

KELAYAKHUNIAN JABODETABEK SECARA TRANSPORTASI: PERBANDINGAN KELAYAKHUNIAN KOTA BEKASI DAN KOTA TANGERANG SELATAN

Firdausia Insani Kamila
Prodi Sarjana Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let.Jen.S. Parman 1, Jakbar
firdausia.32519062@stu.untar.ac.id

Leksmono Suryo Putranto¹
Prodi Sarjana Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let.Jen.S. Parman 1, Jakbar
leksmonop@ft.untar.ac.id

Yosritzal
Prodi Sarjana Teknik Sipil
Universitas Andalas
Limau Manis, Sumatera Barat
yosritzal@eng.unand.ac.id

Jenifer Fabiola
Prodi Sarjana Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let.Jen.S. Parman 1, Jakbar
jenifer.32519020@stu.untar.ac.id

Siski Gabrielia Thomas
Prodi Sarjana Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let.Jen.S. Parman 1, Jakbar
leksmonop@ft.untar.ac.id

Abstract

There were many factors affecting the liveability of a city, one of them was related to transportation. This current paper will compare liveability from transportation perspective in Bekasi City and South Tangerang City. We used biner, disagree (1) and agree (2) responses from the respondents. We used a one sample t-test with the value of 1.5. The test value was 1.5 to represent the departure from disagree to agree. We used 0.05 as a significant level. In most cases the respondents were agree that in terms of transportation condition, Both Bekasi City and South Tangerang City were considered to comply the requirements of liveable cities. The only deficiencies in these cities were regarding safety and security of the bicycle lane and regarding sidewalk accessibility and suitability to be used by people with disability.

Keywords: Liveability, Greater Jakarta, Transportation, Bekasi City, South Tangerang City

Abstrak

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kelayakhunian sebuah kota, salah satu di antaranya adalah yang terkait transportasi. Makalah ini akan membandingkan kelayakhunian secara transportasi di Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan. Terhadap pertanyaan di kuesioner, responden memilih di antara tidak setuju (1) dan setuju (2). Kami menggunakan selisih uji sebuah mean dengan nilai 1,5 (peralihan dari tidak setuju ke setuju) dan taraf nyata 0,05. Analisis lain adalah uji selisih *mean* di antara sepasang kelompok data. Data dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, kelompok usia serta kelompok pengeluaran bulanan. Pada sebagian besar kasus bahwa kelayakhunian secara transportasi di Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan memenuhi syarat kelayakhunian perkotaan. Kekurangan ke dua kota tersebut hanya menyangkut keselamatan dan keamanan lajur sepeda dan menyangkut aksesibilitas jalur pejalan kaki dan kesesuaian untuk digunakan penyandang disabilitas.

Kata Kunci: Kelayakhunian, Jabodetabek, Transportasi, Kota Bekasi, Kota Tangerang Selatan

PENDAHULUAN

Kota layak huni adalah konsep perencanaan sebuah kota agar kota menjadi ruang publik, yaitu pusat kehidupan sosial dan fokus pada seluruh masyarakat. Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi kelayakhunian perkotaan, satu di antaranya berkaitan dengan

¹ Corresponding author: leksmonop@ft.untar.ac.id

transportasi. Faktor-faktor lainnya adalah akses ke air bersih, makanan, pemukiman, layanan kesehatan, fasilitas pendidikan, serta lingkungan yang selamat dan stabil. Menurut Makalalag et al. (2019), prinsip-prinsip dasar dari kota layak huni adalah ketersediaan kebutuhan dasar pemukiman kota (pemukiman sederhana, air bersih, kelistrikan), ketersediaan fasilitas umum dan sosial (angkutan umum, hutan kota, fasilitas ibadah dan kesehatan), ketersediaan ruang publik untuk sosialisasi dan interaksi, aman/bebas dari ketakutan, mendukung fungsi-fungsi sosial dan ekonomi, fungsi-fungsi sosial-budaya, sanitasi lingkungan, dan keindahan lingkungan fisik. Makalah ini menggunakan kuesioner yang dikembangkan di Jurusan Teknik Sipil Universitas Andalas yang aslinya dikembangkan untuk mengevaluasi kelayakhunian Kota Padang dari sudut pandang transportasi (Erinaldi, 2020). Berbeda dengan Erinaldi (2020) yang menggunakan *analytical hierarchy process*, makalah kami menggunakan uji selisih *mean*. Kami bertujuan membandingkan kelayakhunian Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan.

TINJAUAN PUSTAKA

Khorammi et al. (2020) menyatakan bahwa transportasi aktif dan angkutan umum adalah indikator utama transportasi dan mobilitas perkotaan untuk mengukur kelayakhunian suatu kota. Di urutan ke dua adalah infrastruktur angkutan seperti jaringan dan aksesibilitas. Keselamatan jalan juga terhitung penting. Terakhir, lingkungan, konsumsi energi dan perpustakaan juga termasuk penting.

Alkharabsheh et al. (2021) menyatakan bahwa permintaan perjalanan terdiri dari beberapa unsur, di antaranya mutu layanan, mutu angkutan, kemudahan pelacakan, dan tarif. Mutu layanan terdiri dari keterjangkauan (jarak ke halte, keselamatan halte, dan kenyamanan dalam halte); keterhubungan langsung (kebutuhan perpindahan dan trayek lanjutan yang sesuai); ketersediaan waktu (frekuensi trayek dan keterbatasan waktu penggunaan); kecepatan (waktu tempuh, waktu tunggu, dan waktu untuk mencapai halte); serta kehandalan. Mutu angkutan terdiri dari kenyamanan fisik, keselamatan perjalanan dan nyaman mental. Kemudahan pelacakan terdiri atas keakuratan, informasi sebelum perjalanan, dan informasi selama perjalanan. Terakhir, tarif yang terdiri dari tarif untuk perjalanan tunggal, tarif untuk perjalanan selama sepekan atau tarif untuk perjalanan selama sebulan, serta tarif untuk tiket konsesi (untuk manusia lanjut usia, anak-anak/remaja/penyandang disabilitas).

Tran et al. (2021) mengembangkan indikator kelayakhunian dari sudut pandang transportasi (TLI) untuk Taiwan. TLI terdiri dari fasilitas pejalan kaki, desain universal, transportasi multi-moda dan fasilitas utilitas. Fasilitas pejalan kaki terdiri atas fasilitas trotoar maupun penyeberangan di simpang. Desain universal mencakup untuk fasilitas *park and ride*, dan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas. Transportasi multi-moda terdiri atas lajur khusus bus, halte-halte angkutan umum, dan fasilitas untuk pesepeda. Terakhir, fasilitas utilitas mencakup konflik utilitas, terowongan multi-utilitas, dan manajemen utilitas.

Menurut Prasetyo dan Muttaqin (2009), terdapat 25 aspek dalam kelayakhunian suatu kota, misalnya, mutu perencanaan kota, jumlah ruang terbuka, preservasi gedung bersejarah, mutu kebersihan lingkungan, tingkat polusi lingkungan, ketersediaan/ mutu angkutan umum, mutu

perkerasan dan permukaan jalan, mutu jalur pejalan kaki, ketersediaan dan kuantitas dari layanan kesehatan, ketersediaan dan mutu layanan pendidikan, ketersediaan dan mutu fasilitas rekreasi, ketersediaan dan mutu fasilitas kelistrikan, ketersediaan jaringan telekomunikasi, ketersediaan pekerjaan, aksesibilitas terhadap penempatan kerja, tingkat kriminalitas, hubungan sosial antar penduduk, layanan informasi masyarakat serta fasilitas untuk para penyandang disabilitas.

METODOLOGI

Pengumpulan data dilaksanakan menggunakan kuesioner daring dan hanya responden dari Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan yang berhak mengisi kuesioner tersebut. Jumlah sampel 86 orang dari Kota Bekasi dan 39 orang dari Kota Tangerang Selatan. Tidak ada alasan khusus mengenai jumlah sampel ini selain bahwa sampel untuk Kota Bekasi diambil lebih banyak daripada untuk Kota Tangerang Selatan karena alasan proporsionalitas jumlah penduduk di ke dua kota tersebut. Jumlah sampel terbatas mengingat keterbatasan waktu. Oleh sebab itu, responden dari luar ke dua kota tersebut akan diarahkan mengakhiri pengisian kuesioner daring tersebut. Kuesioner tersebut terdiri atas dua bagian utama yaitu pertanyaan tentang data umum dan data persepsional. Data umum mencakup serangkaian pertanyaan sebagai berikut:

- Jenis kelamin responden (laki-laki atau perempuan).
- Usia responden dalam tahun.
- Pengeluaran bulanan responden dalam rupiah.

Data persepsi yang ditanyakan kepada responden digunakan untuk menaksir ketersediaan fasilitas transportasi di Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Variabel Persepsi

Nama Variabel	Deskripsi Variabel
CW1	Kenyamanan lajur khusus sepeda
CW2	Keselamatan dan keamanan lajur khusus sepeda
CW3	Kenyamanan trotoar
CW4	Keselamatan dan keamanan trotoar
CW5	Kemudahan untuk mengakses trotoar kesesuaiannya untuk digunakan penyandang disabilitas
ST1	Kemudahan stasiun dan terminal mengakses daerah pelayanan masyarakat
ST2	Keberadaan guna lahan yang padat penduduk di sekitar titik transit
PN1	Waktu tempuh yang relatif pendek ke/dari jalur angkutan umum
PN2	Keselamatan dan keamanan jaringan angkutan umum
PN3	Jaringan angkutan umum yang melayani pusat kegiatan
PN4	Kesesuaian waktu tunggu angkutan umum dengan jadwal
PN5	Keterpaduan angkutan umum
PM1	Kenyamanan angkutan umum.
PM2	Keselamatan dan keamanan angkutan umum
PM3	Keramahlingkungan angkutan umum
PM4	Keterjangkauan tarif angkutan umum

Pengumpulan data dilaksanakan secara daring. Kuesioner daring disebarluaskan terutama melalui beberapa kelompok media sosial dengan karakteristik anggota yang beragam dalam

rangka menjaga cakupan sampling yang luas mencakup setiap jenis kelamin, kelompok usia, kelompok sosial ekonomi, kelompok etnis, kelompok agama, tingkat pendidikan terakhir, tingkat pengeluaran bulanan (dalam rupiah) sebagai penaksir tingkat kesejahteraan.

Analisis data dilakukan dengan melaksanakan uji sebuah *mean* terhadap nilai uji 1,5, yaitu peralihan dari tidak setuju (1) ke setuju (2). Dengan demikian, penelitian ini menggunakan skala Likert yang merupakan variabel diskret. Bagaimanapun, data diskret ini diolah menjadi *mean* sehingga normalitas data diasumsikan tercapai walaupun tidak secara khusus diperiksa. Variabel yang digunakan untuk melakukan pengelompokan pada uji selisih *mean* berasal dari data umum (jenis kelamin, kelompok usia dan kelompok pengeluaran bulanan). Kelompok usia menggunakan kategori yang biasa digunakan dalam psikologi perkembangan yaitu 40 tahun sebagai titik pembagi di antara dewasa muda dan dewasa madya. Pengelompokan bagi pengeluaran bulanan semula direncanakan menggunakan Upah Minimum Kota (UMK) Bekasi dan UMK Tangerang Selatan yang masing-masing nilainya di tahun 2022 adalah Rp.4.816.922, - dan Rp. 4.280.215, -. Namun, mengingat sebaran data yang diperoleh, maka agar analisis dapat dilakukan diputuskan menggunakan *mean* data pengeluaran bulanan yaitu masing-masing Rp. 2.927.907.- untuk Kota Bekasi dan Rp. 2.525.641.- untuk Kota Tangerang Selatan. Seluruh analisis dilaksanakan dengan menggunakan taraf nyata 0,05.

PROFIL RESPONDEN

Pengumpulan data dilaksanakan bersamaan untuk Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan. Dari 156 respon, 86 di antaranya valid dari Kota Bekasi dan 39 di antaranya valid dari Kota Tangerang Selatan dan 31 sisanya tidak valid karena berasal dari mereka yang tinggal di luar kedua kota yang dimaksudkan dalam penelitian ini. Sebenarnya, kami juga merekrut responden yang berdomisili di luar kedua kota tersebut sepanjang mereka sering melakukan aktivitas di kedua kota tersebut sehingga cukup paham kinerja transportasi di sana.

Responden dari Kota Bekasi berusia mulai 17 hingga 69 tahun dengan rata-rata umur 30 tahun. Sedangkan, responden dari Kota Tangerang Selatan berusia mulai 18 hingga 69 tahun dengan rata-rata umur 29 tahun. Terlihat bahwa responden di kedua kota tersebut berasal dari populasi yang hampir sama dari sudut pandang usia. Pengeluaran bulanan responden Bekasi berkisar dari satu juta hingga lima belas juta rupiah dengan *mean* sedikit di bawah tiga juta rupiah. Sementara itu responden dari Kota Tangerang Selatan, pengeluaran bulannya berkisar antara seratus ribu hingga sepuluh juta rupiah dengan *mean* dua setengah juta rupiah. 62 persen responden dari Kota Bekasi adalah laki-laki. Sedangkan, responden dari Kota Tangerang Selatan yang laki-laki hanyalah 56 persen.

ANALISIS

Berdasarkan uji sebuah *mean* dengan nilai tengah 1,5, seluruh selisih *mean* adalah positif dan pada sebagian besar kasus berbeda nyata dengan 1,5 baik di Kota Bekasi maupun Kota Tangerang Selatan. Hal ini berarti, bahwa pada umumnya responden kedua kota setuju

bahwa dalam hal kelayakhunian secara transportasi, kota mereka memenuhi syarat. Yang bedanya tidak nyata hanya pada selisih *mean* terhadap 1,5 dari CW2 (lajur khusus sepeda yang selamat dan aman) dan CW4 (trotoar yang mudah diakses dan sesuai digunakan oleh para penyandang disabilitas). Secara rinci dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil Uji Selisih *Mean* dengan 1,5

Nama Variabel	Kota Bekasi (N=86)				Kota Tangerang Selatan (N=39)			
	<i>Mean</i>	Selisih <i>Mean</i>	α	Beda Nyata dengan 1,5 pada $\alpha=0,05$? Ya/Tidak?	<i>Mean</i>	Selisih <i>Mean</i>	α	Beda Nyata dengan 1,5 pada $\alpha=0,05$? Ya/Tidak?
CW1	1,64	0,14	0,01	Ya	1,74	0,24	<0,01	Ya
CW2	1,55	0,05	0,39	Tidak	1,51	0,01	0,88	Tidak
CW3	1,70	0,20	<0,01	Ya	1,85	0,35	<0,01	Ya
CW4	1,66	0,16	<0,01	Ya	1,59	0,09	0,27	Tidak
CW5	1,50	0,00	1,00	Tidak	1,49	-0,01	0,88	Tidak
ST1	1,93	0,43	<0,01	Ya	1,97	0,47	<0,01	Ya
ST2	1,87	0,37	<0,01	Ya	1,79	0,29	<0,01	Ya
PN1	1,77	0,27	<0,01	Ya	1,74	0,24	<0,01	Ya
PN2	1,74	0,24	<0,01	Ya	1,59	0,09	0,27	Tidak
PN3	1,86	0,36	<0,01	Ya	1,90	0,40	<0,01	Ya
PN4	1,79	0,29	<0,01	Ya	1,74	0,24	<0,01	Ya
PN5	1,77	0,27	<0,01	Ya	1,62	0,12	0,15	Ya
PM1	1,80	0,30	<0,01	Ya	1,79	0,29	<0,01	Ya
PM2	1,80	0,30	<0,01	Ya	1,69	0,19	0,01	Ya
PM3	1,66	0,16	<0,01	Ya	1,51	0,01	0,88	Tidak
PM4	1,87	0,37	<0,01	Ya	1,90	0,40	<0,01	Ya

Hasil uji selisih *mean* baik berdasarkan jenis kelamin, kelompok usia, maupun kelompok pengeluaran bulanan dilaporkan pada paragraf ini. Pengujian dilakukan baik untuk Kota Bekasi maupun Kota Tangerang Selatan.

Dalam konteks perbedaan jenis kelamin, pada sebagian besar kasus terdapat kesamaan persepsi tentang aspek transportasi dalam hal kelayakhunian kedua kota, kecuali untuk CW3 (kenyamanan trotoar), CW4 (keselamatan dan keamanan trotoar), CW5 (kemudahan untuk

mengakses trotoar kesesuaiannya untuk digunakan penyandang disabilitas), dan PM3 (keramahlingkungan angkutan umum). Pada keempat keadaan ini responden laki-laki di Kota Bekasi dan responden perempuan di Kota Tangerang Selatan memberikan respon yang lebih positif. Hal di atas dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Uji Selisih *Mean* Berdasarkan Kelompok Gender

Nama Variabel	<i>Mean</i>									
	Kota Bekasi (N=86)					Kota Tangerang Selatan (N=39)				
	Laki-laki N=53	Perempuan N=33	Selisih	α	Beda Nyata pada $\alpha=0,05?$ Ya/ Tidak?	Laki-laki N=53	Perempuan N=33	Selisih	α	Beda Nyata pada $\alpha=0,05?$ Ya/ Tidak?
CW1	1,70	1,55	0,15	0,17	Tidak	1,73	1,76	-0,03	0,8	Tidak
CW2	1,62	1,42	0,20	0,07	Tidak	1,50	1,53	-0,03	0,6	Tidak
CW3	1,79	1,55	0,24	0,02	Ya	1,82	1,88	-0,06	0,9	Tidak
CW4	1,77	1,48	0,29	0,01	Ya	1,55	1,65	-0,10	0,4	Tidak
CW5	1,58	1,36	0,22	0,05	Ya	1,41	1,59	-0,18	0,8	Tidak
ST1	1,94	1,91	0,03	0,57	Tidak	1,95	2,00	-0,05	0,9	Tidak
ST2	1,89	1,85	0,04	0,61	Tidak	1,73	1,88	-0,15	0,3	Tidak
PN1	1,81	1,70	0,11	0,25	Tidak	1,68	1,82	-0,14	0,2	Tidak
PN2	1,75	1,73	0,02	0,78	Tidak	1,59	1,59	0,00	0,9	Tidak
PN3	1,83	1,91	-0,08	0,28	Tidak	1,86	1,94	-0,08	0,4	Tidak
PN4	1,83	1,73	0,10	0,28	Tidak	1,68	1,82	-0,14	0,2	Tidak
PN5	1,77	1,76	0,01	0,87	Tidak	1,55	1,71	-0,16	0,2	Tidak
PM1	1,79	1,82	-0,03	0,77	Tidak	1,77	1,82	-0,05	0,1	Tidak
PM2	1,85	1,73	0,12	0,20	Tidak	1,68	1,71	-0,13	0,8	Tidak
PM3	1,75	1,52	0,17	0,03	Ya	1,41	1,65	-0,24	0,5	Tidak
PM4	1,85	1,91	-0,06	0,42	Tidak	1,86	1,94	-0,08	0,4	Tidak

Dalam konteks perbedaan kelompok usia (Tabel 4), pada sebagian besar kasus, terdapat kesamaan persepsi tentang aspek transportasi dalam hal kelayakhunian kedua kota kecuali untuk CW3 (kenyamanan trotoar), CW5 (kemudahan untuk mengakses trotoar kesesuaiannya untuk digunakan penyandang disabilitas), dan PM4 (keterjangkauan tarif angkutan umum). Di Kota Bekasi, untuk CW3 dan CW5, responden yang lebih tua memiliki persepsi yang lebih positif. Di Kota Tangerang Selatan, untuk CW3 dan PM4, responden yang lebih tua memiliki persepsi yang lebih positif.

Dalam konteks perbedaan kelompok pengeluaran bulanan (Tabel 5), pada seluruh kasus, terdapat kesamaan persepsi tentang aspek transportasi dalam hal kelayakhunian Kota Bekasi. Di sisi lain terdapat perbedaan persepsi tentang aspek transportasi dalam kelayakhunian Kota Tangerang Selatan dalam aspek CW1 (kenyamanan lajur khusus sepeda), CW3 (kenyamanan trotoar), ST2 (keberadaan guna lahan yang padat penduduk di sekitar titik transit), PN1 (waktu tempuh yang relatif pendek ke/dari jalur angkutan umum), PN2 (keselamatan dan keamanan jaringan angkutan umum), PM1 (kenyamanan angkutan umum), dan PM2 (keselamatan dan keamanan angkutan umum).

Tabel 4. Hasil Uji Selisih *Mean* Berdasarkan Kelompok Usia

Nama Variabel	<i>Mean</i>									
	Kota Bekasi (N=86)					Kota Tangerang Selatan (N=39)				
	<40 tahun N=21	≥40 Tahun n N=65	Selisi h	α	Beda Nyata pada α=0,05? Ya/ Tidak?	<40 tahun N=7	≥40 Tahun n N=32	Selisi h	α	Beda Nyata pada α=0,05? Ya/ Tidak?
CW1	1,81	1,58	0,23	0,04	Ya	1,71	1,75	-0,04	0,85	Tidak
CW2	1,76	1,48	0,29	0,02	Ya	1,71	1,47	0,25	0,26	Tidak
CW3	1,86	1,65	0,21	0,04	Ya	2,00	1,81	0,19	0,01	Ya
CW4	1,81	1,62	0,19	0,08	Tidak	1,86	1,53	0,33	0,08	Tidak
CW5	1,71	1,43	0,28	0,02	Ya	1,71	1,44	0,28	0,19	Tidak
ST1	1,95	1,92	0,03	0,65	Tidak	2,00	1,97	0,03	0,65	Tidak
ST2	1,86	1,88	-0,02	0,82	Tidak	1,71	1,81	-0,10	0,57	Tidak
PN1	1,86	1,74	0,12	0,22	Tidak	1,71	1,75	-0,04	0,85	Tidak
PN2	1,76	1,74	0,02	0,83	Tidak	1,86	1,53	0,33	0,08	Tidak
PN3	1,86	1,86	<0,01	0,96	Tidak	2,00	1,88	0,13	0,04	Ya
PN4	1,81	1,78	0,03	0,81	Tidak	1,86	1,72	0,14	0,19	Tidak
PN5	1,86	1,74	0,12	0,22	Tidak	1,86	1,56	0,30	0,11	Tidak
PM1	1,76	1,82	-0,05	0,60	Tidak	1,71	1,81	-0,10	0,17	Tidak
PM2	1,81	1,80	0,10	0,93	Tidak	1,86	1,66	0,20	0,17	Tidak
PM3	1,76	1,63	0,13	0,25	Tidak	1,71	1,47	0,25	0,21	Tidak
PM4	1,86	1,88	-0,02	0,82	Tidak	2,00	1,88	0,13	0,06	Tidak

Tabel 5. Hasil Uji Selisih *Mean* Berdasarkan Kelompok Pengeluaran Bulanan

Nama Variabel	<i>Mean</i>									
	Kota Bekasi (N=86)					Kota Tangerang Selatan (N=39)				
	≥ <i>Mean</i> Penge- luaran Bulan an N=31	< <i>Mean</i> Penge- luaran Bulan an N=55	Selisi h	α	Beda Nyata pada α=0,05? ? Ya/ Tidak?	≥ <i>Mean</i> Penge- luaran Bulan an N=11	< <i>Mean</i> Penge- luaran Bulan an N=28	Selisi h	α	Beda Nyata pada α=0,05? ? Ya/ Tidak?
CW1	1,68	1,62	0,06	0,59	Tidak	1,82	1,71	0,10	0,52	Tidak
CW2	1,65	1,49	0,15	0,17	Tidak	1,55	1,50	0,05	0,81	Tidak
CW3	1,74	1,67	0,07	0,51	Tidak	1,82	1,86	-0,04	0,77	Tidak
CW4	1,74	1,62	0,12	0,24	Tidak	1,64	1,57	0,07	0,72	Tidak
CW5	1,71	1,38	0,33	0,03	Ya	1,45	1,50	-0,05	0,81	Tidak
ST1	1,87	1,96	-0,09	0,17	Tidak	2,00	1,96	0,04	0,54	Tidak
ST2	1,81	1,91	-0,10	0,22	Tidak	1,91	1,75	0,16	0,21	Tida
PN1	1,77	1,76	0,01	0,10	Tidak	1,82	1,71	0,11	0,52	Tidak
PN2	1,81	1,71	0,10	0,10	Tidak	1,82	1,50	0,32	>0,05	Tidak
PN3	1,87	1,85	0,02	0,08	Tidak	2,00	1,86	0,14	0,04	Ya
PN4	1,77	1,80	-0,03	0,09	Tidak	1,73	1,75	-0,02	0,89	Tidak
PN5	1,74	1,78	-0,04	0,10	Tidak	1,82	1,54	0,28	0,08	Tidak
PM1	1,74	1,84	-0,09	0,09	Tidak	1,82	1,79	0,03	0,83	Tidak
PM2	1,81	1,80	0,01	0,09	Tidak	1,82	1,64	0,18	0,26	Tidak
PM3	1,77	1,60	0,17	0,09	Tidak	1,45	1,54	-0,08	0,18	Tidak
PM4	1,77	1,93	-0,15	0,08	Tidak	2,00	1,86	0,14	0,07	Tidak

KESIMPULAN

Pada sebagian besar kasus bahwa kelayakhunian secara transportasi di Kota Bekasi dan Kota Tangerang Selatan memenuhi syarat kelayakhunian perkotaan. Kekurangan kedua kota tersebut hanya menyangkut keselamatan dan keamanan lajur sepeda dan menyangkut aksesibilitas jalur pejalan kaki dan kesesuaian untuk digunakan penyandang disabilitas.

Mengingat kelayakhunian sebuah kota secara transportasi dibutuhkan agar setiap warganya merasa dimanusiakan dan mengurangi efek negatif transportasi terhadap kehidupan masyarakat. Kota harus dibangun untuk manusia dan bukan untuk kendaraan pribadi bermotor.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Tarumanagara yang pada tahun 2022 memberikan hibah kerjasama penelitian dengan Perguruan Tinggi Negeri Berbadan Hukum (PTNBH). Dari hibah tersebut, direncanakan dihasilkan 3 makalah untuk penyajian di ICASTE Untar 2022 secara daring, TICATE Untar 2022 secara daring, dan Simposium Nasional FSTPT 2022 di Poltrada Bali secara *hybrid*.

DAFTAR PUSTAKA

- Alkharabsheh, A., Moslem, S., Oubahman, L. dan Duleba, S., 2021. An Integrated Approach of Multi-Criteria Decision-Making. Sustainability 13, hal. 1,15.
- Erinaldi, A. 2020. Analisis Livable City dari Segi Transportasi di Kota Padang dengan Metode Analisis Multi Kriteria (AMK)”, Skripsi Sarjana Teknik Sipil Universitas Andalas.
- Khorrami, Z., Ye, T., Sadatmoosavi, A., Mirzaee, M., Davarani, M.M.F. dan Khanjani, N. 2021. The Indicators and Methods Used for Measuring Urban Liveability: A Scoping Review. Reviews on Environmental Health, 36(3), hal. 397,441.
- Makalalag, A., Gosal P.H., dan Ha, P. 2019. Kajian Kota Kotamobagu Menuju Kota Layak Huni (Livable City). Jurnal Spasial, 6(2).
- Prasetyo dan Muttaqin. 2009. Masa Depan Kota Metropolitan di Indonesia. Simposium Nasional Balitbang Indonesia Most Livable City Index, Indonesia.
- Tran, N.H., Yang S., Tsai, C.Y., Yang, N.C. dan Chang, C. 2021. Developing Transportation Livability,Related Indicators for Green Urban Road Rating System in Taiwan”. Sustainability 13, 2021, hal. 1,25.