerja (accessibility to employment).

b) Dimensi Perumahan,

   Dimensi ini berkaitan dengan aspirasi perorangan atau sekelompok orang terhadap macam dan type rumah yang diinginkan sesuai dengan penghasilan dan siklus kehidupannya.

c) Dimensi Siklus Kehidupan,

   Dimensi ini membahas tentang tahap-tahap seseorang mulai menapak dalam kehidupan mandirinya, dimana semua kebutuhan hidupnya ditopang oleh penghasilannya sendiri.

d) Dimensi Penghasilan,

   Dimensi ini berkaitan dengan besar kecilnya penghasilan seseorang yang dikaikan dengan lamanya menetap di suatu kota.

Teori diatas didasarkan pada asas keseimbangan, dimana mengandung pengertian bahwa mereka yang lebih kuat ekonominya akan memperoleh sesuatu yang lebih baik dalam hal lokasi perumahan. Kondisi ini merupakan gabungan dari 3 prioritas dalam lingkungan perumahan yaitu;

a) Masalah penguasaan tempat tinggal, dengan melihat kemampuan ekonomi seseorang akan mampu memutuskan yang terbaik buat dirinya apakah menyewa atau memiliki perumahan
b) Masalah lokasi, disini seseorang harus menentukan lokasi tempat tinggal yang dianggap paling sesuai. Apakah dekat dengan pusat kota, dekat dengan tempat kerja atau di daerah pinggiran kota.
c) Masalah rumahnya sendiri, seseorang harus menentukan apakah jenis rumah yang sangat sederhana, menengah ataupun mewah.

Ada strata sosial yang ikut berpengaruh terhadap perilaku masyarakat dalam menentukan pilihan terhadap tempat tinggal, yaitu:

a) Bridgeheaders

   Golongan yang baru datang ke kota, yaitu golongan yang dengan segala keterbatasannya belum mampu mengangkat dirinya ke jenjang sosial ekonomi yang lebih tinggi. Pada umumnya pasangan keluarga muda atau bujangan, dan terpaksa harus menyewa tempat tinggal.

b) Consolidators

   Golongan yang sudah agak lama tinggal di perkotaan, yaitu golongan yang ekonominya mulai meningkat dan membeli lahan atau rumah dengan kualitas sedang.

c) Status Seeker

   Golongan yang sudah lama tinggal di kota, yaitu golongan yang ekonominya sudah mapan. Golongan ini menginginkan suatu kondisi yang mengakibatkan statusnya diakui dalam statum sosial.

2.3. Faktor-Faktor Peilihan Tempat Tinggal

Menurut (Kalesaran, Ronald C. E., dkk. 2013) diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan perumahan adalah aspek kepraktisan, aspek ekonomis dan aspek kualitas yang meliputi variabel variabel: ketersediaan listrik, lingkungan sosial baik, air bersih tersedia, kualitas jalan keperumahan baik, jaminan pelayanan dari developer yang baik, mencari sendiri, dekat dengan jalan utama, dekat dengan tempat pendidikan, dekat dengan tempat kerja/ usaha, jalan lingkungan/perumahan baik, arahan/petunjuk dari tempat kerja, dekat dengan pusat perbelanjaan, besarnya diskon, sarana olah raga, pemandangan/view yang

baik, mutu bangunan, taman lingkungan (ruang terbuka hijau), promosi dari teman, kenalan saudara, keamanan terjamin, ada jalan alternatif, lebih terjangkau dari perumahan lainnya (harga), luas tanah/lahan.

2.4. Pengertian Transportasi

Menurut Morlok (1978), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkang menurut Tamin dalam bukunya yang berjudul Perencanaan dan Pemodelan Transportasi (1997), Transportasi adalah suatu system yang terdiri dari prasarana/sarana dan system pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruh wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah.

Peranan transportasi sudah seusia dengan sejarah manusia itu sendiri, manusia zaman batu berpindah dari suaatu tempat ke tempat yang lain dalam mencari makana. Transportasi atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, tetapi hal itu dilakukan utuk mencapai tujuan lain, oleh karena itu permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (derived demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain.

2.5. Transportasi Berkelanjutan

Dalam *Brundtland Commission dalam CAI-Asia (2005: 11)* definisi dari *sustainable transportation* dapat diartikan sebagai kumpulan kegiatan transportasi bersama dengan infrastruktur yang tidak meninggalkan masalah atau biaya-biaya untuk generasi mendatang guna menyelesaikannya dan menanggungnya. Definisi yang lebih resmi telah lebih awal dikeluarkan oleh *the world bank (1996)* yang menyatakan secara konseptual, *sustainable transportation* adalah transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. Pendapat yang dikemukakan oleh *Brundtland Commission* mengenai trasnportasi berkelanjutan lebih ditekankan kepada penggunaan moda transportasi dan infrastruktur transportasi lainnya yang bekerja secara bersama-sama untuk memperlancar kegiatan trasnportasi tersebut. Namun, kegiatan tersebut tidak boleh meninggalkan masalah bagi generasi mendatang.

2.6. Hubungan Sistem Aktivitas Dengan Transportasi

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Akesesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan "mudah" atau "susahnya" lokasi tersebut dicapai melalui jaringan transportasi. Black (1981)

Guna lahan dapat mengidentifikasi kegiatan perkotaan disetiap zona yang bersangkutan. Setiap zona dapat disirikan dengan tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan aksesibilitas antar guna laha (Warpani, 1990), berikut adalah tiga jenis kegiatan guna lahan yang mempengaruhi transportasi menurut Warpani :

1. Jenis Kegiatan;
2. Interaksi Guna Lahan;
3. Hubungan Antar Guna lahan.

Tabel II-1
Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan
Berdasarkan Maksud Pergerakan

Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
1. Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi yang berkaitan dengan belanja atau bisnis oribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk : a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum, dan kesejahteraan termasuk di sini.
2. Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan.

Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
3. Pendidikan	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.
4. Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendaraan untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.

Sumber: LPM-ITB (1996, 1997ac), dalam Tamin, (2000)

2.7. Faktor Penentu Pemilihan Moda

Dalam semua bentuk pergerkan pada setiap aktivitas seperti bersekolah, berbelanja, ataupun berkerja semua aktivitas tersebut memiliki hubungan dengan kegiatan bertransportasi karena dalam pergerakan tersebut terdapat suatu hubungan antara asal tempat dan lokasi tujuan yang dimana hal tersebut merupakan suatu permasalahan utama dalam masalah transportasi perkotaan. Kegiatan transportasi di dalam suatu perkotaan biasanya dipengaruhi oleh kondisi tata letak kegiatan di sebuah perkotaan sehingga pergerakan pada suatu perkotaan memiliki tingkat pergerakan yang tinggi hingga membuat tipe-tipe pergerakan yang kompleks yang dapat mempengaruhi pemilihan moda yang akan digunakan.

Tamin (2000) menyatakan bahwa, faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokan menjadi empat bagian, yaitu:

1. Karakteristik Pengguna Jalan (Sosial Ekonomi)

   Karakteristik orang yang akan melakukan perjalanan atau tempat dimana mereka tinggal, beberapa faktor ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda :

   a. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi, semakin tinggi tingkat pemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum.
   b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).
   c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lain-lain).

d. Pendapatan, semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.
e. Faktor lain misalnya keharusan menggunakan bus ke tempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.

2. Karakteristik Pergerakan

   Karakteristik pergerakan yang akan dibuat, beberapa faktor berikut ini diyakini sangat mempengaruhi pemilihan moda :

   a. Tujuan Pergerakan, orang masih akan tetap menggunakan bus pribadi ke tempat kerja, meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya yang tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
   b. Waktu terjadinya pergerakan, kalau kita ingin bergerak tengah malan, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak ada atau jarang beroprasi.
   c. Jarak Perjalanan, semakin jauh perjalanan, kita semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.

3. Karakteristik Fasilitas Moda Transportasi

   Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori :

   a. Faktor Kuantitatif, terdiri dari : Waktu perjalanan, waktu menunggu ditempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak dan lain-lain. Biaya transportasi, tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.
   b. Faktor Kualitatif, terdiri dari : kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.

4. Karakteristik Kota atau Zona

   Beberapa karakteristik yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk. Kelompok ini terdiri dari variabel yang mulai jarang digunakan. Pada studi-studi terfahulu, terlihat bahwa variabel tersebut mempunyai korelasi dengan pemilihan moda. Tetapi sering merupakan variabel-variabel yang tidak sesuai karenan tidak menerangan bagaimana suatu moda tertentu dipilih.

2.7.1. Moda Angkutan Pribadi

Angkutan pribadi adalah angkutan yang menggunakan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga menggunakan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan menggunakan kendaraan pribadi biasanya lebih mahal dari transportasi menggunakan angkutan umum karena alasan efisiensi angkutan umum yang lebih baik.

2.7.2. Moda Angkutan Umum

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990)

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 1990) . Beberapa kriteria ideal angkutan umum menurut Harries (1976) dapat dilihat dalam Tabel 2.1 .

Table II-2
Kriteria Angkutan Umum Ideal

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
• Setiap saat tersedia • Kedatangan dan sampai tujuan tepat waktu • Waktu total perjalanan singkat-dari	• Pelayanan yang sopan • Terlindung dari cuaca buruk di bus stop • Mudah turun naik	• Terhindar dari kecelakaan • Badan terlindung dari luka benturan • Bebas dari	• Ongkos relatif murah terjangkau	• Waktu didalam kendaraan singkat

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan • Waktu tunggu singkat • Sedikit berjalan kaki ke bus stop • Tidak perlu berpindah kendaraan	kendaraan • Tersedia tempat duduk setiap saat • Tidak berdesakan • Interior yang menarik • Tempat duduk yang enak	kejahatan		

Sumber : Harries (1976)

Dewasa ini, terdapat fenomena transportasi online yang semakin populer telah banyak berperan dalam transportasi di Kota besar dan daerah saat ini. Transportasi online sebenarnya merupakan angkutan yang berbasis aplikasi dimana pelanggan memesan angkutan baik itu sepeda motor maupun mobil melewati sistem aplikasi. Dalam aplikasi sudah dapat diketahui jarak, lama pemesanan, harga, nama orang yang menjemput, serta perusahaan pengelolannya. Seluruh identitas pengendara sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerjasama kemitraan. Terdapat beberapa hal yang bisa diketahui oleh pelanggan saat memesan angkutan online yaitu:

- Identitas Pelanggan
- Mudah menemukan tukang ojek
- Tidak perlu tawar menawar
- Bisa menemukan pengendara yang tahu lokasi tujuan
- Mengetahui harga secara pasti sebelum berangkat.
- Foto pengendara

Tidak adalah proses tawar-menawar, tidak adalah proses menanyakan tujuan, serta tidak ada lagi ketidakpastian harga. Semuanya sudah ditentukan lewah HP hanya dengan sekali klik di HP. Dari pihak driver atau pengendara, terdapat beberapa kelebihan yang bisa diperoleh yaitu:

- Tidak perlu menawarkan jasanya ke setiap orang yang lewat.
- Tidak perlu nongkrong dipangkalan
- Pulang ke rumah berarti tidak ada order
- Tidak perlu berhadapan dengan pelanggan yang tawar berlebihan.
- Mengetahui tujuan pelanggan sebelum berangkat.

2.8. Kota Penyangga

Menurut Sujarto (1993) Kota Penunjang yaitu kota baru yang direncanakan dan dikembangkan dalam kaitan dengan kota yang telah tumbuh dan berkembang. Jenis kota baru demikian membantu memecahkan masalah kota yang sudah ada, misalnya untuk memecahkan masalah keruangan perumahan atau dalam perluasan kota. Kota baru ini dapat dikatakan sebagai supporting new town atau kota baru penunjang, karena berperan sebagai penunjang eksistensi kota yang sudah ada serta telah berkembang.

Secara ekonomi dan sosial fungsinya mempunyai ketergantungan pada kota induk. Secara geografis kota baru penunjang dibangun pada wilayah tertentu yang jaraknya berdekatan dengan kota induk. Secara fisik kota baru penunjang terpisah oleh wilayah tak terbangun. Kota-kota baru penunjang ini :

1. Permukiman skala besar di pinggiran/di luar kota induk (dormitory town) yang disebut kota satelit (satelit town)
2. Kota kecil di sekitar kota induk yang ditingkatkan dan dikembangkan.

2.9. Analisis Deskriptif Kualitatif

Penelitian Kualitatif adalah study yang meneliti kualitas hubungan, aktivitas, situasi, atau berbagai material. Penelitian kualitatif lebih menekankan pada deskriptif holistik, yang menjelaskan secara detil tentang kegaiatan atau siatuasi apa yang sedang berlangsung daripada membandingkan efek perlakuan tertentu, atau menjelaskan tentang sikap atau perilaku orang.

2.10. Tinjauan Studi Terdahulu

Tinjauan studi terdahulu bertujuan untuk meninjau penelitian – penelitian yang telah dilakukan seebelumnya yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan. Keterkaitan studi terdahulu dengan studi yang akan dilakukan bisa

berdasarkan objek yang diteliti, pendekatan yang dilakukan dalam penelitian. Hal-hal yang harus diketahui dalam penelitian sebelumnya adalah judul artikel, penulis dan judul jurnal, isu, permasalahan dan tujuan, metode, veriabel dan hasil penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel II-2.

Tabel II-3
Studi Terdahulu

No.	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat)	Metode	Variabel	Output
1	**Judul Artikel:** Preferensi Penghuni Perumahan Di Kota Pekanbaru Dalam Menentukan Lokasi Perumahan **Penulis:** Febby Asteriani **Judul Jurnal:** Jurnal Ekonomi Pembangunana Volume 12 Tahun 2011	**Masalah:** Pemilihan lokasi maupun pemanfaatan lahan terbangun harus dipertimbangkan secara cermat dan dipilih secara tepat, agar kegiatan tersebut dapat berlangsung secara produktif dan efisien. Pelaksanaan pembangunan yang menyangkut masalah lahan, merupakan masalah yang rumit serta menyangkut berbagai aspek, sehingga dalam penentuan lokasinya memerlukan pertimbangan-pertimbangan yang mendalam. **Tujaun:** Tujuan dari penelitian ini adalah: (1) Mengkonfirmasikan faktor-faktor teoritis tentang pemilihan	Kota Pekanbaru	**Data Primer:** Dilakukan survey penyebaran kuesioner kepada penghuni perumahan di Kota Pekanbaru **Data Sekunder:** • Data prasarana • Transportasi • IMB • Dan dokumen-dokumen tertulis lain.	Metode analisis kuantitatif	• Kelengkapan Prasarana • Kondisi Lingkungan • Kondisi sosial ekonomi • Kondisi fisik wilayah • Kualitas perumahan • Kependudukan • Kelengkapan fasilitas perumahan • Aspek legalitas perumahan • Aspek teknis pelaksanaan • Aspek teknis kesehatan • Aksesibilitas o Jarak o Kondisi fisik jalan o Transportasi	Semua kajian tentang faktor-faktor pemilihan lokasi perumahan yang terdapat pada landasan teori merupakan faktor-faktor yang dianggap menentukan oleh penghuni perumahan, namun tidak semua sub faktor yang terkandung dalam setiap faktor tersebut dianggap menentukan. Dalam menilai faktor-faktor pemilihan lokasi perumahan, pada umumnya terjadi persamaan preferensi diantara para penghuni perumahan. Hampir semua sub faktor yang dianggap me-nentukan dan sub faktor yang dianggap tidak menentukan, terjadi persamaan preferensi di antara para penghuni perumahan.

No.	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat)	Metode	Variabel	Output
		lokasi perumahan di lapangan. (2) Mengetahui faktor-faktor yang dianggap menentukan/tidak dalam pemilihan lokasi.					
2	**Judul Artikel:** Analisis Pengaruh Aspek Transportasi Dalam Memilih Perumahan **Penulis:** J. T. Joeni dan I. Mujiarto **Judul Jurnal:** Momentum Volume 4 Nomor 2 Tahun 2008	**Permasalahan:** Salah satu aspek yang tidak bisa diabaikan dalam pemilihan perumahan adalah aspek transportasi. Kebutuhan akan prasarana transportasi bagi penduduk nampaknya merupakan kebutuhan yang harus disertakan bagi setiap pengembang, mengingat mobilitas orang yang semakin besar. **Tujuan:** Menganalisis pengaruh aspek transportasi terhadap pemilihan lokasi perumahan.	Perumahan Pucang Gading – Mranggen – Kabupaten Demak	**Data Primer:** Dilakukan survey penyebaran kuesioner kepada penghuni perumahan di Puncang Gading **Data Sekunder:** Kantor Pemasaran Perumahan Pucang Gading: • Luas wilayah • Tipe-tipe rumah yang ada • Jumlah rumah seluruhnya • Jumlah rumah yang telah dihuni • Denah lokasi kawasan perumahan • Ketua RT dan RW setempat:	Metode analisis regresi linier berganda	• Aksesibilitas lokasi • Kelancaran lalu lintas • Sarana transportasi • Pemilihan lokasi	• Aksesbilitas lokasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi • Kelancaran lalulintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi • Sarana transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan lokasi
3	**Judul Jurnal:**	**Permasalahan:**	Kawasan	**Data Primer:**	Metode	1. Variabel terikat:	• Bangkitan perjalanan

No.	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat)	Metode	Variabel	Output
	Model Bangkitan Pergerakan Penduduk Pada Kawasan Permukiman **Penulis:** Adris A. Putra **Judul Artikel:** TEKNO SIPIL Volume 11 Tahun 2013	• Tata guna lahan merupakan salah satu penentu utama timbulnya pergerakan dan aktivitas. • Ketersediaan fasilitas akan meningkatkan aksesibilitas, yang pada akhirnya akan mempengaruhi guna lahan, dengan demikian, setiap perubahan guna lahan pada suatu daerah akan berpengaruh pada sistem transportasi. • Pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. **Tujuan:** Memodelkan interaksi tata guna lahan terhadap pergerakan penduduk pada pusat pemukiman dikawasan kawasan	perkotaan Kota Makassar	Dilakukan survey penyebaran kuesioner dan wawancara kepada penghuni perumahan	Analisis Regresi Berganda	• Jumlah bangkitan pergerakan rata– rata dalam sehari. 2. Variabel bebas: • Jenis kelamin responden • Jumlah pendapatan bulanan • Jumlah pengeluaran dalam sebulan • Pemilikan motor • Pemilikan mobil • Jenis moda yang digunakan • Tingkat usia responden • Tujuan meninggalkan rumah	pusat kegiatan pemukiman dipengaruhi oleh pemilikan mobil, jenis moda dan tujuan menimggalkan rumah • namun bila ditinjau dari model yang didapat, maka yang paling berpengaruh terhadap pusat kegiatan (Perumahan) adalah jenis moda yang digunakan.

No.	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat)	Metode	Variabel	Output
		perkotaan Kota Makassar					
4	**Judul Artikel:** Model Bangkitan Perjalanan Keluarga Dengan Variabel Bebas Tunggal Pada Zona Perumahan Di Kelurahan Bukit Datuk Dumai **Penulis:** Leo Sentosa, Mardani Sebayang, Shanti Yunita **Judul Jurnal:** Media Teknik Sipil Volume 10 Nomor 1 Tahun 2010	**Permaslahan:** Peningkatan pelayanan transportasi di Kota Dumai perlu dilakukann dengan penyediaan prasarana transportasi secara proporsional. Penyediaan prasarana ini harus sesuai dengan permintaan akan kebutuhan transportasi. Oleh sebab itu besarnya kebutuhan transportasi masa datang harus dapat diprediksi dengan akurat agar dapat menghemat sumber daya, mengatur dan mengelola prasarana transportasi yang dibutuhkan, salah satunya dengan pemodelan transportasi. **Tujuan:** Untuk mengetahui kebutuhan transportasi.	Zona perumahan di kelurahan bukit datuk Dumai	**Data Primer:** Dilakukan survey penyebaran kuesioner dan wawancara kepada penghuni perumahan **Data Sekunder:** • Peta wilayah studi • Jumlah rumah dan • Kepala keluarga,	Analisis Regresi	1. Variabel terikat: • Jumlah perjalanan keluarga 2. Variabel bebas: • Jumlah anggota keluarga • Jumlah pendapatan keluarga • Jumlah kendaraan dalam keluarga • Jumlah anggota keluarga yang sudah bekerja dan / atau sekolah	• Dari keempat kawasan perumahan yang diteliti memiliki kecenderungan bangkitan perjalanan yang sama. Secara statistik hal yang paling menentukan jumlah bangkitan perjalanan perkeluarga dari keempat kawasan perumahan tersebut adalah jumlah anggota keluarga yang bekerja dan/atau sekolah. • Secara umum tipe persamaan pembentuk model estimasi bangkitan perjalanan keluarga adalah fungsi power dengan variabel bebas penentu terbaik adalah jumlah anggota keluarga yang bekerja dan/atau sekolah.
5	**Judul Artikel:** Kemungkinan peralihan	**Masalah:** Kota Depok merupakan pusat pertumbuhan baru	Angkutan umum dan priadi di	**Data Primer:** Melakukan observasi, visualisasi dan	Analisis Bivariat serta	• Usia • Pendidikan • Pekerjaan	Pelaku perjalanan yang menggunakan moda angkutan pribadi baik mobil

No.	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat)	Metode	Variabel	Output
	penumpangan moda angkutan pribadi ke moda angkutan umum perjalanan Depok - Jakarta **Penulis:** Ronando Ferdiansyah **Judul jurnal:** Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Volume 20 Desember 2009, hlm 183-198	yang berfungsi sebagai penyedia lahan perumahan dan pemukiman yang bekerja di Ibukota. Terjadinya arus commuting Depok-Jakarta menyebabkan tingginya volume pergerakan orang maupun barang. Moda transportasi yang ada tidakmenampung volume pergerakan yang ada. Penambahan jalur baru bukan solusi yang efektif dikarenakan keterbatasan lahan. **Tujuan:** Pengoptimalan penumpangan angkutan umum dengan mengalihkan pelaku perjalanan yang menggunakan angkutan pribadi agar menggunakan angkutan umum perjalanan Depok-Jakarta.	Depok dan Jakarta	penyebaran kuesioner terhadap penumpang angkutan umum dan pribadi Depok - Jakarta.	uji chi square.	• Pendapatan rata-rata pelaku perjalanan perbulan • Pemilikan kendaraan pribadi (roda dua) dan jumlah kendaraan (roda empat) • Maksud perjalanan • Seringnya menggunakan moda angkutan • Waktu perjalanan • Biaya/tarif/ongkos rata-rata perhari • Waktu menunggu • Ketepatan waktu berangkat dan tiba • Ketersediaan tempat parkir • Biaya untuk bbm • Biaya perawatan kendaraan pribadi • Pajak kendaraan	pribadi maupun sepeda motor untuk perjalanan Depok – Jakarta pada umumnya mempunyai minat yang besar untuk beralih menggunakan angkutan umum, akan tetapi dengan syarat perlu didukung oleh peningkatan dalam hal tingkat pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum, ini terlihat dengan kesediaan penumpang moda angkutan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan umum yang cukup besar yakni peralihan dari mobil pribadi ke bus sebesar 75 %, mobil pribadi ke KRL sebesar 63 %, sepeda motor ke bus sebesar 80 %, dan sepeda motor ke KRL sebesar 72 %.

No.	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat)	Metode	Variabel	Output
						• Ketersediaan tempat duduk • Kemudahan mendapatkan moda angkutan • Kemudahan masuk dan keluar moda angkutan • Kemudahn untuk pertukaran moda • Keamanan selama perjalanan • Kenyamanan selama perjalanan.	