


Cover



**JURNAL PENELITIAN DAN KARYA ILMIAH**  
**LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS TRISAKTI**

Lembaga Penelitian Universitas Trisakti - Gedung M Lantai 11, Jalan Kyai Tapa Grogol No. 1 Grogol, Jakarta 11440

ISSN 0853-7720 (Print)  
ISSN 2541-4275 (Online)

REGISTER LOGIN

CURRENT ARCHIVES ANNOUNCEMENTS ABOUT

Search

p-ISSN : 0853-7720 (Cetak)  
e-ISSN : 2541-4275 (Online)

**Jurnal Penelitian dan Karya Ilmiah telah terakreditasi SINTA 5** oleh Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia dengan sk bernomor 23 / E / KPT / 2019, pada tgl 8 Agustus 2019, berlaku mulai dari 1 Oktober 2018 hingga 30 September 2023.

Jurnal Penelitian dan Karya Ilmiah Lembaga Penelitian Universitas Trisakti, adalah jurnal yang diterbitkan oleh Lembaga Penelitian Universitas Trisakti untuk memberikan wadah kepada para peneliti untuk menyebarkan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki dalam bentuk hasil penelitian maupun karya ilmiah terpublikasi. Jurnal ini untuk mempublikasikan berbagai isu-isu terkini yang berkaitan dengan bidang ilmu pengetahuan baik sains, sosial maupun budaya.

Current Issue

Vol. 8 No. 2 (2023): Dalam Proses

Published: 2023-02-14

Articles

**HUBUNGAN INDEKS MASSA TUBUH DENGAN KADAR HBA1C PADA PENDERITA DIABETES MELITUS TIPE-2**  
Donna Adriani, Salsabila Hurin, Patwa Amani  
190-198  
[PDF](#)  
Abstract views: 33 | PDF Download: 32 | <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.14034>

**PERAN KADAR HEMOGLOBIN PADA KEBUGARAN JASMANI REMAJA**  
Donna Adriani, Tersanova Fatilah  
199-214  
[PDF](#)  
Abstract views: 50 | PDF Download: 47 | <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.14312>

**ANALISIS DESAIN SQUEEZE CEMENTING PADA SUMUR APR-04**  
Aprilia C. Lauma, Maman Djumantara, Pauhesti Pauhesti  
215-220  
[PDF](#)  
Abstract views: 3 | PDF Download: 4 | <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15083>

**EVALUASI PENGEBORAN PADA NARROW PRESSURE WINDOW SUMUR D-1 DENGAN MENGGUNAKAN MANAGED PRESSURE DRILLING**  
Dhio Defitra Thesly, Onnie Ridaliani, Rizki Akbar  
221-230  
[PDF](#)  
Abstract views: 5 | PDF Download: 4 | <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15088>

**HUBUNGAN BEBAN PERAWATAN DENGAN KUALITAS HIDUP CAREGIVER ORANG DENGAN HIV-AIDS (ODHA)**  
Alya Safira Azhar, Ida Effendi  
231-240  
[PDF](#)  
Abstract views: 16 | PDF Download: 18 | <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15226>

LANGUAGE

Bahasa Indonesia  
English

INFORMATION

For Readers  
For Authors  
For Librarians

08157285 Penelitian dan Karya Ilmiah Stats

Kontak  
Dewan Editorial  
Reviewer  
Fokus dan Ruang Lingkup  
Kebijakan Bagian  
Proses Peer Review  
Frekuensi Penerbitan  
Kebijakan Akses Terbuka  
Pengarsipan  
Publication Ethics and Malpractice Statement  
Plagiarism Check  
Author Guideline  
Indexing  
Statistik Visitor

DUKUNGAN ASOSIASI PROFESI

A S A S I  
Asosiasi Staf Akademik Seluruh Indonesia

VISITORS

Visitors

ID	29,847	TR	31
US	964	RU	26
JP	177	DE	21
MY	97	PH	21
SU	68	CA	19
IR	66	NL	17
...	...	...	...

PREDIKTOR KETIDAKHADIRAN IBU PADA KUNJUNGAN NIFAS SELAMA PANDEMI COVID-19  
Evi Susanti Sinaga, Luthfi Aziz, Pierre Christopher H, Zulfa Febri Sofyani, Kartika Putri Pertiwi, Rina K. Kusumaratna  
241-250

[PDF](#)  
Abstract views: 14 | PDF Download: 6 |  
<https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15228>

EVALUASI KONSEP PENGEMBANGAN TAMAN BISNIS BERDASARKAN KARAKTERISTIK KAWASAN CAMPURAN

Nabila Abdurrahman Burhani, Darmawan Listya Cahya, Elsa Martini, Aditjanata  
251-265

[PDF](#)  
Abstract views: 4 | PDF Download: 4 |  
<https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15392>

PERAN DUKUNGAN GURU TERHADAP PEMENUHAN KEBUTUHAN PSIKOLOGIS DASAR SISWA DALAM KURIKULUM MERDEKA

Meilani Rohinsa  
266-273

[PDF](#)  
Abstract views: 27 | PDF Download: 20 |  
<https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15456>



00157200 View Unique Visitors



Click here to Submit

TEMPLATE



Journal Template

ANALISIS PENGARUH WAKTU KONTAK TERHADAP KONSENTRASI BENTONIT PADA PENGOLAHAN MINYAK PELUMAS BEKAS DENGAN METODE ACID CLAY TREATMENT

Yorisa Oktavia  
274-282

[PDF](#)  
Abstract views: 2 | PDF Download: 1 |  
<https://doi.org/10.25105/pdk.v8i2.15459>

[View All Issues](#)

Copyright of Penelitian dan Karya Ilmiah (p-ISSN 0853-7720 e-ISSN 2541-4275). Powered by OJS

Abstracted/Indexed by:



Published by Lembaga Penelitian - Universitas Trisakti



>This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License. Penelitian dan Karya Ilmiah, Lembaga Penelitian, Universitas Trisakti University @2017. All right reserved...

Platform &  
workflow by  
OJS / PKP



Vol.8 No.1 Januari 2023

ISSN (p): 0853-7720, ISSN (e): 2541-4275

## DEWAN REDAKSI

### KETUA EDITOR

Rini Setiati ID Scopus 57200731324 FTKE – Universitas Trisakti

### WAKIL KETUA EDITOR

Winnie Septiani ID Scopus 55350716400 FTI- Universitas Trisakti

### EDITOR

- [Nurhikmah Budi Hartanti](#) ID Scopus [57211574556] - FTSP - Universitas Trisakti
- [Rosyida Permatasari](#) ID Scopus [36548948000] FTI- Universitas Trisakti
- [Rani Kurnia](#) ID Scopus [57202498292] - FTTM - Institut Teknologi Bandung
- [Oknovia Susanti](#) ID Scopus [57193803989] - FT - Universitas Andalas
- [Syifa Saputra](#) ID Scopus [57200986449] - Universitas Al Muslim, Aceh
- [Indah Widiyaningsih](#) ID Scopus [57218204019] - UPN Veteran Yogyakarta
- [Ira Herawati](#) ID Sinta [6020520] - Universitas Islam Riau
- [Fafurida](#) ID Scopus [57196196903] - Universitas Negeri Semarang
- [Yenny](#) ID Scopus [37076227300] - FK - Universitas Trisakti

### MITRA BEBESTARI

- [Astri Rinanti](#) ID Scopus [56034516500] - Lembaga Penelitian - Universitas Trisakti
- [KRT Nur Suhascaryo](#) ID Scopus [57193690188] - UPN Veteran Yogyakarta
- [Leila Mona Ganiem](#) Sinta ID [598750] - Universitas Mercu Buana
- [Dian Utami Sutiksno](#) ID Scopus 57195229091 – Politeknik Negeri Ambon

### PENERBIT

Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Universitas Trisakti, Jakarta

### TENTANG JURNAL

Jurnal Penelitian dan Karya Ilmiah Lembaga Penelitian Universitas Trisakti, adalah jurnal yang diterbitkan oleh Lembaga Penelitian Universitas Trisakti untuk memberikan wadah kepada para peneliti untuk menyebarluaskan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki dalam bentuk hasil penelitian maupun karya ilmiah terpublikasi. Jurnal ini untuk mempublikasikan berbagai isu-isu terkini yang berkaitan dengan bidang ilmu pengetahuan baik sains, sosial maupun budaya.

### DAFTAR ISI

Radikal Bebas sebagai Faktor Risiko Penyakit Katarak Terkait Umur DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15160">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15160</a> <i>Noviani Prasetyaningsih, Monica Dwi Hartanti, Isa Bella</i>	1 – 7
Efek Aliran non-Darcy Pada Desain <i>Hydraulic Fracturing</i> di Reservoar Permeabilitas Rendah DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14418">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14418</a> <i>Ari Febriana Kabisat, Rini Setiati, Suryo Prakoso</i>	8 - 18
<i>An Overview of Escherichiae Coli Contamination in Refill Drinking Water Depot In Pasar Minggu District</i> DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15080">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15080</a> <i>Rudy Pou, Risna M. Riskawa, Rachel Marlina, Bedwina Rachmayanti, Farra Assyifa Rizqy, Nabilah Putri Amiyanti</i>	19 - 29
Analisis Bentuk Ruang Dan Akustik Pada Perancangan Ruang Teater Gedung Pertunjukan Seni DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14491">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14491</a> <i>Nurul Safika Utami, Nurhikmah Budi Hartanti, Rita Walaretina</i>	30 - 42
Perubahan Guna Lahan dan Struktur Ekonomi pada Lokasi Pengembangan Desa Wisata DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14721">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14721</a> <i>Ulfah Nur'Azmi, Endrawati Fatimah, Anindita Ramadhani</i>	43 - 53
Pengaruh Diameter Blade Tipe Lurus Terhadap Efisiensi Turbin Vorteks Menggunakan Metode CFD DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14861">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14861</a> <i>Ari Andriyan, Rosyida Permatasari</i>	54 - 65
Hubungan Skor Paparan Matahari Dengan Hasil Skrining Rhinitis Alergi DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14935">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14935</a> <i>Silvi Zahra Rosita, Donna Adriani, Mustika Anggiane Putri</i>	65 - 72
Analisis Karakteristik Pengguna Pada Pemilihan Moda Angkutan Umum Jalur Blok M - Bundaran HI DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14712">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14712</a> <i>Alfath Musthofawi, Rahel Situmorang, Martina Cecilia Adriana</i>	73 - 84
Elemen <i>Creative Placemaking</i> Pada Desain Ruang Publik Untuk Memperkuat Karakter Suatu Tempat DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14489">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14489</a> <i>Wishesha Citra Wardhani, Nurhikmah Budi Hartanti, Hardi Utomo</i>	85 - 98
Diagnosis dan Tatalaksana Anemia Defisiensi Besi pada Anak Usia 0 – 18 Tahun DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15079">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15079</a> <i>Nathalia Ningrum, Dita Setiati, Meiriani Sari</i>	99 – 111
Program <i>Corporate Social Responsibility</i> (CSR) Bidang Kesehatan PT Freeport Indonesia di Era Pandemi COVID-19 DOI : <a href="https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15094">https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15094</a> <i>Gita Handayani Tarigan, Maria R. Nindita Radyati, Maria Ariesta Utha</i>	112 - 124

- Uji Klinis : Evaluasi Kejadian Mata Kering Setelah Operasi Fakoemulsifikasi Menggunakan Kuesioner DEQ-5 125 - 133  
DOI : <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15093>  
*Anggraeni Adiwardhani, Husnun Amalia, Noviani Prasetyaningsih, Erlani Kartadinata*
- Tumbuh Kembang Bayi dengan Labiognatopaltoschizis 134 - 143  
DOI : <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15092>  
*Dita Setiati, Nisa Shafira*
- Gangguan Pendengaran Akibat Paparan Toluena 144 - 163  
DOI : <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15096>  
*Alvin Mohamad Ridwan, Ade Dwi Lestari*
- Penggunaan Skor Kandida Untuk Pemberian Antijamur Rasional Pada Pasien ICU Dengan Risiko Candidiasis Invasif 164 - 176  
DOI : <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15107>  
*Isa Bella, Monica Dwi Hartanti, Noviani Prasetyaningsih, Husnun Amalia*
- Hubungan antara Sikap Karyawan terhadap Sistem Kerja Hybrid dengan Produktivitas Kerja 177 - 189  
DOI : <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.15108>  
*Rika Ibrahim, Kurniasari*



## ANALISIS KARAKTERISTIK PENGGUNA PADA PEMILIHAN MODA ANGKUTAN UMUM JALUR BLOK M – BUNDARAN HI

Alfath Musthofawi<sup>1</sup>, Rahel Situmorang<sup>2\*</sup>, Martina Cecilia Adriana<sup>3</sup>

<sup>1, 2, 3</sup>Jurusan Teknik Planologi, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan, Universitas Trisakti, Kota Jakarta Barat, 11440, Indonesia

\*Penulis koresponden: [rahelsitumorang@trisakti.ac.id](mailto:rahelsitumorang@trisakti.ac.id)

### ABSTRAK

Angkutan merupakan alat penunjang yang begitu penting dalam kehidupan manusia untuk memenuhi kebutuhan dan mencapai tujuannya. Angkutan umum merupakan sarana yang dibutuhkan untuk mendukung aktivitas serta mobilitas masyarakat diperkotaan. Dalam angkutan umum juga diperlukannya kualitas pelayanan yang akan memberikan kepuasan terhadap pengguna angkutan tersebut. Kota Jakarta memiliki banyak jenis angkutan umum dengan berbagai rute atau trayek tujuan. Angkutan umum dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu angkutan trayek trunk (utama) dan trayek feeder (pengumpan). Transjakarta dan MRT merupakan angkutan umum trunk line, yang dimana Transjakarta merupakan angkutan umum berbasis jalan dan MRT berbasis rel, kedua moda tersebut memiliki jalur yang bertumpang tindih (overlapping) pada Jalur Blok M – Bundaran HI. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi karakteristik pada pengguna moda MRT Lebak Bulus – Bundaran HI dan Transjakarta Blok M – Kota di Jalur Blok M – Bundaran HI. Teknik analisis yang dilakukan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan crosstab. Pencarian data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner pada penumpang kedua moda tersebut. Hasil penelitian yaitu diketahuinya karakteristik penumpang dalam memilih moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, penumpang dengan jenis kelamin terbanyak adalah perempuan, MRT (33,0%) dan Transjakarta (35,0%). Pada usia didominasi oleh penumpang berusia 21-29 tahun, MRT (37,0%) dan Transjakarta (42,0%). Untuk jenis pekerjaan, penumpang mayoritas memiliki pekerjaan sebagai karyawan yaitu MRT (27,5%) dan Transjakarta (25,0%) dengan maksud perjalanan terbanyak adalah untuk bekerja yaitu MRT (25,5%) dan Transjakarta (26,0%). Perlu adanya penelitian lebih lanjut pada penelitian ini serta ditambahkan variabel-variabel dan metode yang digunakan.

### SEJARAH ARTIKEL

Diterima  
25 Agustus 2022  
Revisi  
28 September 2022  
Disetujui  
15 November 2022  
Terbit online  
31 Desember 2022

### KATA KUNCI

- Angkutan umum,
- Karakteristik pengguna,
- Pemilihan moda.

## 1. PENDAHULUAN

Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002). Angkutan adalah alat pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuannya (Nasution, 2004). Angkutan merupakan alat penunjang yang penting untuk memenuhi kebutuhan manusia, dan angkutan memiliki dua peran utama, yaitu: 1) sebagai pengarah pembangunan di perkotaan, 2) sebagai prasarana dan sarana untuk pergerakan manusia serta barang akibat kegiatan di perkotaan. (Tamin, 2008). Saat melakukan perjalanan, masyarakat akan dihadapi oleh berbagai jenis angkutan baik pribadi maupun angkutan umum. Jenis angkutan yang akan dipilih oleh pelaku perjalanan juga dipertimbangkan oleh faktor-faktor seperti tujuan perjalanan, jarak perjalanan, biaya dan tingkat layanan angkutan tersebut (Tamin, 2008). Moda angkutan darat dibagi menjadi 2 jenis, yaitu moda angkutan pribadi dan moda angkutan umum (Rahadian dan Sardjito, 2015). Angkutan umum adalah moda yang diperuntukan untuk orang banyak dengan kepentingan bersama yang melayani tujuan yang sama, dan memiliki jadwal serta trayek yang telah ditentukan (Miro, 2008). Keberadaan angkutan umum memiliki banyak manfaat untuk aktivitas masyarakat kota besar, seperti halnya di kota Jakarta. Jakarta merupakan Ibukota negara Indonesia dengan daya tarik dan magnet bagi penduduk untuk beraktivitas didalamnya (Yudhistira et al, 2018). Banyaknya aktivitas dan mobilitas di Jakarta menjadikan kebutuhan moda angkutan lebih banyak, dan pemerintah pun telah menghadirkan banyak jenis angkutan umum di Jakarta untuk mengurai kemacetan di Kota Jakarta.

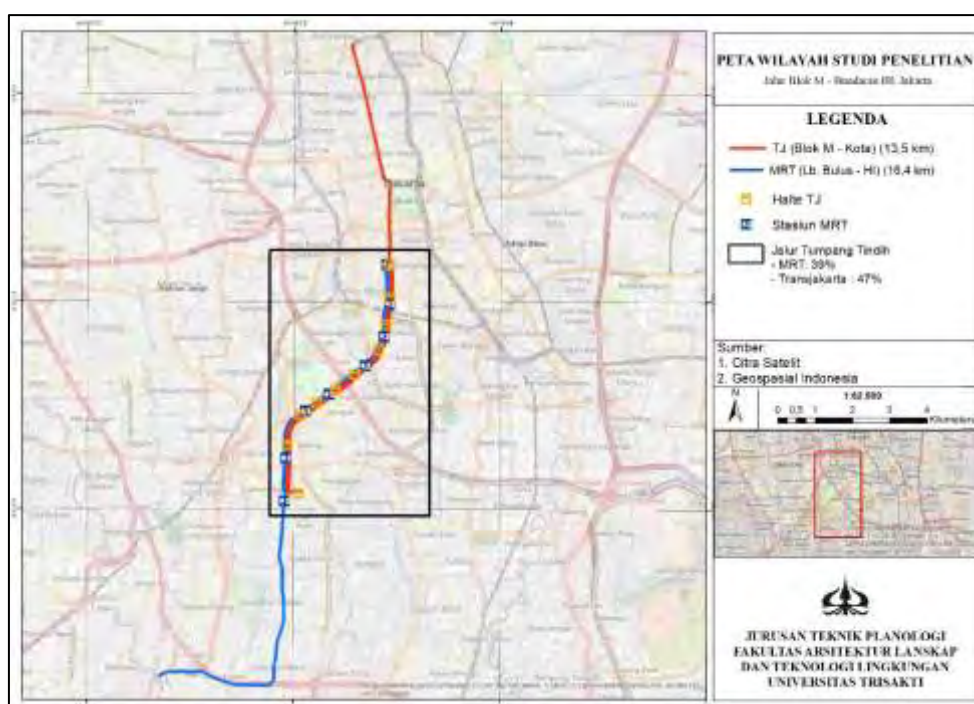
Menurut Murtejo (2020), angkutan umum dibagi menjadi 2 jenis yaitu angkutan trayek trunk (utama) yang melayani mobilitas dan hinterland suatu wilayah kemudian kendaraannya memiliki kapasitas besar dan jalurnya melewati kawasan pusat aktivitas. Yang kedua adalah angkutan trayek feeder (pengumpan) atau jaringan pendukung trayek trunk dalam menghubungkan daerah-daerah bangkitan atau pinggiran kota, menuju pusat aktivitas dan memiliki kapasitas lebih kecil. Di Jakarta terdapat berbagai macam angkutan umum dengan jenis trayek trunk yaitu Transjakarta, Commuter Line (KRL), Mass Rapid Transit (MRT) dan Light Rapid Transit (LRT) yang memiliki kapasitas besar dan melewati pusat aktivitas. Terdapat tumpang tindih (overlapping) pada Jalur Blok M – Bundaran HI, pada jenis angkutan umum trayek trunk yaitu Transjakarta Blok M – Kota dan MRT Lebak Bulus – Bundaran HI. Tumpang tindih adalah angkutan umum yang melayani rute dan untuk tujuan yang sama pada lintasannya (Samosir, 2019).

*Mass Rapid Transit* (MRT) merupakan angkutan cepat terpadu dengan sistem transportasi transit berbasis rel yang penggunaan ruang jalannya lebih efisien, karena MRT memiliki jalur tersendiri.

Pada tahun 2019, MRT Fase I memulai pengoperasiannya di tanggal 24 Maret, stasiun berawal dari Lebak Bulus hingga Bundaran HI. Satu rangkaian MRT terdiri dari 6 (enam) kereta yang dapat memuat 1.950 orang/rangkaiannya. Lalu pada Transjakarta atau *Bus Rapid Transit* memulai operasinya tanggal 15 Januari 2004, hingga tahun 2021 Transjakarta memiliki 2.725 unit bus, dengan kapasitas 80 penumpang bus single dan 150 penumpang untuk bus gandeng. Jalur yang bertumpang tindih memiliki persentase 47% untuk moda Transjakarta dan 39% pada moda MRT. Adanya tumpang tindih pada kedua moda ini di Jalur Blok M – Bundaran HI dapat menimbulkan kompetisi yang bersifat substitusi atau komplementer. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik masing-masing pengguna moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI.

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian ini dilakukan di Jalur Blok M – Bundaran HI pada moda MRT (Lebak Bulus – Bundaran HI) dan Transjakarta (Blok M – Kota). Jalur ini berada di wilayah administrasi Jakarta Selatan dan Jakarta Pusat.



**Gambar 1** Peta Wilayah Studi Penelitian

Pengambilan data menggunakan data primer yaitu dengan kuesioner yang akan disebarakan ke pengguna MRT Lebak bulus – Bundaran HI dan pengguna Transjakarta Blok M – Kota. Pengambilan



sampel dilakukan dengan rumus Slovin, dan didapatkan hasil 100 responden pengguna MRT dan 100 responden pengguna Transjakarta. Analisis data pada penelitian ini adalah analisis kuantitatif deskriptif dengan menggunakan analisis crosstab. Analisis crosstabulation atau tabulasi silang merupakan analisa yang menggunakan data berjenis nominal, ordinal atau interval. Crosstab digunakan untuk mengidentifikasi dan mengetahui dua variabel atau lebih yang mempunyai hubungan secara deskriptif (Ghozali dalam Mustaqima, 2018). Variabel-variabel yang akan digunakan dan akan dilakukannya tabulasi silang pada penelitian ini sebagai berikut (Tamin, 2002):

**Tabel 1.** Variabel Penelitian

Faktor-Faktor	Variabel	Sumber Data
Ciri Pelaku Perjalanan	1) Gender	Kuesioner
	2) Usia	
	3) Tingkat Pendapatan	
	4) Jenis Pekerjaan	
	5) Kepemilikan Kendaraan Pribadi	
Ciri Perjalanan	1) Maksud Perjalanan	
	2) Jarak Mencapai Stasiun/Halte	
	3) Waktu Perjalanan	
	4) Frekuensi Perjalanan	

### 3. HASIL DAN DISKUSI

Karakteristik pemilihan moda angkutan umum di Jalur Blok M – Bundaran HI ini menguraikan karakteristik pengguna sebagai responden dan jenis moda angkutan umum yang dipilih responden. Karakteristik pengguna meliputi karakteristik individu dan karakteristik perjalanannya.

#### 3.1 Karakteristik Pelaku Perjalanan

##### Gender

Hasil yang didapatkan setelah mendistribusikan kuisisioner kepada 200 responden, lalu dilakukannya analisis crosstab antara gender dan pemilihan moda MRT dan Transjakarta, diketahui bahwa pengguna dari masing-masing moda mayoritas berjenis kelamin perempuan dengan persentase 33,0% pada MRT dan 35,0% pada Transjakarta. Jika dilihat dari segi modanya, Transjakarta banyak dipilih oleh perempuan dibandingkan MRT. Dan MRT lebih banyak dipilih oleh laki-laki dibandingkan dengan moda Transjakarta. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 2.** Tabulasi Silang Gender dan Pemilihan Moda

Gender	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Laki-laki	15,00%	17,00%
Perempuan	35,00%	33,00%
Total	50,00%	50,00%

**Usia**

Hasil dari tabulasi silang usia dengan pemilihan moda MRT dan moda Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, yaitu mayoritas penggunanya memiliki rentang umur 20-29 tahun. Pada moda Transjakarta didapatkan rentang usia 20-29 tahun paling tinggi yaitu 42,0%, disusul oleh <19 tahun dengan persentase 6,00%, dapat dilihat bahwa pengguna moda Transjakarta memiliki rata-rata umur <19-29 tahun. Selanjutnya pada moda MRT didapatkan dengan rentang usia 20-29 (37,0%) paling banyak menggunakan MRT dan disusul oleh rentang usia 30-39 tahun yaitu 6,50% dan dapat dilihat juga bahwa pengguna MRT memiliki rata-rata usia 20-39 tahun. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 3.** Tabulasi Silang Usia dengan Pemilihan Moda

Usia	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
<19	6,00%	5,50%
20-29	42,00%	37,00%
30-39	1,00%	6,50%
>40	1,00%	1,00%
Total	50,00%	50,00%

**Jenis Pekerjaan**

Hasil yang didapatkan dari tabulasi silang pada jenis pekerjaan dengan pemilihan moda MRT dan moda Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI adalah bahwa pengguna masing-masing kedua moda ini memiliki pekerjaan sebagai karyawan. Pada moda Transjakarta, pengguna dengan jenis pekerjaan sebagai karyawan memiliki persentase 25,0% dan disusul dengan jenis pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa yaitu 23,5%. Tidak jauh berbeda dengan moda MRT, moda ini juga paling banyak yang menggunakan memiliki jenis pekerjaan sebagai karyawan dengan persentase 27,5% dan disusul dengan pelajar/mahasiswa yaitu 19,0%. Dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.** Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan dengan Pemilihan Moda

Jenis Pekerjaan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Karyawan	25,0%	27,50%
Pelajar/Mahasiswa	23,5%	19,00%
Wirausaha	0,0%	0,5%
Tidak Bekerja	0,0%	0,5%
Lainnya	1,50%	2,50%
Total	50,00%	50,00%

**Tingkat Pendapatan**

Pada hasil tabulasi silang tingkat pendapatan dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI didapatkan hasil mayoritas pengguna moda MRT (34,0%) dan moda Transjakarta (34,5%) memiliki pendapatan dalam sebulan sebesar  $\leq$  Rp4.454.000,00. Dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.** Tabulasi Silang Tingkat Pendapatan dengan Pemilihan Moda

Pendapatan dalam Sebulan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
$\leq$ Rp4.454.000,00	34,50%	34,00%
Rp4.454.000,01 – Rp9.000.000,00	13,00%	15,00%
>Rp9.000.000,01	2,5%	1,00%
Total	50,00%	50,00%

**Kepemilikan Kendaraan Pribadi**

Hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang kepemilikan kendaraan pribadi dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, bahwa pengguna moda Transjakarta (28,5%) dan pengguna moda MRT (29,5%) banyak yang memiliki kendaraan pribadi. Namun banyak juga yang tidak memilikinya dengan persentase 21,5% pada moda Transjakarta dan 20,5% pada moda MRT. Dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.** Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan Pribadi dengan Pemilihan Moda

Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Memiliki	28,50%	29,50%
Tidak Memiliki	21,50%	20,50%
Total	50,00%	50,00%

### 3.2 Karakteristik Perjalanan

#### Maksud Perjalanan

Hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang maksud perjalanan dengan pemilihan moda MRT dan moda Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, didapatkan hasil bahwa pengguna Transjakarta paling banyak memiliki maksud tujuannya untuk bekerja (26,0%) diikuti dengan maksud perjalanan untuk sekolah/kuliah (15,5%). Sama halnya dengan pengguna moda MRT, mereka menggunakan moda ini untuk bekerja (25,5%) dan disusul untuk sekolah/kuliah (11,0%), serta tidak sedikit juga yang menggunakan moda ini untuk berbelanja (7,0%). Pada karakteristik maksud perjalanan dapat dilihat pada moda Transjakarta mayoritas penggunanya menggunakan moda Transjakarta untuk bekerja dan sekolah/kuliah. Berbeda dengan moda MRT, mayoritas menggunakan moda ini untuk bekerja, sekolah/kuliah dan berbelanja. Dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

**Tabel 7.** Tabulasi Silang Maksud Perjalanan dengan Pemilihan Moda

Maksud Perjalanan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Bekerja	26,00%	25,50%
Sekolah/Kuliah	15,50%	11,00%
Berbelanja	1,50%	7,0%
Keperluan Keluarga	2,50%	1,0%
Lainnya	5,0%	5,5%
Total	50,00%	50,00%

#### Jarak Tempat Tinggal Mencapai Stasiun/Halte

Hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang jarak tempat tinggal mencapai stasiun/halte dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, pada moda Transjakarta banyak penggunanya yang memiliki tempat tinggalnya dengan jarak >1 km (24,5%), namun terdapat pengguna juga yang tempat tinggalnya dekat dengan halte yaitu 201-400 m (7,5%) dan 0-200 m (7,0%), hal ini dapat disebabkan juga karena Transjakarta memiliki jaringan yang lebih luas. Selanjutnya pada moda MRT mayoritas penggunanya memiliki jarak tempat tinggal mencapai stasiunnya >1 km (42,5%). Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 8.** Tabulasi Silang Jarak Tempat Tinggal Mencapai Stasiun/Halte dengan Pemilihan Moda

Jarak Mencapai Halte/Stasiun	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
0 – 200 m	7,00%	1,00%
201 – 400 m	7,50%	1,00%
401 – 600 m	2,50%	2,00%
601 – 800 m	2,50%	1,00%
800 – 1 km	6,00%	2,50%
> 1 km	24,50%	42,50%
Total	50,00%	50,00%

### Frekuensi Penggunaan dalam Seminggu

Hasil yang didapatkan dari tabulasi silang frekuensi penggunaan dalam seminggu dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, didapatkan banyak pengguna moda Transjakarta yang menggunakan moda tersebut sebanyak 5-6 kali dengan persentase 15,0%, diikuti dengan frekuensi 3-4 kali yaitu 12,5%. Selanjutnya pada moda MRT didapatkan hasil bahwa yang menggunakan moda tersebut tidak jauh beda dengan pengguna moda Transjakarta yaitu dengan frekuensi penggunaan 5-6 kali (17,5%), lalu diikuti dengan frekuensi penggunaan 3-4 kali (12,5%). Dapat dilihat bahwa pengguna moda MRT maupun pengguna moda Transjakarta sama-sama memiliki persamaan frekuensi penggunaannya dalam menggunakan moda tersebut. Dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 9.** Tabulasi Silang Frekuensi Penggunaan dalam Seminggu dengan Pemilihan Moda

Frekuensi Penggunaan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
1-2 kali	11,0%	9,0%
3-4 kali	12,5%	12,5%
5-6 kali	15,0%	17,5%
> 6 kali	11,5%	11,0%
Total	50,00%	50,00%

### Total Waktu Tempuh Perjalanan

Hasil yang didapatkan dari tabulasi silang total waktu tempuh perjalanan dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, didapatkan hasil banyak pengguna yang menggunakan moda Transjakarta memiliki total waktu tempuhnya adalah 31-60 menit (22,5%), diikuti oleh 61-90 menit (13,0%), yang artinya pengguna moda Transjakarta memiliki rata-rata total waktu tempuh perjalanannya adalah 31-90 menit. Selanjutnya pada pengguna moda MRT banyak yang memiliki total waktu tempuhnya 31-60 menit (16,0%), diikuti oleh 16-30 menit (16,0%), dan pengguna

moda MRT memiliki total waktu tempuh perjalanannya lebih singkat dibandingkan Transjakarta dengan rata-rata 16-60 menit. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 10.** Tabulasi Silang Total Waktu Tempuh Perjalanan dengan Pemilihan Moda

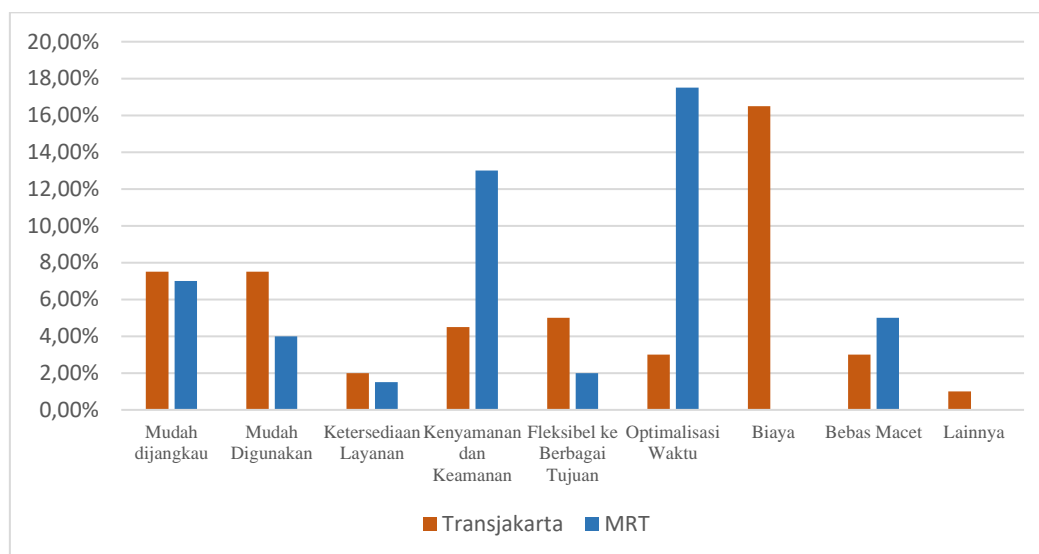
Total Waktu Perjalanan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
0 – 15 menit	1,00%	2,50%
16 – 30 menit	8,00%	16,00%
31 – 60 menit	22,50%	16,50%
61 – 90 menit	13,00%	8,00%
91 – 120 menit	4,00%	6,50%
>120 menit	1,50%	0,50%
Total	50,00%	50,00%

**Alasan Utama Menggunakan MRT atau Transjakarta**

Pada penelitian ini, hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang dengan alasan utama didapatkan bahwa pengguna moda Transjakarta lebih memilih modanya karena biaya terjangkau (16,5%) dan kemudahan dijangkau (7,5%) serta kemudahan dalam menggunakan moda tersebut (7,5%). Sedangkan pada pengguna moda MRT, mereka beralasan untuk optimalisasi waktu (17,5%) serta kenyamanan dan keamanan (13,0%) yang diberikan oleh moda MRT. Dapat dilihat pada tabel dan grafik dibawah ini:

**Tabel 11.** Tabulasi Silang Alasan Utama Menggunakan MRT dan Transjakarta

Alasan Utama Menggunakan MRT dan Transjakarta	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Mudah dijangkau	7,50%	7,00%
Mudah Digunakan	7,50%	4,00%
Ketersediaan Layanan	2,00%	1,50%
Kenyamanan dan Keamanan	4,50%	13,00%
Fleksibel ke Berbagai Tujuan	5,00%	2,00%
Optimalisasi Waktu	3,00%	17,50%
Biaya	16,50%	0,00%
Bebas Macet	3,00%	5,00%
Lainnya	1,00%	0,00%



**Gambar 2** Grafik Alasan Utama Menggunakan MRT dan Transjakarta

Dari hasil analisis tabulasi silang karakteristik pengguna dan perjalanannya dengan pemilihan moda didapatkan bahwa pada karakteristik penggunaannya yaitu usia, maksud perjalanan, jarak tempat tinggal mencapai stasiun, total waktu perjalanan, dan alasan utama merupakan memiliki sedikit perbedaan antara pengguna moda MRT dan pengguna moda Transjakarta, yang artinya terdapat perbedaan pangsa pasar di kedua moda tersebut. Dan pada penelitian sebelumnya mengenai MRT memiliki karakteristik pengguna MRT yaitu berusia 25-35 tahun, dan maksud perjalanan untuk bekerja dan berbelanja (Sembada et al., 2020). Sedangkan pada penelitian sebelumnya mengenai Transjakarta memiliki karakteristik penggunaannya yaitu berusia 17-25 tahun, dengan maksud perjalanan untuk belajar (Santoso, 2021). Hal tersebut dapat dibuktikan bahwa adanya pangsa pasar untuk karakteristik pengguna yang berbeda. Jika dilihat dari alasan utama pengguna menggunakan moda MRT atau Transjakarta, dimana pengguna MRT memiliki alasan karena optimalisasi waktu, kenyamanan dan keamanan, lalu pengguna Transjakarta karena biaya, kemudahan menjangkau dan menggunakannya, bahwa mereka memiliki persepsi yang berbeda pula. Adanya perbedaan pangsa pasar kemungkinan kecil terjadinya kompetisi yang bersifat substitusi. Namun perlu diperhatikan juga dari pangsa pasar atau karakteristik yang memiliki persamaan di kedua moda tersebut, seperti gender, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, dan frekuensi penggunaan yang dapat meningkatkan potensi kompetisi yang bersifat substitusi kedepannya apabila pembangunan MRT Fase II telah selesai.

#### 4. KESIMPULAN

Dari karakteristik pemilihan moda yang terjadi pada moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI dapat diketahui bahwa dari karakteristik pelaku perjalanan, kedua moda ini mendapatkan hasil dengan karakteristik yang sama, yaitu pengguna berjenis kelamin perempuan, usia 21-29 tahun, jenis pekerjaan sebagai karyawan, pendapatan dibawah dan setara dengan UMR Jakarta. Dari karakteristik perjalanannya, pengguna kedua moda tersebut memiliki maksud perjalanan yang sama yaitu untuk bekerja namun terdapat perbedaan pada total waktu tempuh pengguna, dimana pengguna moda MRT memiliki rata-rata total waktu tempuh 16-60 menit. Sedangkan pengguna moda Transjakarta memiliki rata-rata total waktu tempuh 30-90 menit. Pada alasan utama pengguna Transjakarta lebih memilih moda tersebut dari segi biaya dan kemudahan menjangkau dan menggunakannya. Pada pengguna MRT lebih memilih moda tersebut dari optimalisasi waktu dan kenyamanan serta keamanan.

#### 5. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibu Dr. Ir. Rahel Situmorang, M.Plan., selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc., selaku Dosen Pembimbing II yang telah membimbing dan memberikan arahan kepada penulis. Selain itu penulis juga mengucapkan terima kasih kepada responden atau pengguna moda MRT dan pengguna moda Transjakarta yang telah meluangkan waktunya untuk mengisi kuisisioner penelitian untuk melancarkan penelitian ini.

#### 6. DAFTAR PUSTAKA

- Alfadin, M. R., & Hidayat, T. (2018). Kajian Pemilihan Moda Antara Taksi Berbasis Aplikasi Online Dan Taksi Konvensional Studi Kasus Kota Surabaya. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya.
- Andriansyah. (2015). Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Jakarta
- Databoks. (2021). Blok M - Kota Jadi Rute Transjakarta dengan Penumpang Terbanyak pada 2020. Diperoleh tanggal 21 Juli 2022, dari <https://databoks.katadata.co.id/>
- Mustaqima, Z. Z. (2018). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Umum Berbasis Online di Jakarta Selatan (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).Atianta, L. (2017). Pengaruh Intensitas Pemanfaatan Ruang terhadap SUHI (Surface Urban Heat Island) di Perkotaan Yogyakarta. (Tesis). Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Nasution, M, N. (2004). Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia. Jakarta.



- Pujiyanto, T., & Nurul Hidayati, S. T. (2017). Analisis pemilihan moda transportasi penumpang antara bus dan kereta api rute purwodadi-semarang (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- PT. MRT Jakarta. (2019). Informasi MRT. Diperoleh tanggal 16 Juli 2022, dari <https://jakartamrt.co.id/id>
- Rahadian, J. (2015). Kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di Jakarta Barat (studi kasus: koridor Jalan Daan Mogot) (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Santoso, I. P., Soeyatwoko, S., & Kirani, P. N. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Tingkat Pelayanan Moda Transportasi Transjakarta Koridor 1 Blok M–Kota. *Jurnal Syntax Transformation*, 2(9), 1283-1292.
- Sembada, M. T., Hariyani, S., & Setyono, D. A. (2020). Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Moda Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 12(2), 60-69.
- Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206?DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- Tamin, O, Z. (2008). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Wahab, W., & Andika, P. (2019). Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau. *Jurnal Teknik Sipil*, 6(1), 30-37.

# Jurnal Lemlit Alfath

*by* Martina adriana

---

**Submission date:** 06-Mar-2025 05:37PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2606858455

**File name:** Naskah\_Jurnal.pdf (984.79K)

**Word count:** 3703

**Character count:** 22017



## ANALISIS KARAKTERISTIK PENGGUNA PADA PEMILIHAN MODA ANGKUTAN UMUM JALUR BLOK M – BUNDARAN HI

Alfath Musthofawi<sup>1</sup>, Rahel Situmorang<sup>2\*</sup>, Martina Cecilia Adriana<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Jurusan Teknik Planologi, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan, Universitas Trisakti, Kota Jakarta Barat, 11440, Indonesia

\*Penulis koresponden: [rahelsitumorang@trisakti.ac.id](mailto:rahelsitumorang@trisakti.ac.id)

### ABSTRAK

Angkutan merupakan alat penunjang yang begitu penting dalam kehidupan manusia untuk memenuhi kebutuhan dan mencapai tujuannya. Angkutan umum merupakan sarana yang dibutuhkan untuk mendukung aktivitas serta mobilitas masyarakat diperkotaan. Dalam angkutan umum juga diperlukannya kualitas pelayanan yang akan memberikan kepuasan terhadap pengguna angkutan tersebut. Kota Jakarta memiliki banyak jenis angkutan umum dengan berbagai rute atau trayek tujuan. Angkutan umum dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu angkutan trayek trunk (utama) dan trayek feeder (pengumpan). Transjakarta dan MRT merupakan angkutan umum trunk line, yang dimana Transjakarta merupakan angkutan umum berbasis jalan dan MRT berbasis rel, kedua moda tersebut memiliki jalur yang bertumpang tindih (overlapping) pada Jalur Blok M – Bundaran HI. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi karakteristik pada pengguna moda MRT Lebak Bulus – Bundaran HI dan Transjakarta Blok M – Kota di Jalur Blok M – Bundaran HI. Teknik analisis yang dilakukan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan crosstab. Pencarian data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner pada penumpang kedua moda tersebut. Hasil penelitian yaitu diketahuinya karakteristik penumpang dalam memilih moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, penumpang dengan jenis kelamin terbanyak adalah perempuan, MRT (33,0%) dan Transjakarta (35,0%). Pada usia didominasi oleh penumpang berusia 21-29 tahun, MRT (37,0%) dan Transjakarta (42,0%). Untuk jenis pekerjaan, penumpang mayoritas memiliki pekerjaan sebagai karyawan yaitu MRT (27,5%) dan Transjakarta (25,0%) dengan maksud perjalanan terbanyak adalah untuk bekerja yaitu MRT (25,5%) dan Transjakarta (26,0%). Perlu adanya penelitian lebih lanjut pada penelitian ini serta ditambahkan variabel-variabel dan metode yang digunakan.

5

### SEJARAH ARTIKEL

Diterima

25 Agustus 2022

Revisi

28 September 2022

Disetujui

15 November 2022

Terbit online

31 Desember 2022

### KATA KUNCI

- Angkutan umum,
- Karakteristik pengguna,
- Pemilihan moda.

## 1. PENDAHULUAN

Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002). Angkutan adalah alat pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuannya (Nasution, 2004). Angkutan merupakan alat penunjang yang penting untuk memenuhi kebutuhan manusia, dan angkutan memiliki dua peran utama, yaitu: 1) sebagai pengarah pembangunan di perkotaan, 2) sebagai prasarana dan sarana untuk pergerakan manusia serta barang akibat kegiatan di perkotaan. (Tamin, 2008). Saat melakukan perjalanan, masyarakat akan dihadapi oleh berbagai jenis angkutan baik pribadi maupun angkutan umum. Jenis angkutan yang akan dipilih oleh pelaku perjalanan juga dipertimbangkan oleh faktor-faktor seperti tujuan perjalanan, jarak perjalanan, biaya dan tingkat layanan angkutan tersebut (Tamin, 2008). Moda angkutan darat dibagi menjadi 2 jenis, yaitu moda angkutan pribadi dan moda angkutan umum (Rahadian dan Sardjito, 2015). Angkutan umum adalah moda yang diperuntukan untuk orang banyak dengan kepentingan bersama yang melayani tujuan yang sama, dan memiliki jadwal serta trayek yang telah ditentukan (Miro, 2008). Keberadaan angkutan umum memiliki banyak manfaat untuk aktivitas masyarakat kota besar, seperti halnya di kota Jakarta. Jakarta merupakan Ibukota negara Indonesia dengan daya tarik dan magnet bagi penduduk untuk beraktivitas didalamnya (Yudhastira et al, 2018). Banyaknya aktivitas dan mobilitas di Jakarta menjadikan kebutuhan moda angkutan lebih banyak, dan pemerintah pun telah menghadirkan banyak jenis angkutan umum di Jakarta untuk mengurai kemacetan di Kota Jakarta.

Menurut Murtejo (2020), angkutan umum dibagi menjadi 2 jenis yaitu angkutan trayek trunk (utama) yang melayani mobilitas dan hinterland suatu wilayah kemudian kendaraannya memiliki kapasitas besar dan jalurnya melewati kawasan pusat aktivitas. Yang kedua adalah angkutan trayek feeder (pengumpan) atau jaringan pendukung trayek trunk dalam menghubungkan daerah-daerah bangkitan atau pinggiran kota, menuju pusat aktivitas dan memiliki kapasitas lebih kecil. Di Jakarta terdapat berbagai macam angkutan umum dengan jenis trayek trunk yaitu Transjakarta, Commuter Line (KRL), Mass Rapid Transit (MRT) dan Light Rapid Transit (LRT) yang memiliki kapasitas besar dan melewati pusat aktivitas. Terdapat tumpang tindih (overlapping) pada Jalur Blok M – Bundaran HI, pada jenis angkutan umum trayek trunk yaitu Transjakarta Blok M – Kota dan MRT Lebak Bulus – Bundaran HI. Tumpang tindih adalah angkutan umum yang melayani rute dan untuk tujuan yang sama pada lintasannya (Samosir, 2019).

Mass Rapid Transit (MRT) merupakan angkutan cepat terpadu dengan sistem transportasi transit berbasis rel yang penggunaan ruang jalannya lebih efisien, karena MRT memiliki jalur tersendiri.

Pada tahun 2019, MRT Fase I memulai pengoperasiannya di tanggal 24 Maret, stasiun berawal dari Lebak Bulus hingga Bundaran HI. Satu rangkaian MRT terdiri dari 6 (enam) kereta yang dapat memuat 1.950 orang/rangkaianannya. Lalu pada Transjakarta atau *Bus Rapid Transit* memulai operasinya tanggal 15 Januari 2004, hingga tahun 2021 Transjakarta memiliki 2.725 unit bus, dengan kapasitas 80 penumpang bus single dan 150 penumpang untuk bus gandeng. Jalur yang bertumpang tindih memiliki persentase 47% untuk moda Transjakarta dan 39% pada moda MRT. Adanya tumpang tindih pada kedua moda ini di Jalur Blok M – Bundaran HI dapat menimbulkan kompetisi yang bersifat substitusi atau komplementer. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik masing-masing pengguna moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI.

## 34 2. METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian ini dilakukan di Jalur Blok M – Bundaran HI pada moda MRT (Lebak Bulus – Bundaran HI) dan Transjakarta (Blok M – Kota). Jalur ini berada di wilayah administrasi Jakarta Selatan dan Jakarta Pusat.



Gambar 1 Peta Wilayah Studi Penelitian

Pengambilan data menggunakan data primer yaitu dengan kuesioner yang akan disebar ke pengguna MRT Lebak bulus – Bundaran HI dan pengguna Transjakarta Blok M – Kota. Pengambilan

sampel dilakukan dengan rumus Slovin, dan didapatkan hasil 100 responden pengguna MRT dan 100 responden pengguna Transjakarta. Analisis data pada penelitian ini adalah analisis kuantitatif deskriptif dengan menggunakan analisis crosstab. Analisis crosstabulation atau tabulasi silang merupakan analisa yang menggunakan data berjenis nominal, ordinal atau interval. Crosstab digunakan untuk mengidentifikasi dan mengetahui dua variabel atau lebih yang mempunyai hubungan secara deskriptif (Ghozali dalam Mustaqima, 2018). Variabel-variabel yang akan digunakan dan akan dilakukannya tabulasi silang pada penelitian ini sebagai berikut (Tamin, 2002):

Tabel 1. Variabel Penelitian

Faktor-Faktor	Variabel	Sumber Data
Ciri Pelaku Perjalanan	1) Gender	Kuesioner
	2) Usia	
	3) Tingkat Pendapatan	
	4) Jenis Pekerjaan	
	5) Kepemilikan Kendaraan Pribadi	
Ciri Perjalanan	1) Maksud Perjalanan	
	2) Jarak Mencapai Stasiun/Halte	
	3) Waktu Perjalanan	
	4) Frekuensi Perjalanan	

### 3. HASIL DAN DISKUSI

Karakteristik pemilihan moda angkutan umum di Jalur Blok M – Bundaran HI ini menguraikan karakteristik pengguna sebagai responden dan jenis moda angkutan umum yang dipilih responden. Karakteristik pengguna meliputi karakteristik individu dan karakteristik perjalanannya.

#### 3.1 Karakteristik Pelaku Perjalanan

##### Gender

Hasil yang didapatkan setelah mendistribusikan kuisisioner kepada 200 responden, lalu dilakukannya analisis crosstab antara gender dan pemilihan moda MRT dan Transjakarta, diketahui bahwa pengguna dari masing-masing moda mayoritas berjenis kelamin perempuan dengan persentase 33,0% pada MRT dan 35,0% pada Transjakarta. Jika dilihat dari segi modanya, Transjakarta banyak dipilih oleh perempuan dibandingkan MRT. Dan MRT lebih banyak dipilih oleh laki-laki dibandingkan dengan moda Transjakarta. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 2.** Tabulasi Silang Gender dan Pemilihan Moda

Gender	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Laki-laki	15,00%	17,00%
Perempuan	35,00%	33,00%
Total	50,00%	50,00%

#### Usia

Hasil dari tabulasi silang usia dengan pemilihan moda MRT dan moda Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, yaitu mayoritas penggunanya memiliki rentang umur 20-29 tahun. Pada moda Transjakarta didapatkan rentang usia 20-29 tahun paling tinggi yaitu 42,0%, disusul oleh <19 tahun dengan persentase 6,00%, dapat dilihat bahwa pengguna moda Transjakarta memiliki rata-rata umur <19-29 tahun. Selanjutnya pada moda MRT didapatkan dengan rentang usia 20-29 (37,0%) paling banyak menggunakan MRT dan disusul oleh rentang usia 30-39 tahun yaitu 6,50% dan dapat dilihat juga bahwa pengguna MRT memiliki rata-rata usia 20-39 tahun. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 3.** Tabulasi Silang Usia dengan Pemilihan Moda

Usia	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
<19	6,00%	5,50%
20-29	42,00%	37,00%
30-39	1,00%	6,50%
>40	1,00%	1,00%
Total	50,00%	50,00%

#### Jenis Pekerjaan

Hasil yang didapatkan dari tabulasi silang pada jenis pekerjaan dengan pemilihan moda MRT dan moda Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI adalah bahwa pengguna masing-masing kedua moda ini memiliki pekerjaan sebagai karyawan. Pada moda Transjakarta, pengguna dengan jenis pekerjaan sebagai karyawan memiliki persentase 25,0% dan disusul dengan jenis pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa yaitu 23,5%. Tidak jauh berbeda dengan moda MRT, moda ini juga paling banyak yang menggunakan memiliki jenis pekerjaan sebagai karyawan dengan persentase 27,5% dan disusul dengan pelajar/mahasiswa yaitu 19,0%. Dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4. Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan dengan Pemilihan Moda**

Jenis Pekerjaan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Karyawan	25,0%	27,50%
Pelajar/Mahasiswa	23,5%	19,00%
Wirausaha	0,0%	0,5%
Tidak Bekerja	0,0%	0,5%
Lainnya	1,50%	2,50%
Total	50,00%	50,00%

#### Tingkat Pendapatan

Pada hasil tabulasi silang tingkat pendapatan dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI didapatkan hasil mayoritas pengguna moda MRT (34,0%) dan moda Transjakarta (34,5%) memiliki pendapatan dalam sebulan sebesar  $\leq$  Rp4.454.000,00. Dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5. Tabulasi Silang Tingkat Pendapatan dengan Pemilihan Moda**

Pendapatan dalam Sebulan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
$\leq$ Rp4.454.000,00	34,50%	34,00%
Rp4.454.000,01 – Rp9.000.000,00	13,00%	15,00%
$>$ Rp9.000.000,01	2,5%	1,00%
Total	50,00%	50,00%

#### Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang kepemilikan kendaraan pribadi dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, bahwa pengguna moda Transjakarta (28,5%) dan pengguna moda MRT (29,5%) banyak yang memiliki kendaraan pribadi. Namun banyak juga yang tidak memilikinya dengan persentase 21,5% pada moda Transjakarta dan 20,5% pada moda MRT. Dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6. Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan Pribadi dengan Pemilihan Moda**

Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Memiliki	28,50%	29,50%
Tidak Memiliki	21,50%	20,50%
Total	50,00%	50,00%



### 3.2 Karakteristik Perjalanan

#### Maksud Perjalanan

Hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang maksud perjalanan dengan pemilihan moda MRT dan moda Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, didapatkan hasil bahwa pengguna Transjakarta paling banyak memiliki maksud tujuannya untuk bekerja (26,0%) diikuti dengan maksud perjalanan untuk sekolah/kuliah (15,5%). Sama halnya dengan pengguna moda MRT, mereka menggunakan moda ini untuk bekerja (25,5%) dan disusul untuk sekolah/kuliah (11,0%), serta tidak sedikit juga yang menggunakan moda ini untuk berbelanja (7,0%). Pada karakteristik maksud perjalanan dapat dilihat pada moda Transjakarta mayoritas penggunanya menggunakan moda Transjakarta untuk bekerja dan sekolah/kuliah. Berbeda dengan moda MRT, mayoritas menggunakan moda ini untuk bekerja, sekolah/kuliah dan berbelanja. Dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 7. Tabulasi Silang Maksud Perjalanan dengan Pemilihan Moda

Maksud Perjalanan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Bekerja	26,00%	25,50%
Sekolah/Kuliah	15,50%	11,00%
Berbelanja	1,50%	7,0%
Keperluan Keluarga	2,50%	1,0%
Lainnya	5,0%	5,5%
Total	50,00%	50,00%

#### Jarak Tempat Tinggal Mencapai Stasiun/Halte

Hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang jarak tempat tinggal mencapai stasiun/halte dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, pada moda Transjakarta banyak penggunanya yang memiliki tempat tinggalnya dengan jarak >1 km (24,5%), namun terdapat pengguna juga yang tempat tinggalnya dekat dengan halte yaitu 201-400 m (7,5%) dan 0-200 m (7,0%), hal ini dapat disebabkan juga karena Transjakarta memiliki jaringan yang lebih luas. Selanjutnya pada moda MRT mayoritas penggunanya memiliki jarak tempat tinggal mencapai stasiunnya >1 km (42,5%). Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 8.** Tabulasi Silang Jarak Tempat Tinggal Mencapai Stasiun/Halte dengan Pemilihan Moda

Jarak Mencapai Halte/Stasiun	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
0 – 200 m	7,00%	1,00%
201 – 400 m	7,50%	1,00%
401 – 600 m	2,50%	2,00%
601 – 800 m	2,50%	1,00%
800 – 1 km	6,00%	2,50%
> 1 km	24,50%	42,50%
Total	50,00%	50,00%

#### Frekuensi Penggunaan dalam Seminggu

Hasil yang didapatkan dari tabulasi silang frekuensi penggunaan dalam seminggu dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, didapatkan banyak pengguna moda Transjakarta yang menggunakan moda tersebut sebanyak 5-6 kali dengan persentase 15,0%, diikuti dengan frekuensi 3-4 kali yaitu 12,5%. Selanjutnya pada moda MRT didapatkan hasil bahwa yang menggunakan moda tersebut tidak jauh beda dengan pengguna moda Transjakarta yaitu dengan frekuensi penggunaan 5-6 kali (17,5%), lalu diikuti dengan frekuensi penggunaan 3-4 kali (12,5%). Dapat dilihat bahwa pengguna moda MRT maupun pengguna moda Transjakarta sama-sama memiliki persamaan frekuensi penggunaannya dalam menggunakan moda tersebut. Dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 9.** Tabulasi Silang Frekuensi Penggunaan dalam Seminggu dengan Pemilihan Moda

Frekuensi Penggunaan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
1-2 kali	11,0%	9,0%
3-4 kali	12,5%	12,5%
5-6 kali	15,0%	17,5%
> 6 kali	11,5%	11,0%
Total	50,00%	50,00%

#### Total Waktu Tempuh Perjalanan

Hasil yang didapatkan dari tabulasi silang total waktu tempuh perjalanan dengan pemilihan moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI, didapatkan hasil banyak pengguna yang menggunakan moda Transjakarta memiliki total waktu tempuhnya adalah 31-60 menit (22,5%), diikuti oleh 61-90 menit (13,0%), yang artinya pengguna moda Transjakarta memiliki rata-rata total waktu tempuh perjalanannya adalah 31-90 menit. Selanjutnya pada pengguna moda MRT banyak yang memiliki total waktu tempuhnya 31-60 menit (16,0%), diikuti oleh 16-30 menit (16,0%), dan pengguna

moda MRT memiliki total waktu tempuh perjalanannya lebih singkat dibandingkan Transjakarta dengan rata-rata 16-60 menit. <sup>33</sup> Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 10.** Tabulasi Silang Total Waktu Tempuh Perjalanan dengan Pemilihan Moda

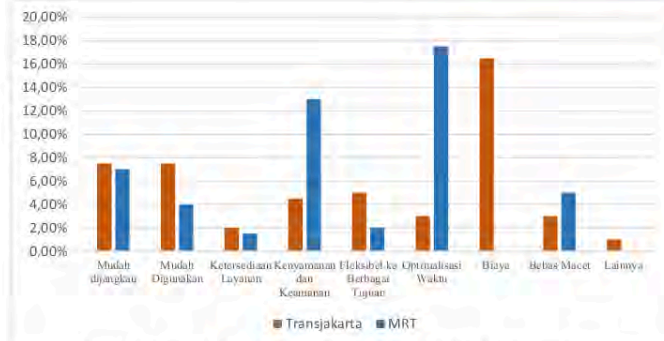
Total Waktu Perjalanan	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
0 – 15 menit	1,00%	2,50%
16 – 30 menit	8,00%	16,00%
31 – 60 menit	22,50%	16,50%
61 – 90 menit	13,00%	8,00%
91 – 120 menit	4,00%	6,50%
>120 menit	1,50%	0,50%
Total	50,00%	50,00%

**Alasan Utama Menggunakan MRT atau Transjakarta**

Pada penelitian ini, hasil yang didapatkan setelah melakukan tabulasi silang dengan alasan utama didapatkan bahwa pengguna moda Transjakarta lebih memilih modanya karena biaya terjangkau (16,5%) dan kemudahan dijangkau (7,5%) serta kemudahan dalam menggunakan moda tersebut (7,5%). Sedangkan pada pengguna moda MRT, mereka beralasan untuk optimalisasi waktu (17,5%) serta kenyamanan dan keamanan (13,0%) yang diberikan oleh moda MRT. <sup>28</sup> Dapat dilihat pada tabel dan grafik dibawah ini:

**Tabel 11.** Tabulasi Silang Alasan Utama Menggunakan MRT dan Transjakarta

Alasan Utama Menggunakan MRT dan Transjakarta	Pemilihan Moda	
	Transjakarta	MRT
Mudah dijangkau	7,50%	7,00%
Mudah Digunakan	7,50%	4,00%
Ketersediaan Layanan	2,00%	1,50%
Kenyamanan dan Keamanan	4,50%	13,00%
Fleksibel ke Berbagai Tujuan	5,00%	2,00%
Optimalisasi Waktu	3,00%	17,50%
Biaya	16,50%	0,00%
Bebas Macet	3,00%	5,00%
Lainnya	1,00%	0,00%



Gambar 2 Grafik Alasan Utama Menggunakan MRT dan Transjakarta

Dari hasil analisis tabulasi silang karakteristik pengguna dan perjalanannya dengan pemilihan moda didapatkan bahwa pada karakteristik penggunanya yaitu usia, maksud perjalanan, jarak tempat tinggal mencapai stasiun, total waktu perjalanan, dan alasan utama merupakan memiliki sedikit perbedaan antara pengguna moda MRT dan pengguna moda Transjakarta, yang artinya terdapat perbedaan pangsa pasar di kedua moda tersebut. Dan pada penelitian sebelumnya mengenai MRT memiliki karakteristik pengguna MRT yaitu berusia 25-35 tahun, dan maksud perjalanan untuk bekerja dan berbelanja (Sembada et al., 2020). Sedangkan pada penelitian sebelumnya mengenai Transjakarta memiliki karakteristik penggunanya yaitu berusia 17-25 tahun, dengan maksud perjalanan untuk belajar (Santoso, 2021). Hal tersebut dapat dibuktikan bahwa adanya pangsa pasar untuk karakteristik pengguna yang berbeda. Jika dilihat dari alasan utama pengguna menggunakan moda MRT atau Transjakarta, dimana pengguna MRT memiliki alasan karena optimalisasi waktu, kenyamanan dan keamanan, lalu pengguna Transjakarta karena biaya, kemudahan menjangkau dan menggunakannya, bahwa mereka memiliki persepsi yang berbeda pula. Adanya perbedaan pangsa pasar kemungkinan kecil terjadinya kompetisi yang bersifat substitusi. Namun perlu diperhatikan juga dari pangsa pasar atau karakteristik yang memiliki persamaan di kedua moda tersebut, seperti gender, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, dan frekuensi penggunaan yang dapat meningkatkan potensi kompetisi yang bersifat substitusi kedepannya apabila pembangunan MRT Fase II telah selesai.

#### 4. KESIMPULAN

Dari karakteristik pemilihan moda yang terjadi pada moda MRT dan Transjakarta di Jalur Blok M – Bundaran HI dapat diketahui bahwa dari karakteristik pelaku perjalanan, kedua moda ini mendapatkan hasil dengan karakteristik yang sama, yaitu pengguna berjenis kelamin perempuan, usia 21-29 tahun, jenis pekerjaan sebagai karyawan, pendapatan dibawah dan setara dengan UMR Jakarta. Dari karakteristik perjalanannya, pengguna kedua moda tersebut memiliki maksud perjalanan yang sama yaitu untuk bekerja namun terdapat perbedaan pada total waktu tempuh pengguna, dimana pengguna moda MRT memiliki rata-rata total waktu tempuh 16-60 menit. Sedangkan pengguna moda Transjakarta memiliki rata-rata total waktu tempuh 30-90 menit. Pada alasan utama pengguna Transjakarta lebih memilih moda tersebut dari segi biaya dan kemudahan menjangkau dan menggunakannya. Pada pengguna MRT lebih memilih moda tersebut dari optimalisasi waktu dan kenyamanan serta keamanan.

#### 5. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibu Dr. Ir. Rahel Situmorang, M.Plan., selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc., selaku Dosen Pembimbing II yang telah membimbing dan memberikan arahan kepada penulis. Selain itu penulis juga mengucapkan terima kasih kepada responden atau pengguna moda MRT dan pengguna moda Transjakarta yang telah meluangkan waktunya untuk mengisi kuisioner penelitian untuk melancarkan penelitian ini.

#### 6. DAFTAR PUSTAKA

- Alfadin, M. R., & Hidayat, T. (2018). Kajian Pemilihan Moda Antara Taksi Berbasis Aplikasi Online Dan Taksi Konvensional Studi Kasus Kota Surabaya. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya.
- Andriansyah. (2015). Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Jakarta.
- Databoks. (2021). Blok M - Kota Jadi Rute Transjakarta dengan Penumpang Terbanyak pada 2020. Diperoleh tanggal 21 Juli 2022, dari <https://databoks.katadata.co.id/>
- Mustaqima, Z. Z. (2018). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Umum Berbasis Online di Jakarta Selatan (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- Atianta, L. (2017). Pengaruh Intensitas Pemanfaatan Ruang terhadap SUHI (Surface Urban Heat Island) di Perkotaan Yogyakarta. (Tesis). Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Nasution, M, N. (2004). Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia. Jakarta.

- 10 Pujiyanto, T., & Nurul Hidayati, S. T. (2017). Analisis pemilihan moda transportasi penumpang antara bus dan kereta api rute purwodadi-semarang (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- PT. MRT Jakarta. (2019). Informasi MRT. Diperoleh tanggal 16 Juli 2022, dari <https://jakartamrt.co.id/id>
- Rahadian, J. (2015). Kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat di Jakarta Barat (studi kasus: koridor Jalan Daan Mogot) (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- 8 Santoso, I. P., Soeyatwoko, S., & Kirani, P. N. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Tingkat Pelayanan Moda Transportasi Transjakarta Koridor 1 Blok M–Kota. *Jurnal Syntax Transformation*, 2(9), 1283-1292.
- 6 Sembada, M. T., Hariyani, S., & Setyono, D. A. (2020). Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Moda Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 12(2), 60-69.
- 9 Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206?DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- 5 Tamín, O, Z. (2008). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Wahab, W., & Andika, P. (2019). Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau. *Jurnal Teknik Sipil*, 6(1), 30-37.

# Jurnal Lemlit Alfath

## ORIGINALITY REPORT

17%

SIMILARITY INDEX

17%

INTERNET SOURCES

6%

PUBLICATIONS

8%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Universitas Brawijaya Student Paper	1%
2	repository.ub.ac.id Internet Source	1%
3	eproceeding.itenas.ac.id Internet Source	1%
4	repository.its.ac.id Internet Source	1%
5	123dok.com Internet Source	1%
6	tatakota.ub.ac.id Internet Source	1%
7	repositori.uin-alauddin.ac.id Internet Source	1%
8	repository.unismabekasi.ac.id Internet Source	1%
9	digilib.ptdisttd.ac.id Internet Source	1%
10	etd.repository.ugm.ac.id Internet Source	1%
11	text-id.123dok.com Internet Source	1%
12	ojs.unm.ac.id Internet Source	1%
13	www.trijurnal.lemlit.trisakti.ac.id	

Internet Source

1 %

14

[adoc.pub](#)

Internet Source

<1 %

15

[repository.unri.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

16

[eprints.unsri.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

17

Submitted to Trisakti University

Student Paper

<1 %

18

[repository.iti.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

19

Submitted to Udayana University

Student Paper

<1 %

20

[repository.ubb.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

21

[repository.unj.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

22

[rukanahep.wordpress.com](#)

Internet Source

<1 %

23

[megapolitan.kompas.com](#)

Internet Source

<1 %

24

[penerbit.brin.go.id](#)

Internet Source

<1 %

25

[digilibadmin.unismuh.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

26

[repository.uinjkt.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

27

[repository.uinsu.ac.id](#)

Internet Source

<1 %

[www.scribd.com](#)



28	Internet Source	<1 %
29	edoc.pub Internet Source	<1 %
30	jurnal.untan.ac.id Internet Source	<1 %
31	mafiadoc.com Internet Source	<1 %
32	repository.iainkudus.ac.id Internet Source	<1 %
33	repository.unibos.ac.id Internet Source	<1 %
34	docobook.com Internet Source	<1 %
35	eprints.undip.ac.id Internet Source	<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off

# Jurnal Lemlit Alfath

---

## GRADEMARK REPORT

---

FINAL GRADE

GENERAL COMMENTS

**/100**

---

PAGE 1

---

PAGE 2

---

PAGE 3

---

PAGE 4

---

PAGE 5

---

PAGE 6

---

PAGE 7

---

PAGE 8

---

PAGE 9

---

PAGE 10

---

PAGE 11

---

PAGE 12

---