

SURAT TUGAS

Nomor: 476/AK.04.14/FALTL/IV/2025

- Dasar : 1. Kalender Akademik Universitas Trisakti Tahun Akademik 2024/2025
2. Program Mata Kuliah Tahun Akademik 2024/2025
- Menimbang : Dalam rangka pelaksanaan Mata Kuliah Skripsi Semester Genap Tahun Akademik 2024/2025 di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Jurusan Teknik Planologi Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan Universitas Trisakti dipandang perlu untuk mengeluarkan Surat Tugas bagi Pelaksana, Pembimbing serta Penguji mata kuliah tersebut.

MENUGASKAN

- Kepada Yth : Kepada Dosen Tetap yang namanya tercantum dalam Lampiran Surat Tugas ini Sebagai Pelaksana, Pembimbing, Mahasiswa peserta Mata Kuliah Skripsi Semester Genap Tahun Akademik 2024/2025
- Untuk : 1. Tim Pelaksana: melaksanakan kegiatan pelaksanaan Mata Kuliah Skripsi dan mengkoordinasi para Pembimbing Mata Kuliah Skripsi Jurusan Teknik Planologi, FALTL Usakti Semester Genap Tahun Akademik 2024/2025 ;
2. Pembimbing: membimbing mahasiswa Mata Kuliah Skripsi yang dibimbing serta memberikan laporan kemajuan tugas bimbingan kepada Koordinator Pelaksana Mata Kuliah Skripsi;
3. Melaksanakan tugas ini dengan sebaik-baiknya dan penuh tanggung jawab;
4. Memberikan laporan hasil kegiatan ini kepada Dekan Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan, Universitas Trisakti melalui Ketua Jurusan Teknik Planologi;

Diketahui di : Jakarta
Pada Tanggal : 17 April 2025



Dr. Ir. Silia Yuslim, MT
NIK 1961/USAKTI

Tembusan Kepada Yth:

1. Wakil Dekan I;
2. Ketua Jurusan Teknik Planologi;
3. Kasubag Perkuliahan dan Ujian;
4. Disampaikan kepada nama-nama yang bersangkutan.

Lampiran Surat Tugas Nomor
Tanggal

: 476 /AK.04.11/FALTL/ IV /2025
: 17 April 2025

- I. **Pelaksana:**
Penanggung Jawab : Anindita Ramadhani, S.T., M.T.
Koordinator Tugas Akhir I : Wisely yahya, S.T., M.P.W.K.
Koordinator Tugas Akhir II : Arina Marta Setya Putri, S.T., M.T.
Sekretariat : Miftah hulzanah
- II. **Pembimbing**

PEMBIMBING SKRIPSI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
SEMESTER GENAP TAHUN AKADEMIK 2024/2025

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	JUDUL/TOPIC SKRIPSI	PEMBIMBING
1	Mochammad Alif Badawi	083002100011	Dampak Keberadaan Ruas Jalan Tol Kanci Pejagan Terhadap Perkembangan Wilayah Di Kabupaten Cirebon Dan Kabupaten Borebes	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
2	Muhammad Diaz Adzikra	083002100014	Persepsi Masyarakat Permukiman Terhadap Dampak Lingkungan Fisik Dari Adanya Tempat Pembuangan Akhir Rawa Kucing, Kota Tangerang	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
3	Ridho Putra Mulza	083002100020	Pengaruh Perkembangan Lahan Terbangun Terhadap Kualitas Lingkungan Permukiman Di Kecamatan Jatnangor	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
4	Azhar Taufiqurrahman	083002100007	Kajian Fenomena Urban Heat Island Di Kota Cilegon Sebagai Kota Industri Tahun 2010, 2020, Serta RTRW 2040	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
5	Rayhanul Hafizh	083002100019	Potensi Penetapan Konsep 15 Minute City Di Kota Administrasi Jakarta Pusat	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan
6	Nurul Aini	083002100023	Kajian Pola Morfologi Di Area Sepanjang Rel Kereta Api Cisauk-Maja	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
7	Faiz Nabawi	083001900028	Pola Prilaku Wisatawan Di Kawasan Cikini	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K
8	Muhammad Rizky Shalahuddin	083002000046	Tingkat Walkability Di Pusat Kota Bekasi, Jawa Barat	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K

Lampiran Surat Tugas Nomor
Tanggal

: 476 /AK.04.11/FALTL/IV /2025
: 17 April 2025

- I. **Pelaksana:**
 Penanggung Jawab : Anindita Ramadhani, S.T., M.T.
 Koordinator Tugas Akhir I : Wisely yahya, S.T., M.P.W.K.
 Koordinator Tugas Akhir II : Arina Marta Setya Putri, S.T., M.T
 Sekretariat : Miftah hulzanah
- II. **Pembimbing**

PEMBIMBING SKRIPSI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
SEMESTER GENAP TAHUN AKADEMIK 2024/2025

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	JUDUL/TOPIC SKRIPSI	PEMBIMBING
9	Dheana Finanti	083002100010	Upaya Peningkatan Tingkat Kalayakan Huni Pada Permukiman Di Kota Depok (Studi Kasus: Kecamatan Limo Dan Kecamatan Cipayang)	Anindita Ramadhani, ST., M.T
				Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K
10	Anggia Putri Aulia	083002100005	Peran Budaya Dalam Penataan Ruang Pada Permukiman Adat Kesepuhan Ciptamulya Sukabumi	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Dr. drs. Yayat Supriatna, MSP
11	Ilham Putra Prayogatama	083001800015	Analisis Penyediaan Tempat Pemakaman Umum Di Kota Tangsel	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
12	Andi Dwi Sabrianti Najamuddin	083002100004	Pola Urban Sprawl Kota Makassar Tahun 2015 – 2025	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan
13	Arsy Ammar Shafa	083001900015	Penentuan Alternatif Lokasi Tempat Pemrosesan Akhir (Tpa) Sampah Di Kabupaten Blora, Jawa Tengah	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
14	Robertus Rinaldi Liem Gebze	083002000023	Arah Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
15	Ajeng Pramesthi Rinjani	083002100003	Kajian Perkembangan Kawasan Perkotaan Kedungsepur Dengan Metode Derajat Urbanisasi Dalam Rangka Pemerataan Penyediaan Sarana Prasarana Perkotaan	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
16	Andiny Wulan Nurtejo	083002000048	Kajian Keterkaitan Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (Kspd) Sukamakmur Tanjungsari Dan Cariu Sebagai Wisata Alam Dan Wisata Minat Khusus Di Kabupaten Bogor	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Marselinus Nirwan Luru, ST.,M.Si

Lampiran Surat Tugas Nomor
Tanggal

: 476 /AK.04.11/FALTL/IV /2025
: 17 April 2025

- I. **Pelaksana:**
Penanggung Jawab : Anindita Ramadhani, S.T., M.T.
Koordinator Tugas Akhir I : Wisely yahya, S.T., M.P.W.K.
Koordinator Tugas Akhir II : Arina Marta Setya Putri, S.T., M.T.
Sekretariat : Miftah hulzanah
- II. **Pembimbing**

PEMBIMBING SKRIPSI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
SEMESTER GENAP TAHUN AKADEMIK 2024/2025

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	JUDUL/TOPIC SKRIPSI	PEMBIMBING
17	Azzahra Yaomli Imani	083002100008	Arahan Optimalisasi Daya Dukung Lahan	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Marselinus Nirwan Luru, ST.,M.Si
18	Minaty Sahureka	083001900045	Analisis Pola Sebaran Pergerakan Pengguna Moda Transportasi Penyeberangan Kapal Ferry Di Pelabuhan Penyeberangan Waai Kab.Maluku Tengah	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc
19	Pascallino Budi Lewa Koten	083002400034	Ketersediaan Layanan Kesehatan Dan Dampak Terhadap Masyarakat Di Lingkungan Dengan Kepadatan Tinggi (Studi : Kecamatan Tambora, Jakarta Barat)	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
				Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K
20	Melita	083002100001	Pengaruh Jenis Fasilitas Perumahan Pada Place Attachment Penghuni (Studi Kasus : Perumahan Jatibening Estate, Kota Bekasi)	Dr. Ir. Hanny W. Wiranegara, M.T
				Dr. drs. Yayat Supriatna, MSP
21	Nathanla Himmatana Espa Onasis	083002100015	Faktor Yang Mempengaruhi Makin Meningkatnya Jumlah Rumah Liar (Ruli) Di Kota Batam	Dr. Ir. Hanny W. Wiranegara, M.T
				Dr. drs. Yayat Supriatna, MSP
22	John Herbert Victor	083001900036	Potensi Kabupaten Karawang Sebagai Compact City Berbasis Pertanian Perkotaan	Dr. Ir. Hanny W. Wiranegara, M.T
				Marselinus Nirwan Luru, ST.,M.Si
23	Muhammad Abdiel Bagaskara	083002100013	Alternatif Jalur Evakuasi Bencana Gunung Api Merapi Di Kecamatan Cangkringan Kabupaten Sleman	Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
				Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
24	Prasetyo Adi	083001900060	Perubahan Penggunaan Lahan Di Kota Serang	Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
				Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan

Lampiran Surat Tugas Nomor
Tanggal

: 476 /AK.04.11/FALTL/ IV /2025
: 17 April 2025

I. Pelaksana:

Penanggung Jawab : Anindita Ramadhani, S.T., M.T.
Koordinator Tugas Akhir I : Wisely yahya, S.T., M.P.W.K.
Koordinator Tugas Akhir II : Arina Marta Setya Putri, S.T., M.T.
Sekretariat : Miftah hulzanah

II. Pembimbing

PEMBIMBING SKRIPSI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
SEMESTER GENAP TAHUN AKADEMIK 2024/2025

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	JUDUL/TOPIC SKRIPSI	PEMBIMBING
25	Ferdy Erlangga Fahrezy	083002000010	Kajian Pelayanan Brt Trans Semarang Terhadap Lansia	Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan
26	Rayhan Ramadhani Hafair	083002100018	Faktor-Faktor Berkorelasi Terhadap Pemilihan Moda Antara Kereta Cepat Jakarta-Bandung Whoosh Dan Kereta Api Argo Parahyangan	Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan
27	I Made Kresna Sastra Pradipta	083001900033	Potensi Pengembangan Hunian Terjangkau Pada Kawasan Tod Di Jakarta	Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan
28	Clara Irawan	083001800007	Preferensi Masyarakat Terhadap Minat Pembelian Rusunami Sentraland Cengkareng, Jakarta Barat Perumnas	Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
29	Azzurri Zarqoo Zahir	083002100009	Kajian Perkembangan Permukiman Sebagai Implikasi Rtrw	Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
30	Rayyando Ulul Albab	083001800022	Pengukuran Kelayakan Huni Kota Tangerang Berdasarkan Peringkat Setiap Kecamatan	Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K Marselinus Nirwan Luru, ST.,M.Si

Dekan,

Dr. Ir. Silia Yuslim, MT
NIK 1961/USAKTI



UNIVERSITAS TRISAKTI

FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI LINGKUNGAN

FACULTY OF LANDSCAPE ARCHITECTURE AND ENVIRONMENTAL TECHNOLOGY – UNIVERSITAS TRISAKTI

KAMPUS A, Jl. Kyai Tapa No. 1 – Grogol – Jakarta Barat 11440 – Indonesia

Telp : +62-21-5663232 ext. 8754; 8755

Fax : +62-21-5602575

E-mail : faltl@trisakti.ac.id

Website : <https://faltl.trisakti.ac.id>

BERITA ACARA

Sidang Skripsi II

Pada hari ini Senin Tiga Puluh Juni tahun Dua Ribu Dua Puluh Lima di lantai Tujuh telah dilaksanakan Sidang Skripsi II mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan Universitas Trisakti.

Mahasiswa yang diuji:

Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara

NIM : 083002100013

Judul Tugas Akhir : Alternatif Jalur Evakuasi Bencana Gunung Api Merapi di Desa Wukirsari, Kecamatan Cangkringan

Pembimbing	Nama	Tanda Tangan
Pembimbing I	Herika, S.Si, M.Si, Ph.D	
Pembimbing II	Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si	

Penguji	Nama	Tanda tangan
Ketua Penguji	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt	
Anggota Penguji	Dr. drs. Yayat Supriatna, MSP	

Hasil Keputusan Sidang:

Mahasiswa yang bersangkutan lulus / ~~tidak lulus~~ sidang skripsi II*

*) Coret yang tidak sesuai

Demikian berita acara Sidang Skripsi II ini dibuat dengan sebenar-benarnya.

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota

Anindita Ramadhani ST., MT
NIK.3493Usakti

Koordinator Tugas Akhir

Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K
NIK.3834/Usakti

**PEMILIHAN JALUR EVAKUASI BENCANA GUNUNG MERAPI DI
DESA WUKIRSARI (STUDI KASUS : HUNTAP DONGKELSARI)**

TUGAS AKHIR

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Strata Satu Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota**

Oleh:

Muhammad Abdiel Bagaskara

083002100013



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

PRODI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI

LINGKUNGAN

UNIVERSITAS TRISAKTI

JAKARTA

2025

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara
NIM : 083002100013
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Judul Skripsi : Pemilihan Jalur Evakuasi Bencana Gunung Merapi di Desa Wukirsari (Studi Kasus : HUNTAP Dongkelsari)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana pada Perencanaan Wilayah dan Kota Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan Universitas Trisakti.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing, : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D / 0306058203

()

Pembimbing, : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si / 8939090024

()

Penguji : Dr. Ir. Edrawati Fatimah, MPSt

()

Penguji : Dr. Yayat Supriatna, MSP

()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 29 Juli 2025

SURAT ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
Dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
Telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara

NIM : 083002100013

Tanda Tangan :



Tanggal : 23 Juli 2025

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Trisakti, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara

NIM : 083002100013

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi lingkungan

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Trisakti Hak Bebas Royalti Non eksklusif (Non -exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Pemilihan Jalur Evakuasi Bencana Gunung Merapi di Desa Wukirsari (Studi Kasus : IIUNTAP Dongkelsari)

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Trisakti berhak menyimpan, mengalih media / format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Jakarta

Pada Tanggal 23 Juli 2025

Yang Menyatakan



(Muhammad Abdiel Bagaskara/083002100013)

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah, Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan penulis kemudahan sehingga dapat menyelesaikan Laporan Tugas akhir ini dengan baik dan tepat waktu sebab tanpa pertolongan-Nya penulis tidak dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik. Laporan Tugas akhir yang berjudul “Alternatif Jalur Evakuasi Bencana Gunung Api Merapi di Desa Wukirsari, Kecamatan Cangkringan” ini penulis susun untuk memenuhi tugas penulis sebagai Mahasiswa jurusan Teknik Planologi Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota. Pada Kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan serta bantuan selama penyusunan Laporan Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Nenek, Ibu dan Ayah penulis yang telah memberikan dukungan baik itu sebuah doa di setiap ibadah dan dukungan secara mental yang menguatkan penulis dalam mengerjakan tugas akhir ini.
2. Bapak Herika, S.Si, M.Si, Ph.D dan Ibu Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si selaku Dosen pembimbing 1 dan 2 penulis yang sudah di anggap sebagai orang tua oleh penulis telah membimbing dari segi hal dasar maupun tingkat lanjut dan koreksi yang sangat berarti dalam penyempurnaan tugas akhir ini.
3. Ibu Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt dan Bapak Dr. Yayat Supriatna, MSP . Selaku Dosen penguji atas segala evaluasi dan masukan terhadap peneliti terhadap hasil peneliti.
4. Seluruh dosen dan staf pengajar di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Trisakti, yang telah membantu berlangsung nya perkuliahan , memberikan ilmu dan pengalaman selama masa studi.
5. Saudara Rayhan Ramadhani Hafair, Azhar Taufiqurrahman , Azzurri Zarqoo Zahir, I Made Kresna Sastra Pradipta, dan John Herbert Victor selaku sahabat penulis yang menemani penulis dari masa orientasi kampus hingga penyusunan tugas akhir ini.

6. Rekan – rekan 12 mahasiswa Planologi 2021 yang telah menguatkan, menemani selama proses studi sehingga perjalanan penulis dalam menempuh studi menjadi menyenangkan.
7. Teman teman Himpunan Mahasiswa Jurusan Teknik Planologi (HMJPL) yang telah memberikan pengalaman dan pembelajaran Non akademik selama masa studi terutama terkait dinamika organisasi mahasiswa dan tongkrongan sehingga peneliti bisa menjadi individu yang lebih mudah bergaul dan berinteraksi pada kehidupan sosial.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis membuka diri terhadap kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan di masa mendatang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat, baik bagi pengembangan ilmu perencanaan wilayah dan kota maupun sebagai referensi bagi penelitian lanjutan terkait isu alternatif jalur evakuasi bencana gunung api.

Jakarta, 27 Juni 2025



Muhammad Abdiel
Bagaskara

ABSTRAK

Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara
NIM : 083002100013
Judul : Pemilihan Jalur Evakuasi Bencana Gunung Merapi di
Desa Wukirsari (Studi Kasus : HUNTAP Dongkelsari)

Pembimbing I : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
Pembimbing II : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
vi + 80 Halaman, 16 Tabel, 18 Gambar

Desa Wukirsari, yang berada di lereng Gunung Merapi, merupakan kawasan dengan tingkat risiko tinggi terhadap bencana erupsi gunung api. Salah satu upaya mitigasi yang penting adalah pemilihan jalur evakuasi yang aman dan sesuai dengan kriteria dari Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB). Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi alternatif jalur evakuasi yang aman, efektif, dan memenuhi kriteria BNPB. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan analisis spasial deskriptif dan pemanfaatan Network Analyst pada ArcGIS. Penelitian ini memfokuskan pada kawasan Hunian Tetap (Huntap) Dongkelsari, Desa Wukirsari, Kecamatan Cangkringan, Kabupaten Sleman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jalur evakuasi terpilih memenuhi parameter keamanan dari ancaman primer dan sekunder seperti banjir lahar dingin, serta memiliki akses yang efisien menuju Tempat Evakuasi Sementara (TES) dan Tempat Evakuasi Akhir (TEA). Temuan ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis dalam perencanaan jalur evakuasi dan mitigasi bencana berbasis spasial.

Kata kunci: Jalur Evakuasi, Gunung Merapi, Huntap Dongkelsari, Bencana Gunung Api, Analisis Spasial, Network Analyst

ABSTRACT

Name : Muhammad Abdiel Bagaskara
Student ID : 083002100013
Title : *Selection of Volcanic Disaster Evacuation Routes in Wukirsari Village (Case Study: Dongkelsari Permanent Housing)*
Supervisor I : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D
Supervisor II : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si
vii + 81 Page, 16 Table, 18 Picture

Wukirsari Village, located on the slopes of Mount Merapi, is categorized as a high-risk area for volcanic eruption disasters. One of the essential mitigation efforts is the selection of a safe evacuation route that complies with the criteria set by the National Disaster Management Authority (BNPB). This study aims to identify safe and effective alternative evacuation routes that meet BNPB standards. The research method used is a quantitative approach with descriptive spatial analysis, utilizing the Network Analyst tool in ArcGIS. The study focuses on the Permanent Housing (Huntap) area of Dongkelsari in Wukirsari Village, Cangkringan Sub-district, Sleman Regency. The results indicate that the selected evacuation route satisfies safety parameters from primary and secondary threats, such as cold lava floods, and provides efficient access to Temporary Evacuation Sites (TES) and Final Evacuation Sites (TEA). These findings are expected to offer strategic recommendations for evacuation route planning and spatial-based disaster mitigation.

Keywords: *Evacuation Route, Mount Merapi, Huntap Dongkelsari, Volcanic Disaster, Spatial Analysis, Network Analyst*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	iii
SURAT ORISINALITAS	v
LEMBAR PENGESAHAN	ii
SURAT ORISINALITAS	iii
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan dan Sasaran.....	4
1.3.2. Sasaran	4
1.4. Manfaat Penelitian.....	4
1.4.1. Manfaat Teoritis	4
1.4.2. Manfaat Praktis	4
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.5.2. Ruang Lingkup Substansi	7
1.6. Kerangka Berpikir	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1. Bencana	9
2.1.1. Definisi Bencana	9
2.1.2. Jenis Bencana	9

2.2. Gunung Api	10
2.2.1. Definisi Gunung Api	10
2.2.2. Dampak Letusan Gunung Api	10
2.3. Kawasan Rawan Bencana (KRB)	11
2.4. Jalur Evakuasi	14
2.5. Tempat Evakuasi Sementara (TES) dan Tempat Evakuasi Akhir (TEA)..	14
2.5.1. Tempat Evakuasi Sementara (TES).....	14
2.5.2. Tempat Evakuasi Akhir (TEA).....	15
2.6. Bencana Ikutan	17
2.7. Penelitian Terdahulu	17
2.8. Sintesis Pustaka	26
2.9. Kerangka Konsep	29
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1. Pendekatan Penelitian	30
3.2. Variabel Penelitian.....	30
3.3. Metode Pengumpulan Data	31
3.4. Metode Analisis Data	32
BAB IV GAMBARAN UMUM.....	34
4.1. Letak dan Lokasi Wilayah Studi	34
4.2. Kawasan Rawan Bencana Kecamatan Cangkringan.....	36
4.3. Jaringan Jalan Desa Wukirsari	39
4.4. Jalur Evakuasi Desa Wukirsari.....	41
4.5. Aliran sungai Desa Wukirsari	43
4.6. Risiko Bencana Kecamatan Cangkringan	45
4.6.1. Bencana Gunung Api	45
4.6.2. Bencana Lahar Dingin.....	47
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN	49
5.1. Analisis Pemetaan Alternatif Jalur Evakuasi	49
5.1.1. Alternatif Jalur Evakuasi Barak Brayut	49
5.2. Barak Kiyaran Wukirsari.....	52

5.2.1. Barak Desa Wukirsari.....	54
5.3. Analisis Alternatif Jalur Terpilih	58
5.3.1. Lebar Jalan	58
5.3.2. Waktu Tempuh Jalur.....	63
5.3.3. Tidak Melintasi Sungai Aktif	65
5.3.4. Menjauhi Sumber Ancaman	68
5.3.5. Hasil Analisis Alternatif Jalur Terpilih	72
5.4. Pembahasan	73
5.5. Keterbatasan Penelitian	74
BAB VI SIMPULAN DAN SARAN	76
6.1. Simpulan.....	76
6.2. Saran.....	76
DAFTAR PUSTAKA.....	78
LAMPIRAN.....	81

UNIVERSITAS TRISAKTI

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Tinjauan Penelitian Terdahulu	19
Tabel 2. Sintesis Variabel.....	26
Tabel 3. Variabel Penelitian	27
Tabel 4. Variabel Penelitian	31
Tabel 5. Pengumpulan Data.....	32
Tabel 6. Standar Parameter yang Digunakan.....	58
Tabel 7. Kriteria Minimal Lebar Jalur	59
Tabel 8. Lebar Jalan Alternatif jalur Barak Brayut.....	60
Tabel 9. Lebar Jalan Alternatif Barak Brayut	61
Tabel 10. Lebar Jalan Alternatif Jalur Barak Desa Wukirsari	62
Tabel 11. Lebar Jalan Alternatif Jalur Evakuasi	62
Tabel 12. Rangking Waktu Tempuh Alternatif Jalur Evakuasi.....	65
Tabel 13. Alternatif Jalur Evakuasi terkait dengan Jalur Sungai	68
Tabel 14. Tabel Rangking Menjauhi Sumber Ancaman	71
Tabel 15. Hasil Analisis Jalur Terpilih Dengan Metode Rangking	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Desa Wukirsari.....	6
Gambar 2. Kerangka Berpikir	8
Gambar 3. Peta Kawasan Rawan Bencana Gunung Merapi	13
Gambar 4. Peta Lokasi Evakuasi Kecamatan Cangkringan	16
Gambar 5. Kerangka Konsep Berpikir	29
Gambar 6. Peta Administrasi Desa Wukirsari	35
Gambar 7. Peta Kawasan Rawan Bencana Gunung Api Merapi.....	37
Gambar 8. Peta Jaringan Jalan Desa Wukirsari	40
Gambar 9. Peta Jalur Evakuasi Desa Wukirsari	42
Gambar 10. Peta Aliran Sungai Desa Wukirsari.....	44
Gambar 11. Peta Bencana Gunung Api Kecamatan Cangkringan.....	46
Gambar 12. Peta Bencana Lahar Dingin Kecamatan Cangkringan.....	48
Gambar 13. Peta Alternatif Jalur Barak Brayut	51
Gambar 14. Peta Alternatif Jalur Barak Kiyaran	53
Gambar 15. Peta Alternatif Jalur Barak Desa Wukirsari	55
Gambar 16. Peta Alternatif Jalur Evakuasi.....	57
Gambar 17. Peta Alternatif Jalur Evakuasi.....	67
Gambar 18. Menjauhi Sumber Ancaman	70

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I.....	81
------------------------	-----------

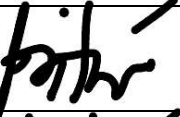
Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara
 NIM 083002100013
 Jurusan : Teknik Planologi
 Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
 Judul Tugas Akhir : Alternatif Jalur Evakuasi Bencana Gunung Api Merapi Desa Wukirsari, Kecamatan Cangkringan

TABEL BIMBINGAN

Dosen Pembimbing 1 : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D

No.	Tanggal	Pembahasan	TTD (Dospem 1)
1	23 – 04 – 25	Revisi setelah sidang seminar	
2	25 – 04 – 25	Analisis Pemetaan Jalur Alternatif Evakuasi dan kelayakan alternatif jalur	
3	12 – 05 – 25	Revisi Analisis Pemetaan Jalur Alternatif dan analisis kelayakan alternatif jalur	
4	20 – 05 – 25	Asistensi Kuisoner untuk analisis kesepakatan masyarakat dengan alternatif jalur yang di buat	
5	22 – 05 – 25	Finalisasi Laporan Tugas Akhir	

Dosen Pembimbing 2 : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si

No.	Tanggal	Pembahasan	TTD (Dospem 2)
1	23 – 04 – 25	Revisi setelah sidang Seminar	
2	25 – 04 – 25	Analisis Pemetaan Jalur Alternatif Evakuasi dan Analisis Kelayakan Alternatif Jalur	
3	3 – 05 – 25	Revisi Analisis Pemetaan Jalur Alternatif dan analisis kelayakan alternatif jalur	
			

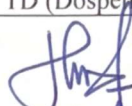
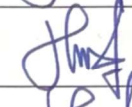
4	19 – 05 – 25	Asistensi Kuisioner untuk analisis Kesepakatan Masyarakat dengan alternatif jalur evakuasi yang dibuat
---	--------------	---

5	22 – 05 – 25	Finalisasi Laporan Tugas Akhir	
---	--------------	--------------------------------	--

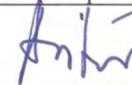
Nama : Muhammad Abdiel Bagaskara
NIM : 083002100013
Jurusan : Teknik Planologi
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Judul Tugas Akhir : Alternatif Jalur Evakuasi Bencana Gunung Api Merapi Desa Wukirsari, Kecamatan Cangkringan

TABEL BIMBINGAN

Dosen Pembimbing 1 : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D

No.	Tanggal	Pembahasan	TTD (Dospem 1)
1	02 - 06 - 25	Revisi setelah sidang 1	
2	18 - 06 - 25	Revisi Sasaran dan Analisis	
3	25 - 06 - 25	Finalisasi Laporan	

Dosen Pembimbing 2 : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si

No.	Tanggal	Pembahasan	TTD (Dospem 2)
1	02 - 06 - 25	Revisi setelah sidang 1	
2	16 - 06 - 25	Revisi Sasaran dan Analisis	
3	25 - 06 - 25	Finalisasi Laporan	





UNIVERSITAS TRISAKTI

FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI LINGKUNGAN

FACULTY OF LANDSCAPE ARCHITECTURE AND ENVIRONMENTAL TECHNOLOGY – UNIVERSITAS TRISAKTI

KAMPUS A, Jl. Kyai Tapa No. 1 – Grogol – Jakarta Barat 11440 – Indonesia

Telp : +62-21-5663232 ext. 8754; 8755

Fax : +62-21-5602575

E-mail : faltl@trisakti.ac.id

Website : <https://faltl.trisakti.ac.id>

BERITA ACARA

Sidang Skripsi II

Pada hari ini Senin Tiga Febuari tahun Dua Ribu Dua Puluh Lima di lantai Tujuh telah dilaksanakan Sidang Skripsi II mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan Universitas Trisakti.

Mahasiswa yang diuji:

Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra

NIM : 083002000053

Judul Tugas Akhir : Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti

Pembimbing	Nama	Tanda Tangan
Pembimbing I	Herika, S.Si, M.Si, Ph.D	
Pembimbing II	Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si	

Penguji	Nama	Tanda tangan
Ketua Penguji	Dr. Ir. Rahel Situmorang, M.Plan.	
Anggota Penguji	Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc.	

Hasil Keputusan Sidang:

Mahasiswa yang bersangkutan lulus / tidak lulus sidang skripsi II*

*) Coret yang tidak sesuai

Demikian berita acara Sidang Skripsi II ini dibuat dengan sebenar-benarnya.

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Perencanaan Wilayah dan Kota

Anindita Ramadhani ST., MT
NIK.3493Usakti

Koordinator Tugas Akhir

Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.
NIK.2360/Usakti

**AKSESIBILITAS PENGGUNA ANGKUTAN UMUM MENUJU
STASIUN LRT HARJAMUKTI, KOTA DEPOK**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Strata Satu Perencanaan Wilayah dan Kota**

Oleh:

MUHAMMAD DIMAS ELVIN PUTRA

083002000053



**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI
LINGKUNGAN
UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA 2025**

LEMBAR PENGESAHAN

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
 Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra
 NIM : 083002000053
 Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
 Judul Skripsi : Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota pada Program Studi, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan, Universitas Trisakti.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing, NIDN : Herika M. T., S.Si, M.Si, Ph.D, 0306058203 (.....)

Pembimbing, NIDK : Dr. Ir. Anita Sitawati W., M.Si, 8939090024 (.....)

Penguji : Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan (.....)

Penguji : Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc. (.....)

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 10 Februari 2025

Aksesibilitas Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok

Muhammad Dimas Elvin Putra, 2025

SURAT ORISINALITAS

SURAT ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
Dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
Telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra

NIM : 083002000053

Tanda Tangan



Tanggal : 10 Februari 2025

UNIVERSITAS TRISAKTI

Aksesibilitas Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok

Muhammad Dimas Elvin Putra, 2025

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Trisakti, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra
 NIM : 083002000053
 Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
 Fakultas : Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan
 Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Trisakti Hak Bebas Royalti Non eksklusif (Non -exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Trisakti berhak menyimpan, mengalih media / format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Jakarta

Pada Tanggal 10 Februari 2025

Yang Menyatakan



(M. Dimas Elvin P.)

Aksesibilitas Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok

Muhammad Dimas Elvin Putra, 2025

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah, Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan penulis kemudahan sehingga dapat menyelesaikan Laporan Tugas akhir ini dengan baik dan tepat waktu sebab tanpa pertolongan-Nya penulis tidak dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik. Laporan Tugas akhir yang berjudul “Aksesibilitas Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti” ini penulis susun untuk memenuhi tugas penulis sebagai mahasiswa jurusan Teknik Lingkungan, Universitas Trisakti.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan serta bantuan selama penyusunan Laporan Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Allah SWT yang senantiasa memberikan kemudahan, kekuatan, dan kelancaran bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini dari awal hingga akhir.
2. Keluarga penulis, Ayahanda (Alm.) Rudy Noviarto, Ibunda Revi Yulia Elvia, serta kakak tercinta Vidy Virnanda Rachma, yang telah memberikan kasih sayang, dukungan, serta doa yang tiada henti.
3. Bapak Herika Muhammad Taki, S.Si, M.Si, Ph.D, selaku dosen pembimbing pertama, dan Ibu Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si, selaku dosen pembimbing kedua, yang telah dengan sabar memberikan arahan, bimbingan, serta motivasi hingga skripsi ini dapat terselesaikan
4. Ibu Rahel Situmorang, M.Plan, dan Ibu Martina Cecilia Adriana, S.T, M.Sc, selaku dosen penguji, yang telah memberikan kritik, saran, dan masukan berharga demi penyempurnaan skripsi ini
5. Sahabat penulis, Bayu Ajie Pamungkas, Muhammad Adam Rizqi Ali, dan Dzulfa Anita Royan, yang selalu mendukung baik secara material maupun moral selama proses pengerjaan skripsi.
6. Seluruh anggota 'Human': Bilqis, Vano, Tian, Ghina, Rayhan,

- Wildan, Aulia, Rafiza, Sari, dan Yudha, yang telah menemani dan mendukung penulis sejak awal perkuliahan hingga skripsi ini selesai.
7. Seluruh anggota Drum Corps Trisakti, khususnya Raissa, Sasa, Labib, Bunga, Lingga, Izzul, Anggi, Melisa, dan Nafis, yang telah memberikan semangat dan kebersamaan selama proses pengerjaan skripsi.
 8. Abang Hasnan Yasin, yang tidak hanya menjadi teman, tetapi juga seperti 'Dosen Pembimbing ketiga' bagi penulis, serta memperkenalkan tempat paling nyaman untuk mengerjakan skripsi, Perpustakaan Jusuf Kalla, Universitas Islam Internasional Indonesia.
 9. Seluruh member JKT48, khususnya *oshi* utama saya, Aurellia (Lia), yang telah menjadi sumber hiburan, motivasi dan semangat selama proses pengerjaan skripsi
 10. Seluruh kucing yang saya temui, yang dengan kelucuannya telah menjadi penghibur dan menjaga kesehatan mental penulis selama menyelesaikan skripsi.

Demikian Laporan Tugas Akhir ini penulis buat. Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun sebagai acuan bagi penulis untuk lebih baik lagi. Semoga Laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat tidak hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Terima kasih.

Jakarta, 10 Februari 2025



MUHAMMAD DIMAS ELVIN PUTRA

083002000053

ABSTRAK

Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra
NIM : 083002000053
Judul : Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok

Pembimbing I : Herika Muhammad Taki, S.Si, M.Si, Ph.D
Pembimbing II: Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si

xix + 112 halaman, 58 gambar, 70 tabel, 1 lampiran

Stasiun LRT Harjamukti merupakan moda transportasi publik mutakhir yang dirancang sebagai solusi untuk mengatasi masalah komuter dan kemacetan di Jakarta dan sekitarnya. Cibubur dan sekitarnya dikenal sebagai salah satu penyumbang komuter tertinggi ke pusat kota. Namun, akses angkutan umum menuju stasiun tersebut masih tergolong sulit. Sementara masifnya penggunaan kendaraan pribadi di kawasan Cibubur, menimbulkan kemacetan yang semakin parah. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis statistik deskriptif dan tabulasi silang, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti di Kota Depok. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akses ke halte/bus stop tergolong baik bagi pengguna dari Ciracas, Pasar Rebo, Cimanggis, Sukmajaya, Tapos, dan Jatisampurna. Sebaliknya, pengguna dari Cipayung dan Gunung Putri menghadapi aksesibilitas rendah akibat jarak dan waktu tempuh yang lebih jauh. Perjalanan dari halte/bus stop ke stasiun lebih sulit, terutama bagi pengguna dari Pasar Rebo, Gunung Putri, Sukmajaya, Tapos, dan Jatisampurna. Pengguna dari Gunung Putri dan Jatisampurna mengalami aksesibilitas terburuk akibat waktu tempuh lama dan biaya tinggi, terutama karena angkot konvensional yang sering ‘ngetem’. Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas menuju Stasiun LRT Harjamukti melalui penambahan armada angkutan pengumpan, perluasan jaringan halte/bus stop, serta subsidi tarif untuk meringankan biaya perjalanan, terutama di wilayah pinggiran.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Pengguna Angkutan Umum, Stasiun LRT Harjamukti

ABSTRACT

Nama : **Muhammad Dimas Elvin Putra**
NIM : **083002000053**
Judul : **Accessibility of Public Transport Users to Harjamukti LRT Station, Depok City**

Academic Advisor I : **Herika Muhammad Taki, S.Si, M.Si, Ph.D**
Academic Advisor II : **Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si**

xix + 112 pages, 58 pictures, 70 tables, 1 attachment

Harjamukti LRT Station is a modern public transportation system designed to address commuting issues and traffic congestion in Jakarta and its surrounding areas. Cibubur and its vicinity are known as major contributors to commuter traffic toward the city center. However, access to public transport leading to the station remains challenging. Meanwhile, the high reliance on private vehicles in Cibubur has exacerbated traffic congestion. This study employs a quantitative approach using descriptive statistical analysis and cross-tabulation methods to analyze the accessibility of public transport users to Harjamukti LRT Station in Depok City. The findings indicate that access to bus stops is generally good for users from Ciracas, Pasar Rebo, Cimanggis, Sukmajaya, Tapos, and Jatisampurna, with short distances and travel times. Conversely, users from Cipayung and Gunung Putri experience lower accessibility due to longer distances and travel times. Travel from bus stops to the station is even more challenging, particularly for users from Pasar Rebo, Gunung Putri, Sukmajaya, Tapos, and Jatisampurna. Among these, users from Gunung Putri and Jatisampurna face the most severe accessibility issues due to long travel times and high costs, primarily caused by conventional minibuses (angkot) with long waiting times and frequent stopping (ngetem). Therefore, improving accessibility to Harjamukti LRT Station requires increasing the number of feeder transport fleets, expanding bus stop networks, and providing fare subsidies, especially for users in peripheral areas.

Keywords: Accesibility, Public Transport Users, LRT Harjamukti Station

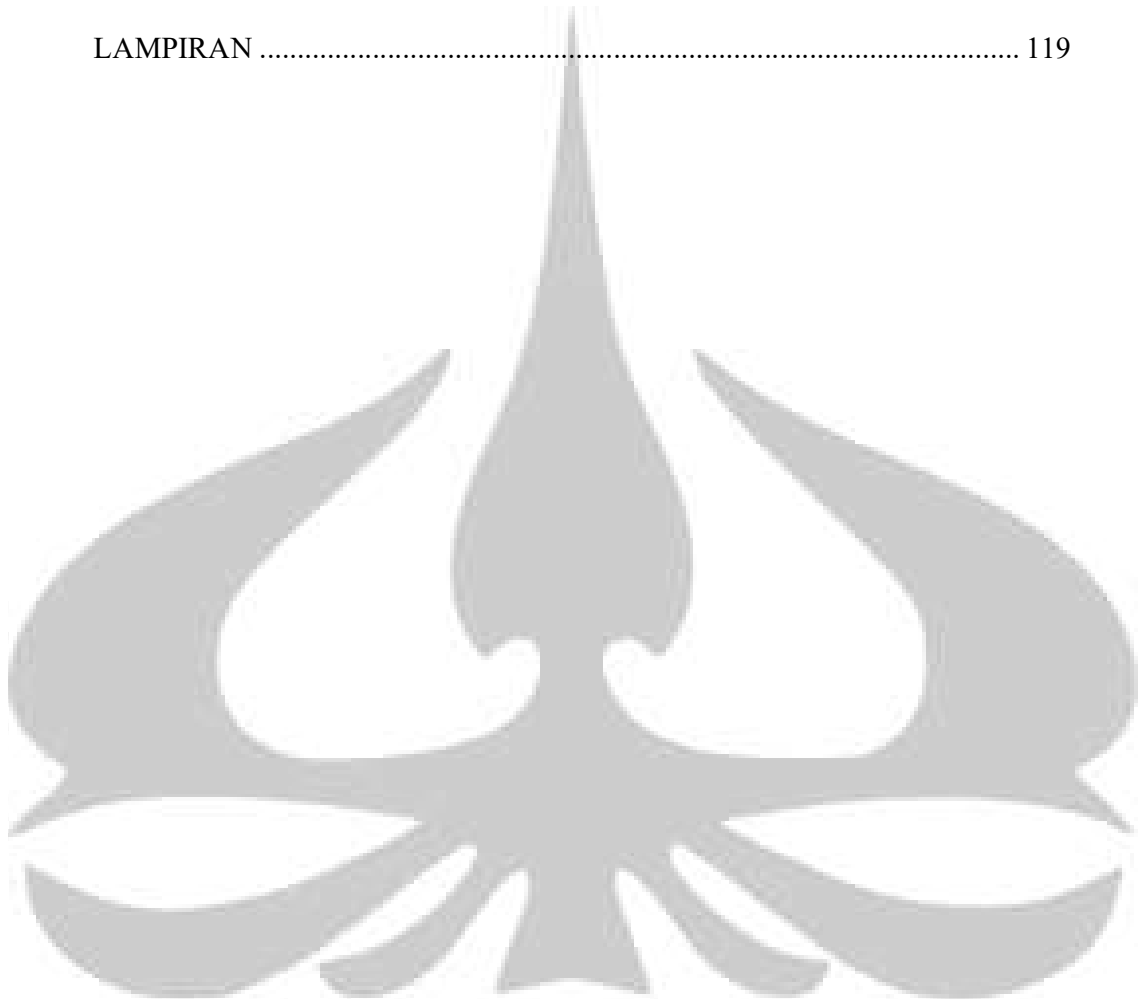
DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
SURAT ORISINALITAS.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xviii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xxii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah	4
1.3. Tujuan dan Sasaran	5
1.4. Manfaat.....	5
1.5. Ruang Lingkup.....	6
1.5.1. Ruang Lingkup Substansi.....	6
1.5.2. Ruang Lingkup Wilayah	7
1.6. Kerangka Berpikir	9
1.7. Sistematika Penulisan.....	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12

2.1.	Transportasi	12
2.1.1.	Pengertian Transportasi	12
2.2.	Moda Transportasi Umum	12
2.2.1.	Moda Transportasi Umum Pengumpan	15
2.3.	Konsep Aksesibilitas Angkutan Umum	17
2.3.1.	Pengertian Aksesibilitas	17
2.3.2.	Aksesibilitas menuju Stasiun	18
2.3.3.	Aksesibilitas Angkutan Umum	19
2.4.	Kerangka Konsep	20
BAB III METODE PENELITIAN		21
3.1.	Pendekatan Penelitian	21
3.2.	Variabel Penelitian	22
3.3.	Metode Pengumpulan Data	23
3.3.1.	Populasi dan Sampel	23
3.3.2.	Metode Kuesioner	26
3.4.	Metode Analisis Data	26
3.4.1.	Statistik Deskriptif	26
3.4.2.	<i>Crosstab</i>	27
BAB IV GAMBARAN UMUM		28
4.1.	Gambaran Umum Wilayah Studi	28
4.1.1.	Gambaran Umum Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti	31
4.2.	Gambaran Umum Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Pengumpan Menuju Stasiun LRT Harjamukti	32

4.2.1. Gambaran Umum Aksesibilitas Pengguna dari asal domisili menuju Halte Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	32
4.3. Gambaran Umum Responden	37
4.3.1. Asal Perjalanan.....	37
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	39
5.1. Analisis Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili.....	39
5.1.1. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	39
5.1.2. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	41
5.1.3. Analisis Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	42
5.2. Analisis Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun dari Halte/Bus Stop	72
5.2.1. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	72
5.2.2. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	75
5.2.3. Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun	78
5.2.4. Analisis Tabulasi Silang Jarak Tempuh dengan Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili.....	80
5.2.5. Analisis Tabulasi Silang Waktu Tempuh dengan Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili	90
5.2.6. Analisis Tabulasi Silang Biaya Perjalanan dengan Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili	100

5.3. Pembahasan	110
BAB VI SIMPULAN DAN SARAN	114
6.1. Simpulan.....	114
6.2. Saran.....	115
DAFTAR PUSTAKA.....	117
LAMPIRAN	119



DAFTAR TABEL

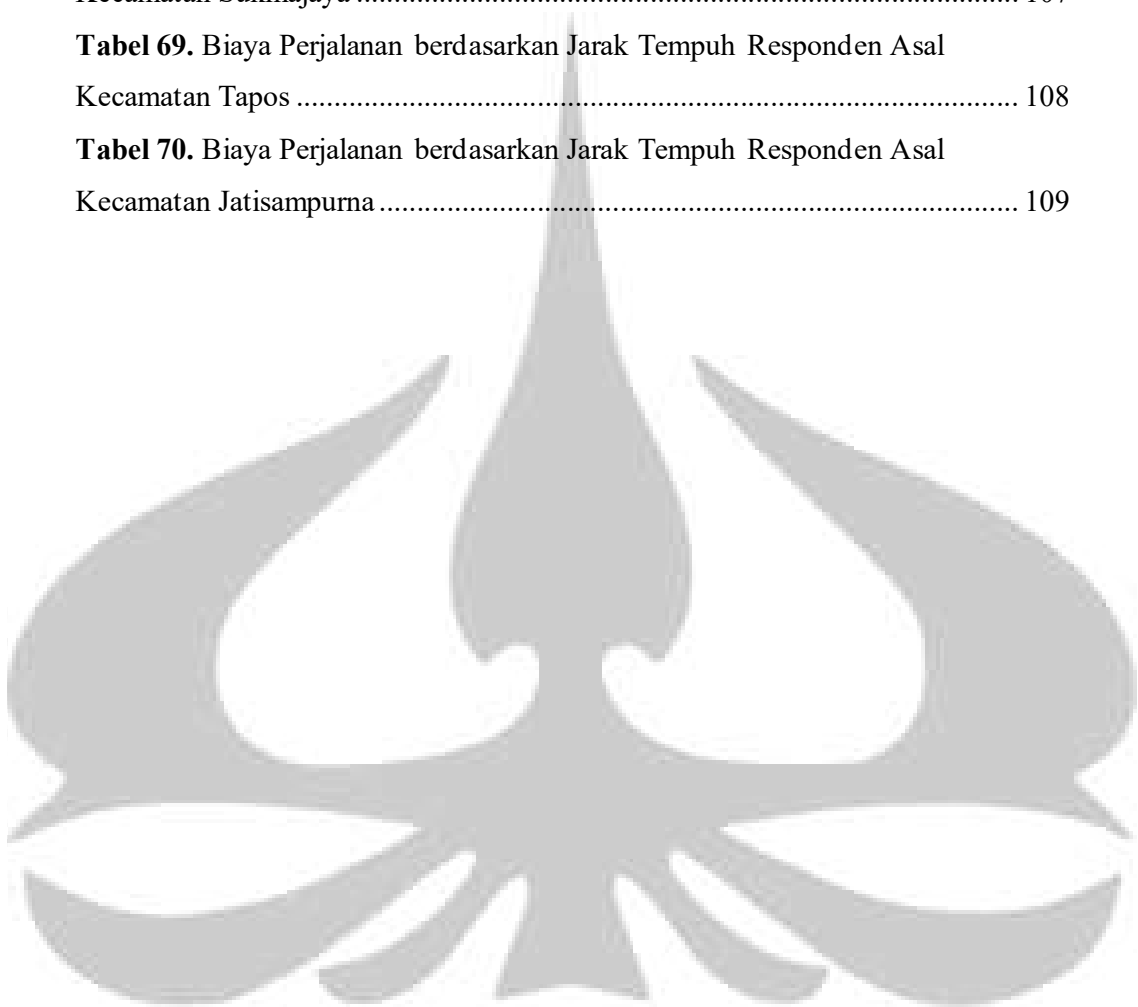
Tabel 1. Hubungan klasifikasi trayek, jenis pelayanan, jenis moda angkutan dan kapasitasnya	15
Tabel 2. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas.....	18
Tabel 3. Variabel serta Indikator Penelitian	22
Tabel 4. Variabel Pendukung Penelitian	23
Tabel 5. Distribusi Jumlah Penduduk Area Amatan Penelitian	25
Tabel 6. Distribusi Jumlah Sampel di Area Amatan	26
Tabel 7. Tempat Bernama Cibubur di luar Administrasi Kelurahan Cibubur	28
Tabel 8. Gambaran umum wilayah penelitian.....	29
Tabel 9. Gambaran Umum Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti.....	31
Tabel 10. Jarak Tempuh Responden Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti	32
Tabel 11. Waktu Tempuh Responden Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti	33
Tabel 12. Biaya Perjalanan Responden Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti	34
Tabel 13. Jarak Tempuh Responden Menuju Stasiun LRT Harjamukti Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan	35
Tabel 14. Waktu Tempuh Responden Menuju Stasiun LRT Harjamukti Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan	36
Tabel 15. Biaya Perjalanan Responden Menuju Stasiun LRT Harjamukti Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan	36
Tabel 16. Asal Perjalanan Responden	37
Tabel 17. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Berdasarkan Asal Kecamatan.....	40
Tabel 18. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan	41

Tabel 19. Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan	43
Tabel 20. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas	45
Tabel 21. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung	46
Tabel 22. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	47
Tabel 23. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri	48
Tabel 24. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis	50
Tabel 25. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	51
Tabel 26. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos	52
Tabel 27. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	53
Tabel 28. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas	54
Tabel 29. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung	55
Tabel 30. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	57
Tabel 31. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri	58
Tabel 32. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis	59
Tabel 33. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	60

Tabel 34. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal	
Kecamatan Tapos	61
Tabel 35. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal	
Kecamatan Jatisampurna	63
Tabel 36. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Ciracas	64
Tabel 37. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Cipayung	65
Tabel 38. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Pasar Rebo	66
Tabel 39. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Gunung Putri	67
Tabel 40. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Cimanggis	68
Tabel 41. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Sukmajaya	69
Tabel 42. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Tapos	71
Tabel 43. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Jatisampurna	72
Tabel 46. Biaya Perjalanan Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan	
Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan	79
Tabel 47. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan	
Ciracas	81
Tabel 48. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan	
Cipayung	82
Tabel 49. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan	
Pasar Rebo	83
Tabel 50. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan	
Gunung Putri	84

Tabel 51. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis.....	85
Tabel 52. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	86
Tabel 53. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos	88
Tabel 54. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	89
Tabel 55. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas	90
Tabel 56. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung	92
Tabel 57. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	93
Tabel 58. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri	94
Tabel 59. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis.....	96
Tabel 60. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	97
Tabel 61. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos	98
Tabel 62. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	99
Tabel 63. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas	101
Tabel 64. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung	102
Tabel 65. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	103

Tabel 66. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Gunung Putri	104
Tabel 67. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Cimanggis	105
Tabel 68. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Sukmajaya	107
Tabel 69. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Tapos	108
Tabel 70. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal	
Kecamatan Jatisampurna	109



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Batasan Wilayah Penelitian.	8
Gambar 2. Kerangka Berpikir.....	9
Gambar 3. Kerangka Konsep Penelitian.....	20
Gambar 4. Peta Gambaran Umum Wilayah Studi.....	30
Gambar 5. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Berdasarkan Asal Kecamatan.....	40
Gambar 6. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan	42
Gambar 7. Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan	44
Gambar 8. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas	45
Gambar 9. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung	46
Gambar 10. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo.....	48
Gambar 11. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri.....	49
Gambar 12. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis.....	50
Gambar 13. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	51
Gambar 14. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos	52
Gambar 15. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	53
Gambar 16. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas	54

Gambar 17. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung	56
Gambar 18. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo.....	57
Gambar 19. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri.....	58
Gambar 20. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis.....	59
Gambar 21. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	60
Gambar 22. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos	62
Gambar 23. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	63
Gambar 24. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas	64
Gambar 25. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung	65
Gambar 26. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo.....	66
Gambar 27. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri.....	67
Gambar 28. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis.....	68
Gambar 29. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	70
Gambar 30. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos	71
Gambar 31. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	72

Gambar 32. Jarak Tempuh Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan	75
Gambar 33. Waktu Tempuh Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan	77
Gambar 34. Biaya Perjalanan Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan	80
Gambar 35. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas	81
Gambar 36. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung	82
Gambar 37. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	83
Gambar 38. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri	84
Gambar 39. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis	85
Gambar 40. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	87
Gambar 41. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos	88
Gambar 42. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	89
Gambar 43. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas	91
Gambar 44. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung	92
Gambar 45. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	93
Gambar 46. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri	95

Gambar 47. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis	96
Gambar 48. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	97
Gambar 49. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos	98
Gambar 50. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	100
Gambar 51. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas	101
Gambar 52. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung	102
Gambar 53. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo	103
Gambar 54. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri	104
Gambar 55. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis	106
Gambar 56. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya	107
Gambar 57. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos	108
Gambar 58. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna	109

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Kuesioner Penelitian.....119
-------------------	------------------------------



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Daerah Khusus Jakarta, merupakan kawasan perkotaan modern yang pada penduduk, juga menjadi kota megapolitan terbesar di Indonesia dan aglomerasi urban terbesar kedua di dunia (Ta'ani, et al., 2023). Pada tahun 2024, penduduk di Daerah Khusus Jakarta berada pada angka 10,68 juta jiwa dengan kepadatan penduduk 16.165 jiwa per kilometer (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2024). Dengan kondisi tersebut, Daerah Khusus Jakarta memiliki sejumlah masalah yang kronis, salah satunya adalah kemacetan. Selain mengganggu produktivitas, kemacetan juga berdampak sangat buruk baik terhadap kualitas lingkungan maupun kualitas hidup masyarakat itu sendiri.

Salah satu hal yang menyebabkan adanya kemacetan di Daerah Khusus Jakarta adalah mobilisasi penduduk yang berasal dari sekitar Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (BODETABEK). Mobilisasi ini dipicu adanya kegiatan-kegiatan seperti bekerja, sekolah, wisata dan kegiatan lainnya, yang pada akhirnya menyebabkan volume kendaraan yang ada di Jakarta meningkat sehingga menimbulkan kemacetan (Ammaliasari, Santoso, & Subowo, 2024). Diketahui terdapat, 67,3 komuter yang berasal dari Jabodetabek mengalami kemacetan parah. (Badan Pusat Statistik, 2023). Maka dari itu, salah satu upaya sebagai solusi mengatasi masalah kemacetan dan besarnya pengguna komuter adalah pengembangan transportasi publik yang lebih baik (Widyanti A, 2024)

Transportasi sendiri adalah proses pergerakan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya, yang dapat melibatkan penggunaan sarana transportasi seperti kendaraan atau dilakukan tanpa kendaraan. Tujuan utama transportasi

adalah untuk menyediakan layanan yang aman, cepat, lancar, tertib, dan nyaman, serta untuk mendukung kesetaraan pertumbuhan dan stabilitas, menjadi faktor penggerak pembangunan nasional, dan memperkuat hubungan antar bangsa (Warpani, 1990, dalam Ratriaga, A.R.N). Maka dari itu, keberadaan transportasi sebagai pendukung pergerakan masyarakat akan memberikan implikasi positif terhadap semakin meningkatnya pertumbuhan dan perkembangan suatu kota (Sutaryo & Soleh, M, 2023).

Transportasi umum adalah alat angkut penumpang dengan sistem sewa yang juga bagian dari sistem transportasi yang bertujuan untuk memindahkan sejumlah penumpang dengan tujuan yang berbeda. Transportasi umum memegang peranan penting dalam menunjang perekonomian di kota metropolitan (Eysenbach, 2011 dalam Putra, D.D, et al, 2023). Sistem transportasi umum yang berkelanjutan memiliki dampak positif kelestarian ekonomi, sosial budaya dan lingkungan (Putra, D.D, et al, 2023). (Manaugh & El-Geneidy, 2012 dalam Chowdhury, S, 2016) mengatakan bahwa perjalanan yang lebih berkelanjutan dihasilkan dari tingkat aksesibilitas yang tinggi pada tingkat regional seperti jarak perjalanan yang pendek menghasilkan waktu perjalanan yang singkat pula. Itu sebabnya, transportasi umum pada kawasan perkotaan menjadi suatu hal yang penting untuk diwujudkan, termasuk transportasi umum berbasis rel yang dalam beberapa tahun terakhir menjadi sistem angkutan umum yang semakin populer di kota-kota perkotaan di seluruh dunia yang dapat diandalkan dan nyaman (Suhana, 2017). Transportasi umum berbasis rel, seperti KRL, LRT dan MRT, menjadi solusi penting sebagai transportasi harian dalam mengatasi mobilitas di kota-kota besar, khususnya LRT Jabodebek. Light Rail Transit Jabodebek atau disingkat LRT Jabodebek yang menaungi pergerakan di kawasan Jabodebek merupakan moda transportasi umum berbasis rel yang berada di bawah naungan PT KAI, yang menghubungkan kawasan metropolitan Jabodebek. LRT Jabodebek memiliki 2 lintas yang berakhiran sama yaitu Dukuh Atas.

LRT Jabodebek merupakan moda transportasi publik mutakhir yang dirancang sebagai solusi untuk mengatasi masalah komuter dan kemacetan di Jakarta dan sekitarnya (KAI Commuter, 2024). Salah satu kawasan yang menjadi titik penting dari jaringan LRT ini adalah Cibubur dan sekitarnya, yang dikenal sebagai salah satu penyumbang komuter tertinggi ke pusat kota (Priambodo, 2024). Atas. Salah satu stasiunnya adalah stasiun LRT Harjamukti yang berada di Depok, Jawa Barat. Stasiun ini berfungsi sebagai pusat transportasi strategis di wilayah timur Jakarta dan memiliki kedekatan geografis dengan Jakarta Timur, Kota Bekasi, dan Kabupaten Bogor. Oleh karena itu, kemudahan dalam mencapai fasilitas moda transportasi publik menjadi perihal penting dalam upaya optimalisasi penggunaannya (Priambodo, 2024), termasuk kemudahan untuk mencapai fasilitas transportasi publik, dengan berjalan kaki ataupun menggunakan angkutan umum (*feeder*) (Riawan, 2024). Namun, meskipun Stasiun LRT Harjamukti berlokasi relatif dekat dengan kawasan pemukiman, pengguna transportasi umum menghadapi tantangan signifikan terkait aksesibilitas, khususnya aksesibilitas angkutan umum. Akses angkutan umum menuju stasiun tersebut masih tergolong sulit karena belum tersedia transportasi pengumpan yang secara langsung menghubungkan beberapa titik lokasi pengguna di wilayah sekitar stasiun. Pengguna transportasi umum sering kali harus menempuh jarak tertentu untuk mencapai halte atau titik pemberhentian angkutan umum terdekat sebelum melanjutkan perjalanan menuju stasiun. Kondisi ini menyebabkan peningkatan jarak dan waktu tempuh perjalanan secara keseluruhan, serta memaksa pengguna mengeluarkan biaya tambahan karena harus menggunakan moda transportasi lain untuk mencapai halte tersebut (Maulana, 2023). Masalah utama lainnya meliputi waktu tempuh yang lama akibat rute angkutan umum yang tidak efisien, yang sering kali membuat perjalanan menggunakan kendaraan pribadi lebih diminati (Maulana, 2023); (Sulistyawaty, Nababan, & Yogatama, 2023). Selain itu, keterbatasan jumlah armada transportasi umum di sekitar stasiun menyebabkan waktu tunggu yang panjang. Hal ini mendorong sebagian besar pengguna beralih ke transportasi daring, meskipun dengan biaya tambahan yang cukup besar (Simangunsong & Maullana, 2023). Permasalahan ini turut berkontribusi pada rendahnya jumlah

penumpang LRT di kawasan pinggiran Jakarta, termasuk Stasiun LRT Harjamukti (Ruhlessin, 2024). Dalam upaya meningkatkan aksesibilitas, perlu dipertimbangkan solusi yang dapat mengatasi kendala-kendala ini dan memperbaiki pengalaman pengguna dalam memanfaatkan Stasiun LRT Harjamukti. Oleh karena itu, kajian mengenai aksesibilitas transportasi umum menuju Stasiun LRT Harjamukti berdasarkan pengalaman pengguna diperlukan untuk meningkatkan dan memperbaiki aksesibilitas transportasi umum ke stasiun LRT Harjamukti, sehingga masyarakat mau beralih untuk menggunakan transportasi umum.

1.2. Perumusan Masalah

Aksesibilitas merupakan salah satu indikator utama dalam perencanaan transportasi yang mencerminkan kemudahan masyarakat dalam mencapai tujuan menggunakan moda transportasi tertentu (Tamin, 2000), termasuk angkutan umum. Namun, kondisi ini belum sepenuhnya tercapai di Stasiun LRT Harjamukti. Meskipun moda angkutan umum pengumpan menuju Stasiun LRT Harjamukti telah tersedia, aksesibilitas menuju stasiun dengan menggunakan angkutan umum masih tergolong sulit (Maulana, 2023). Sementara masifnya penggunaan kendaraan pribadi di kawasan Cibubur, menimbulkan kemacetan yang semakin parah (Pin, 2017). Kondisi ini berdampak pada rendahnya jumlah penumpang LRT di kawasan pinggiran Jakarta, termasuk Stasiun LRT Harjamukti (Ruhlessin, 2023).

Aksesibilitas sendiri merupakan suatu hal yang abstrak dan subjektif, dimana ‘susah’ atau ‘mudah’ nya seseorang akan berbeda pada setiap individu (Tamin, 2000). Oleh karenanya, penelitian ini didasarkan oleh pengalaman pengguna LRT Harjamukti terhadap aksesibilitas angkutan umum menuju stasiun, agar hasil penelitian ini dapat memudahkan peningkatan kinerja yang sesuai dengan kebutuhan dari pengguna itu sendiri.

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas, muncul pertanyaan penelitian yaitu **“Seperti apa Aksesibilitas Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti berdasarkan pengalaman pengguna?”**

1.3. Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan penjabaran dari latar belakang dan perumusan masalah, maka tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis aksesibilitas angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti berdasarkan pengalaman pengguna. Adapun sasaran dari penelitian ini adalah:

1. Teridentifikasi jarak tempuh pengguna angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti dari asal domisili pengguna
2. Teridentifikasi waktu tempuh pengguna angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti dari asal domisili pengguna
3. Teridentifikasi biaya perjalanan pengguna angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti dari asal domisili pengguna

1.4. Manfaat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang berarti, baik bagi pihak yang terlibat langsung maupun yang tidak terlibat. Maka dari itu, manfaat penelitian ini dari segi teoritis dan praktis adalah sebagai berikut:

- 1) Secara teoritis, hasil dari penelitian ini menjadi bahan pembelajaran bagi peneliti untuk memahami perencanaan dalam bidang transportasi. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi bahan referensi untuk penelitian berikutnya terkait aksesibilitas transportasi umum pengumpan menuju stasiun, mengingat sampai penelitian ini dilakukan, penelitian maupun literatur mengenai kajian aksesibilitas transportasi umum menuju

stasiun berdasarkan persepsi pengguna sangat jarang dilakukan. Penelitian ini dapat ditindaklanjuti lebih lanjut dengan aksesibilitas transportasi umum pengumpan menuju stasiun di stasiun atau wilayah lain, karena penelitian ini hanya difokuskan pada aksesibilitas transportasi umum pengumpan menuju stasiun LRT Harjamukti, Depok, Jawa Barat. Diharapkan penelitian ini dapat terus disempurnakan agar hasilnya lebih akurat dan dapat diaplikasikan secara efektif.

- 2) Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan pemerintah daerah Kota/Kabupaten di sekitar wilayah stasiun LRT Harjamukti dalam merumuskan perencanaan, pengambilan keputusan, serta kebijakan di bidang transportasi. Penelitian ini juga diharapkan dapat membantu dalam penyediaan layanan transportasi umum pengumpan yang dapat menjangkau pengguna LRT Harjamukti yang menggunakan transportasi umum di masing-masing Kota/Kabupaten di sekitar wilayah stasiun LRT Harjamukti.

1.5. Ruang Lingkup

Penelitian ini memiliki ruang lingkup penelitian yang menjadi batasan-batasan dalam penelitian yang merujuk pada tujuan penelitian. Ruang lingkup penelitian ini sendiri terdiri dari ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup substansi berisi batasan-batasan materi yang dibatasi dan akan dibahas serta dianalisis dalam penelitian ini. Sementara ruang lingkup wilayah adalah menjelaskan batasan yang menjadi wilayah penelitian.

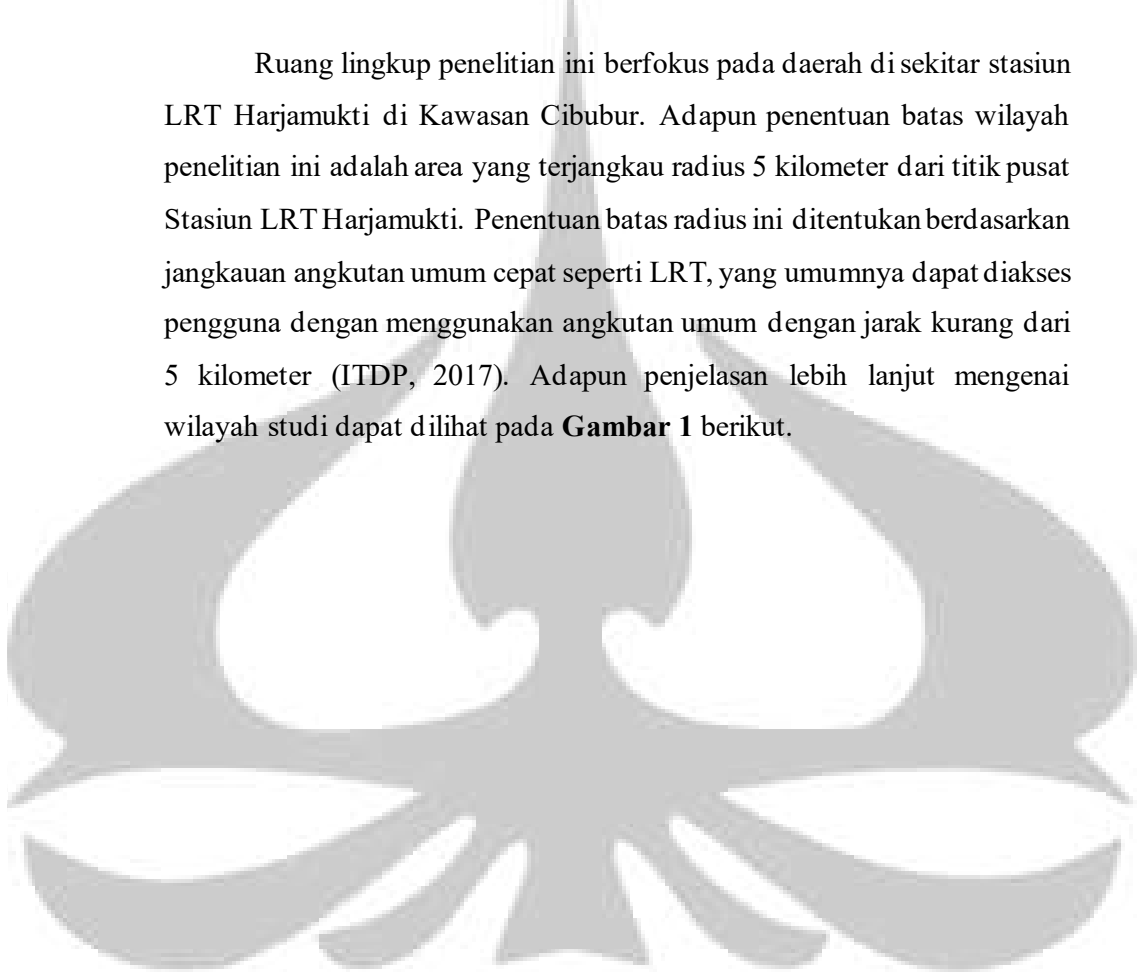
1.5.1. Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi pada penelitian ini difokuskan untuk mengkaji aksesibilitas transportasi umum menuju stasiun LRT Harjamukti

berdasarkan pengalaman dari pengguna. Maka dari itu, materi yang akan digunakan pada penelitian ini hanya difokuskan pada kajian aksesibilitas untuk pengguna LRT Harjamukti yang menggunakan transportasi umum untuk menuju stasiun yang didasari pada teori aksesibilitas.

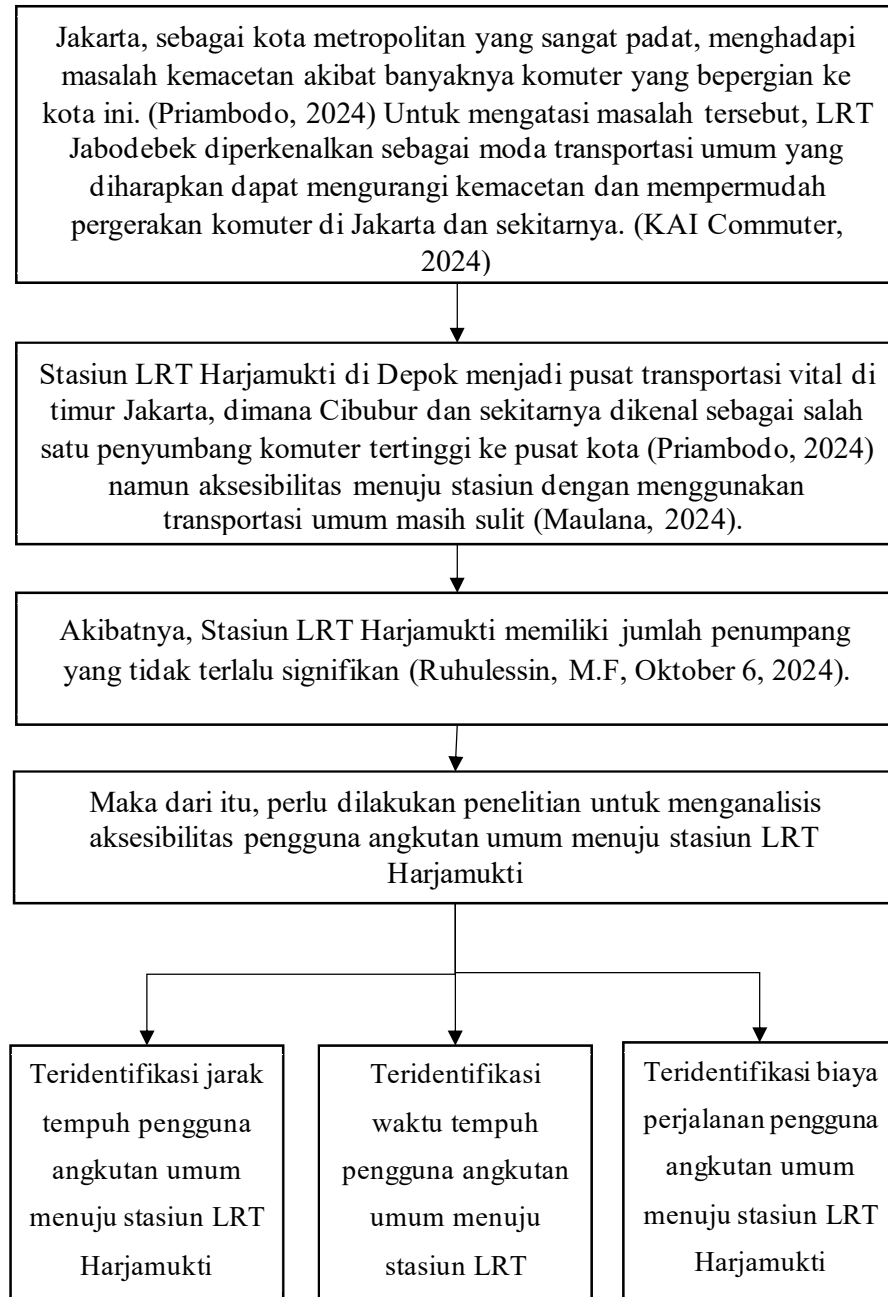
1.5.2. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup penelitian ini berfokus pada daerah di sekitar stasiun LRT Harjamukti di Kawasan Cibubur. Adapun penentuan batas wilayah penelitian ini adalah area yang terjangkau radius 5 kilometer dari titik pusat Stasiun LRT Harjamukti. Penentuan batas radius ini ditentukan berdasarkan jangkauan angkutan umum cepat seperti LRT, yang umumnya dapat diakses pengguna dengan menggunakan angkutan umum dengan jarak kurang dari 5 kilometer (ITDP, 2017). Adapun penjelasan lebih lanjut mengenai wilayah studi dapat dilihat pada **Gambar 1** berikut.



Aksesibilitas Pengangkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok (Skripsi)
Muhammad Dimas Elvin Putra, 2025

1.6. Kerangka Berpikir



Gambar 2. Kerangka Berpikir

1.7. Sistematika Penulisan

Penelitian ini dimuat dalam sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai dasar-dasar dari penelitian yang terdiri dari latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka berpikir dari penelitian yang dilakukan dan sistematika penulisan dari penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai dasar-dasar teori yang menjadi pendukung dari penelitian yang dilakukan. Teori toeri yang digunakan antara lain adalah mengenai konsep transportasi, konsep aksesibilitas, dan teori mengenai persepsi. Pada bab ini juga disertai dengan kerangka konsep penelitian yang menjadi acuan dalam melakukan penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai teknik yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian yang diantaranya memuat pendekatan penelitian, pengambilan sampel, kebutuhan data penelitian, metode pengumpulan data serta metode analisis data

BAB IV GAMBARAN UMUM

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai gambaran umum dari Lokasi penelitian dan responden penelitian. Hal-hal yang akan dibahas pada bab ini antara lain gambaran umum wilayah penelitian serta gambaran umum responden.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai inti dari penelitian yaitu analisis beserta pembahasannya mengenai aksesibilitas angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti yang didasari pada persepsi pengguna.

BAB VI KESIMPULAN

Pada bab ini berisi mengenai Kesimpulan maupun saran penelitian untuk kedepannya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi

2.1.1. Pengertian Transportasi

Istilah transportasi berasal dari bahasa Latin, yaitu *transportare*, yang berarti mengangkat atau membawa. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), transportasi didefinisikan sebagai proses pengangkutan barang dengan berbagai jenis kendaraan sesuai dengan perkembangan teknologi. Dalam perjalanan peradaban manusia, transportasi telah menjadi faktor penting yang memengaruhi cara hidup, bekerja, dan berinteraksi. Seiring dengan kemajuan teknologi dan perubahan kebutuhan masyarakat, peran transportasi terus mengalami transformasi, tetapi tetap berfungsi sebagai penghubung utama.

Transportasi merujuk pada proses pemindahan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia atau mesin (Nur et al., 2021). Selain itu, transportasi juga dapat diartikan sebagai sarana, metode, atau strategi untuk mengatasi hambatan jarak atau memperpendek jarak dalam mendukung berbagai aktivitas kehidupan manusia (Miro, 1997). Dimensi transportasi mencakup beberapa aspek, antara lain lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi yang digunakan), serta tujuan tertentu di lokasi tujuan, seperti aspek ekonomi, sosial, dan lainnya (Hasanah, 2020).

2.2. Moda Transportasi Umum

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, transportasi memiliki arti pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Sementara secara umum, cenderung memiliki arti untuk orang banyak

atau tidak menyangkut sesuatu yang khusus. Oleh karena itu, transportasi umum bisa diartikan dengan pengangkutan orang dalam jumlah banyak oleh bermacam-macam jenis kendaraan sesuai dengan teknologi yang mutakhir. Menurut PERMENHUB No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang, angkutan atau transportasi didefinisikan sebagai aktivitas memindahkan orang dan/atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

(Warpani, 1990) menyatakan bahwa angkutan umum merupakan adalah alat untuk mengangkut penumpang yang memakai metode bayar atau penyewaan. Penguasaan angkutan umum ditujukan untuk menyediakan angkutan dengan pelayanan yang layak serta baik untuk masyarakat. Angkutan umum mencakup berbagai sarana transportasi yang dirancang untuk melayani banyak orang secara bersama-sama dengan jadwal serta tujuan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, angkutan umum menjalankan sistem bayar atau penyewaan, angkutan di area kota seperti kereta dan bus, serta angkutan air seperti kapal komersial dan angkutan udara seperti pesawat komersial, memiliki tujuan utama, yaitu menyediakan angkutan umum yang memiliki pelayanan transportasi yang aman, cepat, dan terjangkau bagi masyarakat umum (Wells, 1975 dalam Musthofawi, A, 2022). Transportasi umum atau angkutan umum merupakan sistem yang terdiri moda angkutan itu sendiri, tempat penarikan maupun penurunan penumpang seperti halte/stasiun/shelter/terminal, serta pelaku perjalanan itu sendiri yaitu penumpang. Sistem ini dirancang untuk memberikan layanan angkutan publik yang efektif dan efisien, memfasilitasi perjalanan dari titik awal ke tujuan akhir dengan aman, lancar, nyaman, dan terjangkau (Adisasmita, 2015 dalam Musthofawi, A, 2022).

Angkutan umum (Munawar, 2005) terdiri atas bus berukuran kecil, bus berukuran sedang, dan bus berukuran besar. Sementara itu MPU atau mobil penumpang umum adalah angkutan atau moda yang digunakan untuk mengangkut

penumpang. Kapasitas dari Bus berukuran kecil memiliki kapasitas setidaknya 9 sampai 19 tempat duduk (tidak termasuk pengemudi). Bus sedang memiliki kapasitas sekurang-kurangnya 20 sampai 30 tempat duduk (tidak termasuk pengemudi). Bus besar sendiri memiliki kapasitas sekurang-kurangnya 31 tempat duduk (tidak termasuk pengemudi).

Sementara menurut PERMENHUB No. 1 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan JABODETABEK, terdapat dua jenis jaringan trayek untuk angkutan umum, yaitu:

1) Angkutan Trayek Utama

Angkutan trayek utama di dalam wilayah Jabodetabek terdiri atas trayek utama antar kota antar provinsi dan antar kota dalam provinsi. Transportasi umum yang berada di jalur trayek ini melewati jalan arteri primer serta arteri kolektor. Angkutan umum yang melewati trayek ini melayani mobilitas daerah pinggiran atau *hinterland* suatu wilayah dan memiliki kapasitas yang besar serta jalur yang panjang melewati pusat kegiatan. Contoh angkutan umum tersebut adalah KRL, MRT, LRT dan Transjakarta. Adapun karakteristik dari pelayanan angkutan trayek utama antara lain:

- a) Memiliki jadwal keberangkatan yang tetap;
- b) Melayani angkutan antar daerah utama dan pendukung, serta melakukan perjalanan komuter yang tetap; dan
- c) Melayani secara terus menerus dan memiliki tempat pemberhentian dan penarikan yang telah ditentukan sebelumnya.

2) Angkutan Trayek Pengumpan

Tidak jauh berbeda dengan angkutan trayek utama, angkutan trayek pengumpan di dalam wilayah Jabodetabek terdiri atas trayek pengumpan dengan pelayanan antar kota dengan provinsi serta antar kota di dalam provinsi. Angkutan umum yang berada di jalur trayek ini berada pada di luar jaringan jalan arteri primer. Angkutan umum yang melewati trayek ini menghubungkan kawasan yang tidak terlayani oleh moda angkutan utama dan

memiliki kapasitas yang lebih kecil. Contoh angkutan umum tersebut adalah angkutan kota (angkot) dan kopaja/metro mini. Adapun karakteristik dari pelayanan angkutan pengumpan utama antara lain:

- a) Memiliki fungsi penunjang trayek utama;
- b) Memiliki jadwal keberangkatan yang tetap;
- c) Melayani angkutan antar kawasan pendukung dan pemukiman; serta
- d) Melayani secara terus menerus dan memiliki tempat pemberhentian dan penaikan yang telah ditentukan sebelumnya.

Adapun hubungan antara klasifikasi trayek, jenis pelayanan, jenis moda angkutan dan kapasitasnya, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Hubungan klasifikasi trayek, jenis pelayanan, jenis moda angkutan dan kapasitasnya

Klasifikasi Trayek	Jenis Pelayanan	Jenis Angkutan	Kapasitas Penumpang/Hari/ Kendaraan
Utama	- Cepat - Lambat	- Bus besar (lantai ganda) - Bus besar (lantai tunggal) - Bus sedang	1.500 – 1.800 1.000 – 1.200 500 – 600
Cabang	- Cepat - Lambat	- Bus besar - Bus sedang - Bus kecil	1.000 – 1.200 500 – 600 300 - 400
Ranting	Lambat	- Bus sedang - Bus kecil - MPU	500 – 600 300 – 400 250 - 300
Langsung	Cepat	- Bus besar - Bus sedang - Bus kecil	1.000 – 1.200 500 – 600 300 - 400

Sumber: (Munawar, 2005)

2.2.1. Moda Transportasi Umum Pengumpan

Angkutan pengumpan (*feeder*) adalah angkutan yang bertugas mengumpulkan penumpang untuk disalurkan khusus ke angkutan trayek tertentu (Sriastuti & Armaeni, 2016). Sistem *feeder* ini dapat diklasifikasikan dalam dua bentuk sistem berdasarkan operasionalnya, yaitu:

- a. Pengumpan yang tidak terintegrasi, atau biasa disebut *non-integrated feeder* adalah angkutan pengumpan yang rute dan tarifnya tidak terintegrasi dengan trayek utama atau trunk line;
- b. Pengumpan yang terintegrasi atau biasa disebut *Integrated Feeder/Feeder* yaitu *feeder*, adalah angkutan pengumpan yang rute dan tarifnya terintegrasi dengan trayek utama atau *trunk line*.

Secara fisik, alur dari jalur angkutan pengumpan disesuaikan dengan konfigurasi jaringan jalan yang akan dilewati serta bangkita dan tarikan perjalanan yang ada pada suatu area/Kawasan. Berikut adalah bentuk-bentuk jalur angkutan umum pengumpan:

- a. Trayek dengan jalur memutar ataupun melingkar (*loop*);
- b. Trayek dengan jalur lurus pulang pergi;
- c. Perpaduan antara trayek lurus dengan memutar atau melingkar; dan
- d. Trayek lurus yang menghubungkan dua koridor yang utama.

Adapun klasifikasi jaringan pengumpan dengan jaringan utama, memiliki konsep pelayanan seperti:

- a. Angkutan *feeder* yang melayani pada jaringan jalan utama, merupakan layanan pengumpan yang terhubung dengan jalur utama/trayek utama yang melewati jaringan jalan arteri. Layanan ini berfungsi untuk menghubungkan angkutan seperti BRT/MRT, juga sekaligus sebagai penyediaan perjalanan lintas pada Kawasan pinggiran kota. Sistem tarifnya pun sudah sepenuhnya terintegrasi. Standar layanan yang ditetapkan Setara dengan sistem BRT ataupun MRT, sehingga memperluas jangkauan layanna BRT maupun MRT ke wilayah *suburban*;

- b. Layanan *feeder* lokal merupakan layanan transportasi jarak pendek yang berfungsi melayani area permukiman dengan menggunakan bus berukuran kecil atau angkutan kota. Layanan ini berperan sebagai penghubung antara Kawasan hunian dengan jalur utama BRT/MRT maupun layanan *intermediate*. Tujuan utamanya adalah mendukung aksesibilitas ke jaringan bus utama.

2.3. Konsep Aksesibilitas Angkutan Umum

2.3.1. Pengertian Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan kata yang berasal dari bahasa Inggris, *access*, yang memiliki arti sesuatu hal yang mudah untuk dicapai. Aksesibilitas dalam konsep yang lebih luas memiliki tujuan membuat lingkungan yang inklusif serta memastikan bahwa semua orang dapat berpartisipasi secara penuh. Aksesibilitas sendiri menurut (Litman, 2021) adalah sesuatu yang dapat menyatakan kemudahan suatu area atau tempat untuk dicapai.

Dalam konteks transportasi, konsep aksesibilitas yang dimaksud oleh Blunden dan Black merupakan sesuatu yang menghubungkan sistem penggunaan lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya (Gischa, S, Maret 29, 2023). Aksesibilitas juga dapat dipahami sebagai ukuran kemudahan dalam hubungan antar guna lahan dan bagaimana lokasi tersebut dapat terjangkau melalui sistem transportasi (Al Aulia, N.N, Tjahjani A.R.I, 2022). Konsep ini diukur berdasarkan kemudahan dan/atau kenyamanan interaksi antar kawasan guna lahan tertentu. Konsep ini juga dapat mengetahui sejauh mana kawasan/lokasi tertentu dapat mudah dijangkau oleh sistem jaringan transportasi (Black, 198 dalam Tamin, 2000). Tingkat kemudahan atau kesulitan dalam aksesibilitas bersifat subjektif dan kualitatif, karena apa yang dianggap mudah bagi orang satu individu belum tentu sama bagi individu lainnya. Oleh karena itu, diperlukan

pengukuran kuantitatif yang dapat secara objektif merepresentasikan tingkat aksesibilitas atau kemudaha suatu lokasi

Adapun mobilitas mengacu pada kemampuan seseorang untuk berpindah tempat, yang umumnya dikaitkan dengan kemampuannya dalam membayar tarif suatu moda. Beberapa pandangan mengatakan jika aksesibilitas dapat terukur berdasarkan jarak; semakin dekat dua lokasi, semakin tinggi aksesibilitasnya, sedangkan semakin jauh jaraknya, semakin rendah tingkat aksesibilitasnya. Oleh karena itu, setiap jenis tata guna lahan memiliki tingkat aksesibilitas yang berbeda, karena distribusi aktivitas dalam runag tidak merata atau bersifat heterogen.

Tabel 2 berikut menyajikan hubungan aksesibilitas dengan berbagi aspek yang sudah dijelaskan (Black, 1981, dalam (Tamin, 2000)).

Tabel 2. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	Dekat	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber: Black, 1981 dalam Tamin, O.Z, 2000

2.3.2. Aksesibilitas menuju Stasiun

Prinsip penggunaan ‘jarak’ sebagai ukuran aksesibilitas sering kali dipertanyakan, terutama dalam kasus peruntukan lahan tertentu seperti bandara. Bandara umumnya berlokasi di luar kota karena berbagai pertimbangan, seperti keamanan dan pengembangan wilayah. Hal ini berlaku dalam aksesibilitas menuju stasiun kereta. Namun, berbeda dengan bandara yang umumnya terletak jauh dari pusat kota, layanan

angkutan umum seperti kereta biasanya memiliki jaringan yang lebih baik di kawasan perkotaan dan sepanjang jalur transportasi utama.

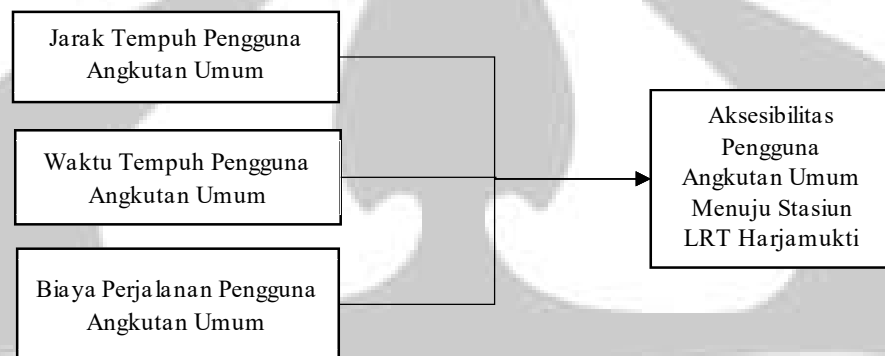
Tingkat aksesibilitas yang baik berperan penting dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi seperti mobil (Portoghese, 2011 dalam Wong et al., 2022). Oleh karena itu, akses menuju stasiun kereta memiliki peran strategis dalam mendorong masyarakat untuk beralih ke angkutan umum, yang akhirnya berkontribusi dalam pengurangan kemacetan lalu lintas (Wong et al., 2022). Dengan memastikan aksesibilitas yang baik menuju layanan kereta, penduduk di wilayah pinggiran kota dapat memiliki kemudahan dan keandalan yang sama dalam menggunakan transportasi umum. Peningkatan aksesibilitas ini tidak hanya mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, tetapi juga membantu mengurangi kemacetan serta polusi di kawasan perkotaan (Tamin, 2000). Oleh karena itu, standar jangkauan layanan angkutan umum massal seperti LRT harus memastikan bahwa moda ini dapat diakses dengan mudah oleh masyarakat. Maka dari itu, jaringan angkutan umum massal seperti LRT dapat dijangkau dengan angkutan umum dalam radius kurang dari 5 kilometer dari titik aksesnya (Institute for Transportation and Development Policy, 2017)

2.3.3. Aksesibilitas Angkutan Umum

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, (Black & Conroy, 1977, dalam (Tamin, 2000)) mengatakan bahwa aksesibilitas sering kali ditentukan oleh tiga faktor utama, yaitu jarak, waktu tempuh, dan biaya perjalanan. Kemudahan untuk menjangkau rute angkutan umum dengan berjalan kaki merupakan Aksesibilitas bagi pengguna angkutan umum penumpang sendiri dapat diartikan sebagai kemudahan dalam menjangkau rute angkutan umum dengan berjalan kaki, baik di awal maupun akhir perjalanan, kemudahan dalam memperoleh layanan angkutan umum, serta kemudahan dalam melakukan perjalanan menuju lokasi tujuan dengan

memanfaatkan fasilitas angkutan (Isfandiar & Dewanti, 2001). Transportasi umum sendiri umumnya tidak mampu menjangkau titik asal maupun tujuan akhir perjalanan, sehingga tidak dapat memenuhi kebutuhan perjalanan secara *door-to-door*. Oleh karena itu, pengguna transportasi perlu menempuh perjalanan tambahan untuk mencapai simpul transit dari lokasi asal dan melanjutkan perjalanan dari simpul transit ke tujuan akhir (Gaos, 2020). (Riawan, 2020) mengungkapkan bahwa variabel untuk mengukur aksesibilitas pengguna angkutan umum saat menuju stasiun adalah jarak tempuh, waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi angkutan umum yang digunakan, dengan memperhitungkan aksesibilitas pengguna menuju halte terdekat untuk mendapatkan angkutan umum pengumpan, dan dari halte menuju gerbang stasiun menggunakan angkutan umum.

2.4. Kerangka Konsep



Gambar 3. Kerangka Konsep Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian adalah kerangka kerja yang menggambarkan bagaimana sebuah penelitian akan dilaksanakan, mencakup tahapan dari asumsi dasar hingga teknik spesifik yang digunakan dalam pengumpulan, analisis, dan interpretasi data. Pendekatan ini mencakup pemilihan metodologi yang sesuai dengan tujuan penelitian, serta memastikan bahwa setiap langkah yang diambil selaras dengan pertanyaan penelitian dan hipotesis yang telah dirumuskan. Dengan pendekatan yang terstruktur, penelitian dapat dilakukan secara sistematis dan menghasilkan temuan yang valid serta dapat dipertanggungjawabkan. Adapun pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif umumnya dilakukan untuk menggeneralisasi atau menyajikan data yang representatif dengan memainkan logika dari statistik. Pendekatan kuantitatif menekankan teknik pemilihan sampel yang dapat mewakili populasi lebih luas dengan akurasi setinggi mungkin. Selain itu, peneliti kuantitatif menggunakan pemodelan statistik untuk memperkirakan kemungkinan bahwa hasil penelitian tidak dapat dikaitkan dengan jenis kesalahan tertentu yang terjadi dalam pemilihan sampel (Newhart & Patten, 2023).

Pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini akan mengidentifikasi aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti. Data yang dikumpulkan akan dianalisis untuk mengidentifikasi aksesibilitas pengguna angkutan umum pengumpan menuju stasiun LRT Harjamukti. Hasil dari analisis ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang representatif tentang aksesibilitas layanan angkutan umum menuju stasiun LRT Harjamukti dari berbagai wilayah di sekitarnya, yang kemudian dapat digunakan untuk mengembangkan rekomendasi kebijakan dan perencanaan transportasi yang lebih efektif dan efisien, guna

memenuhi kebutuhan mobilitas pelaku perjalanan yang melakukan perjalanan ke Jakarta menggunakan LRT Harjamukti pada masa mendatang.

3.2. Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2009), variabel penelitian adalah segala sesuatu yang ditentukan oleh peneliti untuk diteliti dengan tujuan mendapatkan informasi mengenai hal tersebut, yang nantinya digunakan untuk menarik kesimpulan. Berdasarkan tinjauan literatur yang dilakukan, terdapat variabel penelitian yang akan digunakan pada penelitian ini yang dipilih berdasarkan kemampuan dari variabel tersebut dalam menjelaskan aksesibilitas, yang pada penelitian ini dibatasi hanya untuk mengukur aksesibilitas transportasi umum yang berasal dari wilayah di sekitar stasiun LRT Harjamukti:

Tabel 3. Variabel serta Indikator Penelitian

Variabel	Indikator	Pengumpulan Data
Jarak Tempuh	Jarak yang ditempuh pengguna dari asal domisili menuju Halte/Bus Stop dan dari Halte/Bus Stop menuju Stasiun saat menggunakan angkutan umum pengumpan	Kuesioner
Jarak Tempuh	Waktu yang ditempuh pengguna dari asal domisili menuju Halte/Bus Stop dan dari Halte/Bus Stop menuju Stasiun saat menggunakan angkutan umum pengumpan	
Biaya Perjalanan	Biaya yang dihabiskan pengguna dari asal domisili menuju Halte/Bus Stop dan dari Halte/Bus Stop menuju Stasiun saat menggunakan angkutan umum pengumpan	

Sumber: Analisis Penulis, 2024

Adapun variabel pendukung penelitian adalah variabel yang dapat mendukung hasil penelitian agar lebih mendalam. Pada penelitian ini, variabel pendukung penelitian terdiri dari variabel karakteristik pergerakan yang nantinya variabel ini akan memberikan gambaran lebih komprehensif terkait hubungan kondisi sosio-demografi responden dan karakteristik perjalanan dengan variabel penelitian. Variabel pendukung penelitian tersebut, antara lain:

Tabel 4. *Variabel Pendukung Penelitian*

Kata Kunci	Variabel	Indikator	Sumber Teori
Karakteristik Pergerakan	Asal Pergerakan	Asal pergerakan pelaku perjalanan	Tamin, 2000
	Moda	Moda angkutan umum yang digunakan menuju stasiun	

Sumber: Analisis Penulis, 2024

3.3. Metode Pengumpulan Data

3.3.1. Populasi dan Sampel

Penelitian ini menggunakan sampel penelitian yang diperoleh melalui metode *non-probability sampling*, *Quota sampling*. Menurut, (Margono, 2004) jumlah populasi pada *quota sampling* tidak diperhitungkan, namun diklasifikasikan dalam beberapa kelompok. Alasan digunakannya teknik sampling ini pada penelitian ini adalah karena populasi pada penelitian ini, yaitu pengguna stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun memiliki jumlah populasi yang tidak diketahui secara kuantitas. Disebabkan hal tersebut, maka jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini didapatkan dengan menggunakan rumus *lemeshow* (Riduwan, 2010). Rumus dari Lemeshow sendiri adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{Z^2 1 - \alpha / 2 P (1 - P)}{d^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

Z = Skor Z pada kepercayaan 95% = 1,96

P = Maksimal estimasi = 0,5

d = *Sampling error* = 10% atau (0,10)

Melalui rumus diatas, hasil dari perhitungan yang akan menentukan jumlah sampel yang akan digunakan adalah:

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 (1 - 0,5)}{0,1^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,1^2}$$

$$n = \frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,01}$$

$$n = 96,04 \sim 100$$

Maka dari itu, berdasarkan perhitungan sampel menggunakan formula *lemeshow* di atas, jumlah minimal sampel untuk penelitian ini ditetapkan menjadi minimal 100 sampel.

Banyaknya responden penelitian ini ditentukan berdasarkan perbandingan persentase populasi tiap area amatan dengan jumlah minimal responden pada masing-masing area:

Tabel 5. *Distribusi Jumlah Penduduk Area Amatan Penelitian*

Kota/Kabupaten	Kecamatan	Jumlah Penduduk		Sumber
		Jumlah	Persentase	
Kota Jakarta Timur	Cipayung	327.813	16%	Dalam Angka, 2024
	Ciracas	308.484	15%	
	Pasar Rebo	242.045	12%	
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	294.195	15%	
Kota Depok	Cimanggis	236.198	12%	
	Sukmajaya	254.663	13%	
	Tapos	248.803	12%	
Bekasi	Jatisampurna	114.108	6%	
Total		2.026.309	100,00%	

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan jumlah sampel minimal yang ditentukan menggunakan formula *lemeshow* di atas, penentuan jumlah sampel pada tiap masing-masing area amatan ditentukan menggunakan *quota sampling*, sebagai berikut:

Tabel 6. Distribusi Jumlah Sampel di Area Amatan

Kota/Kabupaten	Kecamatan	Populasi		Sampel
		Jumlah	Persentase	
Kota Jakarta Timur	Cipayung	327.813	16,17%	16
	Ciracas	308.484	15,22%	15
	Pasar Rebo	242.045	11,94%	12
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	294.195	14,51%	15
Kota Depok	Cimanggis	236.198	11,65%	12
	Sukmajaya	254.663	12,56%	13
	Tapos	248.803	12,27%	12
Bekasi	Jatisampurna	114.108	5,63%	6
Total		2.026.309	100,00%	101

Sumber: Hasil Analisis, 2025

3.3.2. Metode Kuesioner

Metode pengumpulan data melalui kuesioner adalah teknik yang melibatkan penyampaian serangkaian pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Kuesioner digunakan untuk mengumpulkan informasi baik secara kualitatif maupun kuantitatif, seperti pendapat, persepsi, atau sikap terhadap suatu fenomena. Kuesioner dapat berisi pertanyaan terbuka atau tertutup, dan sering digunakan ketika jumlah data yang besar dibutuhkan atau ketika informasi yang diinginkan tidak dapat diperoleh secara langsung. Kuesioner ini disebarakan secara langsung di titik penelitian yaitu Stasiun LRT Harjamukti. Kuesioner yang disebarakan secara langsung dilakukan agar data yang diperoleh lebih tepat

3.4. Metode Analisis Data

3.4.1. Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah jenis statistik yang digunakan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan objek penelitian berdasarkan data sampel atau populasi apa adanya, tanpa melakukan analisis mendalam atau menarik kesimpulan yang bersifat umum (Sugiyono, 2015).

3.4.2. Crosstab

Analisis tabulasi silang atau *cross tabulation* digunakan untuk mengevaluasi hubungan antar variabel baris dan kolom secara statistik (Priyatno, 2012). Analisis ini bertujuan untuk menghitung frekuensi serta persentase dua atau lebih variabel dengan cara menghubungkan variabel-variabel yang memiliki keterkaitan, sehingga hubungan tersebut lebih dipahami (Sarwono, 2009). Tujuan dari analisis ini adalah mengidentifikasi hubungan antara satu variabel dengan variabel lain. Salah satu karakteristik data yang digunakan dalam *crosstab* adalah data input yang berupa data nominal atau ordinal (Santoso, 2012). Pada penelitian ini dilakukan analisis *crosstab* antara variabel karakteristik pergerakan dengan masing-masing variabel aksesibilitas.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1. Gambaran Umum Wilayah Studi

Cibubur secara administratif adalah sebuah kelurahan yang terdapat di Kota Jakarta Timur, Provinsi Daerah Khusus Jakarta. “Kawasan Cibubur” sendiri dalam perkembangannya adalah kawasan yang mencakup Kota Depok, Kota Bekasi, Kabupaten Bogor dan Kota Jakarta Timur (Priambodo, 2024). Hal ini dibuktikan dengan terdapat beberapa tempat yang berada di luar wilayah administratif kelurahan Cibubur yang menggunakan kata ‘Cibubur’, antara lain:

Tabel 7. Tempat Bernama Cibubur di luar Administrasi Kelurahan Cibubur

Kota/Kabupaten	Nama Tempat	Jenis Tempat
Kota Depok	Trans Studio Mall Cibubur	Pusat Perbelanjaan
	Perumahan Cibubur Village	Perumahan Tapak
	Cibubur Garden	Perumahan Tapak
	Perumahan Raffles Hill Cibubur	Perumahan Tapak
	Transpark Cibubur	Perumahan Vertikal
Kota Bekasi	Mall Ciputra Cibubur	Pusat Perbelanjaan
	Citra Gran Cibubur	Perumahan Tapak
	Cibubur Country	Perumahan Tapak

	Cibubur Time Square	Pusat Perbelanjaan
	Plasa Cibubur	Pusat Perbelanjaan
	Eka Hospital Cibubur	Rumah Sakit
	Living World Kota Wisata Cibubur	Destinasi Belanja dan Hiburan
Kabupaten Bogor		

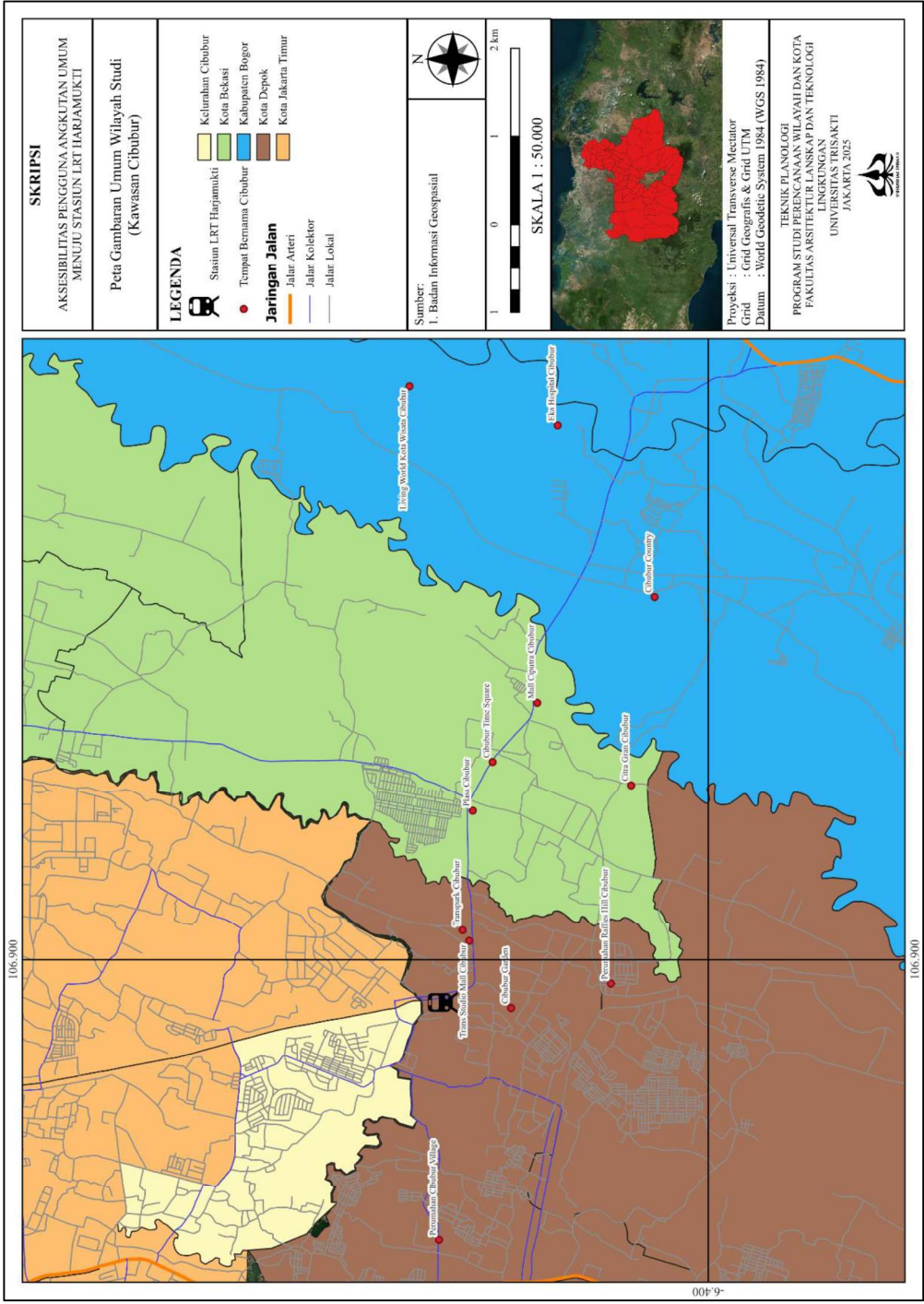
Sumber: Hasil Analisis, 2025

Dengan demikian, kawasan Cibubur ternyata mencakup area yang lebih luas daripada batas administratifnya. Fenomena ini terjadi akibat pembangunan perumahan elit dan pusat perbelanjaan yang menggunakan nama 'Cibubur,' sehingga identitas wilayah tersebut melampaui batas administratifnya. (Priambodo, 2024). Oleh karena itu, tidak terdapat batas administratif secara pasti pada 'Kawasan Cibubur'. Adapun informasi mengenai luas area, jumlah dan kepadatan penduduk kota/kabupaten yang termasuk ke dalam 'Kawasan Cibubur' adalah sebagai berikut:.

Tabel 8. Gambaran umum wilayah penelitian

Wilayah	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas Area (km ²)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
Kota Adm. Jakarta Timur	1.873.096	185,538	16.633
Kabupaten Bogor	5.627.021	2.991,780	1.881,31
Kota Depok	2.145.400	199.910	10.823
Kota Bekasi	2.627.207	213.04	12.411

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2024



Gambar 4. Peta Gambaran Umum Wilayah Studi

Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti, Kota Depok (Skripsi)
Muhammad Dimas Elvin Putra, 2025

4.1.1. Gambaran Umum Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti

Moda angkutan umum pengumpan yang melayani pengguna stasiun LRT Harjamukti terdiri dari Mikrotrans Jaklingko, Angko konvensional, Biskita Trans Depok, Bus Feeder Sinar Jaya dan Transjakarta. Adapun rincian trayek dan daerah pelayanan angkutan umum pengumpan stasiun LRT Harjamukti yang digunakan pengguna adalah sebagai berikut.

Tabel 9. Gambaran Umum Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti

No	Moda	Kode Trayek	Daerah Pelayanan	Trayek
1	Mikrotrans	JAK-28	Kota Jakarta Timur	Pasar Rebo - St. LRT Harjamukti Via Bulak Sereh
2		JAK-73	Kota Jakarta Timur	Pasar Rebo - Jambore Cibubur
3	Angkot Konvensional	D79	Kota Depok	Cisalak - Leuwinanggung
4		121	Kabupaten Bogor – Kota Jakarta Timur	Cileungsi – Kampung Rambutan

5		121.A	Kabupaten Bogor – Kota Jakarta Timur	Ciangsana – Kampung Rambutan
6	Biskita Trans Depok	D.01	Kota Depok	Terminal Depok – Stasiun LRT Harjamukti
7	Transjakarta	D11	Kota Depok – Kota Jakarta Timur	Terminal Depok – Halte Cawang Sentral

Sumber: Hasil Analisis, 2025

4.2. Gambaran Umum Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Pengumpan Menuju Stasiun LRT Harjamukti

4.2.1. Gambaran Umum Aksesibilitas Pengguna dari asal domisili menuju Halte Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

a. Jarak Tempuh

Berdasarkan hasil survei penelitian, pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun, didapatkan jarak tempuh dari asal domisili pengguna menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun terdekat didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 10. Jarak Tempuh Responden Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti

Jarak Tempuh	Jumlah Responden	Persentase
0 – 200 m	10	9,90%
201 – 400 m	16	15,84%
401 – 600 m	17	16,83%
601 – 800 m	9	8,91%

801 m – 1 km	18	17,82%
>1 km	31	30,69%
Total	101	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2025

Berdasarkan pada tabel di atas dari 101 responden, mayoritas pengguna memiliki jarak lebih dari 1 km saat menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan terdekat dari asal domisili (30,69%). Namun, secara keseluruhan lebih banyak responden yang menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km (69,31%) dibandingkan dengan pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (30,89%).

b. Waktu Tempuh

Berdasarkan hasil survei penelitian, pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun, didapatkan waktu tempuh dari asal domisili pengguna menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun terdekat didapatkan hasil sebagai berikut:

***Tabel 11.** Waktu Tempuh Responden Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti*

Waktu Tempuh	Jumlah Responden	Persentase
≤ 5 menit	47	46,53%
6 - 10 menit	30	29,70%
11 – 15 menit	12	11,88%
> 15 menit	12	11,88%
Total	101	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2025

Berdasarkan pada tabel di atas dari 101 responden, lebih banyak responden yang menempuh waktu kurang atau sama dengan 5 menit (46,53%), sedangkan terdapat 41,58% pengguna yang

menempuh waktu 5 – 15 menit. Sementara itu, hanya terdapat 11,88% pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15 menit untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun.

c. Biaya Perjalanan

Berdasarkan hasil survei penelitian, pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun, didapatkan biaya perjalanan dari asal domisili pengguna menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun terdekat didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 12. Biaya Perjalanan Responden Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan Stasiun LRT Harjamukti

Biaya Perjalanan	Jumlah Responden	Persentase
Rp0 – Rp10.000	73	72,28%
Rp10.001 – Rp20.000	25	24,75%
Rp20.001 – Rp30.000	3	2,97%
Total	101	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2025

Berdasarkan pada tabel di atas dari 101 responden, lebih banyak responden yang menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 (72,28%), sedangkan terdapat 24,75% pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000. Sementara itu, hanya terdapat 2,97% pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun.

4.2.2. Gambaran Umum Aksesibilitas Pengguna dari Halte/Bus Stop menuju Stasiun menggunakan Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

a. Jarak Tempuh

Berdasarkan hasil survei penelitian, pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun, didapatkan jarak tempuh dari halte/bus stop menuju stasiun dengan menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun terdekat didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 13. *Jarak Tempuh Responden Menuju Stasiun LRT Harjamukti Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan*

Jarak Tempuh	Jumlah Responden	Persentase
0 – 3 km	2	1,98%
3,1 – 5 km	31	30,69%
5,1 – 7 km	32	31,68%
7,1 – 10 km	26	25,74%
>10 km	10	9,90%
Total	101	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2025

Berdasarkan pada tabel di atas dari 101 responden, lebih banyak responden yang menempuh jarak 5,1 – 7 km (31,68%), diikuti dengan jarak 3,1 – 5 km (30,69%). Namun, secara keseluruhan walaupun memiliki persentase yang tidak jauh berbeda, lebih banyak pengguna yang menempuh jarak lebih dari 5 km (67,33%) dibandingkan dengan pengguna yang menempuh jarak kurang dari 5 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (32,67%).

b. Waktu Tempuh

Berdasarkan hasil survei penelitian, pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun, didapatkan waktu tempuh dari asal domisili pengguna menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun terdekat didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 14. Waktu Tempuh Responden Menuju Stasiun LRT Harjamukti Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan

Waktu Tempuh	Jumlah Responden	Persentase
≤ 15 menit	8	7,92%
16 - 30 menit	57	56,44%
31 – 45 menit	36	35,64%
Total	101	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2025

Berdasarkan pada tabel di atas dari 101 responden, lebih banyak responden yang menempuh waktu 16 – 30 menit (56,44%), sedangkan terdapat 35,64% pengguna yang menempuh waktu 31 – 45 menit. Sementara itu, hanya terdapat 7,92% pengguna yang menempuh waktu kurang dari 15 menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun.

c. Biaya Perjalanan

Berdasarkan hasil survei penelitian, pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum untuk menuju stasiun, didapatkan waktu tempuh dari asal domisili pengguna menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun terdekat didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 15. Biaya Perjalanan Responden Menuju Stasiun LRT Harjamukti Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan

Biaya Perjalanan	Jumlah Responden	Persentase
Rp0	69	68,32%
Rp1 – Rp10.000	20	19,80%
Rp10.001 – Rp20.000	12	11,88%
Total	101	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2025

Berdasarkan pada tabel di atas dari 101 responden, lebih banyak responden yang tidak membayar biaya perjalanan untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan dari halte/bus stop (68,32%), sedangkan terdapat 19,80% pengguna yang menghabiskan biaya dengan rentang Rp1 – Rp10,000. Sementara itu, hanya terdapat 11,88% pengguna yang membayar Rp10.001 – Rp20.000 untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun.

4.3. Gambaran Umum Responden

4.3.1. Asal Perjalanan

Informasi mengenai domisili atau asal pengguna LRT Jabodebek memiliki peran penting dalam perencanaan dan pengembangan transportasi yang lebih optimal. Dengan data tersebut, pengelola dapat memahami pola perjalanan, mengenali wilayah dengan permintaan tinggi, serta menyesuaikan jadwal dan kapasitas layanan agar lebih sesuai dengan kebutuhan penumpang.

Tabel 16. Asal Perjalanan Responden

Sebaran Origin			
	Kelurahan, Kecamatan	Jumlah	Persentase
Kabupaten Bogor	Ciangsiana, Gunung Putri	7	6,93%
	Cikeas Udik, Gunung Putri	2	1,98%
	Nagrak, Gunung Putri	6	5,94%
Kota Jakarta	Munjul, Cipayung	15	14,85%
	Ciracas, Cibubur	12	11,88%

	Kelapa Dua Wetan, Ciracas	4	3,96%
	Pekayon, Pasar Rebo	12	11,88%
Kota Bekasi	Jatikarya, Jatisampurna	2	1,98%
	Jatisampurna, Jatisampurna	4	3,96%
Kota Depok	Cisalak Pasar, Cimanggis	3	2,97%
	Curug, Cimanggis	2	1,98%
	Harjamukti, Cimanggis	2	1,98%
	Mekarsari, Cimanggis	5	4,95%
	Abadijaya, Sukmajaya	2	1,98%
	Baktijaya, Sukmajaya	2	1,98%
	Cisalak, Sukmajaya	4	3,96%
	Sukmajaya, Sukmajaya	1	0,09%
	Jatijajar, Tapos	1	0,09%
	Leuwinanggung, Tapos	1	0,09%
	Sukamaju Baru, Tapos	11	10,89%
	Total	101	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

5.1. Analisis Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

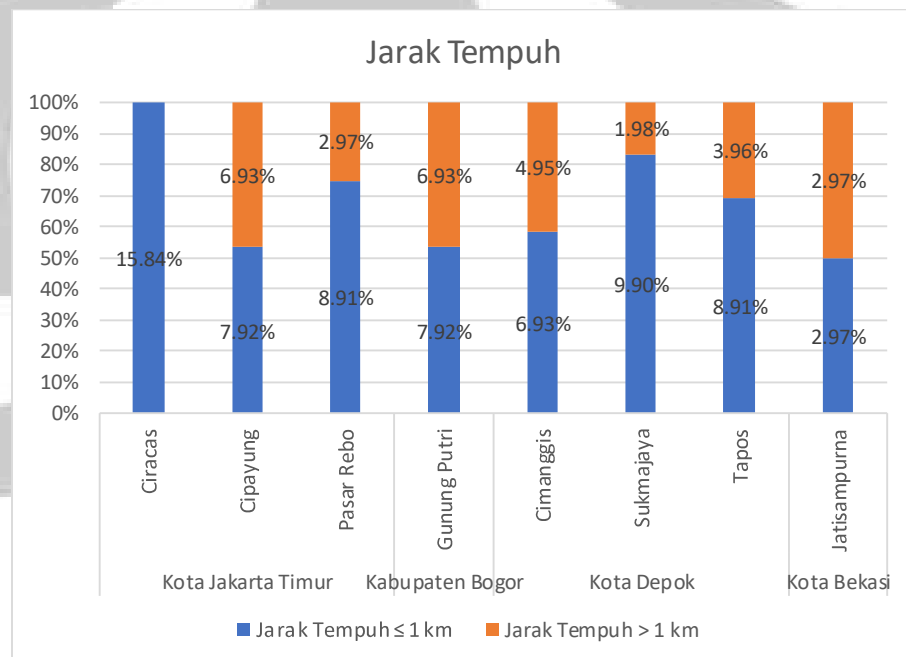
5.1.1. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

Jarak tempuh dalam analisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju halte/bus stop ini dibagi menjadi 2 kategori jarak tempuh yang terdiri dari di bawah 1 km (≤ 1 km) dan di atas 1 km (>1 km). Persentase perbandingan kategori jarak tempuh dihubungkan dengan asal perjalanan responden dalam menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun. Hasil analisis pada tabel 17 menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum yang hendak menuju stasiun LRT Harjamukti, mayoritas menempuh jarak di bawah 1 km untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (69,31%), dengan pengguna dari kecamatan Ciracas dominan pada jarak tempuh ini dengan persentase 15,94%. Sementara itu, terdapat 30,69% pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun, dengan pengguna dari kecamatan Cipayung dan kecamatan Gunung Putri yang dominan pada jarak ini dengan memiliki persentase yang sama yaitu 6,93%.

Tabel 17. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpulan Berdasarkan Asal Kecamatan

Kota/Kabupaten	Kecamatan	Jarak Tempuh		
		≤ 1 km	>1 km	Total
Kota Jakarta Timur	Ciracas	15,84%	-	15,84%
	Cipayung	7,92%	6,93%	14,85%
	Pasar Rebo	8,91%	2,97%	11,88%
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	7,92%	6,93%	14,85%
Kota Depok	Cimanggis	6,93%	4,95%	11,88%
	Sukmajaya	9,90%	1,98%	11,88%
	Tapos	8,91%	3,96%	12,87%
Kota Bekasi	Jatisampurna	2,97%	2,97%	5,94%
Total		69,31%	30,69%	100,00%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar 5. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpulan Berdasarkan Asal Kecamatan

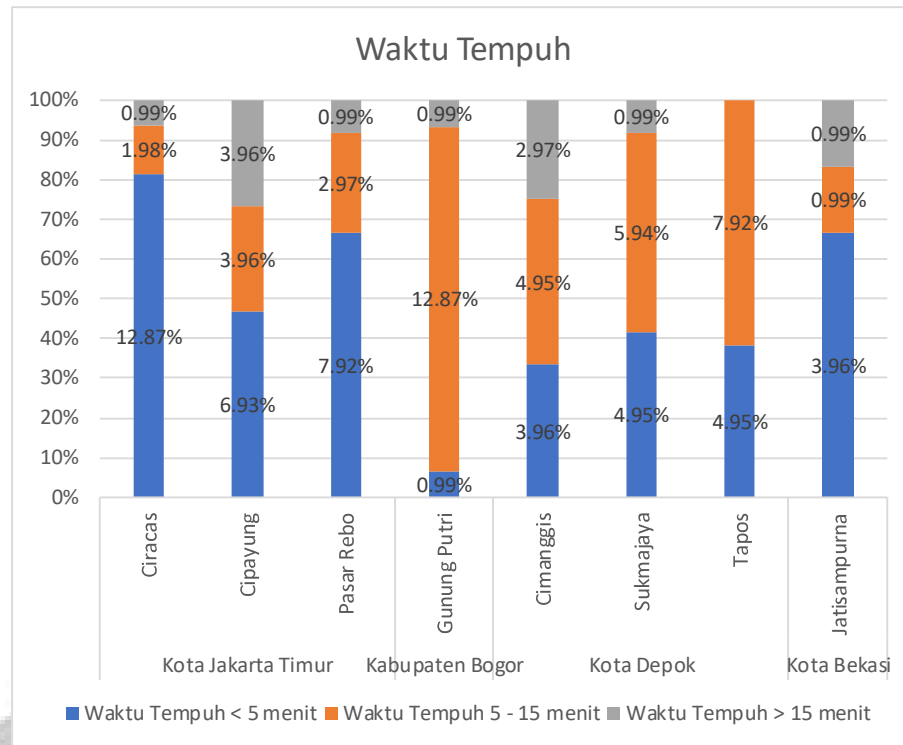
5.1.2. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

Waktu tempuh dalam analisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju halte/bus stop ini dibagi menjadi 3 kategori waktu tempuh yang terdiri dari kurang dari 5 menit (<5 menit), 5 – 15 menit dan lebih dari 15 menit (>15 menit). Persentase perbandingan kategori waktu tempuh dihubungkan dengan asal perjalanan responden dalam menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun. Hasil analisis pada tabel 18 menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum yang hendak menuju stasiun LRT Harjamukti, mayoritas menghabiskan waktu kurang dari 5 menit untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (46,53%). Diikuti oleh pengguna yang menghabiskan waktu 5 hingga 15 menit untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (41,58%). Selain itu, sedikit dari pengguna yang menghabiskan waktu lebih dari 15 menit untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (11,88%).

Tabel 18. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan

Kota/Kabupaten	Kecamatan	Waktu Tempuh			Total
		< 5 menit	5 – 15 menit	>15 menit	
Kota Jakarta Timur	Ciracas	12,87%	1,98%	0,99%	15,84%
	Cipayung	6,93%	3,96%	3,96%	14,85%
	Pasar Rebo	7,92%	2,97%	0,99%	11,88%
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	0,99%	12,87%	0,99%	14,85%
Kota Depok	Cimanggis	3,96%	4,95%	2,97%	11,88%
	Sukmajaya	4,95%	5,94%	0,99%	11,88%
	Tapos	4,95%	7,92%	-	12,87%
Kota Bekasi	Jatisampurna	3,96%	0,99%	0,99%	5,94%
Total		46,53%	41,58%	11,88%	100,00%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar 6. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan

5.1.3. Analisis Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

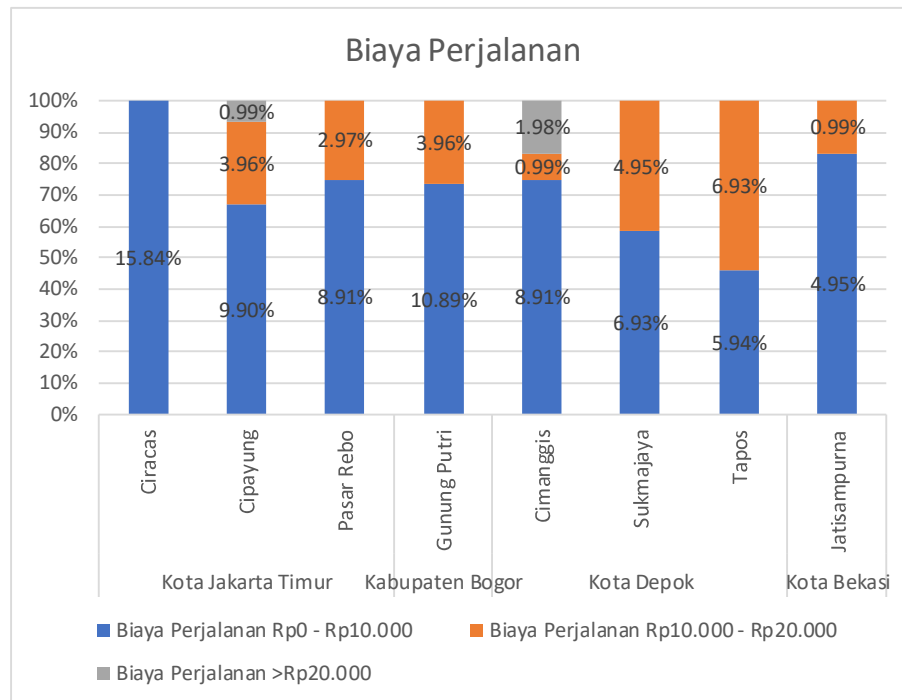
Biaya perjalanan dalam analisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju halte/bus stop ini dibagi menjadi 3 kategori biaya yang terdiri dari Rp0 – Rp10.000, Rp10.000 – Rp20.000 dan >Rp20.000. Persentase perbandingan kategori biaya perjalanan dihubungkan dengan asal perjalanan responden dalam menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun. Hasil analisis pada tabel 19 menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum yang hendak menuju stasiun LRT Harjamukti, mayoritas menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (72,28%). Diikuti oleh pengguna yang menghabiskan biaya Rp10.000 – Rp20.000 untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (24,75%). Selain itu, sedikit dari

pengguna yang menghabiskan biaya lebih dari Rp20.000 untuk untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (2,97%).

Tabel 19. Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpan berdasarkan Asal Kecamatan

Kota/Kabupaten	Kecamatan	Biaya Perjalanan			Total
		Rp0 – Rp10.000	Rp10.000 – Rp20.000	>Rp20.000	
Kota Jakarta Timur	Ciracas	15,84%	-	-	15,84%
	Cipayung	9,90%	3,96%	0,99%	14,85%
	Pasar Rebo	8,91%	2,97%	-	11,88%
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	10,89%	3,96%	-	14,85%
Kota Depok	Cimanggis	8,91%	0,99%	1,98%	11,88%
	Sukmajaya	6,93%	4,95%	-	11,88%
	Tapos	5,94%	6,93%	-	12,87%
Kota Bekasi	Jatisampurna	4,95%	0,99%	-	5,94%
Total		72,28%	24,75%	2,97%	100,00%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar 7. Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop Angkutan Umum Pengumpulan berdasarkan Asal Kecamatan

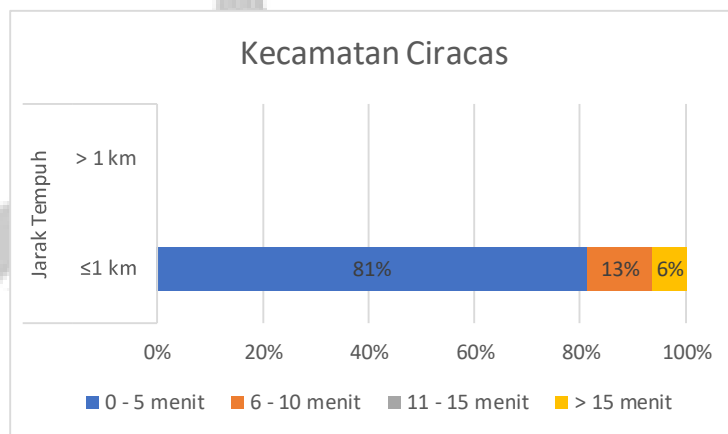
5.1.4. Analisis Tabulasi Silang Jarak Tempuh dengan Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

a. Kecamatan Ciracas

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, semua pengguna menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 0 – 5 menit sebesar 81,25%, 6 – 10 menit sebesar 12,50% dan hanya 6,25% pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15 menit.

Tabel 20. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤ 1 km	> 1 km
0 - 5 menit	81,25%	0,00%
6 - 10 menit	12,50%	0,00%
11 - 15 menit	0,00%	0,00%
> 15 menit	6,25%	0,00%
Total	100,00%	0,00%



Gambar 8. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

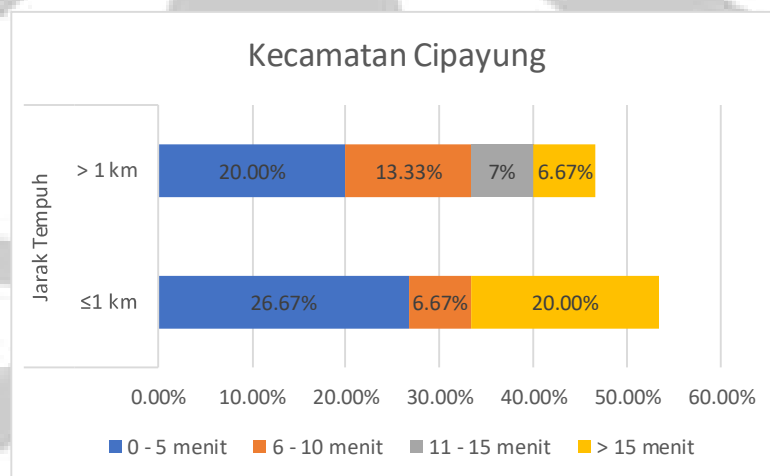
b. Kecamatan Cipayung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung, pengguna cenderung menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 0 – 5 menit sebesar 26,67%. Adapun beberapa waktu tempuh yaitu > 15 menit sebesar 20% dan 6 – 10 menit sebesar 6,67%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km terdapat waktu tempuh yang dominan yaitu 0 – 5 menit sebesar 20%. Adapun beberapa waktu tempuh lain adalah 6 – 10 menit sebesar 13.33%, dan 11 – 15 menit dan > 15 menit memiliki persentase yang sama yaitu masing-masing 6,67%.

Tabel 21. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤1 km	> 1 km
0 - 5 menit	26,67%	20,00%
6 - 10 menit	6,67%	13,33%
11 - 15 menit	0,00%	6,67%
> 15 menit	20,00%	6,67%
Total	53,33%	46,67%



Gambar 9. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

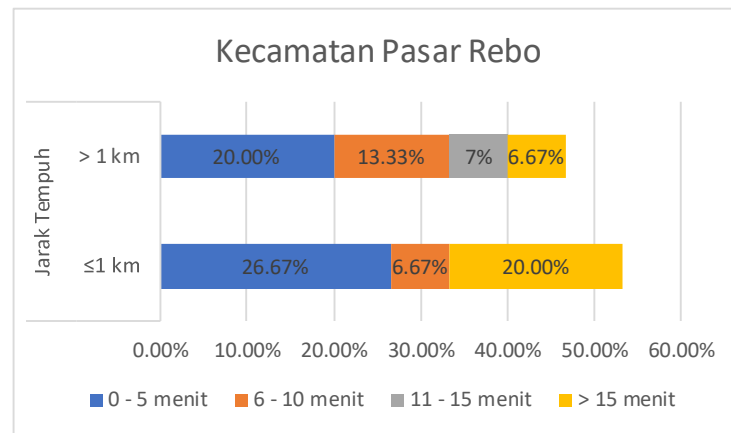
c. Kecamatan Pasar Rebo

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo, pengguna cenderung menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 0 – 5 menit sebesar 58,33%. Adapun beberapa waktu tempuh yaitu 6 – 10 menit dan 11 -15 menit memiliki persentase yang sama masing-masing sebesar 8,33%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km memiliki waktu tempuh yaitu 0 – 5 menit, 11-15 menit dan >15 menit dengan persentase sama yaitu 8,33%.

Tabel 22. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤1 km	> 1 km
0 - 5 menit	58,33%	8,33%
6 - 10 menit	8,33%	0,00%
11 - 15 menit	8,33%	8,33%
> 15 menit	0,00%	8,33%
Total	75,00%	25,00%



Gambar 10. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

d. Kecamatan Gunung Putri

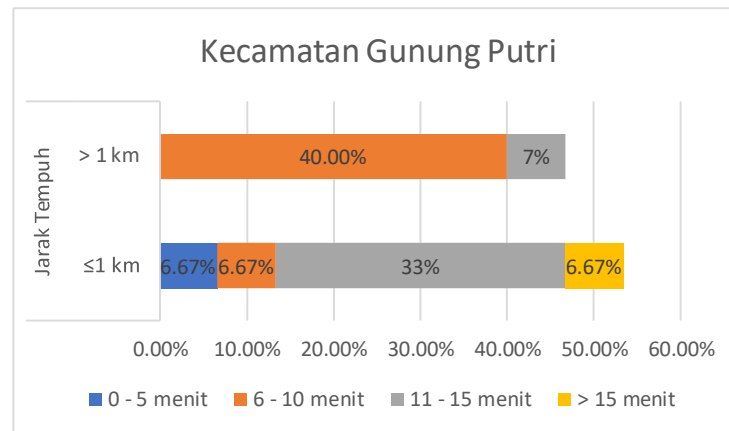
Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri, pengguna cenderung menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 11 – 15 menit sebesar 33,33%. Adapun beberapa waktu tempuh yaitu 0 – 5 menit, 6 – 10 menit dan 11 -15 menit memiliki persentase yang sama masing-masing sebesar 6,67%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km memiliki waktu tempuh yang dominan yaitu 6 – 10 menit sebesar 40%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 11 – 15 menit sebesar 6,67%.

Tabel 23. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤ 1 km	> 1 km
0 - 5 menit	6,67%	0,00%

6 - 10 menit	6,67%	40,00%
11 - 15 menit	33,33%	6,67%
> 15 menit	6,67%	0,00%
Total	53,33%	46,67%



Gambar 11. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

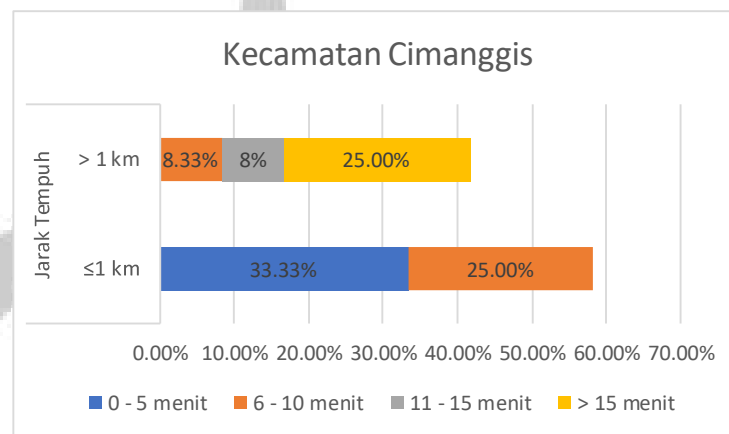
d. Kecamatan Cimanggis

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis, pengguna cenderung menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 0 – 5 menit sebesar 33,33%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 6 – 10 menit sebesar 25,00%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km memiliki waktu tempuh yang dominan yaitu > 15 menit sebesar 25%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 6 – 10 menit dan 11 – 15 menit yang memiliki persentase sama yaitu sebesar 8,33%.

Tabel 24. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤ 1 km	> 1 km
0 - 5 menit	33,33%	0,00%
6 - 10 menit	25,00%	8,33%
11 - 15 menit	0,00%	8,33%
> 15 menit	0,00%	25,00%
Total	58,33%	41,67%



Gambar 12. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

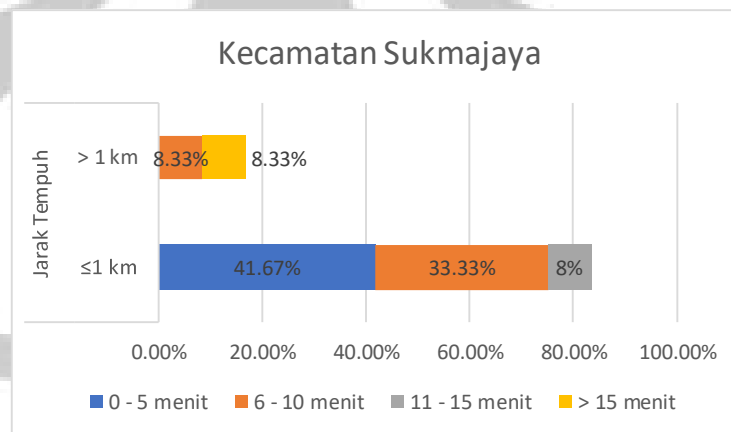
f. Kecamatan Sukmajaya

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya, pengguna cenderung menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 0 – 5 menit sebesar 41,67%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 6 – 10 menit sebesar 33,33% dan 11 – 15 menit sebesar 8,33%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km memiliki waktu tempuh 6 – 10 menit dan > 15 menit yang memiliki persentase sama yaitu sebesar 8,33%.

Tabel 25. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤1 km	> 1 km
0 - 5 menit	41,67%	0,00%
6 - 10 menit	33,33%	8,33%
11 - 15 menit	8,33%	0,00%
> 15 menit	0,00%	8,33%
Total	83,33%	16,67%



Gambar 13. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

g. Kecamatan Tapos

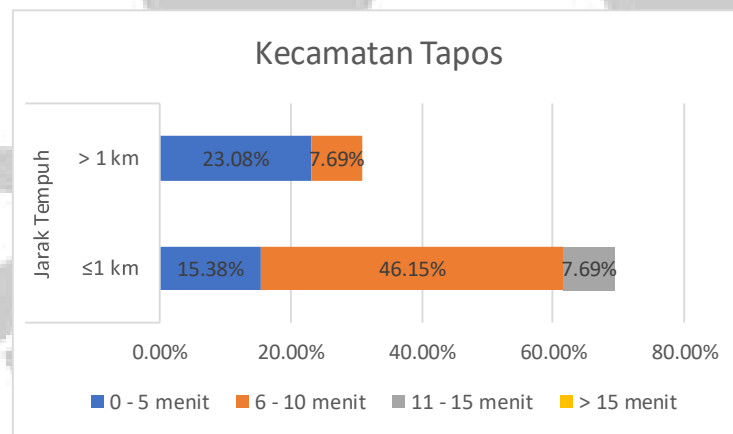
Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos, pengguna cenderung menempuh jarak kurang atau sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dengan waktu tempuh yang dominan adalah 6 -

10 menit sebesar 46,15%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 0 - 5 menit sebesar 15,38% dan 11 – 15 menit sebesar 7,69%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km memiliki waktu tempuh yang dominan yaitu 0 - 5 menit sebesar 23,08%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 6 – 10 menit sebesar 7,69%.

Tabel 26. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤1 km	> 1 km
0 - 5 menit	15,38%	23,08%
6 - 10 menit	46,15%	7,69%
11 - 15 menit	7,69%	0,00%
> 15 menit	0,00%	0,00%
Total	69,23%	30,77%



Gambar 14. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos

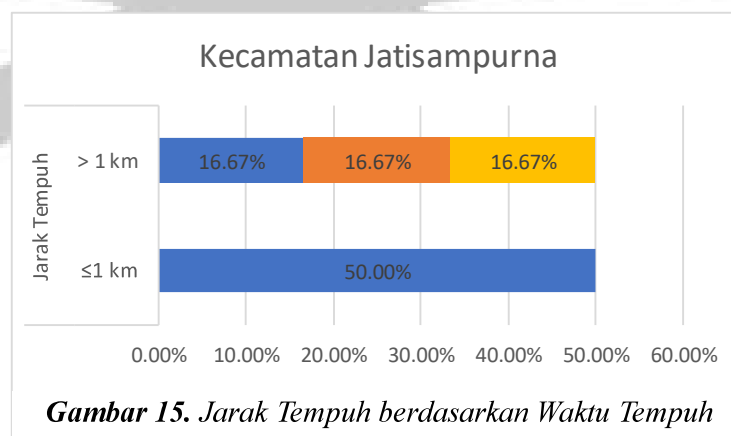
h. Kecamatan Jatisampurna

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna, distribusi jarak yang ditempuh pengguna seimbang antara jarak kurang dari sama dengan 1 km dengan lebih dari 1 km, dimana pada jarak 1 km untuk menuju halte/bus stop, waktu tempuh yang dominan adalah 0 - 5 menit sebesar 50,00%.

Pada pengguna yang menempuh jarak lebih dari 1 km memiliki waktu tempuh yang 0 – 5 menit, 6 – 10 menit dan <15 menit dengan persentase yang sama yaitu 16,67%.

Tabel 27. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh	
	≤ 1 km	> 1 km
0 - 5 menit	50,00%	16,67%
6 - 10 menit	0,00%	16,67%
11 - 15 menit	0,00%	0,00%
> 15 menit	0,00%	16,67%
Total	50,00%	50,00%



Gambar 15. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

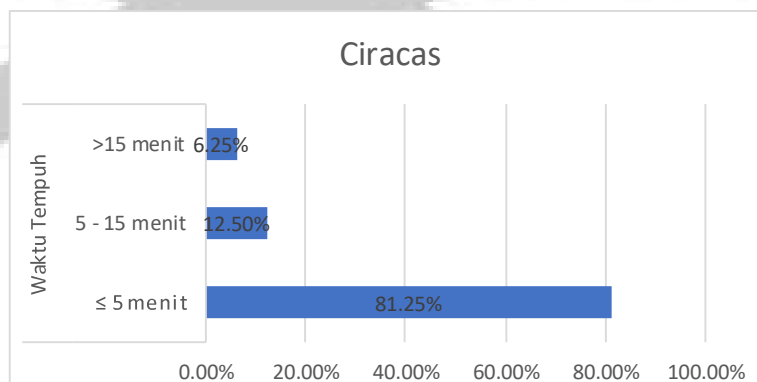
5.1.5. Analisis Tabulasi Silang Waktu Tempuh dengan Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

a. Ciracas

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, seluruh pengguna menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 dengan mayoritas pengguna menempuh waktu kurang dari sama dengan 5 menit sebesar 81,25%. Adapun waktu tempu lainnya yakni 5 – 15 menit sebesar 12,50% dan >15 menit sebesar 6,25%.

Tabel 28. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	81,25%	12,50%	6,25%
Rp10.001 - Rp20.000	0,00%	0,00%	0,00%
>Rp20.000	0,00%	0,00%	0,00%
Total	81,25%	12,50%	6,25%



Gambar 16. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas

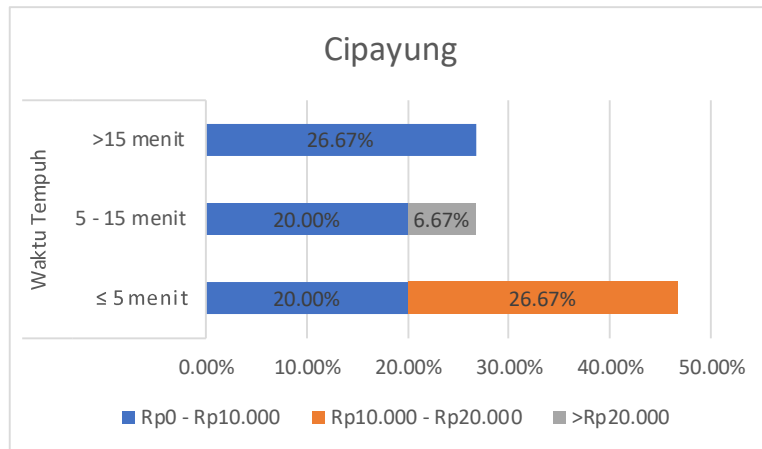
b. Cipayung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung, pengguna cenderung menempuh waktu kurang dari sama dengan 5 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 26,67%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp0 – Rp10.000 sebesar 20%.

Pengguna yang menghabiskan waktu 5 – 15 menit cenderung menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 sebesar 20%, sementara pengguna lain sebanyak 6,67% menghabiskan biaya perjalanan >Rp20.000. Selain itu, terdapat pengguna yang menempuh waktu lebih 15 menit dengan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 (26,67%).

Tabel 29. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	20,00%	20,00%	26,67%
Rp10.001 - Rp20.000	26,67%	0,00%	0,00%
>Rp20.000	0,00%	6,67%	0,00%
Total	46,67%	26,67%	26,67%



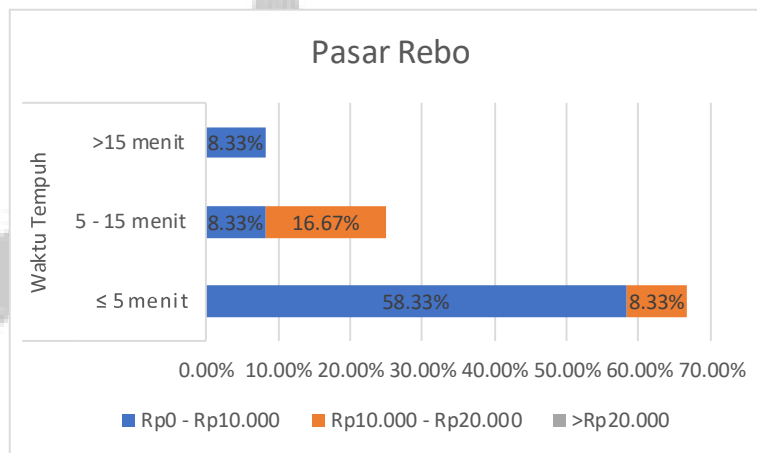
Gambar 17. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung

c. Pasar Rebo

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo, pengguna cenderung menempuh waktu kurang dari sama dengan 5 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp0 – Rp10.000 sebesar 58,33%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 8,33%. Pengguna yang menghabiskan waktu 5 – 15 menit cenderung menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 16,67%, sementara pengguna lain sebanyak 8,33% menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000. Selain itu, terdapat pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15 menit dengan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 (8,33%).

Tabel 30. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan
Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	58,33%	8,33%	8,33%
Rp10.001 - Rp20.000	8,33%	16,67%	0,00%
$>$ Rp20.000	0,00%	0,00%	0,00%
Total	66,67%	25,00%	8,33%



Gambar 18. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan
Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

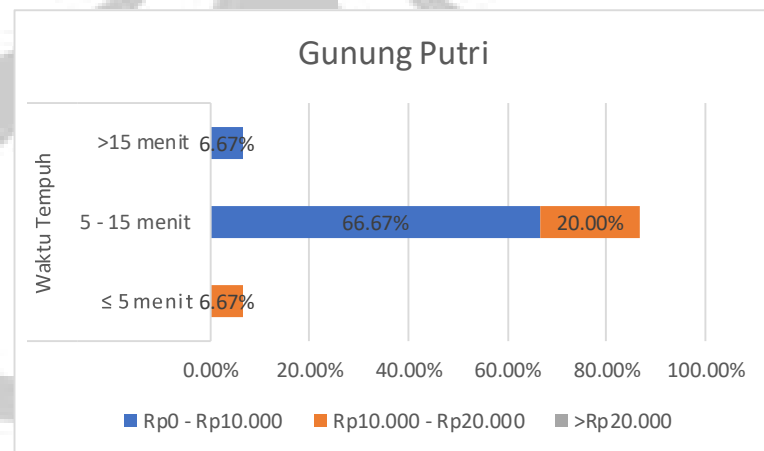
d. Gunung Putri

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri, pengguna cenderung menempuh waktu 5 – 15 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp0 – Rp10.000 sebesar 66,67%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 20%. Pengguna yang menghabiskan waktu kurang dari sama dengan 5 menit menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 6,67%, sementara pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15

menit dengan menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 dengan persentase yang sama yaitu sebesar 6,67%.

Tabel 31. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	0,00%	66,67%	6,67%
Rp10.001 - Rp20.000	6,67%	20,00%	0,00%
>Rp20.000	0,00%	0,00%	0,00%
Total	6,67%	86,67%	6,67%



Gambar 19. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

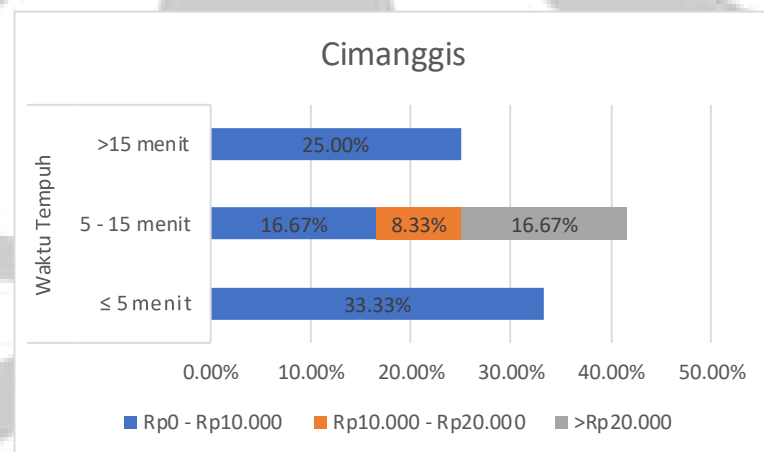
e. Cimanggis

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis, pengguna cenderung menempuh waktu 5 – 15 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan terdapat dua biaya perjalanan yang dominan dengan persentase yang sama yaitu Rp0 – Rp10.000 dan >Rp20.000 sebesar

16,67%. Pengguna yang menghabiskan waktu kurang dari sama dengan 5 menit menghabiskan biaya perjalanan Rp0 - Rp10.000 sebesar 33,33%, sementara pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15 menit menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 dengan persentase yang sama yaitu sebesar 25,00%.

Tabel 32. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	33,33%	16,67%	25,00%
Rp10.001 - Rp20.000	0,00%	8,33%	0,00%
>Rp20.000	0,00%	16,67%	0,00%
Total	33,33%	41,67%	25,00%



Gambar 20. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis

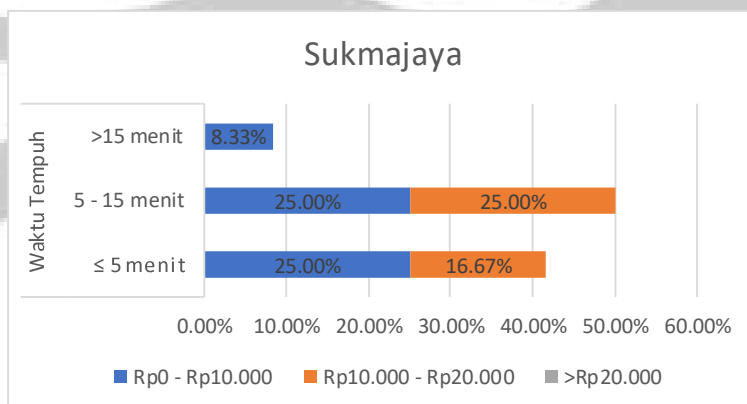
f. Sukmajaya

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya, pengguna

cenderung menempuh waktu 5 – 15 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan terdapat dua biaya perjalanan yang dominan dengan persentase yang sama yaitu Rp0 – Rp10.000 dan Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 26,00%. Pengguna yang menghabiskan waktu kurang dari sama dengan 5 menit mayoritas menghabiskan biaya perjalanan Rp0 - Rp10.000 sebesar 25,00%. Adapun pengguna lain sebesar 16,67% menghabiskan biaya Rp10.001 – Rp20.000. Sementara terdapat sedikit pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15 menit dengan menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 sebesar 8,33%.

Tabel 33. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	25,00%	25,00%	8,33%
Rp10.001 - Rp20.000	16,67%	25,00%	0,00%
>Rp20.000	0,00%	0,00%	0,00%
Total	41,67%	50,00%	8,33%



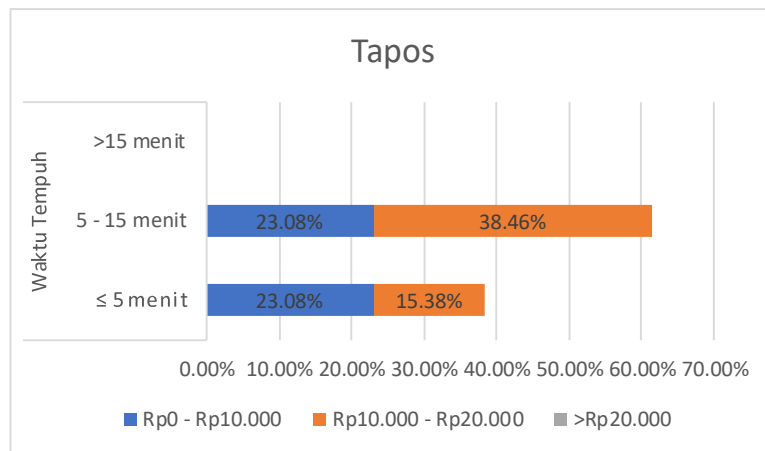
Gambar 21. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

g. Tapos

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos, pengguna cenderung menempuh waktu 5 – 15 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp10.001 – Rp20.000 sebesar 38,46%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp0 – Rp10.000 sebesar 23,08%. Pengguna yang menghabiskan waktu kurang dari sama dengan 5 menit mayoritas menghabiskan biaya perjalanan Rp0 – Rp10.000 sebesar 23,08%. Adapun pengguna lain sebesar 15,38% menghabiskan biaya Rp10.001 – Rp20.000. Sementara tidak pengguna yang menempuh waktu lebih dari 15 menit di kecamatan Tapos.

Tabel 34. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	23,08%	23,08%	0,00%
Rp10.001 - Rp20.000	15,38%	38,46%	0,00%
>Rp20.000	0,00%	0,00%	0,00%
Total	38,46%	61,54%	0,00%



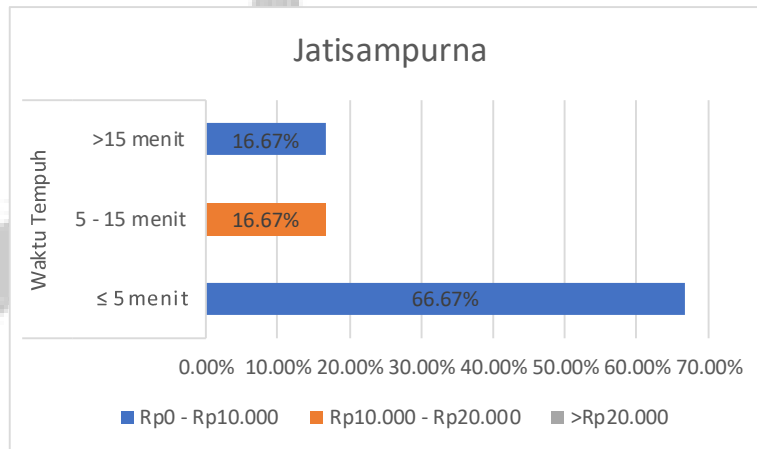
Gambar 22. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos

h. Jatisampurna

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna, pengguna cenderung menempuh waktu kurang dari sama dengan 5 menit untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp0 - Rp10.000 sebesar 66,67%. Pengguna yang menghabiskan waktu lebih dari 15 menit menghabiskan biaya perjalanan Rp0 - Rp10.000 sebesar 16,67%. Sementara itu, pengguna yang menempuh waktu 5 - 15 menit menghabiskan Rp10.001 – Rp20.000 dengan persentase yang sama yaitu sebesar 16,67%.

Tabel 35. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	≤ 5 menit	5 - 15 menit	>15 menit
Rp0 - Rp10.000	66,67%	0,00%	16,67%
Rp10.001 - Rp20.000	0,00%	16,67%	0,00%
$>Rp20.000$	0,00%	0,00%	0,00%
Total	66,67%	16,67%	16,67%



Gambar 23. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

5.1.6. Analisis Tabulasi Silang Biaya Perjalanan dengan Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

a. Ciracas

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, seluruh pengguna menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan biaya perjalanan Rp0 - Rp10.000 (100%).

Tabel 36. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	100,00%	0,00%	0,00%
> 1 km	0,00%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	0,00%	0,00%



Gambar 24. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

b. Cipayung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung, pengguna cenderung menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh antara kurang dari sama dengan 1 km dan lebih dari 1 km memiliki persentase yang sama yaitu sebesar 33,33%. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000, mayoritas menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km

sebesar 20,00%. Adapun pengguna lain sebesar 6,67% menempuh jarak lebih dari 1 km. Sementara itu, hanya sedikit pengguna yang menghabiskan biaya lebih dari Rp20.000, yang menempuh jarak lebih dari 1 km (6,67%).

Tabel 37. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	33,33%	20,00%	0,00%
> 1 km	33,33%	6,67%	6,67%
Total	66,67%	26,67%	6,67%



Gambar 25. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

c. Pasar Rebo

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo, pengguna cenderung menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh dominan adalah kurang dari sama dengan 1 km sebesar 66,67%. Adapun pengguna lain sebesar 8,33%

menempuh jarak lebih dari 1 km. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000, mayoritas menempuh jarak lebih 1 km sebesar 16,67%. Adapun pengguna lain sebesar 8,33% menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan lebih dari Rp20.000 dari kecamatan Pasar Rebo.

Tabel 38. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	66,67%	8,33%	0,00%
> 1 km	8,33%	16,67%	0,00%
Total	75,00%	25,00%	0,00%



Gambar 26. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

d. Gunung Putri

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri, pengguna

cenderung menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh dominan adalah kurang dari sama dengan 1 km sebesar 40,00%. Adapun pengguna lain sebesar 33,33% menempuh jarak lebih dari 1 km. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000, menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km dan lebih 1 km dengan persentase yang sama yaitu 13,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan lebih dari Rp20.000 dari kecamatan Gunung Putri.

Tabel 39. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	40,00%	13,33%	0,00%
> 1 km	33,33%	13,33%	0,00%
Total	73,33%	26,67%	0,00%



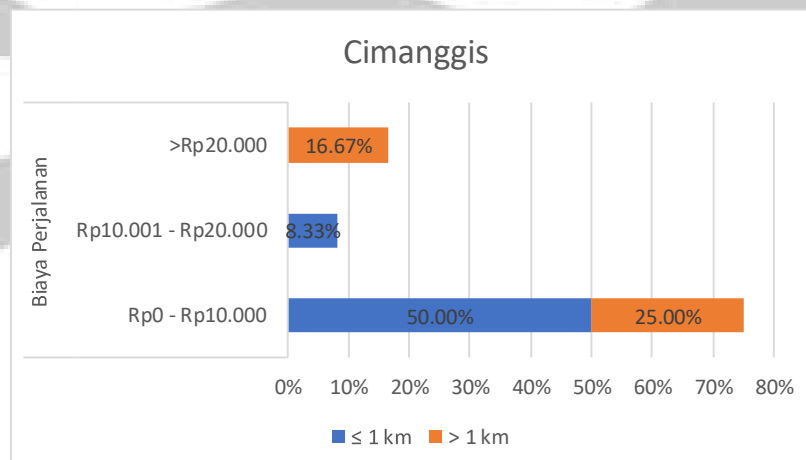
Gambar 27. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

e. Cimanggis

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis, pengguna cenderung menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh dominan adalah kurang dari sama dengan 1 km sebesar 50,00%. Adapun pengguna lain sebesar 25,00% menempuh jarak lebih dari 1 km. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan lebih dari Rp20.000, menempuh jarak lebih dari 1 km sebesar 16,67%. Sementara itu, hanya sedikit pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.001 – Rp20.000, menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km (8,33%).

Tabel 40. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	50,00%	8,33%	0,00%
> 1 km	25,00%	0,00%	16,67%
Total	75,00%	8,33%	16,67%



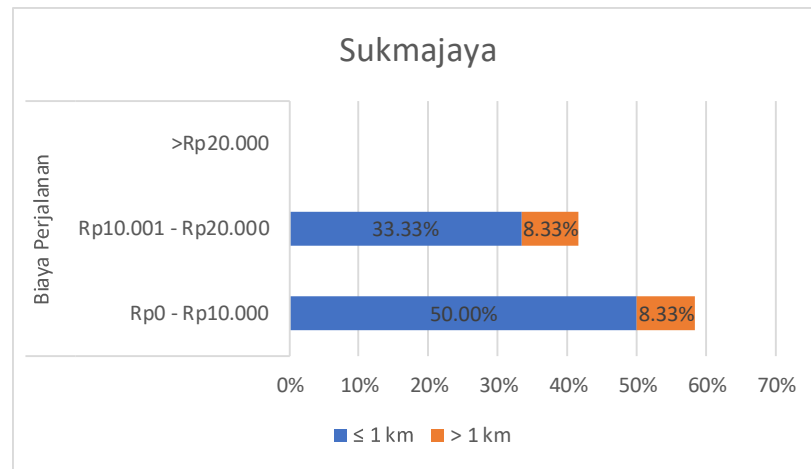
Gambar 28. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

f. Sukmajaya

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya, pengguna cenderung menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh dominan adalah kurang dari sama dengan 1 km sebesar 50,00%. Adapun pengguna lain sebesar 8,33% menempuh jarak lebih dari 1 km. Pengguna yang menghabiskan biaya Rp10.001 - Rp20.000, mayoritas menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km sebesar 33,33%. Adapun pengguna lain sebesar 8,33% menempuh jarak lebih dari 1 km. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan lebih dari Rp20.000 dari kecamatan Sukmajaya.

Tabel 41. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	50,00%	33,33%	0,00%
> 1 km	8,33%	8,33%	0,00%
Total	58,33%	41,67%	0,00%



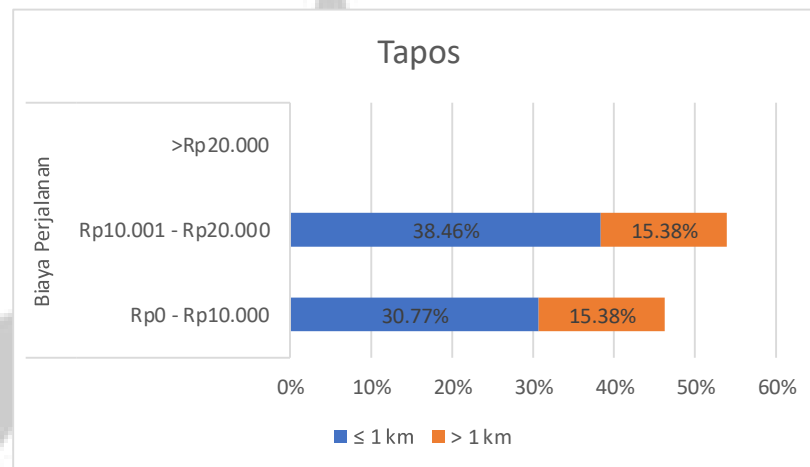
Gambar 29. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

g. Tapos

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos, pengguna cenderung menghabiskan biaya Rp10.001 – Rp20.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh dominan adalah kurang dari sama dengan 1 km sebesar 38,46%. Adapun pengguna lain sebesar 15,38% menempuh jarak lebih dari 1 km. Pengguna yang menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000, mayoritas menempuh jarak kurang dari sama dengan 1 km sebesar 30,77%. Adapun pengguna lain sebesar 15,38% menempuh jarak lebih dari 1 km. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan lebih dari Rp20.000 dari kecamatan Tapos.

Tabel 42. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	30,77%	38,46%	0,00%
> 1 km	15,38%	15,38%	0,00%
Total	46,15%	53,85%	0,00%



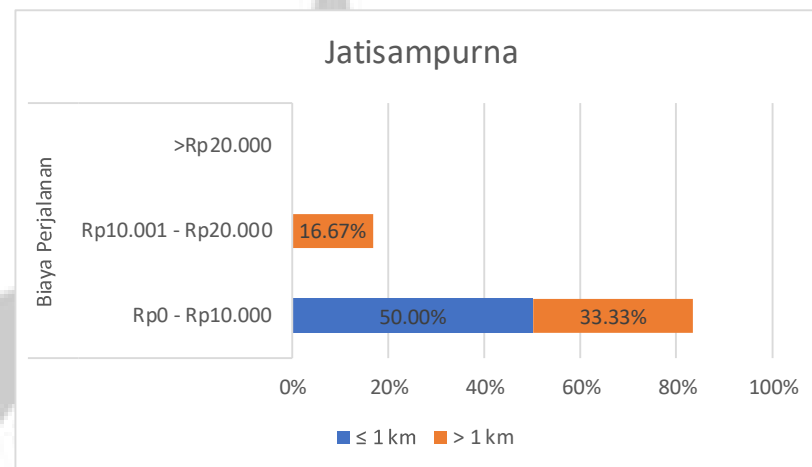
Gambar 30. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos

h. Jatisampurna

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna, pengguna cenderung menghabiskan biaya Rp0 – Rp10.000 untuk menuju halte/bus stop dari asal domisili, dengan jarak tempuh dominan adalah kurang dari sama dengan 1 km sebesar 50,00%. Adapun pengguna lain sebesar 33,33% menempuh jarak lebih dari 1 km. Pengguna yang menghabiskan biaya Rp10.001 – Rp20.000, menempuh jarak lebih dari 1 km sebesar 16,67%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan lebih dari Rp20.000 dari kecamatan Jatisampurna.

Tabel 43. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0 - Rp10.000	Rp10.001 - Rp20.000	>Rp20.000
≤ 1 km	50,00%	0,00%	0,00%
> 1 km	33,33%	16,67%	0,00%
Total	83,33%	16,67%	0,00%



Gambar 31. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

5.2. Analisis Aksesibilitas Pengguna Angkutan Umum Menuju Stasiun dari Halte/Bus Stop

5.2.1. Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

Jarak tempuh dalam analisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju stasiun dari halte/bus stop ini dibagi menjadi 3 kategori jarak tempuh yang terdiri dari 0 – 5 km, 5 – 10 km dan di atas 10 km (>10 km). Persentase perbandingan kategori jarak tempuh dihubungkan dengan asal perjalanan

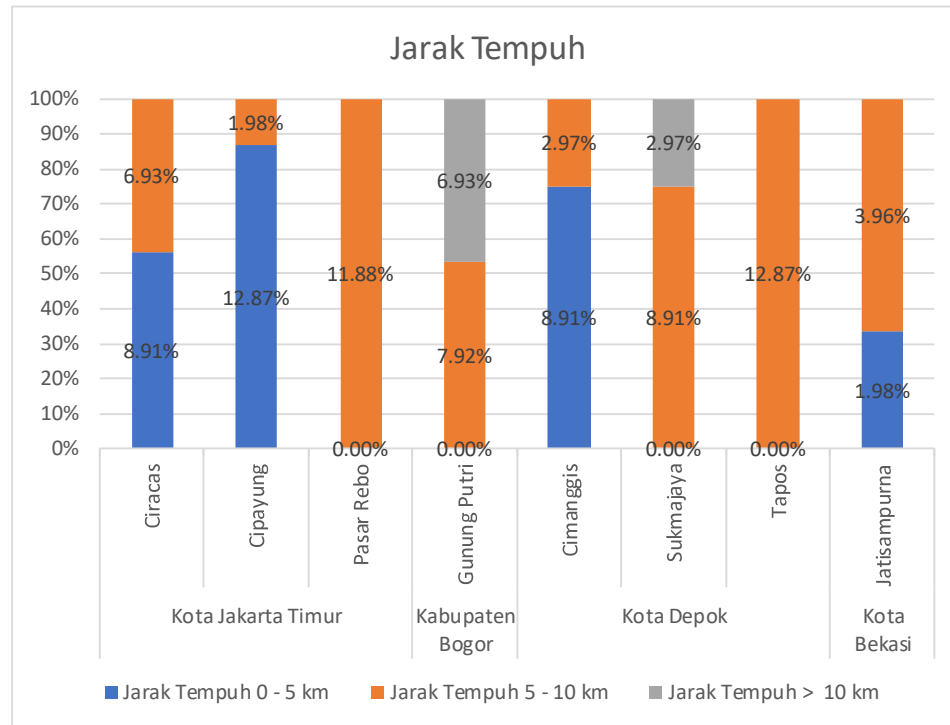
responden dalam menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan. Hasil analisis pada tabel XX menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum yang hendak menuju stasiun LRT Harjamukti, mayoritas pengguna menempuh jarak 5 – 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan (67,43%), dengan pengguna dari kecamatan Tapos dominan pada jarak tempuh ini dengan persentase 12,87%. Adapun pengguna lain sebanyak 32,67% menempuh 0 – 5 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan pengguna berasal dari kecamatan Cipayung dominan pada jarak ini dengan persentase 12,87%. Sementara itu, hanya sedikit pengguna yang menempuh lebih dari 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan (9,90%), dengan kecamatan Gunung putri dominan pada jarak ini dengan persentase 6,93%.



Tabel 44. Jarak Tempuh Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan

Asal Kota/Kabupaten	Kecamatan	Jarak Tempuh			Total
		0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km	
Kota Jakarta Timur	Ciracas	8,91%	6,93%	-	15,84%
	Cipayung	12,87%	1,98%	-	14,85%
	Pasar Rebo	-	11,88%	-	11,88%
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	-	7,92%	6,93%	14,85%
Kota Depok	Cimanggis	8,91%	2,97%	-	11,88%
	Sukmajaya	-	8,91%	2,97%	11,88%
	Tapos	-	12,87%	-	12,87%
Kota Bekasi	Jatisampurna	1,98%	3,96%	-	5,94%
TOTAL		32,67%	57,43%	9,90%	100,00%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar 32. Jarak Tempuh Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan

5.2.2. Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

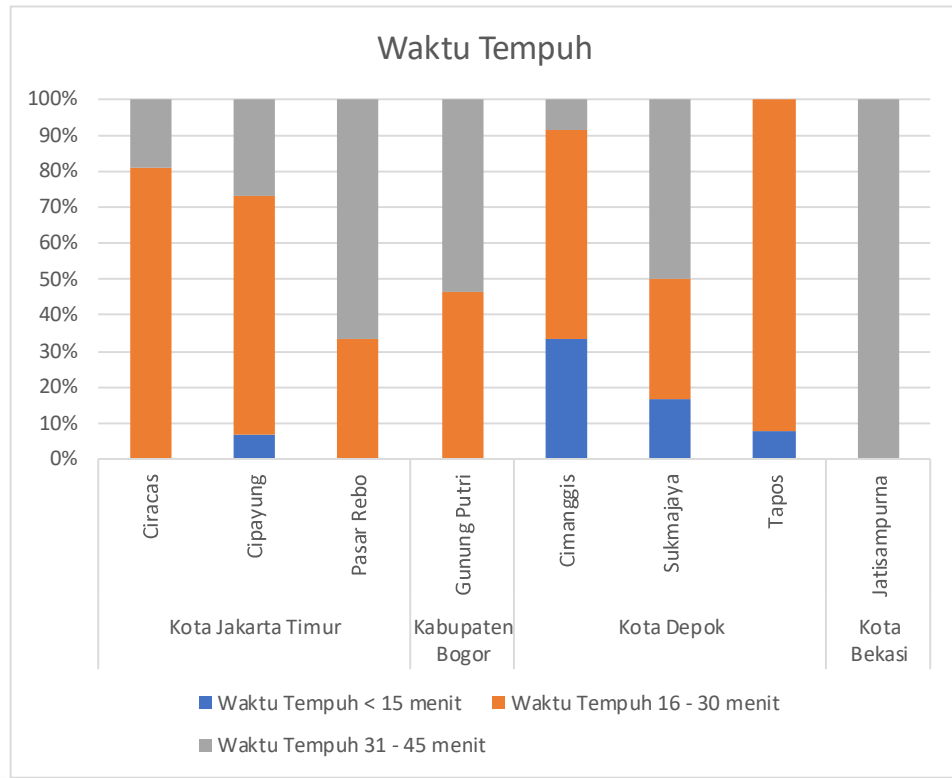
Waktu tempuh dalam analisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju halte/bus stop ini dibagi menjadi 3 kategori waktu tempuh yang terdiri dari kurang dari 15 menit (<15 menit), 16 – 30 menit dan 31 - 45 menit. Persentase perbandingan kategori waktu tempuh dihubungkan dengan asal perjalanan responden dalam menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan dari halte/bus stop. Hasil analisis pada tabel XX menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum yang hendak menuju stasiun LRT Harjamukti menggunakan angkutan umum pengumpan, mayoritas menghabiskan waktu 16 - 30 menit (56,44%), dengan pengguna dari kecamatan Ciracas dominan pada waktu tempuh ini dengan persentase 12,87%.

Diikuti oleh pengguna yang menghabiskan waktu 31 hingga 45 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun dari halte/bus stop (35,64%), dengan pengguna dari kecamatan Pasar Rebo dan Gunung Putri dominan pada waktu tempuh ini dengan persentase yang sama yaitu 14,85%. Selain itu, sedikit dari pengguna yang menghabiskan waktu kurang dari sama dengan 15 menit untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun (7,92%), di mana pengguna dari kecamatan Cimanggis dominan pada waktu tempuh ini dengan persentase 7,92%.

Tabel 45. Waktu Tempuh Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan

Asal Kota/Kabupaten		Waktu Tempuh			Total
		< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit	
Kota Jakarta Timur	Ciracas	-	12,87%	2,97%	15,84%
	Cipayung	0,99%	9,90%	3,96%	14,85%
	Pasar Rebo	-	3,96%	7,92%	11,88%
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	-	6,93%	7,92%	14,85%
Kota Depok	Cimanggis	3,96%	6,93%	0,99%	11,88%
	Sukmajaya	1,98%	3,96%	5,94%	11,88%
	Tapos	0,99%	11,88%	-	12,87%
Kota Bekasi	Jatisampurna	-	-	5,94%	5,94%
TOTAL		7,92%	56,44%	35,64%	100,00%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar 33. Waktu Tempuh Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpulan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan

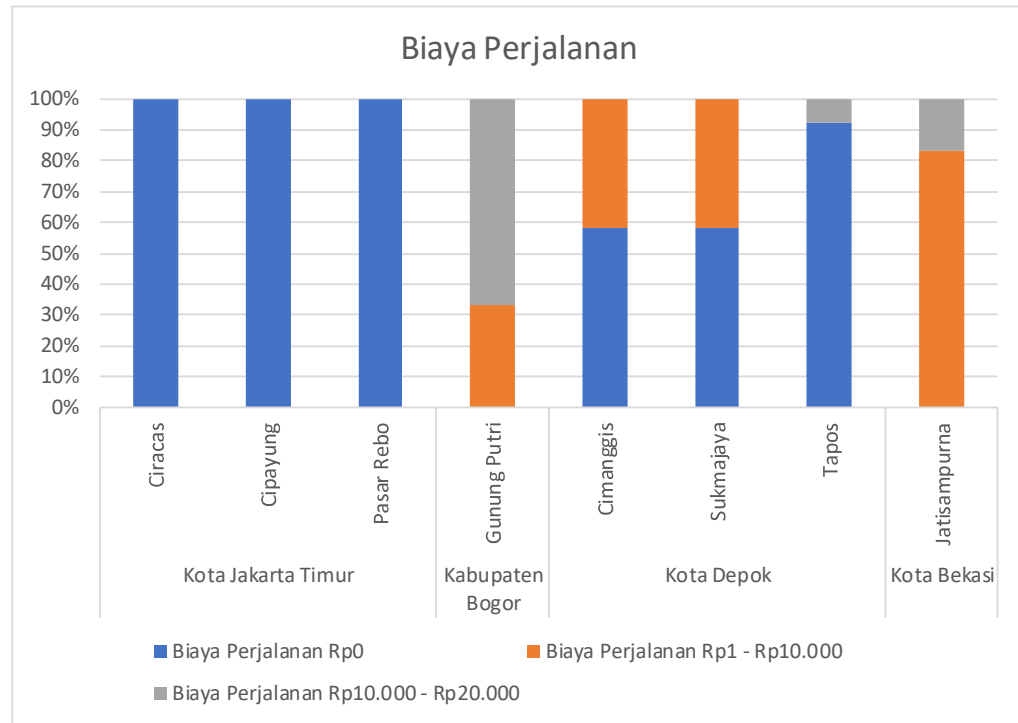
5.2.3. Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Angkutan Umum Pengumpan Stasiun

Biaya perjalanan dalam analisis aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju stasiun dari halte/bus stop ini dibagi menjadi 3 kategori biaya yang terdiri dari Rp0, Rp1 – Rp10.000 dan Rp10.000 – Rp20.000. Persentase perbandingan kategori biaya perjalanan dihubungkan dengan asal perjalanan responden dalam menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun. Hasil analisis pada tabel XX menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum yang hendak menuju stasiun LRT Harjamukti, mayoritas tidak mengeluarkan biaya sama sekali (68,32%), dengan pengguna dari kecamatan Ciracas dominan pada biaya perjalanan ini. Diikuti oleh pengguna yang menghabiskan biaya Rp1 – Rp10.000 untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun (19,80%), dengan masing-masing kecamatan yang ada di rentang biaya perjalanan ini (kecamatan gunung putri, cimanggi, sukrajaya dan jatisampurna) memiliki persentase yang sama yaitu 4,95%. Sementara itu, sedikit dari pengguna yang menghabiskan biaya Rp10.000 - Rp20.000 untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun (11,88%), dengan pengguna dari kecamatan gunung putri dominan pada biaya perjalanan ini dengan memiliki persentase 9,90%.

Tabel 44. Biaya Perjalanan Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan

Asal Kota/Kabupaten		Biaya Perjalanan			Total
		Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000	
Kota Jakarta Timur	Ciracas	15,84%	-	-	15,84%
	Cipayung	14,85%	-	-	14,85%
	Pasar Rebo	11,88%	-	-	11,88%
Kabupaten Bogor	Gunung Putri	-	4,95%	9,90%	14,85%
Kota Depok	Cimanggis	6,93%	4,95%	-	11,88%
	Sukmajaya	6,93%	4,95%	-	11,88%
	Tapos	11,88%	-	0,99%	12,87%
Kota Bekasi	Jatisampurna	-	4,95%	0,99%	5,94%
TOTAL		68,32%	19,80%	11,88%	100,00%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar 34. Biaya Perjalanan Menuju Stasiun Dengan Menggunakan Angkutan Umum Pengumpan dari Halte/Bus Stop Berdasarkan Asal Kecamatan

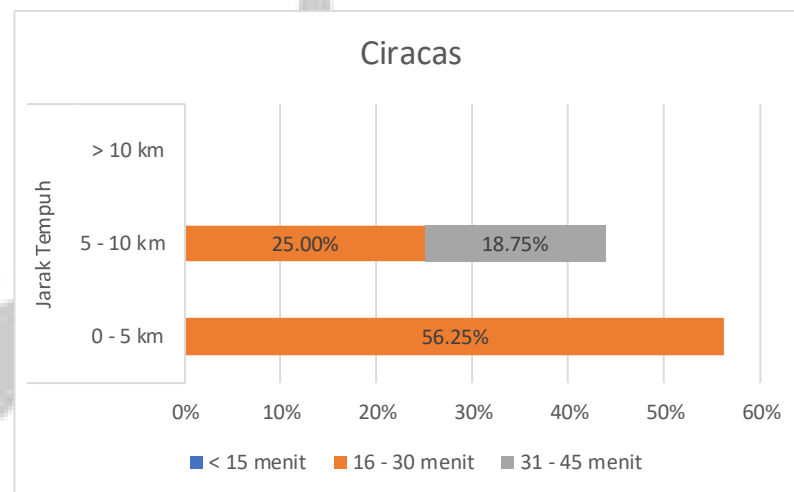
5.2.4. Analisis Tabulasi Silang Jarak Tempuh dengan Waktu Tempuh Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

a. Kecamatan Ciracas

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, pengguna cenderung menempuh jarak 0 – 5 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu tempuh 16 – 30 menit sebesar 56,25%. Pengguna yang menempuh jarak 5 – 10 km mayoritas menempuh waktu 16 – 30 menit sebesar 25,00%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 31 – 45 menit sebesar 18,75%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas yang menempuh jarak lebih dari 10 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 45. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	0,00%	0,00%	0,00%
16 - 30 menit	56,25%	25,00%	0,00%
31 - 45 menit	0,00%	18,75%	0,00%
Total	56,25%	43,75%	0,00%



Gambar 35. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

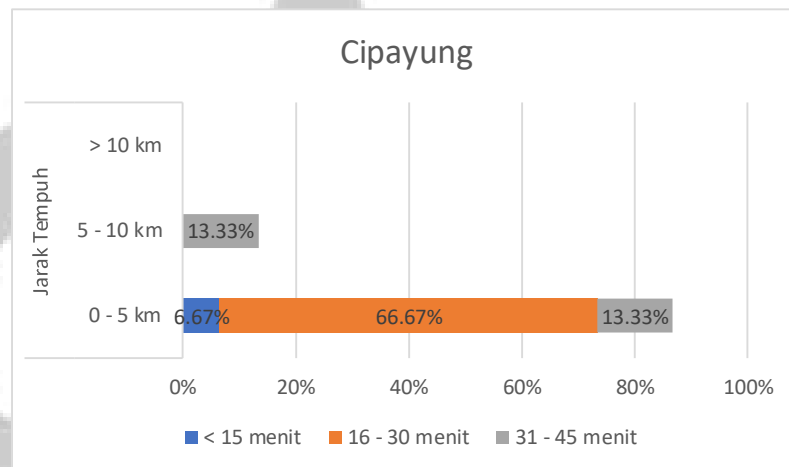
b. Kecamatan Cipayung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung, pengguna cenderung menempuh jarak 0 – 5 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu tempuh 16 – 30 menit sebesar 66,67%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 31 – 45 menit sebesar 13,33% dan <15 menit sebesar 6,67%. Pengguna yang menempuh jarak 5 – 10 km menempuh waktu 31 – 45 menit sebesar 13,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung yang menempuh

jarak lebih dari 10 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 46. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	6,67%	0,00%	0,00%
16 - 30 menit	66,67%	0,00%	0,00%
31 - 45 menit	13,33%	13,33%	0,00%
Total	86,67%	13,33%	0,00%



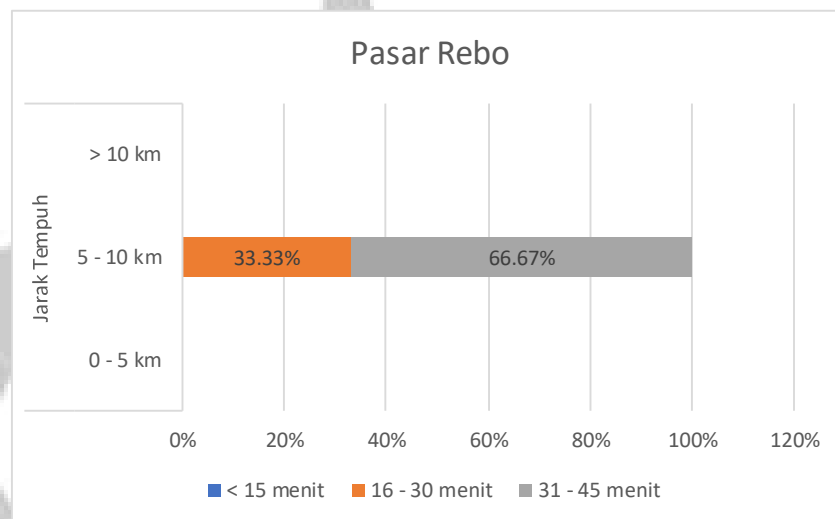
Gambar 36. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

c. Kecamatan Pasar Rebo

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo, seluruh pengguna menempuh jarak 5 – 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu tempuh yang dominan adalah 31 – 45 menit sebesar 66,67%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 16 – 30 menit sebesar 33,33%.

Tabel 47. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	0,00%	0,00%	0,00%
16 - 30 menit	0,00%	33,33%	0,00%
31 - 45 menit	0,00%	66,67%	0,00%
Total	0,00%	100,00%	0,00%



Gambar 37. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

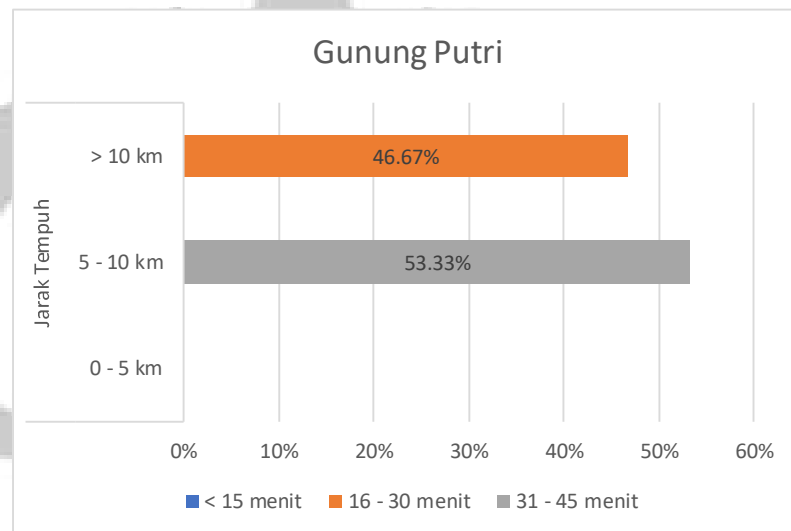
d. Kecamatan Gunung Putri

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri, pengguna cenderung menempuh jarak 5 – 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu tempuh 31 – 45 menit sebesar 53,33%. Pengguna lain sebesar 46,67% yang menempuh jarak lebih dari 10 km menempuh waktu 16 – 30 menit. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri yang menempuh 0 -

5 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 48. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	0,00%	0,00%	0,00%
16 - 30 menit	0,00%	0,00%	46,67%
31 - 45 menit	0,00%	53,33%	0,00%
Total	0,00%	53,33%	46,67%



Gambar 38. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

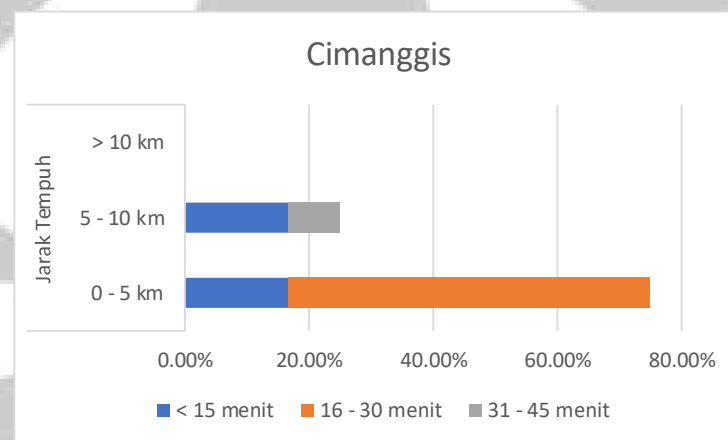
e. Kecamatan Cimanggis

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis, pengguna cenderung menempuh jarak 0 – 5 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu yang dominan adalah 16 – 30 menit sebesar 58,33%. Adapun waktu tempuh lain yaitu <15 menit sebesar

16,67%. Pengguna yang menempuh jarak 5 – 10 km, cenderung menempuh waktu kurang dari 15 menit sebesar 16,33%. Adapun waktu tempuh lain yaitu 31 – 45 menit sebesar 8,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis yang menempuh jarak lebih dari 10 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 49. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	16,67%	16,67%	0,00%
16 - 30 menit	58,33%	0,00%	0,00%
31 - 45 menit	0,00%	8,33%	0,00%
Total	75,00%	25,00%	0,00%



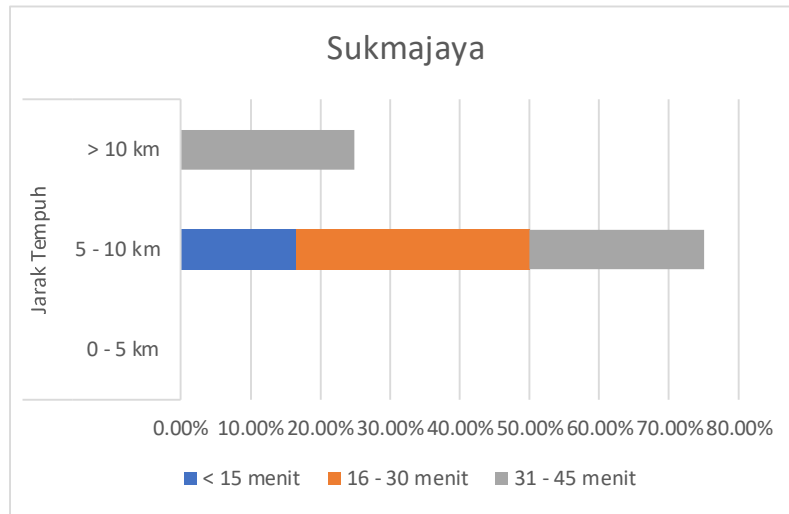
Gambar 39. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

f. Kecamatan Sukmajaya

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya, pengguna cenderung menempuh jarak 5 – 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu yang dominan adalah 16 – 30 menit sebesar 33,33%. Adapun waktu tempuh lain yaitu <15 menit sebesar 16,67% dan 31 – 45 menit sebesar 25,00%. Pengguna yang menempuh jarak lebih dari 10 km, menempuh waktu 31 – 45 menit sebesar 25,00%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya yang menempuh jarak 0 - 5 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 50. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	0,00%	16,67%	0,00%
16 - 30 menit	0,00%	33,33%	0,00%
31 - 45 menit	0,00%	25,00%	25,00%
Total	0,00%	75,00%	25,00%



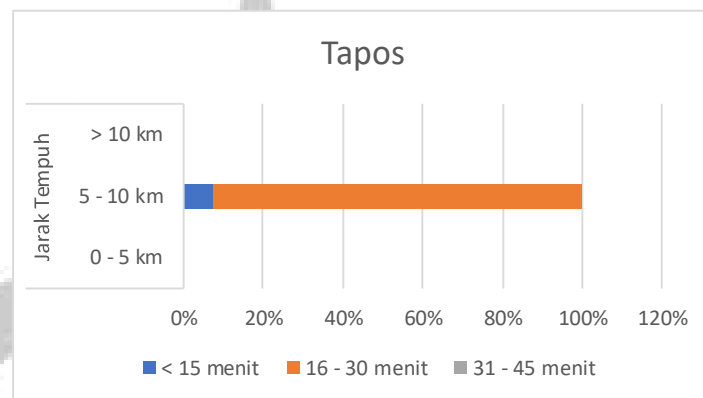
Gambar 40. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

g. Kecamatan Tapos

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos, seluruh pengguna menempuh jarak 5 – 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu yang dominan adalah 16 – 30 menit sebesar 92,31%. Adapun waktu tempuh lain yaitu <15 menit sebesar 7,69%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos yang menempuh jarak 0 - 5 km dan lebih dari 10 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 51. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	0,00%	7,69%	0,00%
16 - 30 menit	0,00%	92,31%	0,00%
31 - 45 menit	0,00%	0,00%	0,00%
Total	0,00%	100,00%	0,00%



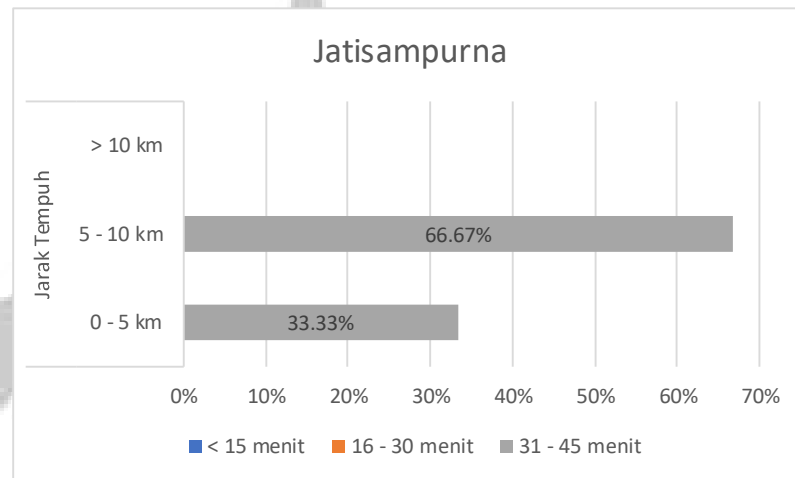
Gambar 41. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos

h. Kecamatan Jatisampurna

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* jarak tempuh dengan waktu tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna, pengguna cenderung menempuh jarak 5 – 10 km untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan waktu tempuh 31 – 45 menit sebesar 66,67%. Pengguna yang menempuh jarak 0 – 5 km, menempuh waktu 31 – 45 menit sebesar 33,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna yang menempuh jarak lebih dari 10 km untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 52. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

Waktu Tempuh	Jarak Tempuh		
	0 - 5 km	5 - 10 km	> 10 km
< 15 menit	0,00%	0,00%	0,00%
16 - 30 menit	0,00%	0,00%	0,00%
31 - 45 menit	33,33%	66,67%	0,00%
Total	33,33%	66,67%	0,00%



Gambar 42. Jarak Tempuh berdasarkan Waktu Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

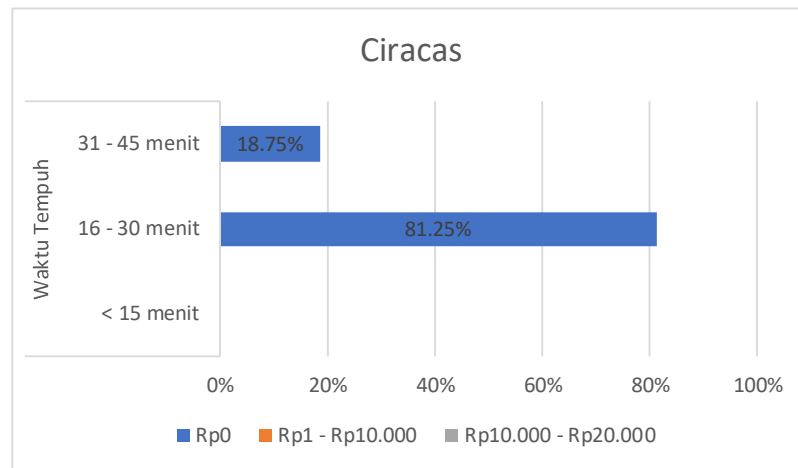
5.2.5. Analisis Tabulasi Silang Waktu Tempuh dengan Biaya Perjalanan Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

a. Kecamatan Ciracas

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, pengguna cenderung menempuh waktu 16 – 30 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan Rp0 sebesar 81,25%. Pengguna yang menempuh waktu 31 – 45 menit dengan biaya perjalanan Rp0 sebesar 18,75%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas yang menempuh waktu kurang dari 15 menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan stasiun.

Tabel 53. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	0.00%	81.25%	18.75%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	0.00%	0.00%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	0.00%
Total	0.00%	81.25%	18.75%



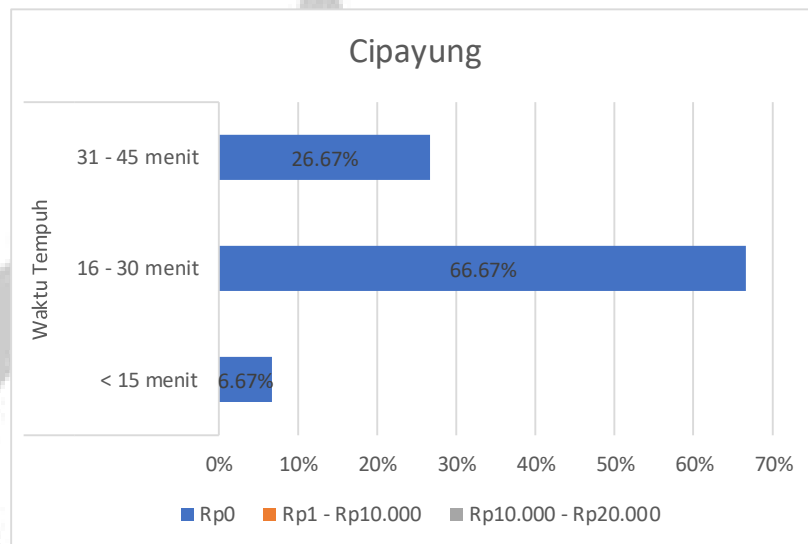
Gambar 43. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Ciracas

b. Kecamatan Cipayung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, pengguna cenderung menempuh waktu 16 – 30 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan Rp0 sebesar 66,67%. Pengguna yang menempuh waktu 31 – 45 menit dengan biaya perjalanan Rp0 sebesar 26,67%. Sementara itu, hanya sedikit pengguna yang menempuh waktu kurang dari 15 menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun (6,67%).

Tabel 54. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	6.67%	66.67%	26.67%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	0.00%	0.00%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	0.00%
Total	6.67%	66.67%	26.67%



Gambar 44. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cipayung

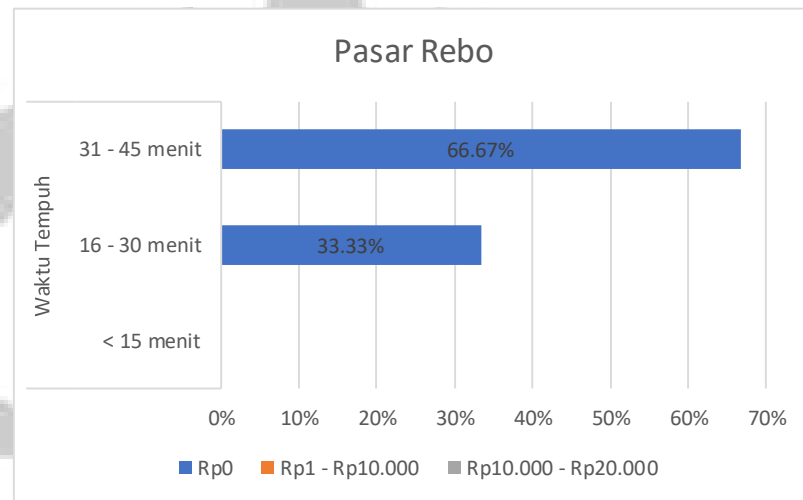
c. Kecamatan Pasar Rebo

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo, pengguna cenderung menempuh waktu 31 – 45 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan Rp0 sebesar 66,67%. Pengguna yang menempuh waktu 16 – 30 menit dengan biaya perjalanan Rp0 sebesar 33,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo yang menempuh waktu kurang dari 15

menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 55. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	0.00%	33.33%	66.67%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	0.00%	0.00%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	0.00%
Total	0.00%	33.33%	66.67%



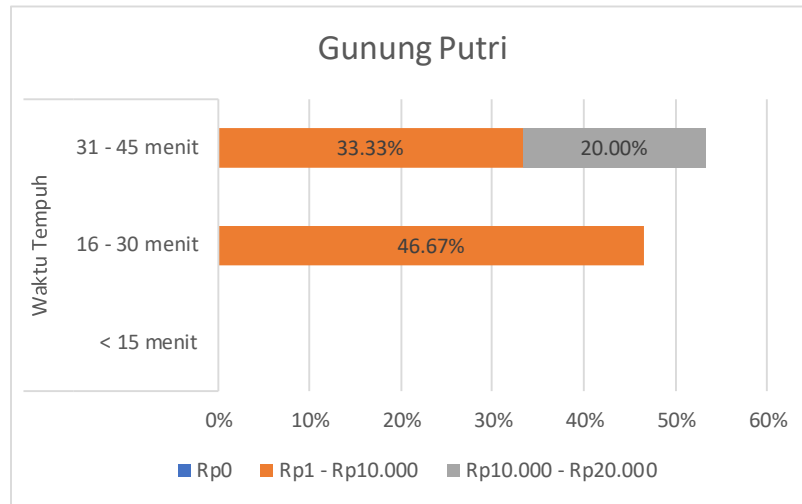
Gambar 45. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

d. Kecamatan Gunung Putri

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri, pengguna cenderung menempuh waktu 31 – 45 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp1 – Rp10.000 sebesar 33,33%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp10.000 – Rp20.000 sebesar 20,00% Pengguna yang menempuh waktu 16 – 30 menit dengan biaya perjalanan Rp1 – Rp10.000 sebesar 46,67%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri yang menempuh waktu kurang dari 15 menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 56. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	0.00%	0.00%	0.00%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	46.67%	33.33%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	20.00%
Total	0.00%	46.67%	53.33%



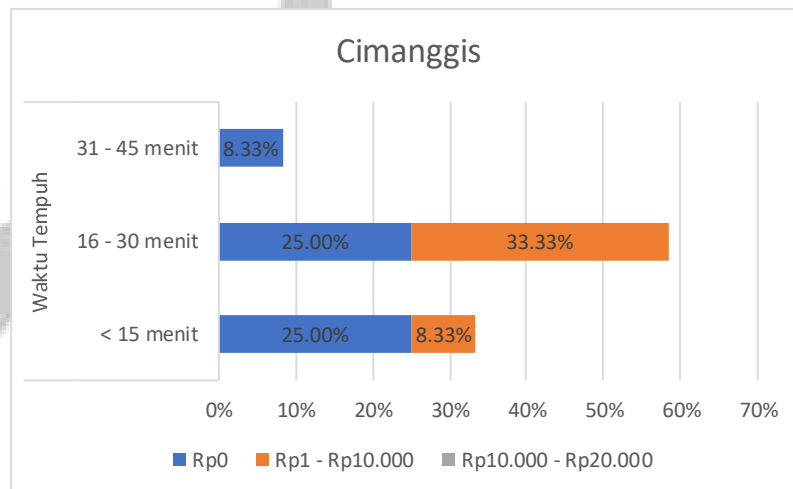
Gambar 46. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

e. Kecamatan Cimanggis

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis, pengguna cenderung menempuh waktu 16 – 30 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp1 – Rp10.000 sebesar 33,33%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp0 sebesar 25,00%. Pengguna yang menempuh waktu kurang dari 15 menit, mayoritas tidak membayar biaya perjalanan (25,00%). Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp1 – Rp10.000 sebesar 8,33%. Sementara itu, hanya sedikit pengguna yang menempuh waktu 31 - 45 menit dengan tidak membayar biaya perjalanan (8,33%), untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 57. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	25.00%	25.00%	8.33%
Rp1 - Rp10.000	8.33%	33.33%	0.00%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	0.00%
Total	33.33%	58.33%	8.33%



Gambar 47. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Cimanggis

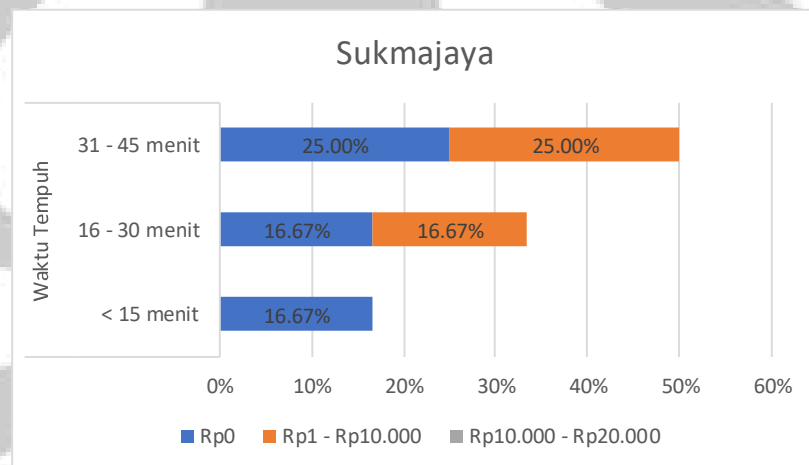
f. Kecamatan Sukmajaya

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya, pengguna cenderung menempuh waktu 31 – 45 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan terdapat 2 biaya perjalanan yang dominan yaitu Rp0 dan Rp1 – Rp10.000 yang memiliki persentase sama sebesar 25,00%. Pengguna yang menempuh 16 – 30 menit juga memiliki 2 biaya perjalanan yang dominan yaitu Rp0 dan Rp1 – Rp10.000 yang

memiliki persentase sama sebesar 16,67%. mayoritas tidak membayar biaya perjalanan (25,00%). Sementara itu, hanya sedikit pengguna yang menempuh waktu kurang dari 15 menit dengan tidak membayar biaya perjalanan (16,67%), untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 58. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	16.67%	16.67%	25.00%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	16.67%	25.00%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	0.00%
Total	16.67%	33.33%	50.00%



Gambar 48. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

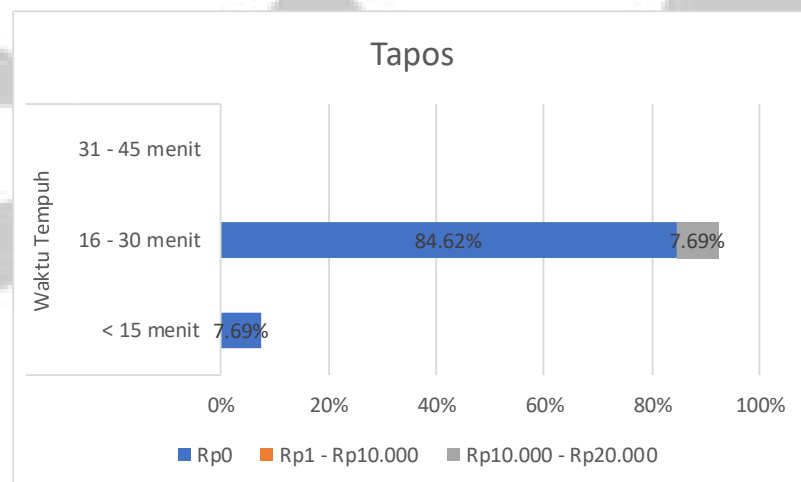
g. Kecamatan Tapos

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos, pengguna

cenderung menempuh waktu 16 – 30 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp0 sebesar 84,62%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp10.000 – Rp20.000 sebesar 7,69%. Pengguna yang menempuh kurang dari 15 menit, memiliki biaya perjalanan Rp0 sebesar 7,69%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos yang menempuh waktu 31 - 45 menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 59. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	7.69%	84.62%	0.00%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	0.00%	0.00%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	7.69%	0.00%
Total	7.69%	92.31%	0.00%



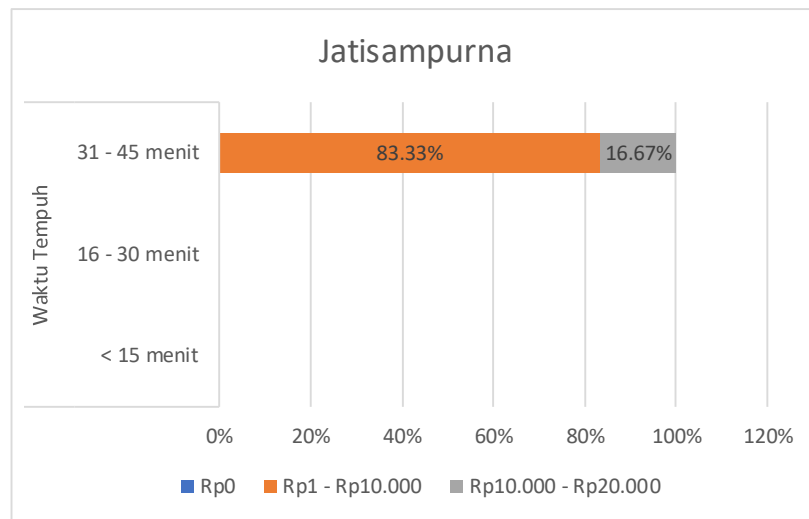
Gambar 49. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Tapos

h. Kecamatan Jatisampurna

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* waktu tempuh dengan biaya perjalanan pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna, seluruh pengguna menempuh waktu 31 – 45 menit untuk menuju stasiun menggunakan angkutan umum pengumpan, dengan biaya perjalanan yang dominan adalah Rp1 – Rp10.000 sebesar 83,33%. Adapun biaya perjalanan lain yaitu Rp10.000 – Rp20.000 sebesar 16,67%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna yang menempuh waktu kurang dari 15 menit dan 16 – 30 menit untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 60. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

Biaya Perjalanan	Waktu Tempuh		
	< 15 menit	16 - 30 menit	31 - 45 menit
Rp0	0.00%	0.00%	0.00%
Rp1 - Rp10.000	0.00%	0.00%	83.33%
Rp10.000 - Rp20.000	0.00%	0.00%	16.67%
Total	0.00%	0.00%	100.00%



Gambar 50. Waktu Tempuh berdasarkan Biaya Perjalanan Responden Asal Kecamatan Jatisampurna

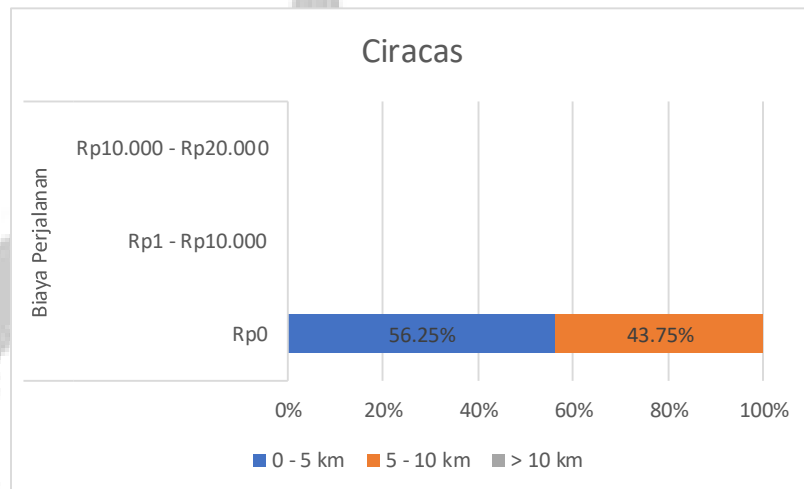
5.2.6. Analisis Tabulasi Silang Biaya Perjalanan dengan Jarak Tempuh Menuju Halte/Bus Stop dari asal domisili

a. Kecamatan Ciracas

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, seluruh pengguna tidak membayar biaya perjalanan (Rp0), dengan jarak tempuh yang paling dominan adalah 0 – 5 km sebesar 56,25%. Adapun jarak tempuh lain yaitu 5 – 10 km sebesar 43,75%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas yang menghabiskan biaya Rp1 – Rp20.000 untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 61. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	56.25%	0.00%	0.00%
5 - 10 km	43.75%	0.00%	0.00%
> 10 km	0.00%	0.00%	0.00%
Total	100.00%	0.00%	0.00%



Gambar 51. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Ciracas

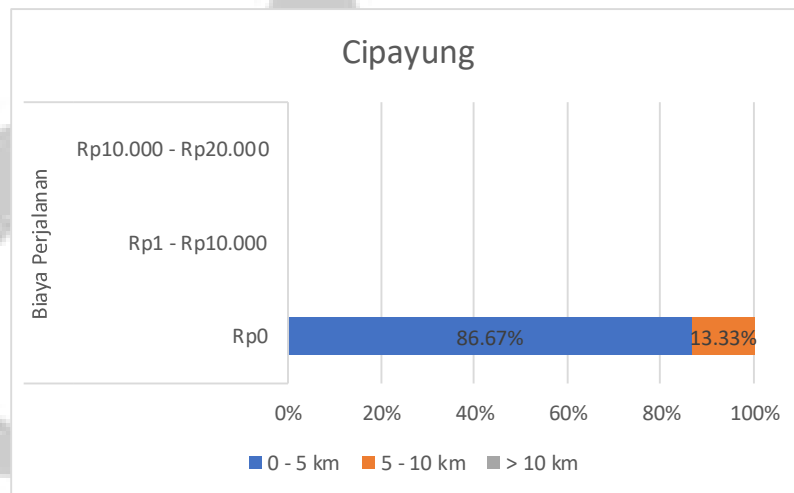
b. Kecamatan Cipayung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung, seluruh pengguna tidak membayar biaya perjalanan (Rp0), dengan jarak tempuh yang paling dominan adalah 0 – 5 km sebesar 86,67%. Adapun jarak tempuh lain yaitu 5 – 10 km sebesar 13,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung yang menghabiskan biaya Rp1 – Rp20.000

untuk menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 62. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	86.67%	0.00%	0.00%
5 - 10 km	13.33%	0.00%	0.00%
> 10 km	0.00%	0.00%	0.00%
Total	100.00%	0.00%	0.00%



Gambar 52. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cipayung

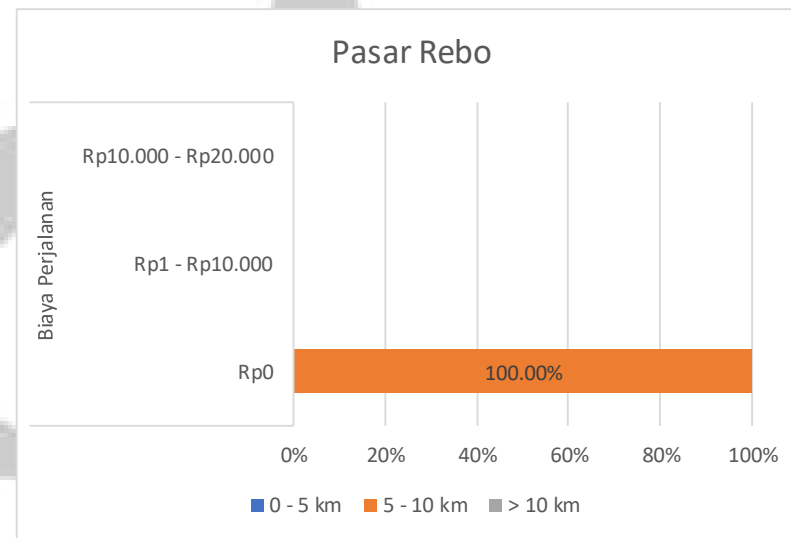
c. Kecamatan Pasar Rebo

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo, seluruh pengguna tidak membayar biaya perjalanan (Rp0), dengan jarak tempuh 5 – 10 km sebesar 100,00%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo yang menghabiskan biaya Rp1 – Rp20.000 untuk menuju stasiun LRT

Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 63. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	0.00%	0.00%	0.00%
5 - 10 km	100.00%	0.00%	0.00%
> 10 km	0.00%	0.00%	0.00%
Total	100.00%	0.00%	0.00%



Gambar 53. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Pasar Rebo

d. Kecamatan Gunung Putri

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri, pengguna cenderung menghabiskan biaya perjalanan Rp10.000 – Rp20.000, dengan jarak tempuh yang dominan adalah > 10 km

sebesar 46,67%. Adapun jarak tempuh lain yaitu 5 – 10 km sebesar 20.00%. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp1 – Rp10.000, menempuh jarak 5 – 10 km sebesar 33,33%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Gunung Putri yang gratis (Rp0) saat menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 64. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	0.00%	0.00%	0.00%
5 - 10 km	0.00%	33.33%	20.00%
> 10 km	0.00%	0.00%	46.67%
Total	0.00%	33.33%	66.67%



Gambar 54. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Gunung Putri

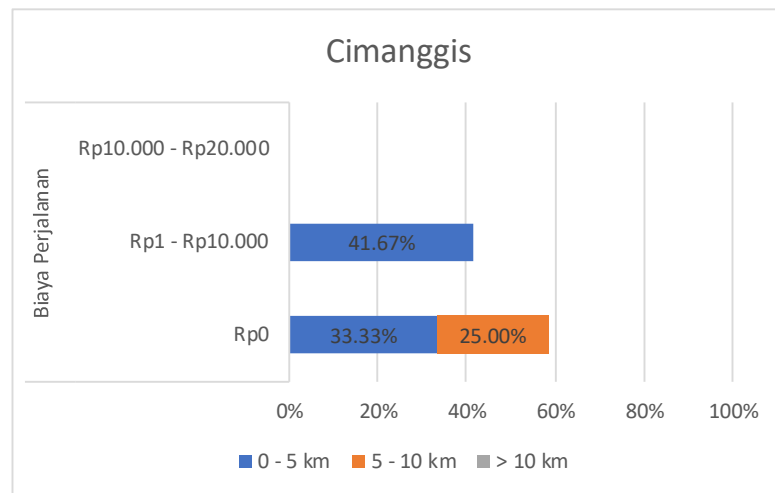
e. Kecamatan Cimanggis

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis,

pengguna cenderung tidak membayar biaya perjalanan Rp0, dengan jarak tempuh yang dominan adalah 0 - 5 km sebesar 33,33%. Adapun jarak tempuh lain yaitu 5 – 10 km sebesar 25.00%. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp1 – Rp10.000, menempuh jarak 0 – 5 km sebesar 41,67%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.000 – Rp20.000 saat menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 65. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	33.33%	41.67%	0.00%
5 - 10 km	25.00%	0.00%	0.00%
> 10 km	0.00%	0.00%	0.00%
Total	58.33%	41.67%	0.00%



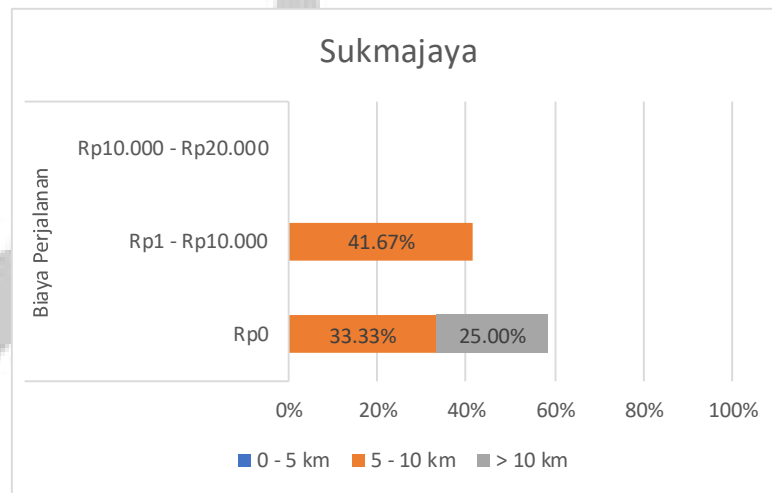
Gambar 55. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Cimanggis

f. Kecamatan Sukmajaya

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya, pengguna cenderung tidak membayar biaya perjalanan (Rp0), dengan jarak tempuh yang dominan adalah 5 - 10 km sebesar 33,33%. Adapun jarak tempuh lain yaitu >10 km sebesar 25.00%. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp1 – Rp10.000, menempuh jarak 5 – 10 km sebesar 41,67%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Sukmajaya yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.000 – Rp20.000 saat menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 66. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	0.00%	0.00%	0.00%
5 - 10 km	33.33%	41.67%	0.00%
> 10 km	25.00%	0.00%	0.00%
Total	58.33%	41.67%	0.00%



Gambar 56. Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Sukmajaya

g. Kecamatan Tapos

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Tapos, pengguna cenderung tidak membayar biaya perjalanan (Rp0), dengan jarak tempuh yang dominan adalah 5 - 10 km sebesar 92,31%. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.000 – Rp20.000, menempuh jarak 5 – 10 km sebesar 7,69%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Cimanggis yang menghabiskan biaya perjalanan Rp1– Rp10.000 saat menuju

stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 67. *Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos*

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	0.00%	0.00%	0.00%
5 - 10 km	92.31%	0.00%	7.69%
> 10 km	0.00%	0.00%	0.00%
Total	92.31%	0.00%	7.69%



Gambar 57. *Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Tapos*

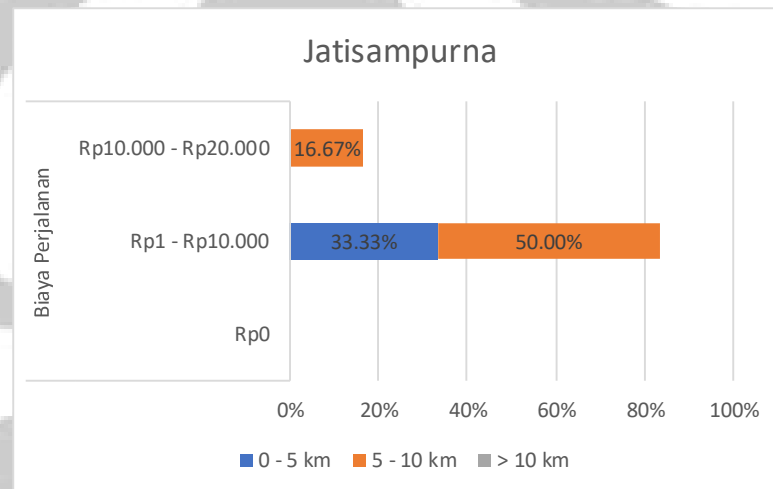
h. Kecamatan Jatisampurna

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* biaya perjalanan dengan jarak tempuh pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna, pengguna cenderung membayar biaya perjalanan Rp1 – Rp10.000, dengan jarak tempuh yang dominan adalah 5 - 10 km sebesar 50,00%. Adapun jarak tempuh lain yaitu 0 – 5 km sebesar 33,33%. Pengguna yang menghabiskan biaya perjalanan Rp10.000 –

Rp20.000, menempuh jarak 5 – 10 km sebesar 16,67%. Sementara itu, tidak terdapat pengguna yang berasal dari kecamatan Jatisampurna yang tidak membayar biaya perjalanan (Rp0) saat menuju stasiun LRT Harjamukti dari halte/bus stop menggunakan angkutan umum pengumpan Stasiun.

Tabel 68. *Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna*

Jarak Tempuh	Biaya Perjalanan		
	Rp0	Rp1 - Rp10.000	Rp10.000 - Rp20.000
0 - 5 km	0.00%	33.33%	0.00%
5 - 10 km	0.00%	50.00%	16.67%
> 10 km	0.00%	0.00%	0.00%
Total	0.00%	83.33%	16.67%



Gambar 58. *Biaya Perjalanan berdasarkan Jarak Tempuh Responden Asal Kecamatan Jatisampurna*

5.3. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, aksesibilitas menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan cenderung baik. Pengguna cenderung menempuh jarak yang dekat, waktu tempuh yang singkat dan juga biaya perjalanan yang cukup terjangkau. Pada pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, kecamatan Pasar Rebo, kecamatan Cimanggis, kecamatan Sukmajaya, kecamatan Tapos dan kecamatan Jatisampurna memiliki aksesibilitas menuju halte/bus stop yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki, dimana pengguna yang berasal dari daerah amatan ini dominan memiliki jarak tempuh kurang dari 1 km dan waktu tempuh kurang dari 10 menit untuk menjangkau halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun. Hal ini sejalan dengan pedoman yang di keluarkan ITDP, 2017 yang menyarankan jarak ideal untuk menuju halte/bus stop adalah 500 – 1000 m dengan waktu tempuh 10 menit. Menurut (Tamin, 2000), dalam melakukan perjalanan, seseorang mempunyai dua pilihan, yaitu pergerakan tanpa moda transportasi (misalnya berjalan kaki) yang biasanya berjarak pendek, dan pergerakan dengan moda transportasi yang memiliki jarak sedang hingga jauh, dalam hal ini seseorang bisa menghemat biaya perjalanan dengan tanpa menggunakan moda transportasi alias berjalan kaki. Hal ini juga didukung dengan biaya perjalanan yang dikeluarkan pengguna dari daerah tersebut yang cenderung terjangkau saat menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan. Hal ini selaras dengan apa yang dikatakan oleh (Priambodo, 2024) dalam penelitiannya, bahwa semakin kecil biaya yang dikeluarkan oleh seseorang untuk mencapai lokasi tujuannya, maka semakin baik pula aksesibilitas yang dilakukan oleh orang tersebut.

Meskipun begitu, masih terdapat kecamatan pada daerah amatan yang memiliki aksesibilitas yang sulit bagi pengguna untuk menuju halte/bus stop. Antara lain adalah pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung dan Gunung Putri. Pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung dan kecamatan Gunung Putri memiliki aksesibilitas berbeda dengan daerah amatan lain untuk menuju halte/bus stop, di mana penggunaanya cenderung menempuh waktu lebih dari 10 menit

dan/atau menempuh jarak lebih dari 1 km untuk menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun LRT Harjamukti dari asal domisili. Dimana hal ini tidak sejalan dengan ketentuan ideal jarak dan waktu tempuh menuju halte/bus stop dari ITDP, 2017. Hal ini mengindikasikan bahwa halte/bus stop angkutan umum pengumpan stasiun LRT Harjamukti tidak sepenuhnya menjangkau mayoritas pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung dan Gunung Putri. Hal ini berkaitan dengan Sarana dan prasarana transportasi sebagai alat penghubung yang melawan jarak melalui penyediaan sistem transportasi yang terencana dan terintegrasi, termasuk penempatan halte dan prasarana lainnya yang strategis (Tamin, 2000). Angkutan umum yang terintegrasi dengan baik dengan Stasiun, dapat memangkas jarak tempuh maupun waktu tempuh baik saat menuju halte/bus dari asal domisili. Hal ini sejalan dengan Soczówka et al. (2021) menyatakan bahwa waktu tempuh menuju halte bergantung pada jarak antara titik awal perjalanan dengan halte. Oleh karena itu, penyediaan sarana berupa halte maupun integrasi antarmoda, akan memudahkan pengguna yang memiliki aksesibilitas kurang untuk menjangkau stasiun LRT Harjamukti

Umumnya jaringan angkutan umum cepat seperti halnya LRT, dapat diakses kurang dari 5 kilometer (Institute for Transportation and Development Policy, 2017). Namun, aksesibilitas pengguna saat menggunakan angkutan umum dari halte/bus stop menuju stasiun lebih banyak ditempuh lebih dari 5 km. Berdasarkan hasil analisis, terdapat 5 kecamatan daerah amatan yang memiliki jarak tempuh dominan lebih dari 5 km untuk menuju stasiun saat menggunakan angkutan umum pengumpan, yaitu kecamatan Pasar Rebo, kecamatan Gunung Putri, kecamatan Sukmajaya, kecamatan Tapos dan kecamatan Jatisampurna. Dari kelima kecamatan tersebut, hanya kecamatan Tapos dan Sukmajaya yang memiliki waktu tempuh singkat dan biaya perjalanan yang terjangkau, sementara pengguna yang berasal dari kecamatan Pasar Rebo meskipun memiliki biaya yang terjangkau, namun masih memiliki waktu tempuh yang lama. Sementara pengguna yang berasal dari kecamatan gunung putri dan jatisampurna memiliki waktu tempuh yang cukup lama

dan biaya perjalanan yang signifikan. Hal ini disebabkan pengguna yang berasal dari kecamatan ini menggunakan angkot konvensional, dimana angkot konvensional selain memiliki waktu tunggu yang lama, waktu tempuh angkot jauh lebih lama disebabkan angkot konvensional banyak yang sering 'ngetem', (Leliana, 2018). Sementara, kecamatan Pasar Rebo, umumnya penggunaannya menggunakan mikrotrans sebagai angkutan umum pengumpan stasiun. Meskipun Mikrotrans cenderung memiliki sistem yang terstruktur, dimana penaikan/penurunan penumpang hanya dilakukan pada titik tertentu. Arus lalu lintas juga berpengaruh terhadap waktu tempuh moda angkutan umum pengumpan untuk menuju stasiun. (Tamin, 2000). Oleh karena itu, diperlukan upaya peningkatan aksesibilitas angkutan umum pengumpan, khususnya bagi kecamatan yang memiliki jarak tempuh lebih dari 5 km dengan waktu tempuh yang lama dan biaya perjalanan yang tinggi. Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah optimalisasi jadwal operasional dan rute angkot konvensional agar lebih efisien,

Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menghitung kebutuhan armada dan prasarana angkutan umum, seperti ketersediaan halte/bus yang menjangkau wilayah dengan aksesibilitas rendah, guna meningkatkan aksesibilitas angkutan umum menuju Stasiun LRT Harjamukti dan mendukung transportasi berkelanjutan. Selain itu, penelitian berikutnya dapat mencakup analisis faktor lain yang mempengaruhi aksesibilitas, seperti perbedaan pola perjalanan antara pengguna angkutan umum, kendaraan pribadi, dan kendaraan daring, serta peran moda transportasi lain dalam sistem mobilitas masyarakat. Dengan demikian, penelitian mendatang diharapkan dapat mengidentifikasi variabel-variabel tambahan yang mungkin mempengaruhi aksesibilitas dan memberikan wawasan untuk perbaikan lebih lanjut.

Keterbatasan penelitian adalah fokus yang hanya pada aksesibilitas angkutan umum menuju Stasiun LRT Harjamukti, sehingga penelitian ini tidak mencakup analisis terhadap pengguna kendaraan pribadi maupun kendaraan daring. Oleh karena itu,

faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi aksesibilitas angkutan umum, seperti penggunaan moda transportasi lainnya, mungkin belum teridentifikasi dalam penelitian ini. Serta meskipun jarak tempuh, waktu tempuh, dan biaya perjalanan pengguna angkutan umum pengumpan menuju halte/bus stop telah diketahui, namun moda transportasi yang digunakan pengguna untuk menuju halte/bus stop belum dapat teridentifikasi.



BAB VI

SIMPULAN DAN SARAN

6.1. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, aksesibilitas pengguna angkutan umum menuju Stasiun LRT Harjamukti menunjukkan variasi yang signifikan antara akses dari asal domisili menuju halte/bus stop dan akses dari halte/bus stop menuju stasiun. Secara umum, aksesibilitas menuju halte/bus stop angkutan umum pengumpan tergolong baik, terutama bagi pengguna yang berasal dari kecamatan Ciracas, Pasar Rebo, Cimanggis, Sukmajaya, Tapos, dan Jatisampurna. Pengguna di daerah ini mayoritas menempuh jarak kurang dari 1 km dengan waktu tempuh kurang dari 10 menit, yang sesuai dengan pedoman aksesibilitas dari ITDP (2017). Selain itu, biaya perjalanan yang dikeluarkan pengguna untuk mencapai halte/bus stop juga tergolong terjangkau, yang semakin meningkatkan aksesibilitas mereka terhadap layanan angkutan umum pengumpan.

Namun, kondisi berbeda terjadi pada pengguna yang berasal dari kecamatan Cipayung dan Gunung Putri, yang memiliki aksesibilitas lebih rendah karena harus menempuh jarak lebih dari 1 km dan/atau waktu tempuh lebih dari 10 menit untuk mencapai halte/bus stop. Hal ini menunjukkan bahwa jaringan angkutan umum pengumpan belum sepenuhnya menjangkau wilayah ini secara optimal, sehingga diperlukan perbaikan dalam penyediaan infrastruktur halte dan integrasi antarmoda untuk meningkatkan aksesibilitas bagi pengguna di wilayah tersebut.

Sementara itu, aksesibilitas pengguna saat melakukan perjalanan dari halte/bus stop menuju Stasiun LRT Harjamukti menggunakan angkutan umum pengumpan cenderung lebih sulit, terutama bagi pengguna dari kecamatan Pasar Rebo, Gunung Putri, Sukmajaya, Tapos, dan Jatisampurna. Meskipun LRT

umumnya dapat diakses dalam radius 5 km, hasil penelitian menunjukkan bahwa banyak pengguna menempuh perjalanan lebih dari 5 km untuk mencapai stasiun. Dari kelima kecamatan tersebut, hanya kecamatan Sukmajaya dan Tapos yang memiliki aksesibilitas lebih baik dengan waktu tempuh singkat dan biaya perjalanan yang terjangkau. Sebaliknya, pengguna dari kecamatan Gunung Putri dan Jatisampurna memiliki aksesibilitas yang buruk akibat waktu tempuh yang lama dan biaya perjalanan yang tinggi, yang sebagian besar disebabkan oleh penggunaan angkot konvensional yang memiliki waktu tunggu lama dan sering 'ngetem'.

6.2. Saran

Hasil penelitian ini memberikan rekomendasi kepada pihak-pihak terkait dalam pengelolaan dan perencanaan. Kepada *stakeholder* utama, seperti pemerintah daerah wilayah penelitian, operator transportasi (Transjakarta, Jaklingko, atau operator angkutan umum pengumpan lainnya), BPTJ (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek), disarankan untuk meningkatkan jumlah armada angkutan umum pengumpan stasiun LRT Harjamukti dan memperluas jaringan prasarana seperti halte atau bus stop. Langkah ini bertujuan untuk mempermudah akses masyarakat menuju Stasiun LRT Harjamukti. Subsidi tarif angkutan umum atau penyediaan angkutan pengumpan dengan tarif terjangkau juga perlu dipertimbangkan untuk meringankan beban biaya perjalanan pengguna, terutama di wilayah pinggiran. Hal ini diharapkan mampu mendorong masyarakat beralih ke moda transportasi umum yang lebih berkelanjutan.

Kepada perencana, penting untuk mengintegrasikan penggunaan lahan dengan sistem transportasi yang terintegrasi, terutama di wilayah dengan aksesibilitas rendah. Hal ini dapat mendorong bangkitan perjalanan dari pengguna stasiun agar dapat memiliki akses yang baik untuk menuju stasiun. Optimalisasi rute, penambahan kapasitas moda pengumpan, dan kolaborasi antar pemangku

kepentingan juga menjadi prioritas untuk menciptakan sistem mobilitas yang efisien, inklusif, dan ramah lingkungan.



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS). (2004). *Studi Rencana Induk Transportasi Terpadu Jabodetabek (Tahap 2)*. Jakarta: Pacific Consultants Interational Almec Corporation.
- Candra, S. B., & Nugrahanto, T. (2005). *Keseimbangan Permintaan dan Penawaran Moda Taksi Kota Semarang*. Semarang: Universitas Diponegoro. Retrieved from <http://eprints.undip.ac.id/34097/>
- Dinas Tata Ruang dan Tata Bangunan Kota Medan. (2016, July 22). *Perkimtaru Pemerintah Kota Medan*. Retrieved from <http://perkimtaru.pemkomedan.go.id/artikel-808-peranan-transportasi-dalam-tata-ruang-kota-dan-wilayah.html>
- Hasanah, F. U. (2020). *Kajian Persepsi Pengguna Terhadap Pelayanan BRT Trans Tangerang Koridor Cibodas - Poris Plawad*. Jakarta: Universitas Trisakti. Retrieved from http://repository.trisakti.ac.id/usaktiana/index.php/home/detail/detail_koleksi/5/SKR/judul/00000000000000038045#menu
- Herlina, A. I. (2024). *Analisis Aksesibilitas dan Mobilitas Masyarakat Kecamatan Alak dan Kecamatan Kelapa Lima menuju RSUD Johannes Kupang*. Kupang: Universitas Katolik WIdya Mandira.
- Maulana, A. H. (2023, August 31). *Saat Transportasi Umum Menuju Stasiun LRT Jabodebek Disebut Masih Terbatas*. Retrieved from Kompas.com: <https://megapolitan.kompas.com/read/2023/08/31/15001951/saat-transportasi-umum-menuju-stasiun-lrt-jabodebek-disebut-masih?page=all>
- Meliandika, F. F. (2023). *Prefrensi Generasi Z dalam Pemilihan Moda Transportasi di Kota Bandung*. Institut Teknologi Bandung, Perencanaan Wilayah dan Kota. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Indonesia: Beta Offset.
- Newhart, M., & Patten, M. L. (2023). *Understanding Research Methods: An Overview of the Essentials*. New York: Routledge.
- Pouvreau, D., & Drack, M. (2007). On the history of Ludwig von Bertalanffy's "General Systemology", and on its relationship to cybernetics Part I: elements on the origins and genesis of Ludwig von Bertalanffy's "General

Systemology". *International Journal of General System*, 36(3), 281-337.
doi:10.1080/03081070601127961

Sandy, K. (2021). *Penggunaan Dan Persepsi Tentang Layanan Angkutan Kota (Studi kasus : Kecamatan Parongpong)*. Universitas Komputer Indonesia, Perencanaan Wilayah dan Kota. Bandung: Universitas Komputer Indonesia. Retrieved from <https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/4627/>

Santoso. (2012). *Statistik Non Parametrik Konsep dan Aplikasi dengan SPSS*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.

Saragi, T. E. (2015). Pengaruh Sistem Penanganan Transportasi yang Berkelanjutan Terhadap Lingkungan di Perkotaan. *Jurnal Fakultas Teknik*, 1(3), 49-63.

Sarwono. (2009). *Statistik itu Mudah : Panduan Lengkap untuk Belajar Komputasi Statistik Menggunakan SPSS 16*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Simangunsong, W. S., & Maullana, I. (2023, August 30). *Curhat Pekerja Kantoran yang Tinggal di Daerah Penyangga: Transportasi Umum ke Stasiun LRT Masih Sulit*. Retrieved from Kompas.com: <https://megapolitan.kompas.com/read/2023/08/30/22292191/curhat-pekerja-kantoran-yang-tinggal-di-daerah-penyangga-transportasi>

Sriastuti, D. A., & Armaeni, N. K. (2016, June 16). Evaluasi Kinerja Pengoperasian Angkutan Pengumpan (Feeder) Trans Sarbagita TP 02 Kota Denpasar. *PADURAKSA*, 5(1).

Suhana. (2017). *Evaluation and Improvement on Accessibility to Urban Rail Transit System in Klang Valley, Malaysia*. University of Malaya. University of Malaya. Retrieved from <http://studentsrepo.um.edu.my/7795/9/suhana.pdf>

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.



LAMPIRAN 1

Lampiran Kuesioner

LAMPIRAN 1: KUESIONER PENELITIAN



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI
LINGKUNGAN
UNIVERSITAS TRISAKTI
2024

Assalamualaikum Wr. Wb,
 Shalom,
 Om Swastyastu,
 Namo Buddhaya,
 Salam Kebajikan bagi kita semua.

Dengan hormat,

Para Saudara/i responden,

Perkenalkan, nama saya Muhammad Dimas Elvin Putra, mahasiswa Jurusan Teknik Planologi, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Trisakti. Saat ini, saya sedang melakukan penelitian mengenai persepsi pengguna LRT terhadap aksesibilitas angkutan umum dari domisili menuju Stasiun LRT Harjamukti. Kriteria responden dalam penelitian ini adalah pengguna Stasiun LRT Harjamukti yang menggunakan angkutan umum sebagai moda transportasi menuju stasiun.

Dalam rangka itu, saya membutuhkan partisipasi Anda untuk mengisi kuesioner ini.

Partisipasi Anda akan memberikan kontribusi yang berharga bagi penelitian ini. Seluruh jawaban akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk tujuan akademis.

Atas perhatian dan ketersediaan Saudara/i meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini, saya ucapkan terima kasih.

I. Identitas Responden

Petunjuk pengisian: Responden diminta untuk mengisi data diri pribadi dengan sebenar-benarnya

1. Nama/Inisial:...
2. Kota/Kabupaten asal perjalanan:...
 - Kota Adm. Jakarta Timur
 - Kabupaten Bogor
 - Kota Bogor
 - Kota Depok
 - Kabupaten Bekasi
 - Kota Bekasi
3. Tuliskan alamat lengkap asal domisili Anda (minimal tecantum sampai kelurahan)!:...
4. Dimana halte/bus stop/tempat pemberhentian yang Anda gunakan saat naik angkutan umum menuju stasiun?....
5. Pendapatan Perbulan:...
 - < Rp1.000.000
 - Rp1.000.000 – Rp3.000.000
 - Rp3.000.001 – Rp5.000.000
 - Rp5.000.001 – Rp10.000.000
 - Rp10.000.001 – Rp15.000.000

- Rp.15.000.001 – Rp20.000.000
- > Rp20.000.000

6. Moda angkutan umum yang sering digunakan:...

- Transjakarta
- BisKita Trans Pakuan
- BisKita Trans Depok
- Mikrotrans Jaklingko
- Angkot Konvensional
- Lainnya...

II. Kajian Aksesibilitas Angkutan Umum

1. Berapa jarak tempuh dari asal domisili Anda ke tempat pemberhentian angkutan umum yang digunakan menuju Stasiun LRT Harjamukti?

- 0 – 200 m
- 201 – 400 m
- 401 – 600 m
- 601 – 800 m
- 801 – 1km
- > 1km

2. Berapa jarak tempuh saat menggunakan angkutan umum dari titik awal naik hingga tiba di Stasiun LRT Harjamukti?

- 0 – 500 m
- 501 – 1 km
- 1,1 – 3 km
- 3,1 – 5 km
- 5,1 – 7 km

- 7,1 – 9 km
 - > 10 km
3. Berapa waktu tempuh dari asal domisili Anda ke tempat pemberhentian angkutan umum yang digunakan menuju Stasiun LRT Harjamukti?
- 0 – 5 menit
 - 6 – 10 menit
 - 11 – 15 menit
 - > 15 menit
4. Berapa waktu tunggu angkutan umum yang digunakan menuju Stasiun LRT Harjamukti hingga berangkat?
- < 5 menit
 - 5 – 10 menit
 - 10 – 15 menit
 - > 15 menit
5. Berapa waktu tempuh saat menggunakan angkutan umum dari titik awal naik hingga tiba di Stasiun LRT Harjamukti?
- < 15 menit
 - 15 – 30 menit
 - 30 – 45 menit
 - 45 – 60 menit
 - > 60 menit
6. Berapa total biaya perjalanan dari domisili Anda ke tempat pemberhentian angkutan umum yang digunakan menuju Stasiun LRT Harjamukti?
- Rp0 – Rp10.000

- Rp10.001 – Rp20.000
- Rp20.001 – Rp30.000
- Rp30.001 – Rp40.000
- Rp40.001 – Rp50.000
- > Rp50.000

7. Berapa total biaya perjalanan saat menggunakan angkutan umum dari titik awal naik hingga tiba di Stasiun LRT Harjamukti?

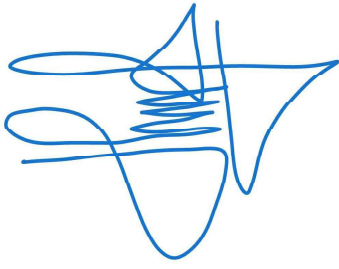
- Rp0 – Rp10.000
- Rp10.001 – Rp20.000
- Rp20.001 – Rp30.000
- Rp30.001 – Rp40.000
- Rp40.001 – Rp50.000
- > Rp50.000

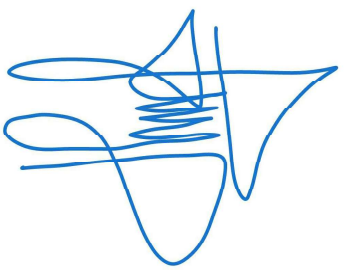
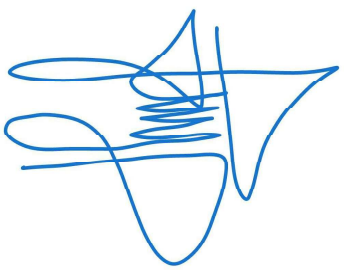
Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra
NIM : 083002000053
Jurusan : Teknik Planologi
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Fakultas Arsitektur Lansekap dan Teknologi Lingkungan (FALTL)

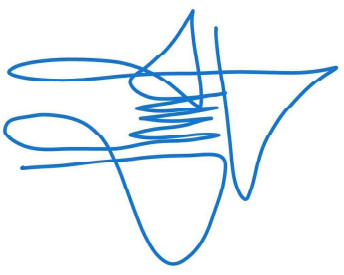
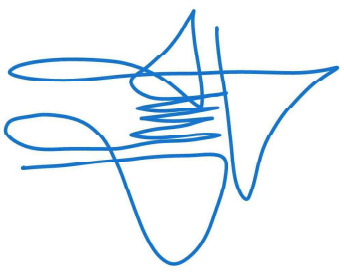
TABEL BIMBINGAN

Dosen Pembimbing 1 : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D

Dosen Pembimbing 2 : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si

No	Tanggal	Pembahasan	TTD Dospem 1 (Pak Herika)	TTD Dospem 2 (Bu Anita)
1	Kamis, 17 Oktober 2024	Pembahasan lanjut mengenai topik sebelumnya (Aksesibilitas Angkutan Umum Menuju Stasiun LRT Harjamukti)		

2	Kamis, 24 Oktober 2024	Pembahasan mengenai Metode Penelitian dan Variabel Penelitian		
3	Kamis, 31 Oktober 2024	Pembahasan mengenai Metode Penelitian dan Variabel Penelitian, serta pembuatan kuesioner penelitian		

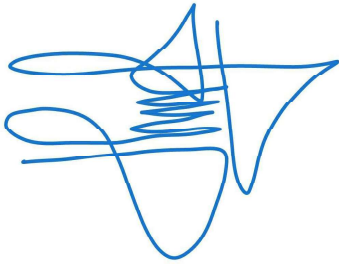
4	Selasa, 3 Desember 2024	Pembahasan mengenai metode analisis		
5	Selasa, 17 Desember 2024	Pembahasan mengenai hasil analisis		

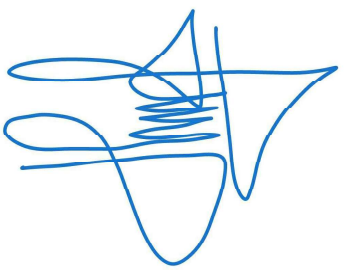
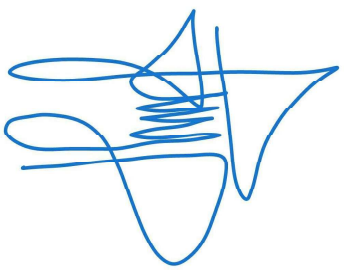
Nama : Muhammad Dimas Elvin Putra
NIM : 083002000053
Jurusan : Teknik Planologi
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Fakultas Arsitektur Lansekap dan Teknologi Lingkungan (FALTL)

TABEL BIMBINGAN

Dosen Pembimbing 1 : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D

Dosen Pembimbing 2 : Dr. Ir. Anita Sitawati Wartaman, M.Si

No	Tanggal	Pembahasan	TTD Dospem 1 (Pak Herika)	TTD Dospem 2 (Bu Anita)
1	Selasa, 14 Januari 2025	Diskusi mengenai revisi hasil Sidang I		

2	Senin, 27 Januari 2025	Pembahasan mengenai hasil revisi sidang I dan hasil bimbingan dengan penguji		
3	Rabu, 28 Januari 2025	Pembahasan lebih lanjut mengenai hasil revisi sidang I dan hasil bimbingan dengan penguji		

BERITA ACARA

Sidang Skripsi II

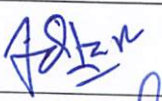
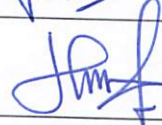
Pada hari ini Kamis Tiga Juli tahun Dua Ribu Dua Puluh Lima di lantai Tujuh telah dilaksanakan Sidang Skripsi II mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan Universitas Trisakti.

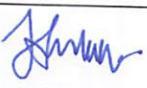
Mahasiswa yang diuji:

Nama : Nurul Aini

NIM : 083002100023

Judul Tugas Akhir : Kajian Pola Morfologi Perkotaan di Area Stasiun Kereta Api Cisauk-Maja

Pembimbing	Nama	Tanda Tangan
Pembimbing I	Anindita Ramadhani, ST., M.T.	
Pembimbing II	Herika, S.Si, M.Si, Ph.D	

Penguji	Nama	Tanda tangan
Ketua Penguji	Martina Cecilia Adriana, S.T., M.Sc.	
Anggota Penguji	Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan	

Hasil Keputusan Sidang:

Mahasiswa yang bersangkutan lulus / tidak lulus sidang skripsi II*

*) Coret yang tidak sesuai

Demikian berita acara Sidang Skripsi II ini dibuat dengan sebenar-benarnya.

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Perencanaan Wilayah dan Kota



Anindita Ramadhani ST., MT

NIK.3493Usakti

Koordinator Tugas Akhir



Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K

NIK.3834/Usakti

**KAJIAN POLA MORFOLOGI PERKOTAAN DI AREA
STASIUN KERETA API CISAUK – MAJA**

TUGAS AKHIR

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Strata Satu Perencanaan Wilayah dan Kota**

Oleh:

NURUL AINI

083002100023



**PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI
LINGKUNGAN
UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA 2025**



UNIVERSITAS TRISAKTI

FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI LINGKUNGAN

FACULTY OF LANDSCAPE ARCHITECTURE AND ENVIRONMENTAL TECHNOLOGY – UNIVERSITAS TRISAKTI

KAMPUS A, Jl. Kyai Tapa No. 1 – Grogol – Jakarta Barat 11440 – Indonesia

Telp : +62-21-5663232 ext. 8754; 8755

Fax : +62-21-5602575

E-mail : faltl@trisakti.ac.id

Website : <https://faltl.trisakti.ac.id>

BERITA ACARA

Sidang Skripsi II

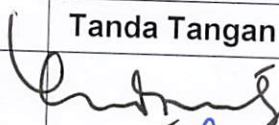
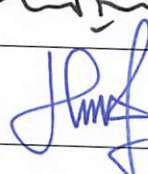
Pada hari ini Selasa Satu Juli tahun Dua Ribu Dua Puluh Lima di lantai Tujuh telah dilaksanakan Sidang Skripsi II mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan Universitas Trisakti.

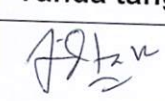
Mahasiswa yang diuji:

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebze

NIM : 083002000023

Judul Tugas Akhir : Arahan Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan sebagai Provinsi Pemekaran Baru

Pembimbing	Nama	Tanda Tangan
Pembimbing 1	Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt	
Pembimbing II	Herika, S.Si, M.Si, Ph.D	

Penguji	Nama	Tanda tangan
Ketua Penguji	Anindita Ramadhani, ST., M.T.	
Anggota Penguji	Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan	

Hasil Keputusan Sidang:

Mahasiswa yang bersangkutan lulus / tidak lulus sidang skripsi II*

*) Coret yang tidak sesuai

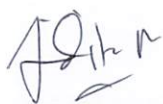
Demikian berita acara Sidang Skripsi II ini dibuat dengan sebenar-benarnya.

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Perencanaan Wilayah dan Kota

Koordinator Tugas Akhir



Anindita Ramadhani ST., MT
NIK.3493Usakti



Wisely Yahya, S.T., M.P.W.K
NIK.3834/Usakti

**ARAHAN PENGEMBANGAN WILAYAH PROVINSI PAPUA SELATAN
SEBAGAI PROVINSI PEMEKARAN BARU**

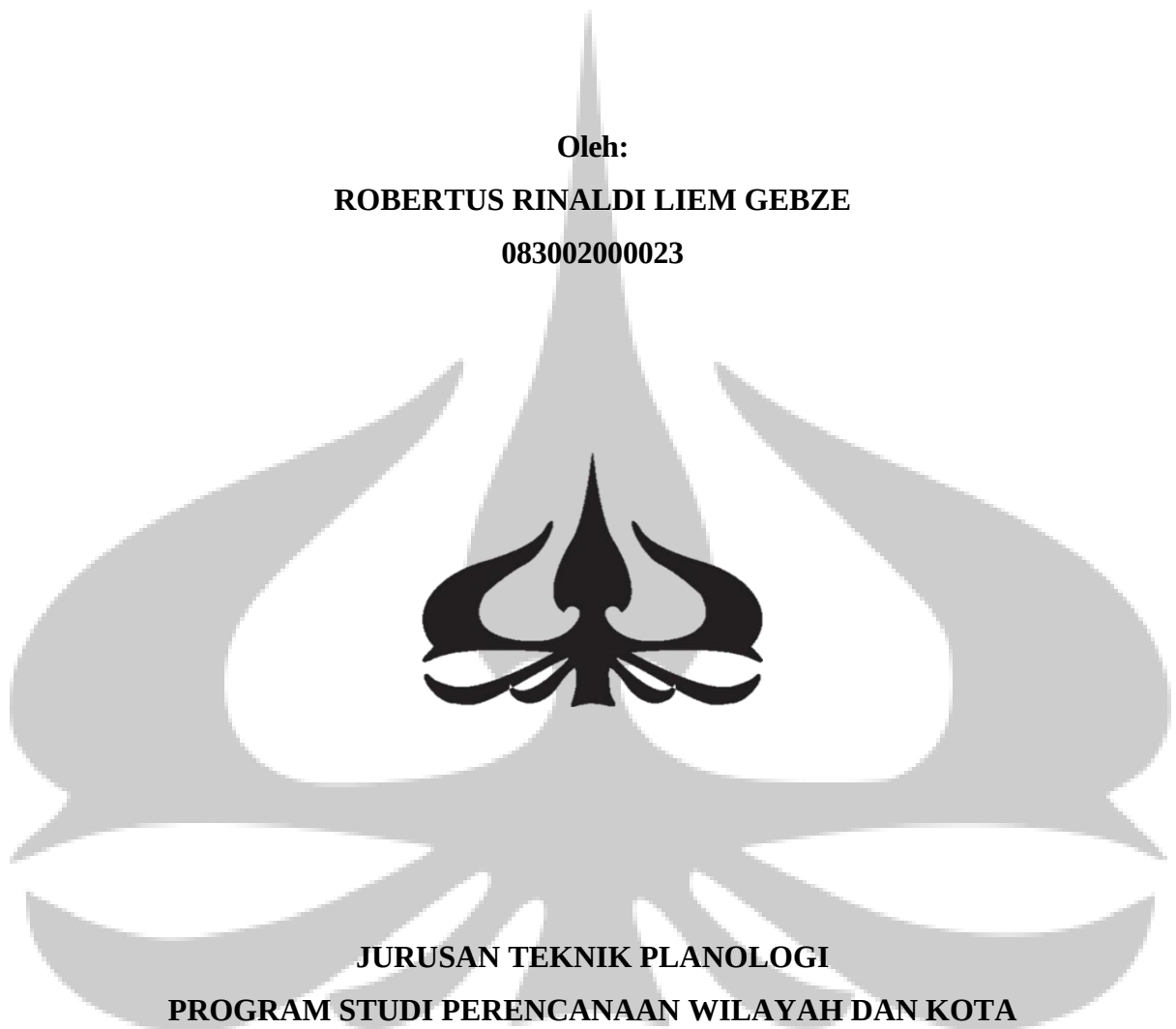
SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Strata Satu Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota**

Oleh:

ROBERTUS RINALDI LIEM GEBZE

083002000023



**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR LANSKAP DAN TEKNOLOGI
LINGKUNGAN
UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA**

2025

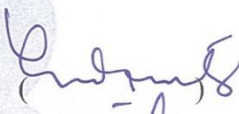
LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebze
NIM : 083002000023
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Judul Skripsi : Arah Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan, Universitas Trisakti.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing, NIDN : Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt, 0310016301 ()
Pembimbing, NIDN : Herika, S.Si., M.Si., Ph.D., 0306058203 ()
Penguji : Anindita Ramadhani, S.T., M.T. ()
Penguji : Dr. Ir. Rahel Situmorang, M.Plan ()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 23 Juli 2025

SURAT ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
Dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
Telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebze
NIM : 083002000023
Tanda Tangan : 
Tanggal : 23 Juli 2025



UNIVERSITAS TRISAKTI

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Trisakti, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebze
NIM : 083002000023
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Fakultas Arsitektur Lanskap dan Teknologi Lingkungan
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Trisakti Hak Bebas Royalti Non eksklusif (Non -exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**“Arahan Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi
Pemekaran Baru”**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Trisakti berhak menyimpan, mengalih media / format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Jakarta

Pada Tanggal 23 Juli 2025

Yang Menyatakan



(Robertus Rinaldi Liem Gebze)

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya ucapkan kepada kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik dan tepat waktu sebab tanpa pertolongan-Nya penulis tidak dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik. Skripsi yang berjudul “Arahan Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru” ini penulis susun untuk memenuhi tugas penulis sebagai mahasiswa jurusan Teknik Planologi, Universitas Trisakti.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan serta bantuan selama penyusunan Laporan Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Ibu Carolina Tan, ayah Felix Liem Gebze, abang dan kakak penulis yang telah mendukung serta membantu penulis baik dalam bentuk moral maupun moril dari awal kuliah hingga selesai skripsi ini.
2. Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt selaku Dosen Pembimbing I yang selalu membimbing dan memberikan ilmu, saran, nasehat, beserta waktunya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan baik dan tepat waktu.
3. Herika, S.Si, M.Si, Ph.D. selaku Dosen Pembimbing II yang selalu membimbing dan memberikan ilmu, nasehat, saran, dan deadline pengumpulan beserta waktunya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan baik dan tepat waktu.
4. Anindita Ramadhani, ST., M.T. selaku Dosen Penguji I yang telah memberikan kritik, saran dan evaluasi yang sangat berharga dalam penyempurnaan isi dan kualitas skripsi ini.
5. Dr. Ir. Rahel Situmorang, MPlan selaku Dosen Penguji II yang telah memberikan kritik, saran dan evaluasi yang sangat berharga dalam penyempurnaan isi dan kualitas skripsi ini.
6. Herika, S.Si, M.Si, Ph.D. selaku dosen wali akademik yang sejak awal masa studi telah mendampingi dan memberikan arahan akademik secara konsisten hingga proses penyelesaian studi ini.

7. Teman-teman perkuliahan sesama jurusan, antar jurusan, maupun antar universitas yang selalu mendukung dan mengatakan kebenaran kuliah harus diselesaikan.
8. Teman-teman organisasi IMITTRI dan GMKI yang selalu mendukung secara moril selama masa kuliah.

Demikian Laporan Tugas Akhir ini penulis buat. Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun sebagai acuan bagi penulis untuk lebih baik lagi. Semoga Laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat tidak hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Terima kasih.

Jakarta, 18 Juli 2025



Robertus Rinaldi Liem Gebze
083002000023

ABSTRAK

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebze
NIM : 083002000023
Judul : Arah Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru

Pembimbing I : Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
Pembimbing II : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D.

xv + 117 halaman, 13 gambar, 25 tabel, 2 lampiran.

Provinsi Papua Selatan merupakan provinsi baru hasil pemekaran dari Provinsi Papua berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2022. Pemekaran ini bertujuan untuk mempercepat pemerataan pembangunan, meningkatkan pelayanan publik, dan memperkuat peran serta masyarakat lokal, khususnya Orang Asli Papua. Namun, tantangan dalam pembangunan wilayah ini masih besar, seperti rendahnya nilai IPM, tingginya angka pengangguran, dan PDRB per kapita yang tergolong rendah. Penelitian ini bertujuan merumuskan arahan pengembangan wilayah Papua Selatan dengan mengidentifikasi potensi, kendala, serta strategi pembangunan berdasarkan pendekatan sektoral, spasial, dan antar pelaku. Metode yang digunakan meliputi analisis ketersediaan lahan, pertumbuhan ekonomi (LQ dan Klassen Tipologi), infrastruktur wilayah, dan sumber daya manusia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kabupaten Merauke memiliki keunggulan di sektor pertanian dan industri pengolahan, sedangkan kabupaten lain memiliki potensi di sektor perikanan, pariwisata, dan jasa. Arahan pengembangan wilayah meliputi penguatan pusat pertumbuhan, peningkatan konektivitas antar wilayah, pengembangan sektor unggulan lokal, serta peningkatan kapasitas SDM. Penelitian ini diharapkan menjadi dasar pertimbangan dalam penyusunan kebijakan pembangunan berkelanjutan di Provinsi Papua Selatan.

Kata kunci: Papua Selatan, pemekaran wilayah, pengembangan wilayah, arahan pembangunan, sektor unggulan

ABSTRACT

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebze
NIM : 083002000023
Judul : Arahan Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru

Pembimbing I : Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
Pembimbing II : Herika, S.Si, M.Si, Ph.D.

xv + 117 halaman, 13 gambar, 25 tabel, 2 lampiran.

South Papua Province is a newly established province resulting from the division of Papua Province, based on Law Number 14 of 2022. The main objectives of this regional expansion are to accelerate development equity, improve public service delivery, and strengthen the participation of local communities, especially Indigenous Papuans. However, the region still faces significant development challenges, including a low Human Development Index (HDI), high unemployment, and one of the lowest per capita Gross Regional Domestic Product (GRDP) figures in Papua. This study aims to formulate development directions for South Papua Province by identifying its potentials, constraints, and strategic development approaches through sectoral, spatial, and stakeholder-based analyses. The methodology includes land availability analysis, economic growth assessment using Location Quotient (LQ) and Klassen Typology, infrastructure evaluation, and human resource capacity review. The findings indicate that Merauke Regency has advantages in agriculture and agro-processing industries, while other regencies possess potential in fisheries, tourism, and service sectors. The proposed development directions include strengthening growth centers, enhancing inter-regional connectivity, developing local leading sectors, and improving human resource capacity. This research is expected to serve as a policy reference for sustainable development planning in South Papua Province.

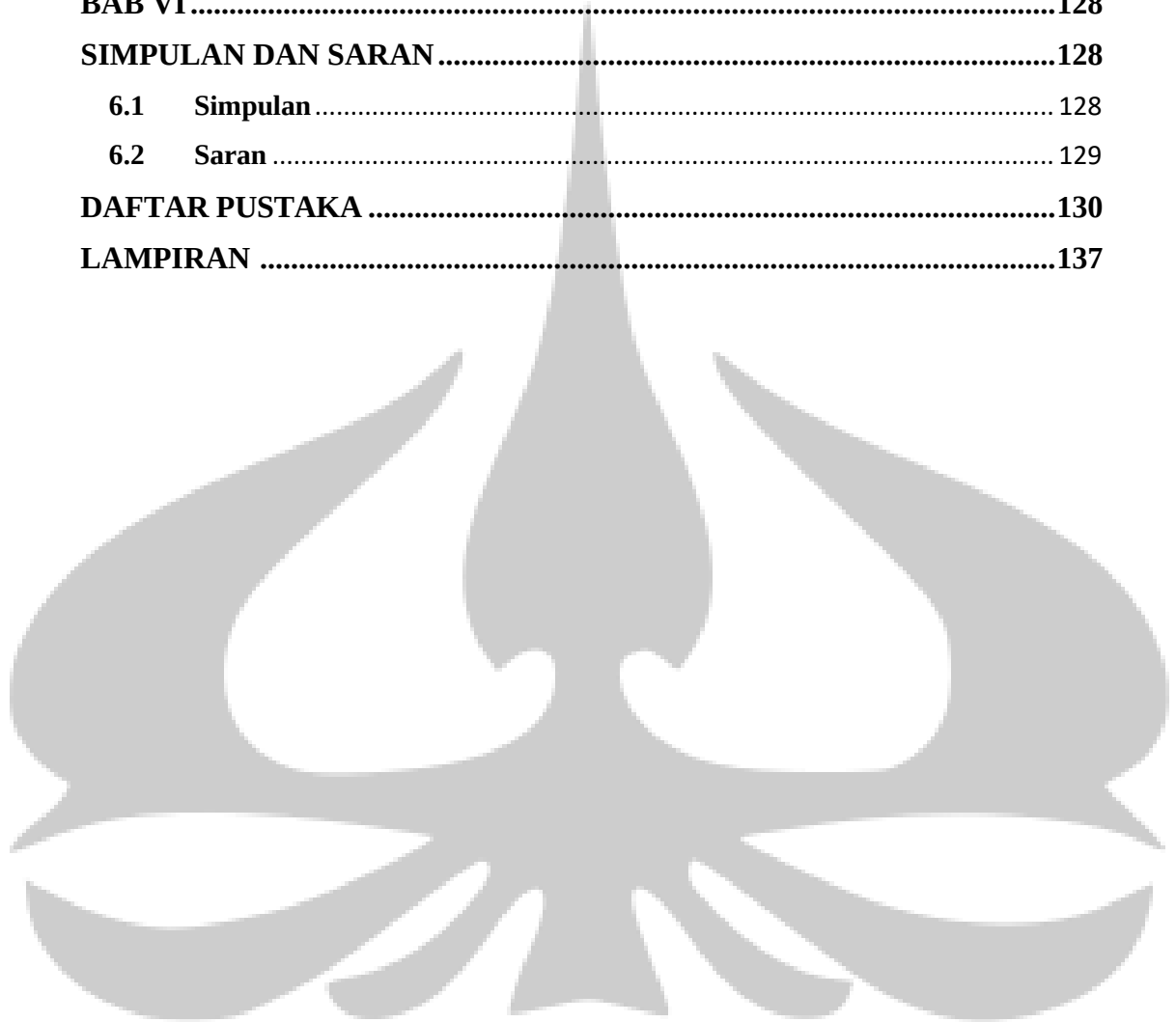
Keywords: South Papua, regional expansion, regional development, development direction, leading sectors

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
SURAT ORISINALITAS	iii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
.....	1
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Dan Sasaran	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Ruang Lingkup Studi	6
1.5.1 Ruang Lingkup Teritorial.....	6
1.5.2 Ruang Lingkup Substansial	7
1.6 Kerangka Berpikir.....	8
1.7 Sistematika Penulisan.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
2.1 Pemekaran Wilayah.....	10
2.2 Arah	13
2.3 Pengembangan Wilayah.....	15
2.3.1 Ketersediaan Lahan.....	24
2.3.2 Pertumbuhan Ekonomi	26
2.3.3 Infrastruktur	27
2.3.4 Sumber Daya Manusia	31
2.4 Pemekaran Wilayah Papua.....	34

2.5 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2022 tentang Pembentukan Provinsi Papua Selatan.....	36
.....	38
BAB III METODE PENELITIAN	38
3.1 Pendekatan Penelitian	38
3.2 Variabel Penelitian	39
3.3 Metode Pengumpulan Data.....	41
3.2.1 Data Yang Dibutuhkan.....	41
3.2.2. Teknik Pengumpulan Data	42
3.3 Metode Analisis Data.....	43
3.3.1 Analisis Perkembangan Ekonomi.....	43
3.3.2 Analisis Perkembangan Fisik.....	44
3.3.3 Analisis Perkembangan Sosial	44
BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI	45
4.1 Gambaran Umum Wilayah.....	45
4.1.1 Batas Administrasi Wilayah Penelitian	45
4.1.2 Topografi	46
4.2 Kondisi Fisik Wilayah Penelitian	47
4.2.1 Gambaran Fisik Kabupaten/Kota	47
4.2.2 Penggunaan Lahan Kabupaten	48
4.3 Kondisi Sosial Wilayah Penelitian.....	51
4.3.1 Kependudukan	51
4.4 Kondisi Ekonomi Wilayah	52
4.4.1 PDRB Provinsi Papua Selatan	52
4.5 Rencana Tata Ruang Wilayah.....	60
4.5.1 Kabupaten Merauke	60
4.5.2 Kabupaten Boven Digoel	62
4.5.3 Kabupaten Asmat	63
4.5.4 Kabupaten Mappi	64
4.5.5 Provinsi Papua Selatan	64
.....	66
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	66
5.1 Analisis Potensi dan Kendala Pengembangan.....	66

5.1.1 Analilis Ketersediaan Lahan.....	66
5.1.2 Analisis Tren Perkembangan Sektor Ekonomi.....	75
5.1.3 Analisis Infrastuktur Wilayah.....	95
5.1.4 Analisis Sumber Daya Manusia.....	102
5.1.5 Potensi dan Kendala	106
5.2 Arahana Pengembangan Provinsi Papua Selatan.....	114
BAB VI.....	128
SIMPULAN DAN SARAN	128
6.1 Simpulan.....	128
6.2 Saran	129
DAFTAR PUSTAKA	130
LAMPIRAN	137



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Data Yang Dibutuhkan	41
Tabel 2. Variabel Penelitian	39
Tabel 3. Jumlah Penduduk	51
Tabel 4. Kepadatan Penduduk Menurut Kabupaten di Provinsi Papua Selatan 2018-2022	52
Tabel 5. PDRB Kabupaten Merauke Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2018-2022	53
Tabel 6. PDRB Kabupaten Boven Digoel Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2018- 2022.....	54
Tabel 7. PDRB Kabupaten Mappi Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2018-2022	56
Tabel 8. PDRB Kabupaten Asmat Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2018-2022	57
Tabel 9. PDRB Provinsi Papua Selatan Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2018- 2022.....	59
Tabel 10. Analisis Potensi Budidaya Papua Selatan Berdasarkan Hasil Overlay	71
Tabel 11. Perbandingan Analisis Ketersediaan Lahan	72
Tabel 12. Perbandingan Hasil Analisis Tren Perkembangan Ekonomi	84
Tabel 13. Perbandingan Hasil Analisis LQ	85
Tabel 14. Hasil Analisis Tipologi Klassen	90
Tabel 15. Analisis Infrastruktur Wilayah Provinsi Papua Selatan	95
Tabel 16. Matrix Asal Tujuan Hasil Analisis Infrastruktur	99
Tabel 17. Proyeksi Penduduk Menggunakan Metode Geometrik.....	102
Tabel 18. Analisis Kepadatan Penduduk Berdasarkan Proyeksi Jumlah Penduduk Tahun 2043	103
Tabel 19. Kebutuhan Sumber Daya Manusia.....	105
Tabel 20. Potensi dan Kendala	107
Tabel 21. Pengembangan Potensi Ketersediaan Lahan	115

Tabel 22. Pengembangan Sektor Ekonomi	117
Tabel 23. Penguatan Infrastruktur dan Konektivitas	120
Tabel 24. Pengembangan Sumber Daya Manusia.....	121
Tabel 25. Rekapitulasi Perbandingan Hasil Analisis	124



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Administrasi Provinsi Papua Selatan.....	7
Gambar 2. Kerangka Berpikir	8
Gambar 3. Peta Papua Selatan.....	46
Gambar 4. Peta Penggunaan Lahan Kabupaten Merauke	49
Gambar 5. Penggunaan Lahan Terhadap Lahan Rencana Kawasan Hutan Produksi Provinsi Papua Selatan.....	68
Gambar 6. Penggunaan Lahan Terhadap Rencana Kawasan Pertanian Provinsi Papua Selatan	69
Gambar 7. Penggunaan Lahan Terhadap Rencana Kawasan Permukiman Provinsi Papua Selatan	70
Gambar 8. Laju Pertumbuhan Ekonomi Sektoral Kabupaten Merauke 2018-2023	77
Gambar 9. Laju Pertumbuhan Ekonomi Sektoral Kabupaten Boven Digoel 2019-2023.....	79
Gambar 10. Laju Pertumbuhan Ekonomi Sektoral Kabupaten Mappi 2019-2023	81
Gambar 11. Laju Pertumbuhan Ekonomi Sektoral Kabupaten Asmat 2019-2023	83
Gambar 12. Peta Sebaran Kawasan Hutan Produksi dan Pertanian	126
Gambar 13. Peta Sebaran Arah Pengembangan Infrastruktur	127

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Perhitungan Exel Pola Ruang	138
Lampiran 2. Perhitungan Exel Penggunaan Lahan	138



BUKTI BIMBINGAN SEBELUM SIDANG 1

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebxe
NIM : 083002000023
Jurusan : Teknik Planologi
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Judul Tugas Akhir : Arah Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru
Dosen Pembimbing :

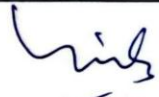
1. Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
2. Herika, S.Si, M.Si, Ph.D.

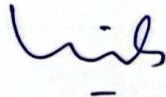
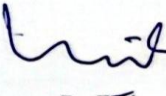
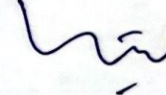
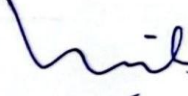
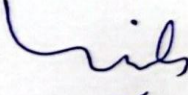
TABEL BIMBINGAN

Hari/ Tanggal	Dosen Pembimbing	Hasil Bimbingan	TTD (Dospem I)	TTD (Dospem II)
Selasa, 25 Februari 2025	1	• Pengarahan terkait pengerjaan Tugas dan akhir. • Memfokuskan arah penelitian terkait pengembangan wilayah. • Membahas Judul Penelitian • Merevisi Bab 2 dan Merevisi Bab 5	 Bu Endra	
Jumat, 25 Februari 2025	1 dan 2	• Memfokuskan arah penelitian terkait pengembangan wilayah. • Menentukan Definisi Operasional		

Arah Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru

Robertus Rinaldi Liem Gebze, 2025

			 Bu Endra	Pak Herika
Senin, 10 Maret 2025	2	Membahas terkait hasil revisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan sasaran, analisis pembahasan dan kesimpulan.	 Bu Endra	Pak Herika

Kamis, 10 April 2025	1 dan 2	- Membahas terkait hasil revisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan sasaran, analisis pembahasan dan kesimpulan. - Membahas Bab 1, 2 dan 3	 Bu Endra	
Rabu, 16 April 2025	1 dan 2	Membahas terkait data yang diperlukan untuk penelitian	 Bu Endra	
Selasa, 22 April 2025	1	Membahas terkait data yang telah diperoleh dari Instansi BPS Kabupaten dan Provinsi Papua Selatan	 Bu Endra	
Senin, 5 Mei 2025	1	- Membahas terkait data yang telah diperoleh dari Instansi BPS Kabupaten dan Provinsi Papua Selatan - Penelitian dibatasi kurang waktu 5 tahun (2018-2022) - Untuk Rumusan Masalah "Merumuskan Arah Pengembangan Wilayah di Provinsi Papua Selatan"	 Bu Endra	
Rabu, 15 Mei 2025	1	- Membahas terkait data yang telah diperoleh dari Instansi BPS Kabupaten dan Provinsi Papua Selatan - Membahas Bab 4 terkait data yang diperoleh - Membuat sub judul terkait Bab 4	 Bu Endra	

		Berdiskusi terkait data yang diperlukan seperti tabel, grafik dan peta		
Jumat, 16 Mei 2025	2	- Membahas data (grafik, tabel dan peta) - Variabel Penelitian - Tujuan, Sasaran - Analisis Pembahasan - Membahas terkait Bab 5		 Pak Herika
Senin, 19 Mei 2025	1	Membahas tentang Bab 5	 Bu Endra	
Kami, 22 Mei 2025	1 dan 2	Membahasas tentang Bab 5 dan Arah Pengembangan Wilayah	 Bu Endra	 Pak Herika

BUKTI BIMBINGAN SEBELUM SIDANG 2

Nama : Robertus Rinaldi Liem Gebxe
 NIM : 083002000023
 Jurusan : Teknik Planologi
 Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
 Judul Tugas Akhir : Arah Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Selatan Sebagai Provinsi Pemekaran Baru
 Dosen Pembimbing :
 1. Dr. Ir. Endrawati Fatimah, MPSt
 2. Herika, S.Si, M.Si, Ph.D.

TABEL BIMBINGAN

Hari/ Tanggal	Dosen Pembimbing	Hasil Bimbingan	TTD (Dospem I)	TTD (Dospem II)
Senin, 2 Juni 2025	1	• Merevisi potensi dan kendala • Merevisi arahan pengembangan wilayah	 Bu Endra	
Selasa, 10 Juni 2025	1	• Merevisi sasaran • Membahas tentang sub judul Bab 5 • Membahas tentang revisi Bab II		

			Bu Endra	
Senin, 13 Juni 2025	2	Membahas terkait perbandingan RTRW per kabupaten dan provinsi	 Bu Endra	 Pak Herika

Senin, 16 Juni 2025	1 dan 2	• Membahas terkait analisis Bab V • Membahas sub judul bab II	 Bu Endra	 Pak Herika
Rabu, 18 Juni 2025	1 dan 2	• Membahas terkait analisis Bab V • Membahas terkait tinjauan teori dan variabel penelitian	 Bu Endra	 Pa Herika
Senin, 23 Juni 2025	1	• Membahas terkait analisis Bab V • Membahas terkait Bab II dan Bab III	 Bu Endra	