TINGKAT AKSESIBILITAS PEJALAN KAKI

(STUDI KASUS PEJALAN KAKI STASIUN DEPOK BARU)

HOBIR NUR IKHSAN

5415131689

Skripsi Ini Ditulis Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Dalam Mendapat Gelar Sarjana Pendidikan

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN TEKNIK BANGNAN

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

2017

HALAMAN PENGESAHAN

NAMA DOSEN	TANDA TANGAN	TANGGAL
Winoto Hadi, MT (Dosen Pembimbing I)	.....	23/8/2017 .....
Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc (Dosen Pembimbing II)	.....	22/8 2017 .....

PANITIA PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

NAMA DOSEN	TANDA TANGAN	TANGGAL
R. Eka Murtinugraha, M. Pd (Ketua Penguji)	.....	23/8-2017 .....
Dr. Sylvira Ananda, MT (Penguji I)	.....	22/8 2017 .....
Prof. Dr. Henita Rahmayanti, M. Si (Penguji II)	.....	22-8-2017. .....

i

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis ini asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik sarjana, baik di Universitas Negeri Jakarta maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri dengan bimbingan dari dosen pembimbing.
3. Di dalam karya tulis ini tidak ada karya atau gagasan yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena skripsi ini, serta sanksi lainnya yang sesuai dengan norma yang berlaku di Universitas Negeri Jakarta.

Jakarta, Agustus 2017
Yang membuat pernyataan

Hobir Nur Ikhsan
5415131689

ABSTRAK

Hobir Nur Ikhsan[1], Winoto Hadi[2], Yusfita Chrisnawati[3]

[1]Alumni Pendidikan Teknik Bangunan FT UNJ, Jakarta, Indonesia
[2]Pendidikan Teknik Bangunan FT UNJ, Jakarta, Indonesia
[3]Pendidikan Teknik Bangunan FT UNJ, Jakarta, Indonesia

Hobir Nur Ikhsan. **Tingkat Aksesibilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Depok Baru)**. Skripsi. Jakarta: Program Pendidikan Teknik Bangunan, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Jakarta, Agustus 2017.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat aksesibilitas pejalan kaki Stasiun Depok Baru dari segi waktu. Data primer yang digunakan diperoleh dari hasil observasi langsung pejalan kaki pengguna Stasiun Depok Baru. Untuk data sekunder yang digunakan diperoleh dari dokumen melalui badan survei terkait.

Metode penelitian ini menggunakan metode observasi. Penelitian ini akan memantau berapa lama pejalan kaki berjalan kaki dalam proses perpindahan moda transportasi dan menunggu moda lanjutan. Jumlah pejalan kaki yang diambil dari penelitian ini sebanyak 100 pejalan kaki dari 3 titik jalur jalan kaki yang tersedia yaitu Jl. Raya Margonda, Jl. Baru dan area pasar. Hasil penelitian ini menghasilkan nilai indeks aksesibilitas yang dihitung dengan metode *Public Transportation Accessibility Levels* (PTAL) berdasarkan jam dan moda lanjutan yang digunakan yaitu Kereta Rel Listrik (KRL) dan mobil angkutan kota (angkot).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda KRL pukul 06.00 – 09.00 yaitu sebesar 8,36 dari Jl. Raya Margonda, dan 9,37 dari area pasar dan Jl. St. Depok Baru. Sedangkan indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda KRL pukul 09.00 – 12.00 yaitu sebesar 8,35 dari Jl. Raya Margonda, dan 5,14 dari Jl. Baru serta 5,00 dari area pasar. Untuk indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda mobil angkutan kota pukul 12.00 – 15.00 yaitu sebesar 36,45 menuju Jl. Raya Margonda, 36,46 menuju Jl. St. Depok Baru dan 84,29 menuju area pasar. Sedangkan indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda mobil angkutan kota pukul 15.00 – 18.00 yaitu sebesar 27,35 menuju Jl. Raya Margonda, 45,36 menuju Jl. Baru dan 36,72 menuju area pasar. Secara keseluruhan tingkat aksesibilitas pejalan kaki Stasiun Depok Baru masuk dalam kategori buruk untuk moda KRL dan masuk dalam kategori sempurna untuk moda mobil angkot.

Kata kunci: Indeks aksesibilitas, PTAL, Perpindahan moda

ABSTRACT

Hobir Nur Ikhsan[1], Winoto Hadi[2], Yusfita Chrisnawati[3]

[1]*Building Engineering Education Graduates, FT UNJ, Jakarta, Indonesia*
[2]*Building Engineering Education, FT UNJ, Jakarta, Indonesia*
[3]*Building Engineering Education, FT UNJ, Jakarta, Indonesia*

Hobir Nur Ikhsan. ***Accessibility Levels of Pedestrian* (*Case Study of Pedestrian on* Depok Baru *Station*)**. *Thesis. Jakarta. Study Program of Building Engineering Education. Faculty of Engineering. State University of Jakarta. August 2017.*

This research aims to find out the accessibility levels for pedestrian in Depok Baru Stastion based on time. The primary data is taken from direct observation for pedestrian on Depok Baru Station. The secondary data is taken from related data documents from the survey organization.

The method used is observation include with the desk approach. The research is to find out walking distance the pedestrian walking along transfer process for transportation mode. Number of pedestrians that will be taken as many as 100 pedestrians from 3 points. The result of this research will accessibility index (AI) score with Public Transportation Accessibility Levels (PTAL) which based on time and transportation mode (railway as commuter line and car public transport).

The result showed accessibility index levels for commuter line at 06.00 – 09.00 is 8,36 (poor) from Raya Margonda, and 9,37 (poor) from market area and Jl. Baru. Accessibility indeks levels for commuter line at 09.00 – 12.00 is 8,35 (poor) from Jl. Raya Margonda, 5,14 from Jl. Baru, and 5,00 from market area (very poor). Accessibility indeks levels for car public transport at 12.00 – 15.00 is 36,45 (excellent) to Jl. Raya Margonda, 36,46 (excellent) to Jl. Baru, and 84,29 (excellent) to market area. Accessibility index levels for car public transport at 15.00 – 18.00 is 27,35 (excellent) to Jl. Raya Margonda, 45,36 (excellent) to Jl. Baru, and 36,72 (excellent) to market area. Overall, accessibility index levels at Depok Baru Station is poor for commuter line and excellent for car public transport.

Keyword: Accessibility index, PTAL, Mode shift

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum. Wr. Wb.

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat, nikmat serta hidayahNya sehingga penulis dapat menyelesaikan karya tulis skripsi dengan judul, "**TINGKAT AKSESIBILITAS PEJALAN KAKI (STUDI KASUS PEJALAN KAKI STASIUN DEPOK BARU)**". Skripsi ini disusun dalam rangka menyelesaikan studi S1 yang merupakan syarat untuk mendapat gelar sarjana pendidikan di Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini kepada:

1. Bapak. R. Eka Murtinugraha, M. Pd selaku koordinator Program Studi S1 Pendidikan Teknik Bangunan sekaligus ketua penguji skripsi
2. Ibu Dr. Tuti Iriani, M. Si selaku penasehat akademik Pendidikan Teknik Bangunan
3. Ibu Dr. Henita Rahmayanti, M. Si dan Ibu Dr. Sylvira Ananda, MT selaku penguji skripsi yang telah memberikan masukan hingga terselesaikannya skripsi ini.
4. Bapak Winoto Hadi, MT selaku pembimbing materi yang telah memberikan bimbingan hingga akhir penyusunan skripsi ini.
5. Ibu Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc selaku pembimbing metodologi yang telah memberikan bimbingan hingga akhir penyusunan skripsi ini.
6. Kedua orang tua penulis yaitu bapak Mujianto dan Ibu Rayuni yang selalu memberikan kebaikan di setiap doa dan kasih sayang, dukungan moril dan material, serta motivasi kepada penulis untuk memperoleh hasil terbaik dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Pengurus Stasiun Depok Baru yang telah memberikan izin dan kesempatan untuk melakukan penelitian.
8. Teman – teman mahasiswa Universitas Negeri Jakarta khususnya mahasiswa S1 Pendidikan Teknik Bangunan angkatan 2013.

9. Teman – teman seperjuangan dalam menyelesaikan skripsi yang selalu memberikan doa dan semangat setiap saat yaitu Taufiq, Aditya, Agung, Yani, Syifa, Fatmala dan yang lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu.
10. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, baik dari segi penyajian, tata bahasa, dan juga materi. Oleh karena itu, penulis mengharapkan segala kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap supaya hasil dari karya ilmiah ini dapat berguna bagi masyarakat luas untuk pembelajaran berikutnya.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Jakarta, Agustus 2017

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN i

HALAMAN PERNYATAAN ii

ABSTRAK iii

ABSTRACT iv

KATA PENGANTAR v

DAFTAR ISI vii

DAFTAR TABEL ix

DAFTAR GAMBAR x

DAFTAR LAMPIRAN xi

BAB I : PENDAHULUAN 1

1.1. Latar Belakang 1
1.2. Identifikasi Masalah 4
1.3. Batasan Masalah 4
1.4. Rumusan Masalah 4
1.5. Tujuan Penelitian 5
1.6. Manfaat Penelitian 5

BAB II : KAJIAN PUSTAKA 6

2.1. Aksesibilitas 6
2.2. Standar Pelayanan Angkutan Umum 8
2.3. *Public Transportastion Accessibility Levels* 12
2.4. *Time Headway* 16
2.5. Gambaran Stasiun Depok Baru 17
2.6. Kerangka Berpikir 19

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN 20

3.1. Tempat dan Waktu Penelitian 20
3.1.1. Lokasi Penelitian 20
3.1.2. Waktu Penelitian 21
3.2. Alat dan Bahan Penelitian 21
3.3. Diagram Alir Penelitian 22
3.4. Teknik dan Prosedur Pengumpulan Data 22
3.4.1. Teknik Pengumpulan Data 22
3.4.2. Target Populasi dan Sampel 23
3.4.3. Metode Pengambilan Sampel 24
3.5. Teknik Analisis Data 24

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 25

1.1. Deskripsi Hasil Penelitian 25
4.1.1 Data Pejalan Kaki 25
4.1.2 Data Observasi 29
1.2. Analisis Data Penelitian 32
4.2.1 *Headway* Transportasi Umum 32
4.2.2 Indeks Aksesibilitas 34
1.3. Pembahasan 47
1.4. Keterbatasan Penelitian 49
1.5. Aplikasi Hasil Penelitian 50

BAB V : KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN 51
5.1. Kesimpulan 51
5.2. Implikasi 52
5.3. Saran 52
DAFTAR PUSTAKA 53
LAMPIRAN 54
DAFTAR RIWAYAT HIDUP 88

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 : Klasifikasi tingkat aksesibilitas.....7

Tabel 2.2 : Indikator standar pelayanan angkutan umum 8

Tabel 2.3 : Indikator PTAL.....13

Tabel 2.4 : Jumlah penumpang KRL di Depok tahun 2013 – 2015.....17

Tabel 2.5 : Daftar angkutan kota kawasan Stasiun Depok Baru.....18

Tabel 3.1 : Rincian jumlah pejalan kaki berdasarkan titik pengamatan 23

Tabel 4.1 : Nilai faktor K mobil angkutan kota 32

Tabel 4.2 : Jadwal keberangkatan KRL jam 07.00 – 08.00 34

Tabel 4.3 : AI moda KRL Jl. Raya Margonda – Stasiun (06.00 – 09.00).....35

Tabel 4.4 : AI moda KRL Jl. Baru – Stasiun (06.00 – 09.00).....36

Tabel 4.5 : AI moda KRL Area Pasar – Stasiun (06.00 – 09.00).....37

Tabel 4.6 : AI moda KRL Jl. Raya Margonda – Stasiun (09.00 – 12.00).....39

Tabel 4.7 : AI moda KRL Jl. Baru – Stasiun (09.00 – 12.00).....39

Tabel 4.8 : AI moda KRL Area Pasar – Stasiun (09.00 – 12.00).....40

Tabel 4.9 : AI moda angkot Stasiun – Jl. Raya Margonda (12.00 – 15.00).....42

Tabel 4.10 : AI moda angkot Stasiun – Jl. Baru (12.00 – 15.00).....42

Tabel 4.11 : AI moda angkot Stasiun – Area Pasar (12.00 – 15.00).....43

Tabel 4.12 : AI moda angkot Stasiun – Jl. Raya Margonda (15.00 – 18.00).....45

Tabel 4.13 : AI moda angkot Stasiun – Jl. Baru (15.00 – 18.00).....45

Tabel 4.14 : AI moda angkot Stasiun – Area Pasar (15.00 – 18.00).....46

Tabel 4.15 : Tingkat aksesibilitas pejalan kaki Stasiun Depok Baru.....49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 : Kondisi jalur pejalan kaki Stasiun Depok Baru 20

Gambar 3.2 : Titik transfer moda lanjutan (titik hitam).....21

Gambar 4.1 : Grafik jenis kelamin pejalan kaki pengguna Stasiun Depok Baru...25

Gambar 4.2 : Grafik usia pejalan kaki Stasiun Depok Baru 26

Gambar 4.3 : Grafik durasi jalan kaki jalur *pedestrian* area Jl. Margonda.....27

Gambar 4.4 : Grafik durasi jalan kaki jalur *pedestrian* area pasar.....28

Gambar 4.5 : Grafik durasi jalan kaki jalur *pedestrian* Jl. Baru 29

Gambar 4.6 : Parkiran jalur Jl. Baru (kiri) dan area pasar (kanan) 30

Gambar 4.7 : Kanopi pada jalur Jl. Baru menuju stasiun.....30

Gambar 4.8 : Tempat sampah di jalur Jl. Raya Margonda.....31

Gambar 4.9 : Pedagang di sekitar jalur menuju Jl. Raya Margonda (a), Jl. Baru (b) dan area pasar ((c) dan (d)) 31

Gambar 4.10 : Terminal bayangan area pasar (kiri) dan depan stasiun (kanan)....32

Gambar 4.11 : Indeks aksesibilitas pukul 06.00 – 09.00 38

Gambar 4.12 : Indeks aksesibilitas pukul 09.00 – 12.00 41

Gambar 4.13 : Indeks aksesibilitas pukul 12.00 – 15.00 44

Gambar 4.14 : Indeks aksesibilitas pukul 15.00 – 18.00 47

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Surat izin observasi 55
Lampiran 2 : Berita acara seminar proposal skripsi.....57
Lampiran 3 : Lembar permohonan sidang skripsi.....58
Lampiran 4 : Lembar bimbingan skripsi.....59
Lampiran 5 : Lembar perbaikan skripsi 64
Lampiran 6 : Hasil uji turnitin.....65
Lampiran 7 : Lembar persetujuan dosen pembimbing 67
Lampiran 8 : Jadwal keberangkatan kereta *commuter line*.....68
Lampiran 9 : Dokumen *walking time* pejalan kaki Stasiun Depok Baru 71
Lampiran 10 : Dokumen *headway* mobil angkot sekitar Stasiun Depok Baru 81
Lampiran 11 : Pedoman perhitungan tingkat aksesibilitas pejalan kaki 84

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Penggunaan transportasi umum di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir mengalami peningkatan dalam hal jumlah pengguna. Berbagai jenis moda transportasi umum terutama di darat selalu memunculkan jenis moda yang baru dalam rangka memudahkan masyarakat untuk berpindah tempat dan melakukan berbagai aktivitas sehari – hari. Munculnya beragam jenis moda transportasi umum selalu diiringi oleh pembangunan stasiun/terminal sebagai tempat pemberhentian/transit moda transportasi umum.

Pembangunan stasiun/terminal bisa lebih baik lagi jika diiringi juga dengan kesediaan jalur pejalan kaki yang memadai. Keberadaan jalur pejalan kaki sangat bermanfaat dalam rangka memudahkan pejalan kaki untuk berjalan baik yang menuju atau dari stasiun/terminal transportasi umum atau untuk kelancaran aktivitas lainnya. Jalur pejalan kaki menjadi *item* yang lazim tersedia di setiap stasiun/terminal sebagai bentuk kemudahan dari segi mobilitas dalam memfasilitasi transfer moda transportasi umum lanjutan. Selain memberi kemudahan dari segi mobilitas, jalur pejalan kaki juga harus memperhatikan apakah jalur tersebut bisa ditempuh dengan waktu yang singkat atau butuh waktu yang lama selama proses berjalan menuju stasiun/terminal. Pejalan kaki akan senang melintasi jalur pejalan kaki yang memiliki jalur dengan waktu tempuh cukup singkat.

Waktu tunggu moda atau *headway* juga menjadi hal yang harus diperhatikan untuk menunjang kesejahteraan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi umum. Waktu tunggu moda yang rendah menandakan bahwa jumlah moda transportasi tersebut cukup banyak. Sebaliknya, waktu tunggu moda yang tinggi menandakan bahwa jumlah moda transportasi tersebut masih sedikit.

Kereta Rel Listrik (KRL) *commuter line* adalah salah satu jenis transportasi umum Indonesia yang cukup banyak diminati oleh seluruh lapisan masyarakat. Hampir di setiap tahun pengguna *commuter line* mengalami peningkatan dalam hal jumlah pengguna. *Commuter line* menjadi moda transportasi umum pilihan masyarakat karena mampu mengangkut penumpang yang cukup banyak dan juga terdapat jalur khusus sehingga tidak menimbulkan potensi macet.

Sudah banyak kota di Indonesia yang menggunakan *commuter line.* Kawasan Jabodetabek menjadi yang terbanyak menggunakan *commuter line*. Stasiun Depok Baru merupakan salah satu stasiun yang menggunakan *commuter line* di kota Depok. Stasiun ini memiliki jumlah penumpang yang cukup tinggi, sehingga menjadi stasiun dengan jumlah penumpang terbanyak di Depok pada tahun 2015. Stasiun Depok Baru juga didukung dengan banyaknya moda transportasi umum yang melewati stasiun tersebut.

Stasiun Depok Baru memiliki jalur pejalan kaki. Terdapat 3 (tiga) jalur yang biasa dilewati oleh pejalan kaki yaitu di titik Jl. Raya Margonda, Jl. Baru dan area pasar. Secara jarak, ketiga jalur tersebut termasuk layak untuk dilewati. Namun, belum ada pengukuran aksesibilitas untuk mengetahui

apakah dari segi waktu ketiga jalur tersebut layak untuk diakses atau tidak. Sama halnya dengan berjalan kaki, waktu tunggu moda transportasi juga menjadi faktor apakah transportasi tersebut layak diakses dari segi waktu atau tidak. *Commuter line* dan angkutan kota (angkot) di Stasiun Depok Baru memiliki waktu tunggu (*headway*) yang cukup baik. *Commuter line* memiliki jadwal kedatangan yang sudah terjadwal sehingga potensi *headway* yang tinggi cukup kecil. Berbeda dengan *commuter line*, angkot memiliki *headway* yang tidak tetap yang menyebabkan belum ada kejelasan jadwal kedatangan angkot. Secara keseluruhan, durasi berjalan kaki hingga menaiki moda transportasi lanjutan adalah satu kesatuan yang harus diperhatikan tingkat aksesibilitasnya. Hal ini bertujuan untuk mengetahui lebih rinci sejauh mana konektivitas antar moda transportasi umum terjalin dengan bagus.

Rute berjalan kaki yang cepat dan waktu tunggu moda transportasi umum lanjutan yang rendah membuat masyarakat lebih senang untuk menggunakan jasa transportasi umum. Kedua aspek tersebut bisa diukur dengan metode *Public Transport Accessibility Levels* (PTAL). Metode PTAL yang berasal dari London ini mengukur tingkat aksesibilitas pejalan kaki dari segi waktu berjalan kaki dan juga waktu menunggu moda transportasi. Tingkat aksesibilitas dari PTAL akan tergambarkan berupa indeks yang memiliki kategori sangat buruk, buruk, cukup, bagus, sangat bagus dan sempurna. Metode PTAL sangat cocok diaplikasikan untuk mengetahui sejauh mana tingkat aksesibilitas pejalan kaki pengguna Stasiun Depok Baru.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka identifikasi masalah untuk penelitian ini antara lain:

1. Belum ada pengukuran tingkat aksesibilitas dari segi waktu pada 3 jalur pejalan kaki Stasiun Depok Baru.
2. Belum ada pengukuran tingkat aksesibilitas pejalan kaki yang menggabungkan durasi berjalan kaki dan waktu tunggu moda transportasi.
3. Tidak ada kejelasan dari *headway* mobil angkutan kota (angkot).

1.3. Batasan Masalah

Supaya penelitian lebih terarah, maka batasan masalah untuk penelitian ini antara lain:

1. Penelitian dilakukan di Stasiun Depok Baru
2. Penelitian tidak memperhatikan penghasilan pengguna Stasiun Depok Baru
3. Penelitian akan terfokus pada pejalan kaki yang menggunakan transportasi umum Kereta Rel Listrik (KRL) dan mobil angkutan kota (angkot)
4. Pelaksanaan penelitian hanya dilakukan selama 1 (satu) hari

1.4. Rumusan Masalah

Setelah melakukan beberapa batasan dalam penelitian, maka rumusan masalah untuk penelitian ini adalah:

“Bagaimana tingkat aksesibilitas pejalan kaki di Stasiun Depok Baru dalam proses perpindahan ke moda transportasi lanjutan?”

1.5. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui berapa lama pejalan kaki melakukan aktivitas berjalan kaki dan menunggu moda transportasi umum lanjutan.

1.6. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai pertimbangan pihak pengelola Stasiun Depok Baru dalam membangun atau menyediakan sarana berjalan kaki untuk lebih baik lagi, dan juga dari pihak dinas Perhubungan Depok supaya lebih maksimal lagi dalam pelayanan angkutan perkotaan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan ‘mudah’ atau ‘susah’nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981). Pernyataan ‘mudah’ atau ‘susah’ merupakan hal yang sangat subjektif dan kualitatif. Oleh karena itu, diperlukan kinerja kuantitatif (terukur) yang dapat menyatakan aksesibilitas atau kemudahan.

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat tersebut berjauhan, maka aksesibilitas keduanya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen).

Beberapa jenis tata guna lahan mungkin tersebar secara meluas (perumahan) dan jenis lainnya mungkin berkelompok (pusat pertokoan). Beberapa jenis tata guna lahan mungkin ada di satu atau dua lokasi saja dalam suatu kota. Dari sisi jaringan transportasi, kualitas pelayanan transportasi pasti juga berbeda – beda, sistem jaringan di suatu daerah mungkin lebih baik dibandingkan dengan daerah lainnya baik dari segi kuantitas (kapasitas)

maupun fasilitas (frekuensi dan pelayanan). Contohnya, pelayanan angkutan umum biasanya lebih baik di pusat perkotaan dan beberapa jalan utama transportasi dibandingkan dengan di daerah pinggiran kota.

Tabel 2.1 Klasifikasi tingkat aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesbilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat jelek	Sangat baik

(sumber : Black, 1981)

Tabel 2.1 memperlihatkan kaitan antara berbagai hal yang diterangkan mengenai aksesibilitas (Black, 1981). Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut terpisah jauh dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesbilitas rendah. Beberapa kombinasi di antaranya mempunyai aksesibilitas menengah. Ini adalah konsep yang paling sederhana; hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam bentuk ‘jarak’. Namun, jarak merupakan peubah yang tidak begitu cocok dan diragukan. Jika sistem transportasi antara kedua buah tempat diperbaiki, maka hubungan transportasi dapat dikatakan akan lebih baik karena waktu tempuhnya lebih singkat. Hal ini sudah jelas berkaitan dengan kecepatan sistem jaringan transportasi tersebut. Oleh karena itu, ‘waktu tempuh’ menjadi ukuran yang lebih baik dan sering digunakan untuk aksesibilitas.

2.2. Standar Pelayanan Angkutan Umum

Pelayanan angkutan umum dikatakan baik jika memenuhi standar yang telah ditetapkan. Untuk mengetahui apakah pelayanan angkutan umum sudah memenuhi standar atau belum dapat dievaluasi dengan indikator kendaraan angkutan umum baik yang dirilis *World Bank* maupun indikator yang telah ditetapkan pemerintah. Adapun indikator standar pelayanan angkutan umum dapat dilihat pada tabel berikut (Nasution, 2003):

Tabel 2.2 : Indikator standar pelayanan angkutan umum

No	Parameter	Standar
1	Waktu antara (*headway*)	10 – 20 menit*
2	Waktu antara / waktu tunggu: 1. Rata – rata 2. Maksimal	 5 – 10 menit** 10 – 20 menit**
3	Faktor muatan (*load factor*)	70%*
4	Jarak perjalanan	230 – 260 (km/kendaraan/hari)*
5	Kapasitas operasi	80% – 90%*
6	Waktu perjalanan: 1. Rata – rata 2. Maksimal	 1 – 1,5 jam** 2 – 3 jam**
7	Kecepatan perjalanan: 1. Daerah padat 2. Jalur khusus (*busway*) 3. Daerah kurang padat	 10 – 12 km/jam** 15 – 18 km/jam** 25 km/jam**

Sumber: Nasution, 2003

Keterangan: **World Bank*

***Direktorat Jendral Perhubungan Darat*

Indikator World Bank sudah memberikan batasan nilai yang diperlukan mengenai kehandalan/ketepatan yang harus dipenuhi namun dalam hal ini tidak secara tegas membedakan kondisi kota yang dilayani. Penggolongan besaran kota sangat penting karena karakteristik pelayanan yang berbeda – beda sesuai dengan besaran kota. Selain itu indikator World

Bank hanya berupa pelayanan yang bisa diterima secara langsung oleh penumpang angkutan secara kualitatif dan tidak memberikan indikator pelayanan lainnya yang diterima penumpang secara kuantitatif (Basuki, 2012).

Berdasarkan studi Standar Pelayanan Minimal (SPM) BTSP 2009 dalam Othman (2014), angkutan umum dibagi atas 3 (tiga) kepentingan dan besaran kota. Berdasarkan tingkat kepentingan, SPM dibagi dibagi dalam kelompok sangat penting, penting dan cukup penting, sedangkan berdasarkan besaran kota SPM dikelompokkan ke dalam ukuran kota kecil, sedang, besar dan metropolitan. Ukuran dan standar SPM dilakukan dengan melakukan perhitungan yang bersifat kuantitatif dan kualitatif.

1. Standar Pelayanan Kuantitatif
    a. Jarak Berjalan Kaki

        Dibedakan berdasarkan tata guna lahan dan lokasi. Untuk pusat kegiatan yang sangat padat dengan tata guna lahan pasar dan perkantoran, jarak tempat berhenti semakin dekat yaitu sekitar 200 – 300 m. Untuk lahan campuran jarang yang dikarakteristikkan dengan perumahan, ladang, sawah, tanah kosong yang terletak di pinggiran, maka jarak tepat henti sekitar 500 – 1000 m.

    b. Waktu Antara (*Headway*)

        Ditentukan berdasarkan ukuran kota. Semakin besar ukuran kota, semakin cepat waktu antaranya. Kecepatan perjalanan ditentukan sama untuk semua ukuran kota, yaitu ≥ 20 km/jam

dengan waktu tempuh penumpang yang semakin lama untuk kota yang lebih besar.

c. Rentang Waktu Pelayanan

Semakin besar ukuran kota, maka semakin lama waktu pelayanan.

d. Pergantian Kendaraan (Antar Rute)

Diusahakan tidak ada pergantian kendaraan bagi penumpang. Jumlah pergantian kendaraan sebaiknya rata – rata 0 – 1, dan maksimal 2 kali untuk sekali perjalanan (maksimal 25% penumpang berganti kendaraan sebanyak 2 kali).

e. Kapasitas Kendaraan

Ditentukan berdasarkan ukuran kota. Semakin besar ukuran kota, semakin besar kapasitas kendaraan yang diperlukan.

2. Standar Pelayanan Kualitatif

a. Tempat henti, antara lain tersedia tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, model halte tertutup atau terbuka tergantung jenis tiket yang digunakan.

b. Tiket dan cara pembayaran, antara lain dengan menggunakan karcis. Letak mesik dapat di halte atau bis. Untuk kota besar metropolitan dan daerah dengan kepadatan tinggi sebaiknya menggunakan mesin tiket yang terletak di halte.

c. Penetapan tarif dan subsidi.

d. Fasilitas bagi penyandang cacat.

Untuk mengukur tingkat kebehasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi, diperlukan beberapa indikator yang dapat dilihat. Terdapat 2 (dua) indikator, yang pertama meyangkut kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan, dan yang kedua lebih bersifat kualitatif dinyatakan dengan mutu pelayanan (Hendarto, 2001).

1. Faktor Tingkat Pelayanan

   Beberapa hal yang menjadi tolak ukur tingkat pelayanan angkutan umum antara lain:

   a. Kapasitas

      Kapasitas dinyatakan sebagai jumlah penumpang yang biasanya dipindahkan dalam suatu waktu tertentu. Peningkatan kapasitas biasanya dilakukan dengan memperbesar ukuran, mempercepat perpindahan, merapatkan penumpang. Namun ada batasan – batasan yang harus diperhatikan yaitu, keterbatasan ruang gerak yang ada, keselamatan, kenyamanan, dan lain – lain.

   b. Aksesibilitas

      Aksesibilitas dinyatakan sebagai kemudahan orang dalam menggunakan suatu sarana transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses secara mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat sehingga mendorong orang untuk menggunakannya dengan mudah.

2. Faktor Mutu Pelayanan
    a. Keselamatan, berkaitan dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan pengendalian yang ketat.
    b. Keandalan, berhubungan dengan ketetapan waktu dan jaminan sampai ke tempat tujuan.
    c. Fleksibilitas, adalah kemudahan yang ada dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan.
    d. Kenyamanan, berkaitan dengan tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara, ketersediaan fasilitas khusus, waktu operasi dan lain – lain.
    e. Kecepatan, merupakan faktor yang penting dan erat kaitannya dengan efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pengguna transportasi menginginkan kecepatan yang tinggi pula, namun hal tersebut dibatasi karena faktor keselamatan.
    f. Dampak, mulai dari dampak lingkungan sampai dampak sosial yang ditimbulkan dengan adanya suatu operasi lalu lintas, serta konsumsi energi yang dibutuhkan.

2.3. *Public Transportation Accessibility Levels*

Aksesibilitas transportasi menjadi pertimbangan utama dalam perencanaan dan evaluasi fasilitas transportasi. Oleh karena itu pengukuran aksesibilitas transportasi umum menjadi sangat penting. *London Borough of Hammersmith and Fulham* membangun metodologi pengukuran level aksesibilitas transportasi umum bernama *Public Transport Accessibility*

Levels (PTAL) dan diadopsi oleh *Transport for London* (TfL) untuk diaplikasikan di kota London (Abley & Williams, 2008). PTAL mendetailkan dan mengukur aksesibilitas sebuah titik jalur pejalan kaki menuju jaringan transportasi umum dengan mempertimbangkan lama berjalan kaki dan ketersediaan layanan transportasi. Pengukuran model PTAL ini mendeskripsikan 4 unsur yaitu:

1. Lama berjalan kaki dari titik pengukuran ke titik akses transportasi umum;
2. Keandalan moda layanan transportasi yang tersedia;
3. Jumlah layanan moda transportasi yang tersedia;
4. Rata – rata waktu tunggu kendaraan umum (*LoS of Public Transport*)

Tabel 2.3 : Indikator PTAL *(Transport for London, 2010)*

PTAL	Range of Index	Map Colour	Description
1a (Low)	0.01 – 2.50		Very poor
1b	2.51 – 5.00		Very poor
2	5.01 – 10.00		Poor
3	10.01 – 15.00		Moderate
4	15.01 – 20.00		Good
5	20.01 – 25.00		Very Good
6a	25.01 – 40.00		Excellent
6b (High)	40.01 +		Excellent

(sumber: *Transport for London*)

Tabel di atas adalah 6 tingkatan pada PTAL. Jika nilai PTAL makin besar, maka tingkat aksesibilitas angkutan umum di kawasan tersebut bagus. Begitu juga sebaliknya, jika nilai PTAL kecil, maka tingkat aksesibilitas angkutan umum di kawasan tersebut buruk. Adapun proses pendataan untuk menghitung PTAL adalah sebagai berikut (*Transport for London*, 2010):

1. Tentukan titik awal pengamatan (*Point of Interest*)

2. Tentukan titik transfer moda (*Service Access Point*)
3. Tentukan jarak dan rute valid pejalan kaki antara titik awal pengamatan dan titik transfer moda
4. Catat waktu berjalan kaki (*walking time*) dari titik awal pengamatan ke titik transfer moda
5. Catat waktu tunggu pejalan kaki (*waiting time*) untuk mendapatkan moda lanjutan (angkutan umum, ojek, dsb.)
6. Hitung *time headway* dan frekuensi angkutan umum yang lewat di sekitar titik transfer moda sebagai alternatif waktu tunggu pejalan kaki mendapat moda lanjutan dan bisa menemukan *average waiting time*.

Setelah mendapat data dengan langkah – langkah di atas, maka bisa untuk menghitung indek aksesibilitas. Adapun langkah untuk menghitung indeks aksesibilitas adalah sebagai berikut (Transport for London, 2010).

1. Menghitung *total access time* (TAT)

   TAT didapat dengan rumus sebagai berikut:

   Total Access Time = Walking Time + Average Waiting Time

   Dalam mencari *average waiting time* juga bisa melakukan perhitungan sendiri pada setiap rute. Perhitungan ini akan menghasilkan *scheduled waiting time* (SWT) dengan rumus:

   SWT = (K / 2) X (60 / Frekuensi)

   Adapun K adalah reliabilitas faktor dari sebuah kendaraan berdasarkan asumsi waktu kehadiran. Satuan dari TAT adalah menit.

2. Menghitung *equivalent doorstep frequency* (EDF)

EDF didapat menggunakan rumus berikut:

$$EDF = 30 / TAT$$

Nilai EDF ini akan menghasilkan indeks aksesibilitas untuk satu orang.

3. Menghitung Indeks Aksesibilitas (untuk satu moda transportasi)

   Setelah mendapat nilai EDF untuk satu orang, maka akan didapat indeks aksesibilitas untuk satu moda transportasi dengan rumus:

$$AI_{mode} = EDF_{max} + (0{,}5 \text{ X } \textit{All other} \text{ EDF})$$

4. Menghitung Indeks Aksesibilitas (untuk semua moda transportasi)

   Setelah mendapat nilai AI_{mode} maka bisa dihitung indeks aksesibilitas untuk satu jalur pejalan kaki dengan rumus:

$$AI_{POI} = \sum (AI_{mode1} + AI_{mode2} + AI_{mode3} \ldots AI_{mode\ n})$$

   Dari AI_{POI} selanjutnya akan dicocokan dengan tabel yang dibuat PTAL untuk menentukan kategori indeks aksesibilitas dari suatu jalur pejalan kaki.

Indonesia belum memiliki alat ukur aksesibilitas transportasi umum, namun sudah mempertimbangkan aspek aksesibilitas menjadi indikator kinerja utama transportasi Jabodetabek (Balitbang, 2015). Target pencapaian indikator kinerja utama transportasi Jabodetabek hingga kurun waktu 2030 sebagai berikut (Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2015):

1. *Mode share* (angkutan umum 45% pada jam puncak)
2. Waktu perjalanan rata – rata 1,5 jam total perjalanan dari *origin-destination* utama

3. Kecepatan rata – rata pada seluruh jaringan minimal mencapai 20 km/jam
4. Faktor aksesibilitas meliputi:
    a. Cakupan pelayanan angkutan umum di daerah perkotaan 80%
    b. Akses ke angkutan umum (fasilitas pejalan kaki yang baik maksimal 500 m dari halte angkutan umum)
    c. Rasio jalan 10% antara luas jalan dan luas wilayah di daerah perkotaan)
5. Keselamatan (jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitas kecelakaan turun 50% di tahun 2030 dari 2010)
6. Integrasi (tiap daerah punya integrasi simpul dan jaringan layanan antara layanan lokal dan lintas batas sejumlah akses utama di tingkat nasional dan regional)
    a. Fisik (ramah pejalan kaki, *park and ride*, maksimum jarak antar moda 200 m)
    b. Jaringan (terpadu antara *feeder* dan *trunk* dan antar armada)
    c. Layanan operasional (*ticketing system*)
7. Lingkungan (penurunan 26% emisi sektor transportasi pada tahun 2025 dari posisi tahun 2011)

2.4. *Time Headway*

Time headway adalah selisih waktu antar kendaraan beriringan yang melewati suatu titik tertentu dalam satu lajur (Salter, 1974). *Headway* terdiri dari dua jenis waktu yaitu waktu okupansi dan waktu antara. Waktu okupansi adalah lamanya waktu fisik kendaraan melewati suatu titik pengamatan.

Waktu antara adalah selisih waktu saat belakang kendaraan yang didepan melewati suatu titik pengamatan dengan saat ujung depan kendaraan yang mengikutinya melewati titik yang sama (May, 1990).

Nilai *time headway* nantinya akan menentukan tingkat pelayanan angkutan umum. Semakin kecil nilai *time headway*, menunjukkan frekuensi kendaraan semakin kecil sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang namun mengakibatkan gangguan lalu lintas.

2.5. Gambaran Stasiun Depok Baru

Stasiun Depok Baru merupakan stasiun kereta api kelas 1 yang terletak di Jl. Margonda, Depok. Stasiun yang terletak pada ketinggian +93 meter ini berada di Daerah Operasi I Jakarta. Lokasi stasiun ini sangat strategis berada di belakang kantor Walikota, ITC Depok dan Terminal Depok yang bersebarangan dengan Mapolres Kota Depok. Beberapa tahun terakhir stasiun depok baru mengalami peningkatan yang cukup signifikan dalam hal jumlah penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) di kota Depok. Tabel di bawah ini menampilkan data jumlah penumpang KRL di kota Depok.

Tabel 2.4 : Jumlah penumpang KRL di Depok tahun 2013 – 2015 (PT KAI)

Stasiun	2013	2014	2015
Pondok Cina	2.582.177	4.618.287	6.037.142
Depok Baru	3.566.638	8.854.845	11.049.383
Depok	4.874.588	5.918.257	6.716.179
Universitas Indonesia	3.373.847	2.735.865	4.084.628
Citayam	6.953.409	8.355.767	9.872.483
Total	**21.350.659**	**30.485.035**	**37.761.830**

(sumber : PT Kereta Api Indonesia)

Stasiun Depok Baru termasuk stasiun yang mudah sekali dalam memberi kemudahan untuk melakukan pergantian antar moda transportasi. Dalam bentuk yang ideal, Stasiun Depok Baru dapat langsung berpindah moda antara moda satu ke moda yang lainnya. Misalnya, dari stasiun menuju angkutan jalan raya dan sebaliknya, sehingga memberikan manfaat dan efisiensi perjalanan yang mudah. Berikut adalah daftar angkutan umum yang melintasi Stasiun Depok Baru.

Tabel 2.5 Daftar angkutan kota kawasan Stasiun Depok Baru

Kode Trayek	Rute Perjalanan
Angkot D01	Depok – Depok Dalam
Angkot D01A	Depok – Beji Timur – Depok Dalam
Angkot D02	Depok – Depok II Tengah / Timur
Angkot D03	Depok – Parung
Angkot D04	Depok – Kukusan
Angkot D05	Depok – Bojong Gede
Angkot D06	Depok – Cisalak Pasar
Angkot D07	Depok – Rawa Denok
Angkot D07A	Depok – Pitara
Angkot D08	Depok – Cilodong – Kp. Sawah
Angkot D09	Depok – Tole Iskandar – Kp. Sawah
Angkot D10	Depok – Parung Serab – Kp. Sawah
Angkot D11	Depok – Palsigunung
Angkot D15R	Depok – Limo
Angkot D105	Depok – Pd. Labu – Lebak Bulus
Angkot D112	Depok – Kp. Rambutan
Angkot D126	Depok – Jagakarsa – Lebak Bulus
Miniarta M03	Pasar Minggu – Depok
Miniarta M04	Pasar Minggu – Depok Timur
KWK S19	Pinang Ranti – Depok
Kopaja S63	Blok M – Depok
Hiba Utama	Bandara Soekarno-Hatta – Depok
Transjakarta	Depok – BNN (Via Cibubur)
Mayasari Bakti AC81	Kalideres – Depok
Mayasari Bakti AC82	Tj. Priok – Depok
Mayasari Bakti AC84	Pulo Gadung – Depok
PPD P54	Grogol – Depok
PO Deborah	Kalideres – Depok

(sumber: wikipedia)

2.6. Kerangka Berpikir

Aksesibilitas bagi pejalan kaki dalam perpindahan dari moda satu ke moda yang lain adalah faktor penting dalam menunjang konektivitas jalur transportasi. Oleh karena itu, tingkat aksesibilitas pejalan kaki dalam berpindah moda perlu dikaji lebih lanjut sebagai bahan acuan pengembangan fasilitas transportasi, terutama fasilitas perpindahan moda transportasi agar tercapai kondisi transportasi yang mudah.

Public Transporttation Accessibility Levels (PTAL) adalah salah satu alat ukur untuk mengetahui tingkat kemudahan pejalan kaki pengguna transportasi umum dalam berpindah dari moda satu ke moda yang lain yang diukur dari segi waktu. Perhitungan PTAL ini akan menghasilkan nilai indeks aksesibilitas yang terbagi menjadi beberapa kategori sesuai besar kecilnya nilai indeks aksesibilitas yang dihasilkan.

PTAL akan diaplikasikan pada Stasiun Depok Baru dimana potensi perpindahan pejalan kaki dari moda kereta api ke moda mobil angkutan kota atau sebaliknya sangat besar. Terdapat tiga titik acuan yang akan diamati dan dihitung tingkat aksesibilitasnya menggunakan metode PTAL. Hasil indeks aksesibilitas diharapkan dapat menjadi tolok ukur pengembangan Stasiun Depok Baru sebagai titik transit transportasi yang lebih luas.

BAB III

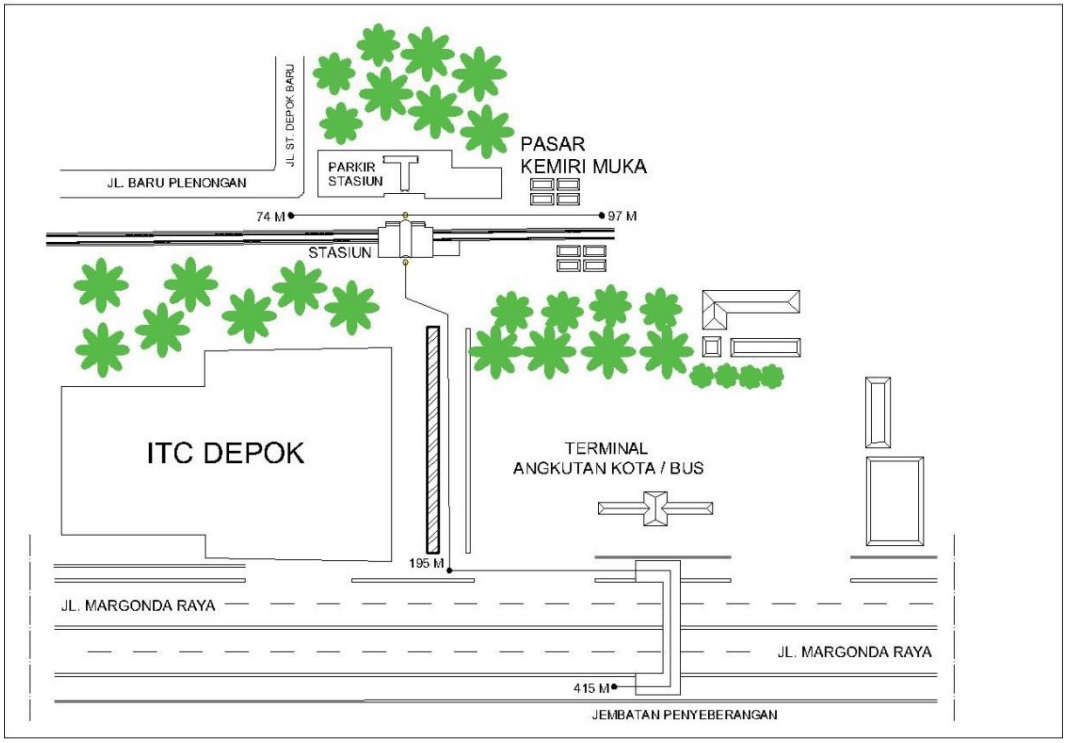
METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

3.1.1. Lokasi Penelitian

Penelitian akan dilakukan di Stasiun Depok Baru. lebih rinci lagi, penelitian akan dilakukan di dua titik, yaitu titik pejalan kaki mulai berjalan menuju titik tunggu untuk beralih moda dan titik pejalan kaki menunggu untuk naik kereta api.

Gambar 3.1 : Kondisi jalur pejalan kaki Stasiun Depok Baru



Gambar 3.2 : Titik transfer moda lanjutan (titik hitam)

3.1.2. Waktu Penelitian

Penelitian akan dilakukan selama 1 (satu) hari yaitu pada hari Senin tanggal 24 Juli 2017. Penelitian akan dilakukan selama satu hari penuh.

3.2. Alat dan Bahan Penelitian

Dalam penelitian ini perlu alat dan bahan untuk kelancaran penelitian. Alat dan bahan penelitian ini terbagi menjadi dua jenis. Di bawah ini akan dijelaskan alat dan bahan penelitian.

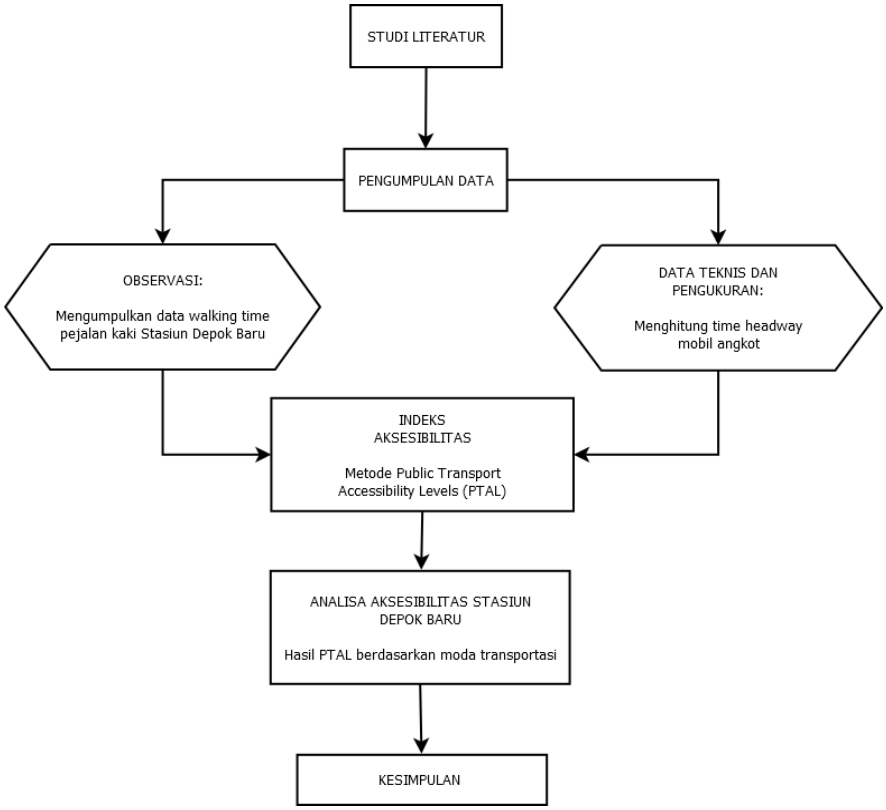
1. Pengambilan Data

   Alat dan bahan untuk pengambilan data menggunakan daftar ceklis, *stopwatch* untuk menghitung *headway* kendaraan umum.

2. Pengolahan Data

   Alat dan bahan untuk pengolahan data menggunakan *ms. excel*.

3.3. Diagram Alir Penelitian



3.4. Teknik dan Prosedur Pengumpulan Data

3.4.1 Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian ini terdapat beberapa cara untuk mengumpulkan data. Data tersebut terdiri dari data primer dan data sekunder. Untuk lebih rinci dapat dibaca di uraian di bawah ini.

1. Data Primer

Penelitian ini akan menggunakan metode observasi sebagai data primer. Penelitian akan mengamati pejalan kaki yang berjalan kaki di tiga jalur pejalan kaki menuju Stasiun Depok Baru. Penelitian akan mengamati durasi berjalan kaki dengan bantuan *stopwatch*. Selain itu, penelitian ini akan menganalisa *headway* dari angkutan umum selama satu jam.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah pernah digunakan dan bisa diperoleh dari instansi terkait atau didapat dengan cara sendiri dari objek yang akan diteliti. Adapun data sekunder yang penulis gunakan untuk penelitian ini adalah gambar arus pergerakan pejalan kaki untuk peralihan moda transportasi dan jadwal kedatangan KRL dari Gapeka 2017.

3.4.2 Target Populasi dan Jumlah Sampel

Target populasi serta unit sampel dalam penelitian ini adalah pejalan kaki yang menggunakan fasilitas Stasiun Depok Baru. Untuk jumlah sampel yang akan diambil untuk penelitian ini yaitu sebanyak 100 orang dengan rincian sebagai berikut.

Tabel 3.1: Rincian jumlah pejalan kaki berdasarkan titik pengamatan

Jam	Rute	Jumlah (orang)
06.00 – 09.00	Jl. Raya Margonda – Stasiun	10
	Area Pasar – Stasiun	10
	Jl. Baru - Stasiun	10
09.00 – 12.00	Jl. Raya Margonda – Stasiun	10
	Area Pasar – Stasiun	5
	Jl. Baru - Stasiun	5
12.00 – 15.00	Stasiun – Jl. Raya Margonda	10
	Stasiun – Area Pasar	10
	Stasiun – Jl. Baru	10
15.00 – 18.00	Stasiun – Jl. Raya Margonda	10
	Stasiun – Area Pasar	5
	Stasiun – Jl. Baru	5

3.4.3 Metode Pengambilan Sampel

Dengan mempertimbangkan sampel yang bervariasi maka penelitian ini akan menggunakan metode *simple random sampling* di mana pejalan kaki akan dipilih secara acak tanpa melihat usia, jenis kelamin dan faktor – faktor lain.

3.5. Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis data, penelitian ini akan menggunakan teknik deskriptif statistik. Dengan teknik deskriptif statistik data pejalan kaki akan dihasilkan dalam bentuk grafik, diagram serta layout jalur pejalan kaki berdasarkan indeks aksesibilitas.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

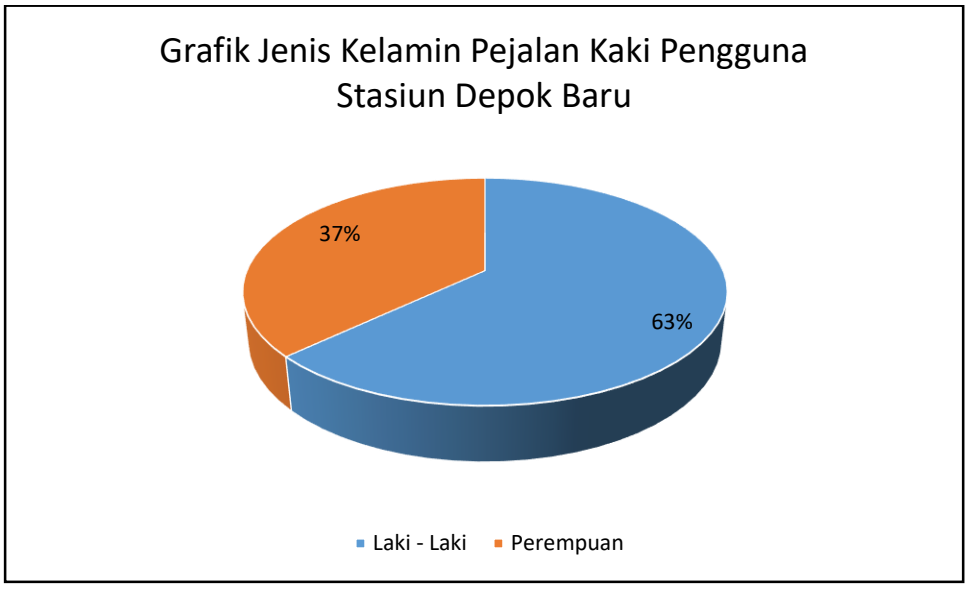
4.1. Deskripsi Hasil Penelitian

4.1.1 Data Pejalan Kaki

Data yang diambil pada penelitian ini adalah data hasil observasi. Sampel penelitian ini berjumlah 100 orang yang menggunakan jasa Stasiun Depok Baru. Data yang diperoleh dari observasi akan diuraikan sebagai berikut.

1. Jenis Kelamin Pejalan Kaki

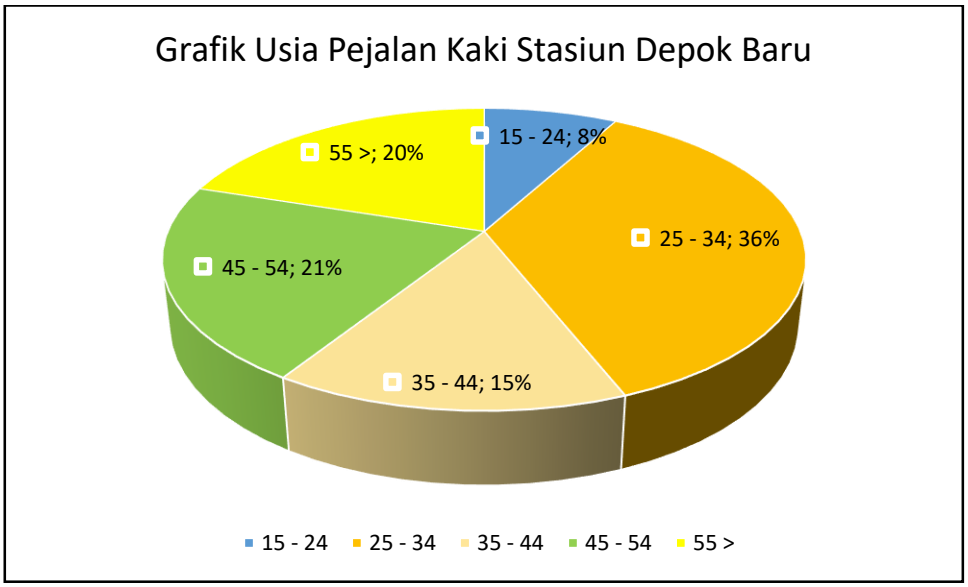
Hasil observasi menunjukkan bahwa pejalan kaki yang menuju Stasiun Depok Baru dalam satu hari terdiri dari 63% laki – laki dan 37% perempuan.



Gambar 4.1: Grafik jenis kelamin pejalan kaki pengguna Stasiun Depok Baru

2. Usia Pejalan Kaki

Hasil observasi menunjukkan bahwa mayoritas pejalan kaki didominasi oleh pejalan kaki berusia 25 – 34 tahun dengan persentase 36% dari 100 orang pejalan kaki yang diamati.



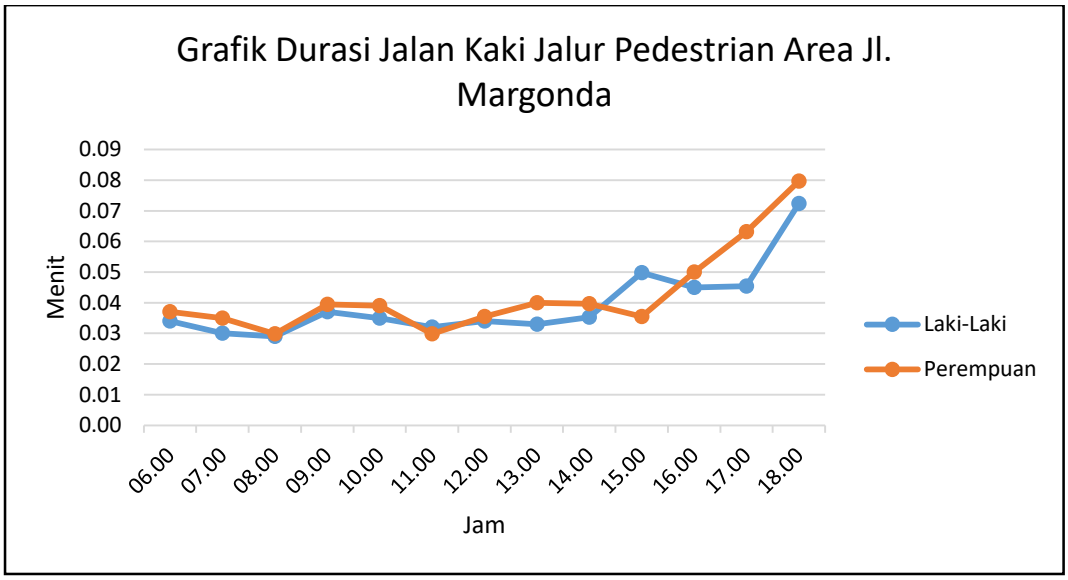
Gambar 4.2: Grafik usia pejalan kaki Stasiun Depok Baru

3. Durasi Berjalan Kaki

Berdasarkan hasil observasi, dapat dideskripsikan beberapa data terkait dengan durasi berjalan kaki di Stasiun Depok Baru. Durasi berjalan kaki memiliki rata – rata berjalan yang variatif yang disebabkan faktor usia. Usia lebih tua biasanya cenderung lebih lama berjalan kaki ketimbang usia yang lebih muda.

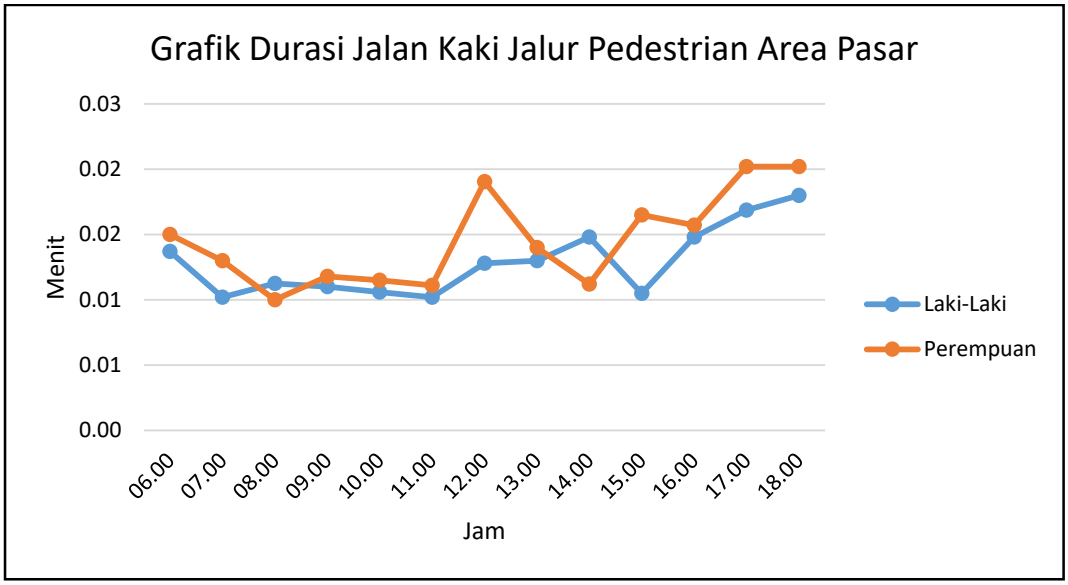
Rata – rata durasi berjalan kaki dari arah jl. raya margonda menunjukkan laki – laki cenderung lebih cepat berjalan kaki dibanding perempuan. Pada jam – jam tertentu perempuan lebih cepat berjalan kaki dibanding laki – laki. Pada jam 11.00 dan 15.00 pejalan kaki didominasi

oleh perempuan berusia 25 – 34 tahun sedangkan laki – laki didominasi oleh kelompok usia yang beraneka ragam. Hal menyebabkan rata – rata durasi berjalan kaki perempuan lebih rendah dibanding rata – rata durasi berjalan kaki laki – laki. Di bawah ini adalah grafik dari durasi berjalan kaki dari titik jl. raya margonda.



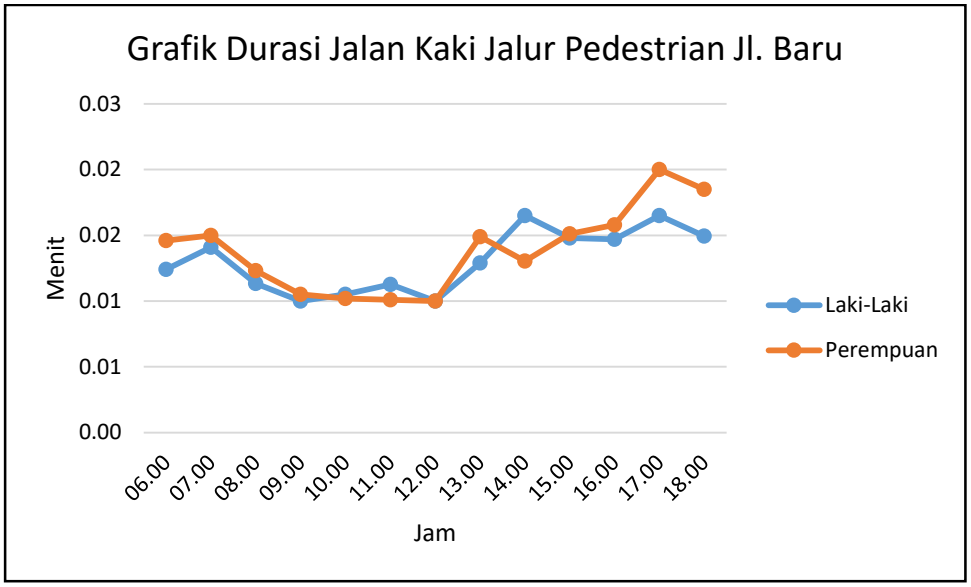
Grafik 4.3: Grafik durasi jalan kaki jalur *pedestrian* area Jl. Margonda

Pada titik area pasar, juga menunjukkan secara keseluruhan laki – laki lebih cepat berjalan kaki dibanding perempuan. Namun pada jam – jam tertentu perempuan lebih cepat berjalan kaki dibanding laki – laki. Pada jam 08.00 dan 14.00 pejalan kaki perempuan didominasi oleh kelompok usia 25 – 34 tahun, sementara pejalan kaki laki – laki didominasi oleh kelompok usia yang beraneka ragam. Di bawah ini adalah grafik durasi berjalan kaki dari titik area pasar.



Gambar 4.4: Grafik durasi jalan kaki jalur *pedestrian* area pasar

Pada titik Jl. baru menunjukkan rata – rata berjalan kaki laki – laki lebih cepat dibanding perempuan. Namun pada jam – jam tertentu perempuan memiliki rata – rata berjalan kaki lebih cepat dibanding laki – laki. Pada jam 11.00 rata – rata berjalan kaki perempuan lebih cepat dibanding laki – laki karena didominasi kelompok usia 45 – 54 tahun, sementara laki – laki didominasi pejalan kaki kelompok usia 55 tahun lebih. Pada jam 14.00 perempuan memiliki waktu berjalan lebih kecil dibanding laki – laki karena perempuan didominasi pejalan kaki usia 15 – 24 dan 25 – 34 tahun, sementara laki – laki didominasi pejalan kaki usia 45 – 54 tahun. Di bawah ini adalah grafik pejalan kaki di titik jl. baru.



Gambar 4.5: Grafik durasi jalan kaki jalur *pedestrian* Jl. Baru

4.1.2 Data Observasi

Stasiun Depok Baru berlokasi di Jl. Margonda, Depok. Stasiun yang terletak pada ketinggian +93 meter ini berada di Daerah Operasi I Jakarta. Lokasi stasiun ini sangat strategis berada di belakang kantor Walikota, ITC Depok dan Terminal Depok yang bersebarangan dengan Mapolres Kota Depok. Adapun penjelasan dari pengamatan jalur pejalan kaki stasiun Depok Baru yang biasa dilewati antara lain:

1. Tempat Parkir

   Stasiun Depok Baru memiliki tempat parkir bagi yang membawa kendaraan pribadi yang dilanjutkan dengan menggunakan KRL ke tempat tujuan selanjutnya (*park and ride*). Pada jalur area pasar dan jalan stasiun depok baru dihimpit oleh tempat parkir pribadi.

Gambar 4.6: Parkiran jalur Jl. Baru (kiri) dan area pasar (kanan)

2. Kanopi

Kanopi berfungsi untuk melindungi pejalan kaki dari sinar matahari dan juga air hujan, atau hal – hal lainnya untuk keamanan dan kenyamanan pejalan kaki Stasiun Depok Baru. kanopi ini hanya dipasang di sepanjang jalur jl. Stasiun Depok Baru (Jl. Baru) ke arah stasiun saja.

Gambar 4.7: Kanopi pada jalur Jl. Baru menuju stasiun

3. Tempat Sampah

Tempat sampah di jalur pejalan kaki Stasiun Depok Baru hanya berada pada jalur dari stasiun ke jl. Raya Margonda. Tempat sampah tersebut terbuat dari anyaman bambu dan tidak memiliki pembagian jenis sampah (sampah organik dan anorganik).

Gambar 4.8: Tempat sampah di jalur Jl. Raya Margonda

4. Pedagang

Jalur pejalan kaki menuju stasiun di tiga jalur semuanya ditempati oleh para pedagang. Ada beberapa pedagang yang menjajakan dagangannya yang hingga menempati jalur pejalan kaki.

(a)

(b)

(c)

(d)

Gambar 4.9 : Pedagang di sekitar jalur menuju margonda (a), jl. Stasiun Depok Baru (b) dan area pasar (c) dan (d)

5. Terminal Bayangan

Stasiun Depok Baru terdapat dua terminal bayangan yaitu di depan stasiun Depok Baru dan di area pasar.

Gambar 4.10: Terminal bayangan area pasar (kiri) dan depan stasiun (kanan)

4.2. Analisis Data Penelitian

4.2.1 *Headway* Transportasi Umum

Data *headway* bertujuan untuk menemukan nilai faktor reliabilitas kendaraan (K). Nilai K ini akan berguna untuk menghitung tingkat aksesibilitas berdasarkan moda transportasi. Dari hasil perhitungan *headway* kendaraan angkutan umum dan Kereta Rel Listrik, maka didapat *headway* sebagai berikut:

Tabel 4.1: Nilai faktor K mobil angkutan kota

No	Waktu	Selisih	No. Polisi	No	Waktu	Selisih	No. Polisi
1	07.00	0	1408 UN	35	07.32	1	2520 UL
2	07.00		2353 VU	36	07.32		2221 UM
3	07.00		1370 UM	37	07.35	3	2034 UN
4	07.00		1570 UN	38	07.35		1982 UN
5	07.00		1804 UL	39	07.36	1	1564 UL
6	07.03	3	2051 UN	40	07.36		2249 UN
7	07.04	1	1439 UN	41	07.37	1	1656 UL
8	07.04		1639 UL	42	07.38	1	2415 UL

No	Waktu	Selisih	No. Polisi	No	Waktu	Selisih	No. Polisi
9	07.05	1	2110 UN	43	07.39	1	2470 UN
10	07.07	2	1576	44	07.39		2707 VU
11	07.08	1	1513 UM	45	07.40	1	2066 OG
12	07.09	1	1071 UL	46	07.41	1	2888 UN
13	07.11	2	1693 UN	47	07.42	1	2873 UL
14	07.11		1816 UN	48	07.42		2443 UM
15	07.13	2	2002 UL	49	07.43	1	1367 UN
16	07.13		2274 UM	50	07.45	1	2158 UL
17	07.13		2518 UN	51	07.46	1	2910 UL
18	07.14	2	1252 UL	52	07.46		2623 VU
19	07.14		1983 UN	53	07.47	1	1965 UL
20	07.15	1	1940 UL	54	07.48	1	2459 UL
21	07.18	3	2066 OG	55	07.49	1	2129 UL
22	07.19	1	1252 UL	56	07.49		2603 UL
23	07.20	1	2377 UM	57	07.52	3	1054 UL
24	07.20		2498 OG	58	07.52		2468 VU
25	07.21	1	2207 UL	59	07.52		1456 UN
26	07.21		1810 UN	60	07.52		1704 UN
27	07.23	2	2503 UN	61	07.53	1	1715 UN
28	07.24	1	2110 UN	62	07.53		2300 VU
29	07.27	3	2241 UN	63	07.54	1	2478 OG
30	07.27		1152 UN	64	07.55	1	2198 UN
31	07.27		1497 UN	65	07.55		2199 UN
32	07.30	3	1829 UL	66	07.56	1	1988 UL
33	07.31	1	2482 UM	67	07.56		1053 UN
34	07.31		2401 UM	68	07.58	2	1496 UL
Nilai K (Rerata Selisih)							1,41

(sumber: pengamatan pribadi, Juli 2017

Tabel 4.2: Jadwal keberangkatan KRL jam 07.00 – 08.00

No	Kereta	Waktu	Selisih
1	1075	07.00	0
2	1077	07.05	5
3	1511	07.15	10
4	1079	07.20	5
5	1731-1732	07.25	5
6	1081	07.30	5
7	1613	07.40	10
8	1083	07.45	5
9	1513	07.50	5
10	1735-1736	07.55	5
Nilai K (Rerata Selisih)			5,5

(sumber: Gapeka, 2017)

Berdasarkan hasil selisih kendaraan (*headway*) diatas, frekuesi kehadiran (*schedule frequency*) dalam waktu 60 menit didapat angkutan umum sebanyak 68 kali dan KRL 10 kali. Selain itu didapat nilai selisih waktu kehadiran (K) untuk angkutan umum sebesar 1,41 untuk KRL sebesar 5,5. Maka akan didapat nilai *average waiting time* (AWT) yaitu:

Angkutan Umum = (K/2) X (60/*Sch. Freq*) = (1,41 / 2) X (60 / 68) = 0,62’

KRL = (K/2) X (60/*Sch. Freq*) = (5,5 / 2) X (60 / 10) = 16,5’

4.2.2 Indeks Aksesibilitas

Analisa indeks aksesibilitas akan memaparkan hasil perhitungan penelitian tentang tingkat aksesibilitas pejala kaki berdasarkan jam . Terdapat empat (4) bagian untuk melihat tingkat aksesibilitas berdasarkan jam tersebut. Aksesibilitas berdasarkan jam akan memperlihatkan moda yang digunakan pejalan kaki untuk berpindah lokasi. Untuk sesi pagi hingga

siang yang digunakan pejalan kaki adalah KRL, untuk sesi siang hingga sore yang digunakan pejalan kaki adalah angkutan umum.

1. Pukul 06.00 – 09.00

   a. Jalur Jl. Raya Margonda – Stasiun Depok Baru

      Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan menuju stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda KRL sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori buruk dengan indeks 8,36. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari jl. Raya Margonda pada pukul 06.00 – 09.00.

Tabel 4.3: AI Moda KRL Jl. Raya Margonda – Stasiun (06.00 – 09.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	25 - 34	2,5	10	16,5	19	1,58
2	L	55 >	2,67	10	16,5	19,17	1,56
3	L	25 - 34	3,22	10	16,5	19,72	1,52
4	L	35 - 44	3,22	10	16,5	19,72	1,52
5	L	25 - 34	4	10	16,5	20,5	1,46
6	L	45 - 54	3,82	10	16,5	20,32	1,48
7	P	25 - 34	2,93	10	16,5	19,43	1,54
8	L	55 >	3	10	16,5	19,5	1,54
9	P	35 - 44	3,95	10	16,5	20,45	1,47
10	L	25 - 34	3,98	10	16,5	20,48	1,46
EDF Tertinggi							1,58
Total Nilai EDF Lainnya							13,56
Indeks Aksesibilitas Moda KRL (EDF Tertinggi + (0,5 X EDF Lainnya)							8,36
Kategori Indeks							Buruk

b. Jalur Jl. St. Depok Baru – Stasiun Depok Baru

Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan menuju stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda KRL sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori buruk dengan indeks 9,37. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari jl. St. Depok Baru pada pukul 06.00 sampai 09.00.

Tabel 4.4: AI Moda KRL Jl. Baru – Stasiun (06.00 – 09.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	55 >	1,28	10	16,5	17,78	1,69
2	L	45 - 54	1	10	16,5	17,5	1,71
3	L	55 >	1,12	10	16,5	17,62	1,70
4	P	25 - 34	1,23	10	16,5	17,73	1,69
5	P	25 - 34	1,1	10	16,5	17,6	1,70
6	L	25 - 34	1	10	16,5	17,5	1,71
7	P	35 - 44	1	10	16,5	17,5	1,71
8	L	55 >	1,37	10	16,5	17,87	1,68
9	L	45 - 54	1	10	16,5	17,5	1,71
10	P	45 - 54	1,01	10	16,5	17,51	1,71
EDF Tertinggi							1,71
Total Nilai EDF Lainnya							15,32
Indeks Aksesibilitas Moda KRL (EDF Tertinggi + (0,5 X EDF Lainnya)							9,37
Kategori Indeks							Buruk

c. Jalur Area Pasar – Stasiun Depok Baru

Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan menuju stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda KRL sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di

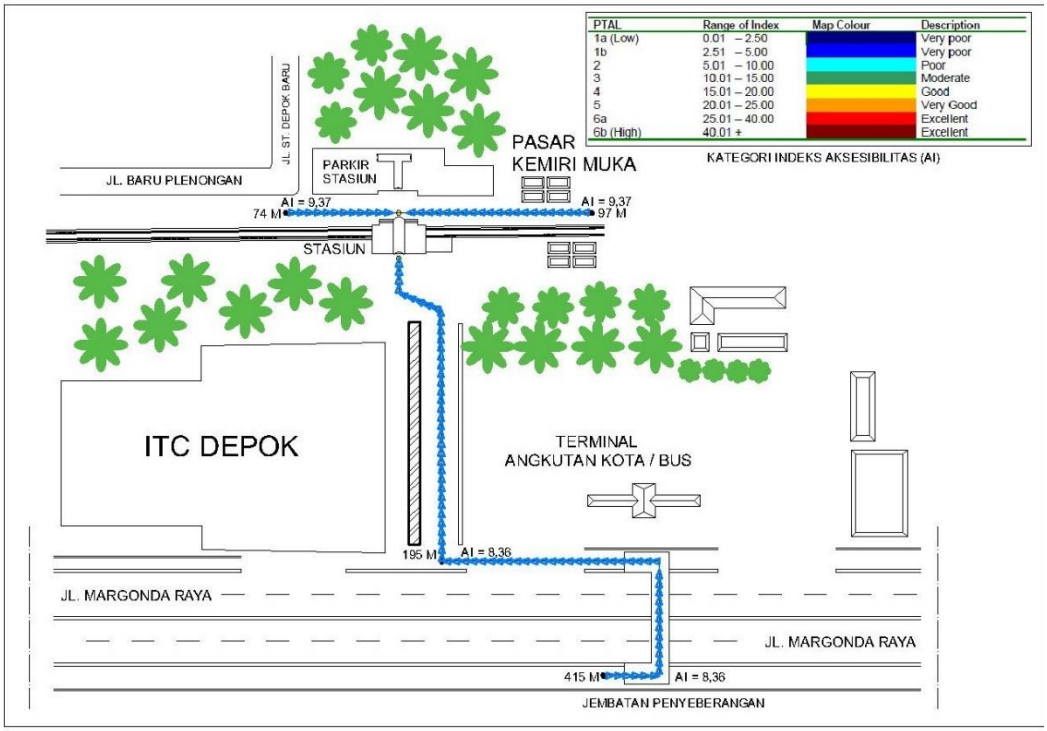
kategori buruk dengan indeks 9,37. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari area pasar pada pukul 06.00 sampai 09.00.

Tabel 4.5: AI Moda KRL Area Pasar – Stasiun (06.00 – 09.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	25 - 34	1,25	10	16,5	17,75	1,69
2	L	45 - 54	1	10	16,5	17,5	1,71
3	P	45 - 54	1	10	16,5	17,5	1,71
4	P	35 - 44	1	10	16,5	17,5	1,71
5	L	25 - 34	1	10	16,5	17,5	1,71
6	P	55 >	1,18	10	16,5	17,68	1,70
7	L	35 - 44	1,2	10	16,5	17,7	1,69
8	P	45 - 54	1,03	10	16,5	17,53	1,71
9	P	15 - 24	1,12	10	16,5	17,62	1,70
10	P	25 - 34	1,18	10	16,5	17,68	1,70
EDF Tertinggi							1,70
Total Nilai EDF Lainnya							15,35
Indeks Aksesibilitas Moda KRL (EDF Tertinggi + (0,5 X EDF Lainnya)							9,37
Kategori Indeks							Buruk

d. *Layout* indeks aksesibilitas pukul 06.00 – 09.00

Berdasarkan hasil indeks aksesibilitas yang telah dijabarkan sebelumnya, di bawah ini adalah gambar indeks aksesibilitas berdasarkan jalur pejalan kaki di Stasiun Depok Baru.



Gambar 4.11: Indeks aksesibilitas pukul 06.00 – 09.00

2. Pukul 09.00 – 12.00

   a. Jalur Jl. Raya Margonda – Stasiun Depok Baru

      Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan menuju stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda KRL sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori buruk dengan indeks 8,35. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari jl. Raya Margonda pada pukul 09.00 sampai 12.00.

Tabel 4.6: AI Moda KRL Jl. Raya Margonda – Stasiun (09.00 – 12.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	P	25 - 34	3,58	10	16,5	20,08	1,49
2	L	35 - 44	3,1	10	16,5	19,6	1,53
3	L	45 -54	2,95	10	16,5	19,45	1,54
4	L	25 - 34	3,08	10	16,5	19,58	1,53
5	P	25 - 34	3,75	10	16,5	20,25	1,48
6	L	45 - 54	3,23	10	16,5	19,73	1,52
7	L	45 - 54	3,37	10	16,5	19,87	1,51
8	L	45 - 54	4,47	10	16,5	20,97	1,43
9	L	55 >	2,52	10	16,5	19,02	1,58
10	P	45 - 54	3,55	10	16,5	20,05	1,50
EDF Tertinggi							1,58
Total Nilai EDF Lainnya							13,54
Indeks Aksesibilitas Moda KRL							8,35
Kategori Indeks							Buruk

b. Jalur Jl. Baru – Stasiun Depok Baru

Pada jalur ini didapat 5 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan menuju stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda KRL sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori buruk dengan indeks 5,14. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari jl. St. Depok Baru pada pukul 09.00 sampai 12.00.

Tabel 4.7: AI Moda KRL Jl. Baru – Stasiun (09.00 – 12.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	35 - 44	1,01	10	16,5	17,51	1,71
2	L	45 - 54	1	10	16,5	17,5	1,71
3	P	25 - 34	1	10	16,5	17,5	1,71
4	L	25 - 34	1	10	16,5	17,5	1,71
5	L	45 - 54	1	10	16,5	17,5	1,71
EDF Tertinggi							1,71
Total Nilai EDF Lainnya							6,86

Indeks Aksesibilitas Moda KRL	5,14
Kategori Indeks	Buruk

c. Jalur Area Pasar – Stasiun Depok Baru

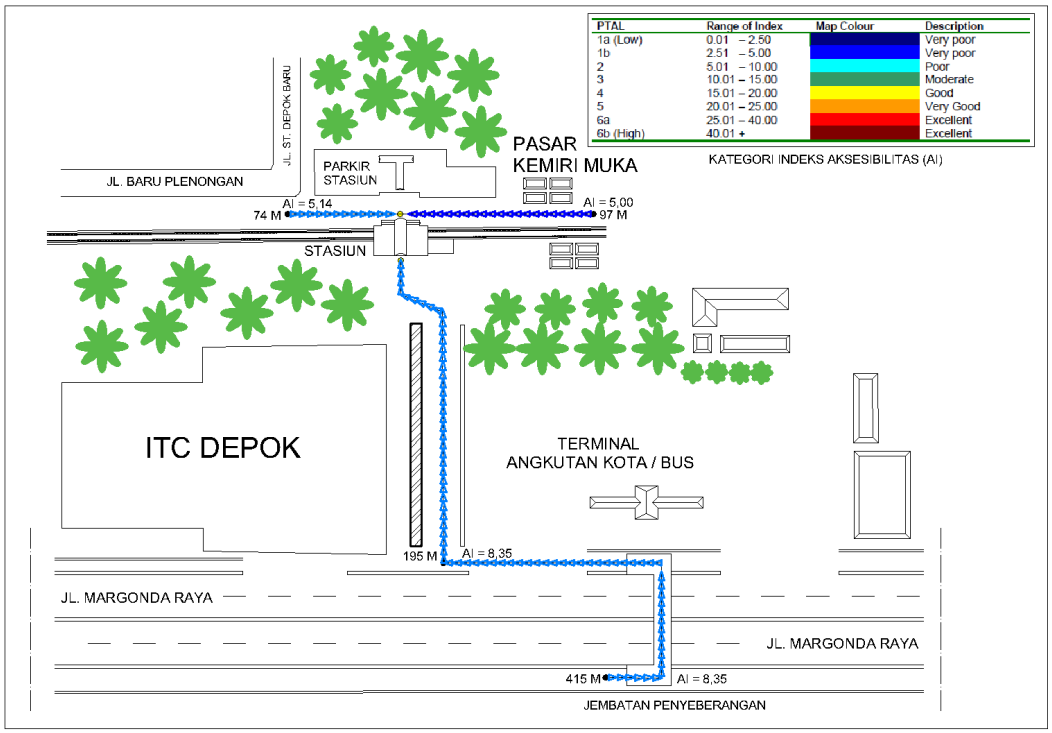
Pada jalur ini didapat 5 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan menuju stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda KRL sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat buruk dengan indeks 5,00. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari area pasar pada pukul 09.00 sampai 12.00.

Tabel 4.8: AI Moda KRL Area Pasar – Stasiun (09.00 – 12.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	35 - 44	1,02	10	16,5	17,52	1,71
2	P	45 - 54	2,05	10	16,5	18,55	1,62
3	P	25 - 34	2,38	10	16,5	18,88	1,59
4	L	55 >	1,28	10	16,5	17,78	1,69
5	P	55 >	1,28	10	16,5	17,78	1,69
EDF Tertinggi							1,71
Total Nilai EDF Lainnya							6,58
Indeks Aksesibilitas Moda KRL							5,00
Kategori Indeks							Sangat Buruk

d. *Layout* indeks aksesibilitas pukul 09.00 – 12.00

Berdasarkan hasil indeks aksesibilitas yang telah dijabarkan sebelumnya, di bawah ini adalah gambar indeks aksesibilitas berdasarkan jalur pejalan kaki di Stasiun Depok Baru.



Gambar 4.12: Indeks aksesibilitas pukul 09.00 – 12.00

3. Pukul 12.00 – 15.00

a. Jalur Stasiun Depok Baru – Jl. Raya Margonda

Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan dari stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat bagus dengan indeks 36,45. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari jl. Raya Margonda pada pukul 12.00 sampai 15.00.

Tabel 4.9: AI Moda angkot Stasiun – Jl. Raya Margonda (12.00 – 15.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	35 - 44	3,02	68	0,62	3,64	8,24
2	P	15 - 24	3,97	68	0,62	4,59	6,53
3	L	25 - 34	3,32	68	0,62	3,94	7,61
4	L	45 - 54	4,08	68	0,62	4,70	6,38
5	L	25 - 34	3,68	68	0,62	4,30	6,97
6	L	25 - 34	4,62	68	0,62	5,24	5,72
7	L	35 - 44	4,05	68	0,62	4,67	6,42
8	L	25 - 34	4,7	68	0,62	5,32	5,64
9	L	15 - 24	6,55	68	0,62	7,17	4,18
10	L	15 - 24	3,68	68	0,62	4,30	6,97
EDF Tertinggi							8,24
Total Nilai EDF Lainnya							56,43
Indeks Aksesibilitas Moda Angkutan Umum							36,45
Kategori Indeks							Sempurna

b. Jalur Stasiun Depok Baru – Jl. Baru

Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan dari stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat bagus dengan indeks 36,46. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari jl. Raya Margonda pada pukul 12.00 sampai 15.00.

Tabel 4.10: AI Moda angkot Stasiun – Jl. Baru (12.00 – 15.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	35 - 44	3,02	68	0,62	3,64	8,24
2	P	15 - 24	3,97	68	0,62	4,59	6,54
3	L	25 - 34	3,32	68	0,62	3,94	7,61
4	L	45 - 54	4,08	68	0,62	4,70	6,38
5	L	25 - 34	3,68	68	0,62	4,30	6,98

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
6	L	25 - 34	4,62	68	0,62	5,24	5,73
7	L	35 - 44	4,05	68	0,62	4,67	6,42
8	L	25 - 34	4,7	68	0,62	5,32	5,64
9	L	15 - 24	6,55	68	0,62	7,17	4,18
10	L	15 - 24	3,68	68	0,62	4,30	6,97
EDF Tertinggi							8,24
Total Nilai EDF Lainnya							56,46
Indeks Aksesibilitas Moda Angkutan Umum							36,46
Kategori Indeks							Sempurna

c. Jalur Stasiun Depok Baru – Area Pasar

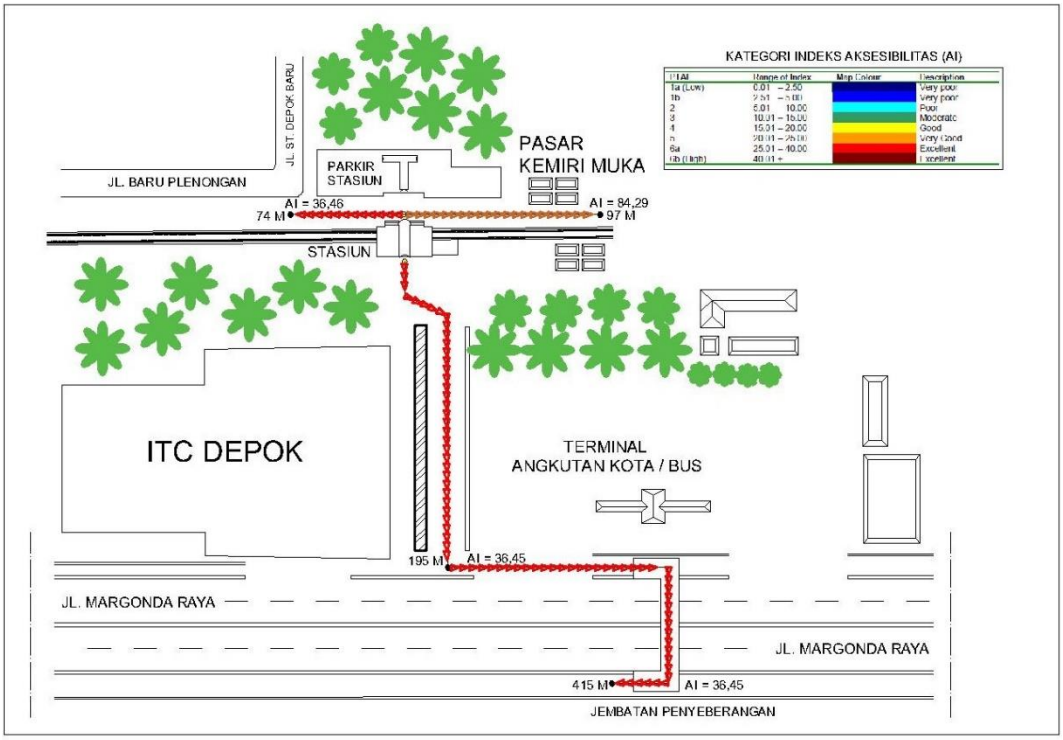
Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan dari stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat bagus dengan indeks 84,29. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki yang menuju stasiun dari area pasar pada pukul 12.00 sampai 15.00.

Tabel 4.11: AI moda angkot Stasiun – Area Pasar (12.00 – 15.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	35 - 44	1,01	68	0,62	1,63	18,38
2	L	25 - 34	1,08	68	0,62	1,70	17,65
3	P	25 - 34	1,12	68	0,62	1,74	17,24
4	L	55 >	2,35	68	0,62	2,97	10,10
5	P	55 >	1,8	68	0,62	2,42	12,40
6	L	55 >	1,05	68	0,62	1,67	17,96
7	P	35 - 44	1,5	68	0,62	2,12	14,15
8	L	25 - 34	1,28	68	0,62	1,90	15,79
9	L	55 >	1,95	68	0,62	2,57	11,67
10	P	25 - 34	2,02	68	0,62	2,02	14,85
EDF Tertinggi							18,38
Total Nilai EDF Lainnya							131,82
Indeks Aksesibilitas Moda Angkutan Umum							84,29
Kategori Indeks							Sempurna

d. *Layout* indeks aksesibilitas pukul 12.00 – 15.00

Berdasarkan hasil indeks aksesibilitas yang telah dijabarkan sebelumnya, di bawah ini adalah gambar indeks aksesibilitas berdasarkan jalur pejalan kaki di Stasiun Depok Baru.



Gambar 4.13: Indeks aksesibilitas pukul 12.00 – 15.00

4. Pukul 15.00 – 18.00

a. Jalur Stasiun Depok Baru – Jl. Raya Margonda

Pada jalur ini didapat 10 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan dari stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda angkutan umum sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat bagus dengan indeks 27,35. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki dari stasiun menuju jl. Raya Margonda pada pukul 15.00 – 18.00.

Tabel 4.12: AI Moda angkot Stasiun – Jl. Raya Margonda (15.00 – 18.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	55 >	3,83	68	0,62	4,45	6,74
2	L	55 >	4	68	0,62	4,62	6,49
3	L	45 - 54	6,55	68	0,62	7,17	4,18
4	L	25 - 34	3,78	68	0,62	4,40	6,81
5	L	25 - 34	6,28	68	0,62	6,90	4,35
6	P	25 - 34	6,32	68	0,62	6,94	4,32
7	P	25 - 34	7,07	68	0,62	7,69	3,90
8	L	55 >	7,25	68	0,62	7,87	3,81
9	P	25 - 34	8,87	68	0,62	9,49	3,16
10	L	15 - 24	6,53	68	0,62	7,15	4,19
EDF Tertinggi							6,74
Total Nilai EDF Lainnya							41,22
Indeks Aksesibilitas Moda Angkutan Umum							27,35
Kategori Indeks							Sempurna

b. Jalur Stasiun Depok Baru – Jl. Baru

Pada jalur ini didapat 5 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan dari stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda angkutan umum sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat bagus dengan indeks 45,36. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki dari stasiun menuju jl. St. Depok Baru pada pukul 15.00 – 18.00.

Tabel 4.13: AI moda angkot Stasiun – Jl. Baru (15.00 – 18.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AVG	Acc. Time	EDF
1	L	25 - 34	1,07	68	0,62	1,69	17,73
2	L	45 - 54	1,83	68	0,62	2,45	12,24
3	P	35 - 44	1,85	68	0,62	2,47	12,15
4	L	45 - 54	1,37	68	0,62	1,99	15,08
5	L	35 - 44	1,28	68	0,62	1,90	15,79
EDF Tertinggi							17,73
Total Nilai EDF Lainnya							55,26

Indeks Aksesibilitas Moda Angkutan Umum	45,36
Kategori Indeks	Sempurna

c. Jalur Stasiun Depok Baru – Area Pasar

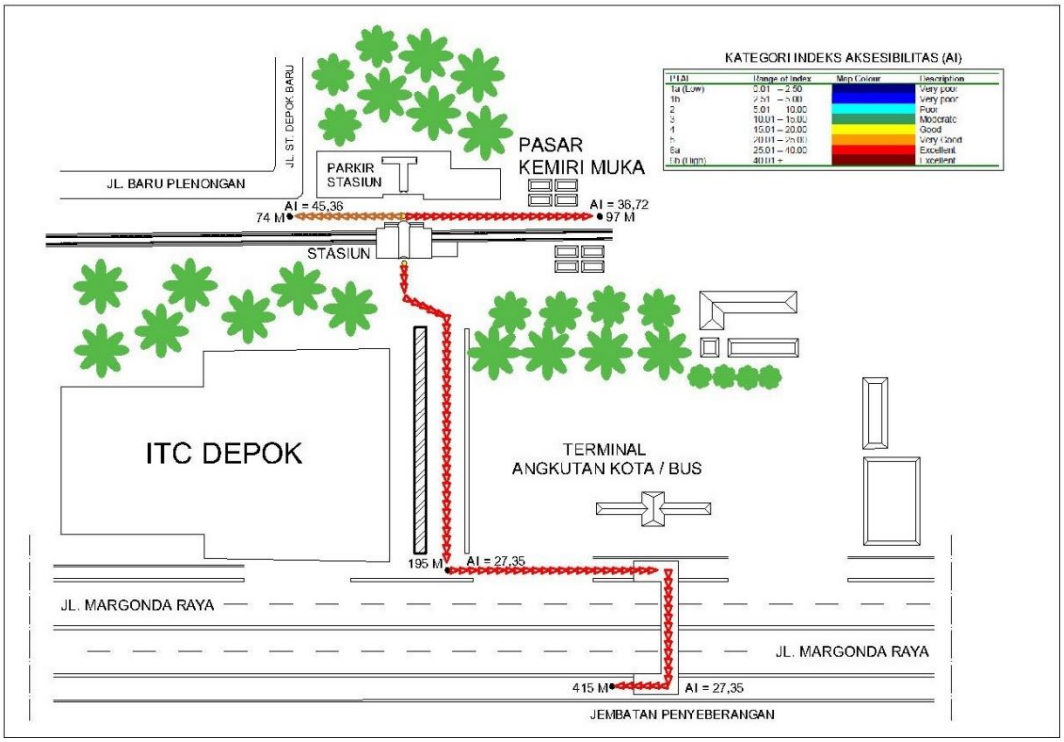
Pada jalur ini didapat 5 orang pejalan kaki yang melakukan perjalanan dari stasiun. Pejalan kaki ini menggunakan moda angkutan umum sebagai moda lanjutannya. Adapun hasil dari indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas berada di kategori sangat bagus dengan indeks 36,72. Di bawah ini adalah tabel mengenai data pejalan kaki dari stasiun menuju area pasar pada pukul 15.00 sampai 18.00.

Tabel 4.14: AI moda angkot Stasiun – Area Pasar (15.00 – 18.00)

No	Gender	Usia	Durasi	Sch. Freq	AWT	Acc. Time	EDF
1	L	55 >	1,83	68	0,62	2,45	12,23
2	P	45 - 54	2,22	68	0,62	2,84	10,56
3	L	55 >	2,32	68	0,62	2,94	10,20
4	L	55 >	1,8	68	0,62	2,42	12,40
5	P	15 - 24	1,52	68	0,62	2,14	14,02
EDF Tertinggi							14,02
Total Nilai EDF Lainnya							45,40
Indeks Aksesibilitas Moda Angkutan Umum							36,72
Kategori Indeks							Sempurna

d. *Layout* indeks aksesibilitas pukul 15.00 – 18.00

Berdasarkan hasil indeks aksesibilitas yang telah dijabarkan sebelumnya, berikut adalah gambar indeks aksesibilitas berdasarkan jalur pejalan kaki di Stasiun Depok Baru.



Gambar 4.14: Indeks aksesibilitas pukul 15.00 – 18.00

4.3. Pembahasan

Berdasarkan deskripsi data pejalan kaki yang diamati, jumlah pejalan kaki didominasi oleh laki – laki dengan persentase 63% sedangkan perempuan 37%. Untuk pejalan kaki berdasarkan usia paling banyak digunakan oleh kelompok pejalan kaki usia 25 – 34 tahun dengan persentase 36 %. Sedangkan pejalan kaki paling sedikit berdasarkan usia didominasi oleh kelompok usia 15 – 24 tahun dengan persentase 8%.

Hasil faktor K yang diambil dari *headway* kendaraan dalam penelitian terbagi menjadi dua (2) moda. Moda yang digunakan adalah kereta rel listrik (KRL) dan mobil angkutan umum. nilai headway untuk KRL sebesar 5,5 dan mobil angkutan umum sebesar 1,41. Sehingga nilai rerata waktu tunggu (*average waiting time* / AWT) untuk KRL sebesar 16,5 menit dan mobil angkutan umum sebesar 0,62 menit.

Hasil indeks aksesibilitas pejalan kaki terbagi berdasarkan moda yang digunakan. Moda yang digunakan adalah KRL dan mobil angkutan umum. Untuk pejalan kaki yang menggunakan moda KRL dibagi berdasarkan jam, yaitu pada pukul 06.00 – 09.00 dan 09.00 – 12.00. Sedangkan pejalan kaki yang menggunakan moda mobil angkutan umum yaitu pada pukul 12.00 – 15.00 dan 15.00 – 18.00. Untuk indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda KRL pukul 06.00 – 09.00 yaitu sebesar 8,36 dari Jl. Raya Margonda, dan 9,37 dari area pasar dan Jl. St. Depok Baru. Sedangkan indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda KRL pukul 09.00 – 12.00 yaitu sebesar 8,35 dari Jl. Raya Margonda, dan 5,14 dari Jl. St. Depok Baru serta 5,00 dari area pasar. Untuk indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda mobil angkutan kota pukul 12.00 – 15.00 yaitu sebesar 36,45 menuju Jl. Raya Margonda, 36,46 menuju Jl. St. Depok Baru dan 84,29 menuju area pasar. Sedangkan indeks aksesibilitas pejalan kaki pengguna moda mobil angkutan kota pukul 15.00 – 18.00 yaitu sebesar 27,35 menuju Jl. Raya Margonda, 45,36 menuju Jl. St. Depok Baru dan 36,72 menuju area pasar. Berikut ini adalah tabel yang menjelaskan secara ringkas hasil indeks aksesibilitas pejalan kaki Stasiun Depok Baru.

Tabel 4.15: Tingkat aksesibilitas pejalan kaki Stasiun Depok Baru

Jam	Titik		
	Jl. Raya Margonda	Jl. Baru	Area Pasar
06.00 – 09.00	8,36	9,37	9,37
09.00 – 12.00	8,35	5,14	5,00
12.00 – 15.00	36,45	36,46	84,29
15.00 – 18.00	27,35	45,36	36,72

Keterangan

PTAL	Range of Index	Map Colour	Description
1a (Low)	0.01 – 2.50		Very poor
1b	2.51 – 5.00		Very poor
2	5.01 – 10.00		Poor
3	10.01 – 15.00		Moderate
4	15.01 – 20.00		Good
5	20.01 – 25.00		Very Good
6a	25.01 – 40.00		Excellent
6b (High)	40.01 +		Excellent

4.4. Keterbatasan Penelitian

Karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki penulis menyebabkan penelitian ini memiliki keterbatasan dan kekurangan sebagai berikut:

1) Keterbatasan waktu dan biaya penelitian,
2) Penelitian tidak membahas profesi serta tempat asal dan tujuan pejalan kaki pengguna Stasiun Depok Baru,
3) Pengamatan saat distasiun hanya dilakukan oleh satu orang yaitu penulis saja. Sedangkan titik yang diamati sebanyak tiga (3) titik yang membuat penulis kesulitan untuk mendata pejalan kaki pengguna Stasiun Depok Baru.

4.5. Aplikasi Hasil Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan. Indeks aksesibilitas pejalan kaki menggunakan metode PTAL bisa diterapkan di tempat stasiun transportasi umum. Untuk kawasan Stasiun Depok Baru, metode PTAL bisa diterapkan untuk menganalisa tingkat aksesibilitas pejalan kaki pengguna stasiun dalam rangka mengetahui sejauh mana kemudahan pejalan kaki pengguna stasiun melakukan akses dalam rangka berpindah tempat dari moda yang satu ke moda yang lainnya.

BAB V

KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan maka dapat disimpulkan mengenai tingkat aksesibilitas pejalan kaki Stasiun Depok Baru sebagai berikut:

1. Berdasarkan indeks aksesibilitas dari PTAL, tingkat aksesibilitas pejalan kaki yang menggunakan moda KRL masuk kategori buruk. Hal ini terlihat dari nilai indeks yang masuk dalam deskripsi indeks sangat buruk dan buruk pada pukul 06.00 – 12.00. Sedangkan tingkat aksesibilitas pejalan kaki yang menggunakan moda mobil angkot masuk kategori sempurna. Hal ini terlihat dari nilai indeks yang masuk dalam deskripsi indeks sempurna pada pukul 12.00 – 18.00.
2. Rata – rata waktu tunggu (*scheduled waiting time*/SWT) moda KRL lebih lama dibanding moda mobil angkot dalam rentang 1 jam. Hal ini terlihat dari nilai SWT moda KRL sebesar 16,5 menit dan nilai SWT moda mobil angkot sebesar 0,62 menit. Selain itu, jumlah moda KRL yang tiba dalam rentang waktu 1 jam sebanyak 10 unit, sedangkan moda mobil angkot yang tiba dalam rentang 1 jam sebanyak 68 unit.

5.2. Implikasi

Berdasarkan hasil penelitian tingkat aksesibilitas pejalan kaki stasiun Depok Baru, terdapat beberapa tindak lanjut yakni:

1. Pihak PT. Kereta Api Indonesia yang bertanggung jawab dalam hal ketersediaan KRL untuk lebih meningkatkan jumlah kereta supaya waktu tunggu pengguna stasiun bisa lebih kecil.
2. Pemberian kepada mahasiswa teknik sipil, sebagai acuan pengembangan materi dan penambah wawasan yang bertujuan meningkatkan pengetahuan tentang aksesibilitas pejalan kaki di dalam stasiun kereta api.

5.3. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah disimpulkan, terdapat beberapa saran dalam rangka meningkatkan indeks aksesibilitas dari segi waktu antara lain:

1. Pihak pengelola KRL *commuter line* diharapkan bisa menambah jumlah unit atau gerbong moda KRL untuk mengurangi waktu tunggu untuk moda lanjutan KRL.
2. Pihak dinas perhubungan diharapkan bisa meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki khususnya fasilitas pendukung seperti peneduh untuk menghindari terik matahari dan hujan dalam rangka membantu pejalan kaki mengurangi durasi berjalan kaki yang tinggi terutama pada titik jalur pejalan kaki Jl. Raya Margonda yang menuju Stasiun Depok Baru.

DAFTAR PUSTAKA

Abley, S., & Williams, R. (2008). *Public Transport Accessibility Levels.*

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. (2015). *Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.* Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Darat dan Perkeretaapian.

Balitbang. (2015). *Rencana Induk Transportasi Jakarta.*

Basuki, Imam. (2012). *Pengembangan Indikator Dan Tolok Ukur Untuk Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perkotaan Studi Kasus : Angkutan Umum Perkotaan Di Daerah Istimewa Yogyakarta.* Disertasi Program Doktor, Program Pascasarjana Fakultas Teknik Universitas Negeri Gadjah Mada.

Bintarto. (1989). *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Black, J. (1981). *Urban Transport Planning: Theory and Practice.* London: Cromm Helm.

Dirjen Perhubungan Darat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia.

Hasan, & Iqbal, M. (2002). *Pokok - Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya.* Bogor: Ghalia Indonesia.

Hendarto, S. (2001). *Dasar - Dasar Transportasi*. Bandung: ITB.

May, A. D. (1990). *Traffic Flow Fundamentals.* New Jersey: Englewood Cliffs.

Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 / PRT / M / 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.* Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum.

Nasution, M. N. (2003). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Salter, R. (1974). *Highway Traffic Analysis and Design.* London: The Macmillan Press.

Salter, R. (1974). *Highway Traffic Analysis and Design.* London: Macmillan Press LTD.

Transport for London. (2010). *Measurng Public Transport Accessibility Levels.* London.

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI , DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon/Faximile : Rektor : (021) 4893854, PRI : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV :4893982
BUK : 4750930, BAKHUM : 4759081, BK : 4752180
Bagian UHT : Telepon, 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian Humas : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Building Future Leaders

Nomor : **2938/UN39.12/KM/2017** **14 Juni 2017**
Lamp. : -
H a l : **Permohonan Izin Mengadakan Penelitian untuk Penulisan Skripsi**

Yth. **Kepala Humas PT. KAI Commuter Jabodetabek**
Jl. Ir. H. Juanda I Kebon Sirih, Menteng,
Jakarta Pusat 10340

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

N a m a	:	**Hobir Nur Ikhsan**
Nomor Registrasi	:	5415131689
Program Studi	:	Pendidikan Teknik Bangunan
Fakultas	:	Teknik Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP	:	08978074875

Dengan ini kami mohon diberikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka penulisan skripsi dengan judul :

"Tingkat Aksesibilitas Pejalan Kaki Dalam Proses Transfer Moda (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)"

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Akademik, Kemahasiswaan,
dan Hubungan Masyarakat

Woro Sasmoyo, SH
NIP. 19630403 198510 2 001

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Teknik
2. Koordinator Prodi Pendidikan Teknik Bangunan

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI , DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon/Faximile : Rektor : (021) 4893854, PRI : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV :4893982
BUK : 4750930, BAKHUM : 4759081, BK : 4752180
Bagian UHT : Telepon, 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian Humas : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Building Future Leaders

Nomor : **3160/UN39.12/KM/2017** **17 Juli 2017**
Lamp. : -
H a l : **Permohonan Izin Mengadakan Penelitian untuk Penulisan Skripsi**

Yth. **Kepala Stasiun Depok Baru**
Jl. Stasiun Depok Baru, Pancoran Mas,
Kota Depok 16431

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

N a m a	:	**Hobir Nur Ikhsan**
Nomor Registrasi	:	5415131689
Program Studi	:	Pendidikan Teknik Bangunan
Fakultas	:	Teknik Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP	:	08978074875

Dengan ini kami mohon diberikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka penulisan skripsi dengan judul :

"Tingkat Aksesibilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Depok Baru)"

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Akademik, Kemahasiswaan,
dan Hubungan Masyarakat

Woro Sasmoyo, SH
NIP. 19630403 198510 2 001

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Teknik
2. Koordinator Prodi Pendidikan Teknik Bangunan

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Certificate ID11/01792

Building Future Leaders

Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft@unj.ac.id

No. Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-25/VII/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI/~~KARYA INOVATIF~~

Pada hari ini Kamis, tanggal 8 Juni 2017 telah dilaksanakan Seminar Proposal Skripsi/~~Karya Inovatif~~ atas nama mahasiswa dibawah ini :

Nama : Hobir Nur Ikhsan
No.Registrasi : 5415131689
Program Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Jurusan : Teknik Sipil
Judul : "Aksesibilitas Pejalan Kaki dalam Proses Transfer Moda (Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)".

dengan dosen penguji sebagai berikut :

NO	NAMA	JABATAN	TANDA TANGAN
1	R. Eka Murtinugraha, M. Pd	Ketua	1.....
2	Dr. Henita Rahmayanti, M. Si	Penguji I	2.....
3	Dr. Sylvira Ananda, MT	Penguji II	3.....
4	Winoto Hadi, MT	Pembimbing I	4.....
5	Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc	Pembimbing II	5.....

Catatan kejadian selama seminar .....

.....

Kelayakan melanjutkan kegiatan penelitian : Ya ☑

Tidak ☐

Jakarta, 8 Juni 2017
Ketua Penguji

R. Eka Murtinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft

58

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-26/I/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

SURAT PERMOHONAN UJIAN SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF/TUGAS AKHIR~~ *

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Koordinator Penyelesaian Studi Jurusan Teknik Sipil
di Tempat

Dengan hormat,
Bersama ini saya sampaikan bahwa:

Nama Mahasiswa : Hobir Nur Ikhsan
No. Registrasi : 5415131689
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan/T. Sipil

Telah menyelesaikan seluruh mata kuliah program S1/~~D3~~* sebanyak 142 SKS dan telah selesai menyusun skripsi/~~komprehensif/karya inovatif/tugas akhir*~~ dengan judul:

Tingkat Aksebilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Depok Baru).

Berdasarkan hal tersebut, maka saya mengajukan permohonan untuk menempuh ujian skripsi/~~komprehensif/karya inovatif/tugas akhir~~*.

Demikianlah surat permohonan ini saya sampaikan, atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu saya ucapkan terima kasih.

Jakarta, 7 Agustus 2017
Hormat saya,

(Hobir Nur Ikhsan)
No.reg. 5415131689

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Certificate ID11/01792

Building Future Leaders

Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft@unj.ac.id

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF~~

Nama Mahasiswa : Hobir Nur Ikhsan
Nomor Registrasi : 5415131689
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Aksebilitas Pejalan Kaki Dalam Proses Transfer Moda (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)".

Dosen Pembimbing : 1. Winoto Hadi, MT
2. Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc

Tanggal Pertemuan Pertama * : 17 April 2017 Paraf KPSD *: .....

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
1/8 2017	- kesimpulan harus bisa menjawab rumusan masalah - lengkapi deskripsi hasil penelitian - perbaiki layout setelah analisis		
2/8 2017	Perbaiki kesimpulan dan saran		
3/8 2017	Acc sidang skripsi		

Mengetahui,
Penasehat Akademik

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi
/Koor.Prodi S1 PTB

R. Eka Murtinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

Dr. Tuti Iriani, M. Si
NIP. 19640223 198903 2 001

* Diisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Certificate ID11/01792
Building Future Leaders
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft@unj.ac.id

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF~~

Nama Mahasiswa : Hobir Nur Ikhsan
Nomor Registrasi : 5415131689
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Aksebilitas Pejalan Kaki Dalam Proses Transfer Moda (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)".

Dosen Pembimbing : 1. Winoto Hadi, MT
2. Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc

Tanggal Pertemuan Pertama * : 17 April 2017 Paraf KPSD *: .....

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
17 April 2017	- Panduan mengenai BAB I - Jadwal bimbingan skripsi		
20 April 2017	- Penambahan teori : definisi urban sprawl dan penerapan TOD P - Tambahkan penerapan TOD pada tujuan penelitian		
4 Mei 2017	- Dokumentasi (foto) masih kurang jelas		

Mengetahui,
Penasehat Akademik

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi
/Koor.Prodi S1 PTB

R. Eka Murtinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

Dr. Tuti Iriani, M. Si
NIP. 19640223 198903 2 001

* Diisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Certificate ID11/01792
Building Future Leaders
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft@unj.ac.id

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF~~

Nama Mahasiswa : Hobir Nur Ikhsan
Nomor Registrasi : 5415131689
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Aksebilitas Pejalan Kaki Dalam Proses Transfer Moda (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)".

Dosen Pembimbing : 1. Winoto Hadi, MT
2. Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc

Tanggal Pertemuan Pertama * : 17 April 2017 Paraf KPSD *: .....

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
19 Mei 2017	- Lengkapi kajian teori : Pengaruh usia terhadap aksesibilitas berjalan - Evaluasi kuesioner - Acc		
12 Juli 2017	- Tata penulisan diperbaiki - Waktu penelitian usahakan 1 hari full - alat dan bahan penelitian: semua yg menunjang kesuksesan penelitian		

Mengetahui,
Penasehat Akademik

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi
/Koor.Prodi S1 PTB

R. Eka Murtinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

Dr. Tuti Iriani, M. Si
NIP. 19640223 198903 2 001

* Diisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Certificate ID11/01792
Building Future Leaders
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft@unj.ac.id

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF~~

Nama Mahasiswa : Hobir Nur Ikhsan
Nomor Registrasi : 5415131689
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Aksebilitas Pejalan Kaki Dalam Proses Transfer Moda (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)".

Dosen Pembimbing : 1. Winoto Hadi, MT
2. Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc

Tanggal Pertemuan Pertama * : 27 April 2017. Paraf KPSD *: .....

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
27 April 2017	- Perjelas layout dan tambah keterangan - Perjelas latar belakang - Lengkapi teori		
4 Mei 2017	- Panduan untuk BAB III		
30 Mei 2017	- tambah referensi gambar - sertakan penelitian terkait jika ada		
31 Mei 2017	- Pemantapan alur konsep permasalahan	Acc sempro	

Mengetahui,
Penasehat Akademik

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi
/Koor.Prodi S1 PTB

R. Eka Murtinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

Dr. Tuti Iriani, M. Si
NIP. 19640223 198903 2 001

* Diisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing

63

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Certificate ID11/01792
Building Future Leaders
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft@unj.ac.id

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-23/IV/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF~~

Nama Mahasiswa : Hobir Nur Ikhsan
Nomor Registrasi : 5415131689
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan
Judul : "Aksebilitas Pejalan Kaki Dalam Proses Transfer Moda (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Kereta Api Depok Baru)".

Dosen Pembimbing : 1. Winoto Hadi, MT
(2.) Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc

Tanggal Pertemuan Pertama * : 27 April 2017 Paraf KPSD *: .....

PERTEMUAN/ TANGGAL	MATERI BAHASAN	PARAF DOSEN	KET.
1 Agustus 2017	Tambah rangkuman tentang indeks aksesibilitas (AI) pada tabel hasil AI		
3 Agustus 2017	- Perbaiki kerangka berpikir - Cantumkan sumber pada kajian pustaka		
4 Agustus 2017	Acc sidang skripsi		

Mengetahui,
Penasehat Akademik

Koordinator Penyelesaian Studi Prodi
/Koor.Prodi S1 PTB

R. Eka Murtinugraha, M. Pd
NIP. 19670316 200112 1 001

Dr. Tuti Iriani, M. Si
NIP. 19640223 198903 2 001

* Diisi dan diparaf paling lambat 2 minggu setelah mendapatkan dosen pembimbing

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft dekanft@unj.ac.id

Building Future Leaders

LEMBAR PERSETUJUAN PERBAIKAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa	:	Hobir Nur Ikhsan
No.Registrasi	:	5415131689
Jurusan/Program Studi	:	Teknik Sipil – Pendidikan Teknik Bangunan
Judul Skripsi	:	"Tingkat Aksebilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Depok Baru)".
Tanggal Ujian	:	15 Agustus 2017
Batas Akhir Perbaikan	:	22 Agustus 2017

PERSETUJUAN

No.	N A M A	TANDA TANGAN	TANGGAL
1.	R. Eka Murtinugraha, M. Pd		22/8-2017
2.	Dr. Sylvira Ananda, MT		22/8-2017
3.	Prof. Dr. Henita Rahmayanti, M. Si		22/8.2017
4.	Winoto Hadi, MT		22/8/2017
5.	Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc		22/8.2017

65

Hobir Nur Ikhsan 5415131689 Skripsi SMT 106 SMT 106

by Hobir Nur Ikhsan 5415131689

Submission date: 07-Aug-2017 12:04PM (UTC+0700)
Submission ID: 835590663
File name: Skripsi_HobirNurIkhsan_5415131689_2.pdf (2.31M)
Word count: 8227
Character count: 40025

Hobir Nur Ikhsan 5415131689 Skripsi SMT 106 SMT 106

ORIGINALITY REPORT

10%	6%	0%	4%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	4%
	id.wikipedia.org
	Internet Source
2	2%
	Submitted to Universitas Negeri Jakarta
	Student Paper
3	2%
	dokumen.tips
	Internet Source
4	2%
	repository.unhas.ac.id
	Internet Source

Exclude quotes	On	Exclude matches	< 2%
Exclude bibliography	On		

99

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Gedung L Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft

Building Future Leaders

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-26/III/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

LEMBAR PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING
SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF~~

Dengan ini kami menyatakan bahwa draft skripsi/~~komprehensif/karya inovatif~~ mahasiswa berikut ini:

Nama : Hobir Nur Ikhsan
No.Registrasi : 5415131689
Progam Studi : Pendidikan Teknik Bangunan
Jurusan : Teknik Sipil

dengan judul:

Tingkat Aksebilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Depok Baru).

dinyatakan layak dan disetujui untuk diuji pada sidang ujian skripsi/~~komprehensif/karya inovatif.~~

dan telah memenuhi syarat **TURNITIN.**

Pembimbing I

Winoto Hadi, MT
NIP. 19710211 200501 1 003

Pembimbing II

Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc
NIP. 19850813 201212 2 002

JADWAL KRL BOGOR / DEPOK - JAKARTA KOTA / JATINEGARA
GAPEKA 2017

NO	NO KA	KMG	CEN	BOO	CLT	BPL	CTA	DP	DPB	POC	LR	UIP	LNP	TNT	PSM	PSMT	DPN	CVE	TEB	BKR	CKI	CDO	AUR	SW	BKST	HGT	JPAK	GUD	KAT	THB	DJO	JN	KPB	BKN	KMO	PSE	CAT	KMT	PDP	PNO	KETERANGAN
1	1700																										4:20					4:25	4:28	4:32	LS	4:38	4:41	4:45	4:47	
2	1707-1708							4:21	4:25	4:28	4:32	4:35	4:38	4:42	4:47	4:51	4:54	4:57	5:00	5:05								5:11	5:14	5:18	5:26	5:29	5:37	5:41	5:46	LS	5:52	5:55	5:59	6:01	
3	1704																			5:09																			5:15	
4	1047			4:00	4:11	4:17	4:24	4:31	4:35	4:38	4:42	4:45	4:48	4:52	4:57	5:01	5:04	5:07	5:10	5:16	5:20	5:24	5:28	5:31	5:34	5:37	5:40															
5	1601			4:05	4:16	4:22	4:29	4:36	4:40	4:43	4:47	4:50	4:53	4:57	5:02	5:06	5:09	5:12	5:15	5:20								5:26	5:29	5:33	5:41	5:44										
6	1049			4:10	4:21	4:27	4:34	4:41	4:45	4:48	4:52	4:55	4:58	5:02	5:07	5:11	5:14	5:17	5:20	5:25	5:29	5:33	5:37	5:40	5:43	5:46	5:49															
7	1501							4:46	4:50	4:53	4:57	5:00	5:03	5:07	5:12	5:16	5:19	5:22	5:25	5:30								5:36	5:39	5:43	5:51	5:54										
8	1711-1712			4:20	4:31	4:37	4:44	4:51	4:55	4:58	5:02	5:05	5:08	5:12	5:17	5:21	5:24	5:27	5:30	5:35								5:41	5:44	5:48	5:56	5:59	6:07	6:10	6:15	LS	6:21	6:23	6:26	6:28	
9	1051			1051	4:25	4:36	4:42	4:56	5:00	5:03	5:07	5:10	5:13	5:17	5:22	5:26	5:29	5:32	5:35	5:40	5:44	5:48	5:52	5:55	5:58	6:01	6:04															SMSTASMKGGIBKSN
10	1053			4:30	4:41	4:47	4:54	5:01	5:05	5:08	5:12	5:15	5:18	5:22	5:27	5:31	5:34	5:37	5:40	5:45	5:49	5:53	5:56	6:01	6:04	6:07	6:10															
11	1603							5:06	5:10	5:13	5:17	5:20	5:23	5:27	5:32	5:36	5:39	5:42	5:45	5:50								5:56	5:59	6:03	6:11	6:14										
12	1503			4:40	4:51	4:57	5:04	5:11	5:15	5:18	5:23	5:25	5:28	5:32	5:37	5:41	5:44	5:47	5:50	5:55								6:01	6:04	6:08	6:16	6:19										
13	1056			4:45	4:56	5:02	5:09	5:16	5:20	5:23	5:27	5:30	5:33	5:37	5:42	5:46	5:49	5:52	5:55	6:02	6:06	6:11	6:16	6:19	6:22	6:25	6:28															
14	1715-1716			4:50	5:01	5:07	5:14	5:21	5:25	5:28	5:32	5:35	5:38	5:42	5:47	5:51	5:54	5:57	6:00	6:05								6:11	6:14	6:18	6:26	6:29	6:38	6:41	6:46	LS	6:52	6:55	6:59	7:01	
15	1057							5:26	5:30	5:33	5:37	5:40	5:43	5:47	5:52	5:56	5:59	6:02	6:05	6:10	6:14	6:18	6:22	6:25	6:28	6:31	6:34															
16	1058			5:00	5:11	5:17	5:24	5:31	5:35	5:38	5:42	5:45	5:48	5:52	5:57	6:01	6:04	6:07	6:10	6:15	6:19	6:23	6:27	6:30	6:33	6:36	6:39															
17	1605							5:36	5:40	5:43	5:47	5:50	5:53	5:57	6:02	6:06	6:09	6:12	6:15	6:20								6:26	6:29	6:33	6:41	6:44										
18	1505	5:00	5:22					5:41	5:45	5:48	5:52	5:55	5:58	6:02	6:07	6:11	6:14	6:17	6:20	6:25								6:31	6:34	6:38	6:46	6:49										
19	1061			5:15	5:26	5:32	5:39	5:46	5:50	5:53	5:57	6:00	6:03	6:07	6:12	6:16	6:19	6:22	6:25	6:30	6:34	6:38	6:42	6:45	6:48	6:51	6:54															
20	1719-1720			5:30	5:41	5:47	5:54	6:01	6:05	6:08	6:12	6:15	6:18	6:22	6:27	6:31	6:34	6:37	6:40	6:45	6:49	6:53	6:57	7:00	7:03	7:06	7:09															
21	1063							5:56	6:00	6:03	6:07	6:10	6:13	6:17	6:22	6:26	6:29	6:32	6:35	6:39	6:43	6:47	6:52	6:54	6:56	6:59	7:03															
22	1065			5:30	5:41	5:47	5:54	6:01	6:05	6:08	6:12	6:15	6:18	6:22	6:27	6:31	6:34	6:37	6:40	6:45	6:49	6:53	6:57	7:00	7:03	7:06	7:09															
23	1607							6:06	6:10	6:13	6:17	6:20	6:23	6:27	6:32	6:36	6:39	6:42	6:45	6:50								6:56	6:59	7:03	7:11	7:14										
24	1507			5:40	5:51	5:57	6:04	6:11	6:15	6:18	6:22	6:25	6:28	6:32	6:37	6:41	6:44	6:47	6:50	6:55								7:01	7:04	7:08	7:16	7:19										
25	10317																			7:00								7:05	7:08	7:12	7:20	7:25										
26	1067					6:01	6:09	6:16	6:20	6:23	6:27	6:30	6:33	6:37	6:42	6:46	6:49	6:52	6:55	7:03	7:07	7:11	7:15	7:17	7:20	7:23	7:27															
27	1723-1724			5:50	6:01	6:07	6:14	6:21	6:25	6:28	6:32	6:35	6:38	6:42	6:47	6:51	6:54	6:57	7:00	7:05								7:11	7:14	7:18	7:26	7:29	7:37	7:40	7:45	LS	7:52	7:55	7:58	8:00	
28	1069			5:55	6:06	6:12	6:19	6:26	6:30	6:33	6:37	6:40	6:43	6:47	6:52	6:56	6:59	7:02	7:05	7:11	7:15	7:19	7:23	7:26	7:29	7:32	7:35															
29	1071							6:31	6:35	6:38	6:42	6:45	6:48	6:52	6:57	7:01	7:04	7:07	7:10	7:14	7:18	7:22	7:26	7:29	7:32	7:35	7:38															
30	1609			6:05	6:16	6:22	6:29	6:36	6:40	6:43	6:47	6:50	6:53	6:57	7:02	7:06	7:09	7:12	7:15	7:20								7:26	7:29	7:33	7:41	7:44										
31	1727-1728							6:41	6:45	6:48	6:52	6:55	6:58	7:02	7:07	7:11	7:14	7:17	7:20	7:25								7:31	7:34	7:38	7:46	7:49	7:57	8:00	8:05	LS	8:11	8:14	8:17	8:19	
32	1073			6:15	6:26	6:32	6:39	6:46	6:50	6:53	6:57	7:00	7:03	7:07	7:12	7:16	7:19	7:22	7:25	7:30	7:34	7:38	7:42	7:44	7:47	7:50	7:53															
33	1509			6:20	6:31	6:37	6:44	6:51	6:55	6:58	7:02	7:05	7:08	7:12	7:17	7:21	7:24	7:27	7:30	7:35								7:41	7:44	7:48	7:56	7:59										
34	1075							6:56	7:00	7:03	7:07	7:10	7:13	7:17	7:22	7:26	7:29	7:32	7:35	7:41	7:45	7:49	7:53	7:56	7:59	8:02	8:05															
35	1077			6:30	6:41	6:47	6:54	7:01	7:05	7:08	7:12	7:15	7:18	7:22	7:27	7:31	7:34	7:37	7:40	7:45	7:49	7:53	7:57	8:00	8:03	8:06	8:09															
36	1611																			7:50																					
37	1511	6:40	6:52				7:04	7:11	7:15	7:18	7:22	7:25	7:28	7:32	7:37	7:41	7:44	7:47	7:50	7:55								8:01	8:04	8:08	8:16	8:19										
38	1079			6:45	6:56	7:02	7:09	7:16	7:20	7:23	7:27	7:30	7:33	7:37	7:42	7:46	7:49	7:52	7:55	8:00	8:04	8:08	8:13	8:16	8:19	8:22	8:25															
39	1731-1732			6:50	7:01	7:07	7:14	7:21	7:25	7:28	7:32	7:35	7:38	7:42	7:47	7:51	7:54	7:57	8:00	8:05								8:11	8:14	8:18	8:26	8:29	8:37	8:41	8:46	LS	8:53	8:56	8:59	9:02	
40	1081			6:55	7:06	7:12	7:19	7:26	7:30	7:33	7:37	7:40	7:43	7:47	7:52	7:56	7:59	8:02	8:05	8:11	8:15	8:19	8:23	8:26	8:29	8:32	8:35															
41	1613			7:05	7:16	7:22	7:29	7:36	7:40	7:43	7:47	7:50	7:53	7:57	8:02	8:06	8:09	8:12	8:15	8:20								8:26	8:29	8:33	8:41	8:44										
42	1083			7:10	7:21	7:27	7:34	7:41	7:45	7:48	7:52	7:55	7:58	8:02	8:07	8:11	8:14	8:17	8:20	8:27	8:32	8:36	8:40	8:43	8:46	8:49	8:52															
43	1513			7:15	7:26	7:32	7:39	7:46	7:50	7:53	7:57	8:00	8:03	8:07	8:12	8:16	8:19	8:22	8:25	8:30								8:36	8:39	8:43	8:51	8:54										
44	1735-1736							7:51	7:55	7:58	8:02	8:05	8:08	8:12	8:17	8:21	8:24	8:27	8:30	8:35								8:41	8:44	8:48	8:55	8:57	9:04	9:10	9:15	LS	9:23	9:26	9:30	9:32	
45	1085			7:25	7:36	7:42	7:49	7:56	8:00	8:03	8:07	8:10	8:13	8:17	8:22	8:26	8:29	8:32	8:35	8:41	8:44	8:48	8:52	8:54	8:57	9:00	9:03															
46	1087			7:30	7:41	7:47	7:54	8:01	8:05	8:08	8:12	8:15	8:18	8:22	8:27	8:31	8:34	8:37	8:40	8:45	8:49	8:53	8:57	9:00	9:03	9:06	9:08															
47	1615			7:35	7:46	7:52	7:59	8:06	8:10	8:13	8:17	8:20	8:23	8:27	8:32	8:36	8:39	8:42	8:45	8:50								8:56	8:58	9:03	9:11	9:14										
48	1515			7:40	7:51	7:57	8:04	8:11	8:15	8:18	8:22	8:25	8:28	8:32	8:37	8:41	8:44	8:47	8:50	8:55								9:01	9:04	9:08	9:16	9:19										
49	1089			7:45	7:56	8:02	8:09	8:16	8:20	8:23	8:27	8:30	8:33	8:37	8:42	8:46	8:49	8:52	8:55	9:00	9:04	9:08	9:13	9:16	9:19	9:22	9:25															
50	1739-1740							8:21	8:25	8:28	8:32	8:35	8:38	8:42	8:47	8:51	8:54	8:57	9:00	9:05								9:11	9:14	9:18	9:26	9:29	9:37	9:40	9:45	LS	9:53	9:56	9:59	10:02	
51	1091			7:55	8:06	8:12	8:19	8:26	8:30	8:33	8:37	8:40	8:43	8:47	8:52	8:56	8:59	9:02	9:05	9:12	9:16	9:20	9:24	9:27	9:30	9:33	9:36															
52	1093			8:00	8:11	8:17	8:24	8:31	8:35	8:38	8:42	8:45	8:48	8:52	8:57	9:01	9:04	9:07	9:10	9:16	9:20	9:24	9:29	9:32	9:35	9:38	9:41															
53	1617							8:36	8:40	8:43	8:47	8:50	8:53	8:57	9:02	9:06	9:09	9:12	9:15	9:22								9:27	9:29	9:33	9:41	9:44										
54	1743-1744			8:10	8:21	8:27	8:34	8:41	8:45	8:48	8:52	8:55	8:58	9:02	9:07	9:11	9:14	9:17	9:20	9:26								9:32	9:34	9:38	9:46	9:49	9:57	10:01	10:06	LS	10:13	10:16	10:19	10:21	
55	1095			8:15	8:26	8:32	8:39	8:50	8:53	8:57	9:00	9:03	9:07	9:12	9:16	9:16	9:19	9:22	9:25	9:30	9:34	9:38	9:42	9:45	9:48	9:51	9:54															SMSTASMKGGIBKSN
56	1517							8:51	8:55	8:58	9:02	9:05	9:08	9:12	9:17	9:21	9:24	9:27	9:30	9:36								9:42	9:44	9:48	9:56	9:59										
57	1097			8:25	8:36	8:42	8:49	8:56	9:00	9:03	9:07	9:10	9:13	9:17	9:22	9:26	9:29	9:32	9:35	9:40	9:44	9:48	9:52	9:54	9:57	10:00	10:03															
58	1099			8:30	8:41	8:47	8:54	9:01	9:05	9:08	9:12	9:15	9:18	9:22	9:27	9:31	9:34	9:37	9:40	9:46	9:50	9:54	9:58	10:01	10:04	10:07	10:11															
59	1619							9:06	9:10	9:13	9:17	9:20	9:23	9:27	9:32	9:36	9:39	9:42	9:45	9:50								9:56	9:59	10:03	10:11	10:14										
60	1519			8:40	8:51	8:57	9:04	9:11	9:15	9:18	9:22	9:25	9:28	9:32	9:37	9:41	9:44	9:47	9:50	9:55								10:01	10:04	10:08	10:16	10:19										
61	1747-1748							9:21	9:25	9:28	9:32	9:35	9:38	9:42	9:47	9:51	9:54	9:57	10:00	10:05								10:11	10:14	10:18	10:26	10:29	10:37	10:40	10:49	LS	10:55	10:58	11:02	11:05	
62	1103			8:55	9:06	9:12	9:19	9:26	9:30	9:33	9:37	9:40	9:43	9:47	9:52	9:56	9:59	10:02	10:05	10:12	10:16	10:20	10:24	10:27	10:30	10:33	10:36															
63	1105			9:00	9:11	9:17	9:24	9:31	9:35	9:38	9:42	9:45	9:48	9:52	9:57	10:01	10:04	10:07	10:10	10:15	10:19	10:23	10:28	10:31	10:34	10:37	10:40															
64	1621	9:05	9:17				9:29	9:36	9:40	9:43	9:47	9:50	9:53	9:57	10:02	10:06	10:09	10:12	10:15	10:20								10:26	10:29	10:33	10:41	10:44										
65	1751-1752							9:41	9:45	9:48	9:52	9:55	9:58	10:02	10:07	10:11	10:14	10:17	10:20	10:25								10:31	10:34	10:38	10:46	10:49	10:57	11:01	11:06	LS	11:13	11:16	11:19	11:21	
66	1107			9:15	9:26	9:32	9:39	9:46	9:50	9:53	9:57	10:00	10:03	10:07	10:12	10:16	10:19	10:22	10:25	10:30	10:34	10:39	10:44	10:47	10:50	10:53	10:56															
67	1521			9:20	9:31	9:37	9:44	9:51	9:55	9:58	10:02	10:05	10:08	10:12	10:17	10:21	10:24	10:27	10:30	10:35								10:41	10:44	10:48	10:56	10:59										
68	1109			9:30	9:41	9:47	9:54	10:01	10:05	10:08	10:12	10:15	10:18	10:22	10:27	10:31	10:34	10:37	10:40	10:45	10:49	10:53	10:57	11:00	11:03	11:06	11:09															
69	1623			9:35	9:46	9:52	9:59	10:06	10:10	10:13	10:17	10:20	10:23	10:27	10:32	10:36	10:39	10:42	10:45	10:50								10:56	10:59	11:03	11:11	11:14										
70	1523							10:11	10:15	10:18	10:22	10:25	10:28	10:32	10:37	10:41	10:44	10:47	10:50	10:55								11:01	11:04	11:08	11:16	11:19										
71	1113			9:55	10:06	10:12	10:19	10:26	10:30	10:33	10:37	10:40	10:43	10:47	10:52	10:56	10:59	11:02	11:05	11:11	11:15	11:19	11:23	11:26	11:29	11:32	11:35															
72	1525			10:10	10:21	10:27	10:34	10:41	10:45	10:48	10:52	10:55	10:58	11:02	11:07	11:10	11:13	11:16	11:20	11:27								11:33	11:36	11:43	11:51	11:54										
73	1115			10:15	10:26	10:32	10:39	10:46	10:50	10:53	10:57	11:00	11:03	11:07	11:12	11:16	11:19	11:22	11:25	11:31	11:35	11:39	11:43	11:46	11:49	11:52	11:55															
74	1759-1760			10:20	10:31	10:37	10:44	10:51	10:55	10:58	11:02	11:05	11:08	11:12	11:17	11:21	11:24	11:27	11:30	11:35								11:41	11:44	11:48	11:56	11:59	12:07	12:11	12:16	LS	12:22	12:25	12:29	12:31	
75	1117			10:30	10:41	10:47	10:54	11:01	11:05	11:08	11:12	11:15	11:18	11:22	11:27	11:31	11:34	11:37	11:40	11:45	11:49	11:53	11:56	12:01	12:04	12:07	12:10															
76	1627	10:35	10:47				10:59	11:06	11:10	11:13	11:17	11:20	11:23	11:27	11:32	11:36	11:39	11:42	11:45	11:50								11:56	11:59	12:03	12:11	12:14										
77	1537			10:39	10:51	10:57	11:04	11:11	11:15	11:18	11:22	11:25	11:28	11:32	11:37	11:41	11:44	11:47	11:50	11:55								12:01	12:04	12:08	12:16	12:19										
78	1119			10:44	10:56	11:02	11:09	11:16	11:20	11:23	11:27	11:30	11:33	11:37	11:42	11:46	11:49	11:52	11:55	12:00	12:04	12:08	12:12	12:15	12:18	12:21	12:24															
79	1763-1764			10:49	11:01	11:07	11:14	11:21	11:25	11:28	11:32	11:35	11:38	11:42	11:47	11:51	11:54	11:57	12:00	12:05								12:11	12:14	12:18	12:26	12:29	12:37	12:41	12:46	LS	12:52	12:55	12:58	13:02	
80	1121			10:54	11:06	11:12	11:19	11:26	11:30	11:33	11:37	11:40	11:43	11:47	11:52	11:56	11:59	12:02	12:05	12:10	12:14	12:18	12:22	12:25	12:28	12:31	12:34															
81	1629							11:36	11:40	11:43	11:47	11:50	11:53	11:57	12:02	12:06	12:09	12:12	12:15	12:20								12:26	12:29	12:33	12:41	12:44										
82	1529			11:10	11:21	11:27	11:34	11:41	11:45	11:48	11:52	11:55	11:58	12:02	12:07	12:11	12:14	12:17	12:20	12:25								12:31	12:34	12:38	12:46	12:49										
83	1125			11:15	11:26	11:32	11:39	11:46	11:50	11:53	11:57	12:00	12:03	12:07	12:12	12:16	12:19	12:22	12:25	12:30	12:34	12:38	12:42	12:45	12:48	12:51	12:54															
84	1767-1768			11:20	11:31	11:37	11:44	11:51	11:55	11:58	12:02	12:05	12:08	12:12	12:17	12:21	12:24	12:27	12:30	12:35								12:41	12:44	12:48	12:56	12:59	13:07	13:11	13:16	LS	13:22	13:25	13:28	13:31	
85	1127			11:25	11:36	11:42	11:49	11:56	12:00	12:03	12:07	12:10	12:13	12:17	12:22	12:26	12:29	12:32	12:35	12:40	12:44	12:48	12:52	12:55	12:58	13:01	13:04															
86	1129			11:30	11:41	11:47	11:54	12:01	12:05	12:08	12:12	12:15	12:18	12:22	12:27	12:31	12:34	12:37	12:40	12:46	12:50	12:54	12:58	13:01	13:04	13:07	13:10															
87	1531			11:40	11:51	11:57	12:04	12:11	12:15	12:18	12:22	12:25	12:28	12:32	12:37	12:41	12:44	12:47	12:50	12:55								13:01	13:04	13:08	13:16	13:19										
88	1771-1772			11:50	12:01	12:07	12:14	12:21	12:25	12:28	12:33	12:35	12:38	12:42	12:47	12:51	12:54	12:57	13:00	13:05								13:11	13:14	13:17	13:25	13:28	13:36	13:40	13:45	LS	13:51	13:54	13:56	13:59	
89	1133							12:26	12:30	12:33	12:37	12:40	12:43	12:47	12:52	12:56	12:59	13:02	13:05	13:10	13:14	13:18	13:22	13:25	13:28	13:31	13:34															
90	1135			12:00	12:11	12:17	12:24	12:31	12:35	12:38	12:42	12:45	12:48	12:52	12:57	13:01	13:04	13:07	13:10	13:15	13:19	13:23	13:27	13:30	13:33	13:36	13:39															
91	1533			12:10	12:21	12:27	12:34	12:41	12:45	12:48	12:52	12:55	12:58	13:02	13:07	13:11	13:14	13:17	13:20	13:25								13:31	13:34	13:38	13:46	13:49										
92	1137			12:15	12:26	12:32	12:39	12:46	12:50	12:53	12:57	13:00	13:03	13:07	13:12	13:16	13:19	13:22	13:25	13:30	13:34	13:38	13:42	13:45	13:47	13:50	13:54															
93	1775-1776			12:20	12:31	12:37	12:44	12:51	12:55	12:58	13:02	13:05	13:08	13:12	13:17	13:21	13:24	13:27	13:30	13:35								13:41	13:44	13:48	13:56	13:59	14:07	14:11	14:16	LS	14:22	14:25	14:29	14:32	
94	1633			12:35	12:46	12:52	12:59	13:06	13:10	13:13	13:17	13:20	13:23	13:27	13:32	13:36	13:39	13:42	13:45	13:50								13:56	13:59	14:03	14:11	14:14										
95	1535			12:40	12:51	12:57	13:04	13:11	13:15	13:18	13:22	13:25	13:28	13:32	13:37	13:41	13:44	13:47	13:50	13:55								14:01	14:04	14:08	14:16	14:19										

JADWAL KRL BOGOR/ DEPOK - JAKARTA KOTA / JATINEGARA
GAPEKA 2017

NO	NO KA	BMG	CPK	BOO	CLT	NRO	CTR	DP	DPB	POC	UI	UP	LNG	TNT	PSM	PSKE	DPN	CW	TEB	BKR	CKI	CDO	PLE	SW	BKS	HGT	BNK	SUD	KAT	THE	DU	JN	KPB	RDN	KMO	PSE	GST	KMT	POR	JNG	KETERANGAN
99	1147							13:31	13:35	13:38	13:42	13:45	13:48	13:52	13:57	14:01	14:04	14:07	14:10	14:15	14:19	14:23	14:27	14:30	14:33	14:36	14:39														
100	1635			13:05	13:16	13:22	13:29	13:36	13:40	13:43	13:47	13:50	13:53	13:57	14:02	14:06	14:09	14:12	14:15	14:20								14:26	14:29	14:33	14:41	14:44								
101	1537	13:10	13:22				13:34	13:41	13:45	13:48	13:52	13:55	13:58	14:02	14:07	14:11	14:14	14:17	14:20	14:25								14:31	14:34	14:38	14:46	14:49								
102	1149			13:15	13:26	13:32	13:38	13:46	13:50	13:53	13:57	14:00	14:03	14:07	14:12	14:16	14:19	14:22	14:25	14:30	14:34	14:38	14:42	14:44	14:47	14:50	14:54														
103	1783-1784			13:20	13:31	13:37	13:44	13:51	13:55	13:58	14:02	14:05	14:08	14:12	14:17	14:21	14:24	14:27	14:30	14:35								14:41	14:44	14:48	14:56	14:59	15:07	15:11	15:16	LS	15:23	15:25	15:29	15:31		
104	1151							13:56	14:00	14:03	14:07	14:10	14:13	14:17	14:22	14:26	14:29	14:32	14:35	14:40	14:44	14:48	14:52	14:55	14:58	15:01	15:04														
105	1837			13:35	13:46	13:52	13:59	14:06	14:10	14:13	14:17	14:20	14:23	14:27	14:32	14:36	14:39	14:42	14:45	14:50								14:56	14:59	15:03	15:11	15:14								
106	1787-1788			13:40	13:51	13:57	14:04	14:11	14:15	14:18	14:22	14:25	14:28	14:32	14:37	14:41	14:44	14:47	14:50	14:55								15:01	15:04	15:08	15:16	15:19	15:27	15:31	15:36	LS	15:43	15:45	15:49	15:51		
107	1153			13:45	13:56	14:02	14:09	14:16	14:20	14:23	14:27	14:30	14:33	14:37	14:42	14:46	14:49	14:52	14:55	15:00	15:04	15:08	15:12	15:15	15:18	15:21	15:24														
108	1539			13:50	14:01	14:07	14:14	14:21	14:25	14:28	14:32	14:35	14:38	14:42	14:47	14:51	14:54	14:57	15:00	15:05								15:11	15:14	15:18	15:26	15:29								
109	1155							14:26	14:30	14:33	14:37	14:40	14:43	14:47	14:52	14:56	14:59	15:02	15:05	15:11	15:15	15:19	15:23	15:26	15:29	15:32	15:35														
110	1157			14:00	14:11	14:17	14:24	14:31	14:35	14:38	14:42	14:45	14:48	14:52	14:57	15:01	15:04	15:07	15:10	15:16	15:21	15:25	15:30	15:33	15:36	15:39	15:42														
111	1639							14:36	14:40	14:43	14:47	14:50	14:53	14:57	15:02	15:06	15:09	15:12	15:15	15:20								15:26	15:29	15:33	15:41	15:44								
112	1159							14:41	14:45	14:48	14:52	14:55	14:58	15:02	15:07	15:11	15:14	15:17	15:20	15:26	15:30	15:34	15:38	15:41	15:44	15:47	15:50														
113	1541			14:15	14:26	14:32	14:39	14:46	14:50	14:53	14:57	15:00	15:03	15:07	15:12	15:16	15:19	15:22	15:25	15:30								15:36	15:39	15:43	15:51	15:54								
114	1791-1792			14:20	14:31	14:37	14:44	14:51	14:55	14:58	15:02	15:05	15:08	15:12	15:17	15:21	15:24	15:27	15:30	15:35								15:41	15:44	15:48	15:56	15:59	16:07	16:11	16:16	LS	16:23	16:26	16:30	16:32		
115	1161																			15:42	15:46	15:51	15:55	15:58	16:01	16:04	16:08														
116	1163			14:30	14:41	14:47	14:54	15:01	15:05	15:08	15:12	15:15	15:18	15:22	15:27	15:31	15:34	15:37	15:40	15:46	15:50	15:55	16:00	16:03	16:05	16:08	16:12														
117	1641	14:35	13:47				14:59	15:06	15:10	15:13	15:17	15:20	15:23	15:27	15:32	15:36	15:39	15:42	15:45	15:50								15:56	15:59	16:03	16:11	16:14								
118	1543			14:40	14:51	14:57	15:04	15:11	15:15	15:18	15:22	15:25	15:28	15:32	15:37	15:41	15:44	15:47	15:50	15:55								16:01	16:04	16:08	16:16	16:19								
119	1165			14:45	14:56	15:02	15:09	15:16	15:20	15:23	15:27	15:30	15:33	15:37	15:42	15:46	15:49	15:52	15:55	16:00	16:04	16:08	16:12	16:15	16:18	16:21	16:24														
120	2021																			16:00								16:06	16:08	16:12									
121	1795-1796							15:21	15:25	15:28	15:32	15:35	15:38	15:42	15:47	15:51	15:54	15:57	16:00	16:05								16:11	16:14	16:18	16:26	16:29	16:38	16:41	16:46	LS	16:52	16:53	16:56	16:58		
122	1167							15:31	15:35	15:38	15:42	15:45	15:48	15:52	15:57	16:01	16:04	16:07	16:10	16:14	16:18	16:22	16:26	16:29	16:32	16:35	16:39														
123	1643			15:05	15:16	15:22	15:29	15:36	15:40	15:43	15:47	15:50	15:53	15:57	16:02	16:06	16:09	16:12	16:15	16:20								16:26	16:29	16:33	16:41	16:44								
124	1545			15:10	15:21	15:27	15:34	15:41	15:45	15:48	15:52	15:55	15:58	16:02	16:07	16:11	16:14	16:17	16:20	16:25								16:31	16:34	16:38	16:46	16:49								
125	1169			15:15	15:26	15:32	15:39	15:46	15:50	15:53	15:57	16:00	16:03	16:07	16:12	16:16	16:19	16:22	16:25	16:30	16:34	16:38	16:43	16:45	16:48	16:51	16:54														
126	1799-1800			15:20	15:31	15:37	15:44	15:51	15:55	15:58	16:02	16:05	16:08	16:12	16:17	16:21	16:24	16:27	16:30	16:35								16:41	16:44	16:48	16:56	16:59	17:07	17:11	17:16	LS	17:23	17:26	17:30	17:32		
127	1171							16:01	16:05	16:08	16:12	16:15	16:18	16:22	16:27	16:31	16:34	16:37	16:40	16:45	16:49	16:53	16:57	17:00	17:03	17:06	17:09														
128	1645			15:35	15:46	15:52	15:59	16:06	16:10	16:13	16:17	16:20	16:23	16:27	16:32	16:36	16:39	16:42	16:45	16:50								16:56	16:59	17:03	17:11	17:14								
129	1803-1804			15:40	15:51	15:57	16:04	16:11	16:15	16:18	16:22	16:25	16:28	16:32	16:37	16:41	16:44	16:47	16:50	16:56								17:02	17:05	17:09	17:18	17:21	17:30	17:34	17:39	LS	17:45	17:48	17:52	17:55		
130	1173			15:45	15:56	16:02	16:09	16:16	16:20	16:23	16:27	16:30	16:33	16:37	16:42	16:46	16:49	16:52	16:55	17:01	17:05	17:09	17:13	17:16	17:19	17:22	17:25														
131	1547			15:50	16:01	16:07	16:14	16:21	16:25	16:28	16:32	16:35	16:38	16:42	16:47	16:51	16:54	16:57	17:00	17:05								17:11	17:14	17:18	17:26	17:29								
132	1175			15:55	16:06	16:12	16:19	16:26	16:30	16:33	16:37	16:40	16:43	16:47	16:52	16:56	16:59	17:02	17:05	17:10	17:14	17:17	17:23	17:25	17:28	17:31	17:33														
133	1177			16:00	16:11	16:17	16:24	16:31	16:35	16:38	16:42	16:45	16:48	16:52	16:57	17:01	17:04	17:07	17:10	17:16	17:20	17:24	17:29	17:32	17:35	17:38	17:41														
134	1647			16:05	16:16	16:22	16:29	16:36	16:40	16:43	16:47	16:50	16:53	16:57	17:02	17:06	17:09	17:12	17:15	17:20								17:26	17:29	17:33	17:41	17:44								
135	1149																			17:25								17:31	17:34	17:38	17:46	17:49								
136	1179																			17:31	17:35	17:39	17:43	17:46	17:49	17:52	17:54														SMTP+KMO+GGU+BACAN
137	1807-1808			16:20	16:31	16:37	16:44	16:51	16:55	16:58	17:02	17:05	17:08	17:12	17:17	17:21	17:24	17:28	17:31	17:36								17:42	17:45	17:48	17:56	17:59	18:07	18:11	18:16	LS	18:20	18:23	18:26	18:28		
138	1181			16:28	16:39	16:45	16:52	16:59	17:03	17:06	17:10	17:13	17:16	17:20	17:25	17:29	17:32	17:35	17:38	17:43	17:47	17:51	17:56	17:58	18:01	18:04	18:07														
139	1649			16:35	16:46	16:52	16:59	17:06	17:10	17:13	17:17	17:20	17:23	17:27	17:32	17:36	17:39	17:42	17:45	17:50								17:56	17:59	18:03	18:11	18:14								
140	1551			16:40	16:51	16:57	17:04	17:11	17:15	17:18	17:22	17:25	17:28	17:32	17:37	17:41	17:44	17:47	17:50	17:55								18:01	18:04	18:08	18:16	18:19								
141	1183			16:45	16:56	17:02	17:09	17:16	17:20	17:23	17:27	17:30	17:33	17:37	17:42	17:46	17:49	17:52	17:55	18:00	18:04	18:08	18:12	18:15	18:18	18:21	18:24														
142	1811-1812			16:50	17:01	17:07	17:14	17:21	17:25	17:28	17:32	17:35	17:38	17:42	17:47	17:51	17:54	17:57	18:00	18:05								18:11	18:14	18:18	18:26	18:29	18:37	18:41	18:46	LS	18:52	18:55	18:58	19:02		
143	1185			16:55	17:06	17:12	17:19	17:26	17:30	17:33	17:37	17:40	17:43	17:47	17:52	17:56	17:59	18:02	18:05	18:11	18:15	18:19	18:23	18:26	18:29	18:32	18:35														
144	1187			17:00	17:11	17:17	17:24	17:31	17:35	17:38	17:42	17:45	17:48	17:52	17:57	18:01	18:04	18:07	18:10	18:17	18:21	18:25	18:30	18:32	18:35	18:38	18:42														
145	1651	17:05	17:17				17:29	17:36	17:40	17:43	17:47	17:50	17:53	17:57	18:02	18:06	18:09	18:12	18:15	18:20								18:26	18:29	18:33	18:41	18:44								
146	1553			17:10	17:21	17:27	17:34	17:41	17:45	17:48	17:52	17:55	17:58	18:02	18:07	18:11	18:14	18:17	18:20	18:25								18:31	18:34	18:38	18:46	18:49								
147	1189			17:15	17:26	17:32	17:39	17:46	17:50	17:53	17:57	18:00	18:03	18:07	18:12	18:16	18:19	18:22	18:25	18:30	18:34	18:38	18:43	18:45	18:48	18:51	18:54														
148	1815-1816			17:20	17:31	17:37	17:44	17:51	17:55	17:58	18:02	18:05	18:08	18:12	18:17	18:21	18:24	18:27	18:30	18:35								18:41	18:44	18:48	18:56	18:59	19:07	19:11	19:16	LS	19:22	19:25	19:29	19:31		
149	1191			17:30	17:41	17:47	17:54	18:01	18:05	18:08	18:12	18:15	18:18	18:22	18:27	18:31	18:34	18:37	18:40	18:45	18:49	18:53	18:58	19:00	19:03	19:06	19:10														
150	1653			17:35	17:46	17:52	17:59	18:06	18:10	18:13	18:17	18:20	18:23	18:27	18:32	18:36	18:39	18:42	18:45	18:50								18:56	18:59	19:03	19:11	19:14								
151	1193			17:40	17:51	17:57	18:04	18:11	18:15	18:18	18:22	18:25	18:28	18:32	18:37	18:41	18:44	18:47	18:50	18:55	18:59	19:03	19:08	19:11	19:14	19:17	19:20														
152	1555			17:45	17:56	18:02	18:09	18:16	18:20	18:23	18:27	18:30	18:33	18:37	18:42	18:46	18:49	18:52	18:55	19:00								19:06	19:09	19:13	19:21	19:24								
153	1819-1820			17:50	18:01	18:07	18:14	18:21	18:25	18:28	18:32	18:35	18:38	18:42	18:47	18:51	18:54	18:57	19:00	19:05								19:11	19:14	19:18	19:26	19:29	19:37	19:41	19:47	LS	19:53	19:56	20:00	20:04		
154	1195			17:55	18:06	18:12	18:19	18:26	18:30	18:33	18:37	18:40	18:43	18:47	18:52	18:56	18:59	19:02	19:05	19:10	19:14	19:18	19:23	19:26	19:29	19:32	19:35														
155	1197			18:00	18:11	18:17	18:24	18:31	18:35	18:38	18:42	18:45	18:48	18:52	18:57	19:01	19:04	19:07	19:10	19:14	19:18	19:22	19:27	19:30	19:33	19:36	19:40														
156	1655			18:05	18:16	18:22	18:29	18:36	18:40	18:43	18:47	18:50	18:53	18:57	19:02	19:06	19:09	19:12	19:15	19:20								19:26	19:29	19:33	19:41	19:44								
157	1557			18:10	18:21	18:27	18:34	18:41	18:45	18:48	18:52	18:55	18:58	19:02	19:07	19:11	19:14	19:17	19:20	19:25								19:31	19:34	19:38	19:46	19:49								
158	1199			18:15	18:26	18:32	18:39	18:46	18:50	18:53	18:57	19:00	19:03	19:07	19:12	19:16	19:19	19:22	19:25	19:30	19:34	19:38	19:43	19:45	19:48	19:51	19:54														
159	1823-1824			18:20	18:31	18:37	18:44	18:51	18:55	18:58	19:02	19:05	19:08	19:12	19:17	19:21	19:24	19:27	19:30	19:34								19:39	19:42	19:46	19:53	19:56	20:04	20:08	20:13	LS	20:19	20:22	20:26	20:28		
160	1201			18:25	18:36	18:42	18:49	18:56	19:00	19:03	19:07	19:10	19:13	19:17	19:22	19:26	19:29	19:32	19:35	19:40	19:45	19:49	19:54	19:57	20:00	20:03	20:06														
161	1657	18:35	18:47				18:58	19:06																																
162	1559			18:40	18:51	18:57	19:04	19:11	19:15	19:18	19:22	19:25	19:28	19:32	19:37	19:41	19:44	19:47	19:50	19:55								20:01	20:04	20:08	20:16	20:19								
163	1203			18:45	18:56	19:02	19:09	19:16	19:20	19:23	19:27	19:30	19:33	19:37	19:42	19:46	19:49	19:52	19:55	19:59	20:04	20:08	20:13	20:16	20:19	20:22	20:25														
164	1827-1828			18:50	19:01	19:07	19:14	19:21	19:25	19:28	19:32	19:35	19:38	19:42	19:47	19:51	19:54	19:57	20:00	20:05								20:11	20:14	20:18	20:26	20:29	20:37	20:41	20:46	LS	20:53	20:56	21:00	21:03		
165	1205			18:55	19:06	19:12	19:19	19:26	19:30	19:33	19:37	19:40	19:43	19:47	19:52	19:56	19:59	20:02	20:05	20:11	20:15	20:19	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35														
166	1659			19:05	19:16	19:22	19:29	19:36	19:40	19:43	19:47	19:50	19:53	19:57	20:02	20:06	20:09	20:12	20:15	20:20								20:26	20:29	20:33	20:41	20:44								
167	1207			19:10	19:21	19:27	19:34	19:41	19:45	19:48	19:52	19:55	19:58	20:02	20:07	20:11	20:14	20:17	20:20	20:26	20:30	20:34	20:38	20:41	20:44	20:47	20:50														
168	1209			19:15	19:26	19:32	19:39	19:46																																
169	1835-1832			19:20	19:31	19:37	19:44	19:51	19:55	19:58	20:02	20:05	20:08	20:12	20:17	20:21	20:24	20:27	20:30	20:35								20:41	20:44	20:48	20:56	20:59	21:07	21:11	21:16	LS	21:23	21:26	21:30	21:32		
170	1211			19:25	19:36	19:42	19:49	19:56	20:00	20:03	20:07	20:10	20:13	20:17	20:22	20:26	20:29	20:32	20:35	20:41	20:45	20:49	20:53	20:56	20:59	21:02	21:05														
171	1213			19:30	19:41	19:47	19:54	20:01	20:05	20:08	20:12	20:15	20:18	20:22	20:27	20:31	20:34	20:37	20:40	20:45	20:49	20:53	20:57	21:00	21:03	21:06	21:09														
172	1661			19:35	19:46	19:52	19:59	20:06	20:10	20:13	20:17	20:20	20:23	20:27	20:32	20:36	20:39	20:42	20:45	20:50								20:56	20:59	21:03	21:11	21:14								
173	1215			19:40	19:51	19:57	20:04	20:11																																
174	10127							20:12	20:17	20:20	20:24	20:27	20:30	20:34	20:38	20:41	20:44	20:47	20:50	20:53																				

69

JADWAL KRL BOGOR ⇄ DEPOK - JAKARTA KOTA / JATINEGARA
GAPEKA 2017

NO	NO KA	NAMO	GEN	DOO	CLT	BPO	CTA	DP	DYB	POC	UI	UP	LNA	TNT	PSM	PSBAE	DPN	CW	TLR	BKI	CKI	DOO	JUK	HW	MGE	HOT	JPAK	SUO	KAT	THB	DU	JA	KPB	BKW	KMO	PSE	GAT	MRT	POR	ING	KETERANGAN
175	1217			19:45	19:56	20:02	20:09	20:16	20:20	20:23	20:27	20:30	20:33	20:37	20:42	20:46	20:49	20:52	20:55	21:00	21:04	21:08	21:12	21:15	21:18	21:21	21:24															
176	1835-1836			19:50	20:01	20:07	20:14	20:21	20:25	20:28	20:32	20:35	20:38	20:42	20:47	20:51	20:54	20:57	21:00	21:05								21:11	21:14	21:18	21:26	21:29	21:37	21:41	21:46	LS	21:52	21:55	21:59	22:02	SARPENMIDDLEMILE
177	1219			19:55	20:06	20:12	20:19	20:26																															
178	1221			20:00	20:11	20:17	20:24	20:31	20:35	20:38	20:42	20:45	20:48	20:52	20:57	21:01	21:04	21:07	21:10	21:15	21:19	21:23	21:27	21:30	21:33	21:36	21:39														SARPENMIDDLEMILE
179	1561			20:05	20:16	20:22	20:29	20:36	20:40	20:43	20:47	20:50	20:53	20:57	21:02	21:06	21:09	21:12	21:15	21:20								21:26	21:29	21:33	21:41	21:44								
180	1839-1840			20:10	20:21	20:27	20:34	20:41	20:45	20:48	20:52	20:55	20:58	21:02	21:07	21:11	21:14	21:17	21:20	21:25								21:31	21:34	21:38	21:46	21:49	21:57	22:01	22:07	LS	22:15	22:18	22:22	22:26	
181	1223			20:15	20:26	20:32	20:39	20:46																															
182	1225			20:20	20:31	20:37	20:44	20:51	20:55	20:58	21:02	21:05	21:08	21:12	21:23	21:26	21:29	21:32	21:35	21:41	21:45	21:49	21:53	21:56	21:59	22:02	22:05													
183	1227			20:25	20:36	20:42	20:49	20:56																															
184	1663			20:30	20:41	20:47	20:54	21:07	21:11	21:14	21:18	21:21	21:24	21:28	21:33	21:37	21:40	21:43	21:46	21:51								21:57	22:00	22:04	22:12	22:15								
185	10019	20:39	20:50					21:02	21:09																														
186	1229			20:45	20:56	21:02	21:09	21:16	21:20	21:23	21:27	21:30	21:33	21:37	21:42	21:46	21:49	21:52	21:55	21:59																			
187	1231			20:50	21:01	21:07	21:14	21:21	21:25	21:28	21:32	21:35	21:38	21:42	21:47	21:51	21:54	21:57	22:00	22:05	22:09	22:13	22:17	22:20	22:23	22:26	22:29													
188	1233			20:55	21:06	21:12	21:19	21:26																															
189	1235			21:00	21:11	21:17	21:24	21:31																															
190	1237			21:05	21:16	21:22	21:29	21:36																															
191	1239			21:10	21:21	21:27	21:34	21:41	21:45	21:48	21:52	21:55	21:58	22:02	22:07	22:11	22:14	22:17	22:20	22:25	22:29	22:33	22:37	22:40	22:43	22:46	22:49													
192	1241			21:15	21:26	21:32	21:39	21:46																															
193	1243			21:20	21:31	21:37	21:44	21:51																															
194	1245			21:25	21:36	21:42	21:49	21:56																															
195	1247			21:35	21:46	21:52	21:59	22:06	22:10	22:13	22:17	22:20	22:23	22:27	22:32	22:36	22:39	22:42	22:45	22:49																			
196	10405																			22:50								22:55	22:58	23:02	23:10							
197	1249			21:47	21:58	22:04	22:11	22:18	22:22	22:25	22:29	22:32	22:35	22:39	22:44	22:48	22:51	22:54	22:57	23:02	23:06	23:10	23:14	23:17	23:20	23:23	23:26													
198	1251			21:52	22:03	22:09	22:16	22:23																															
199	1253			22:01	22:12	22:18	22:25	22:32																															
200	10671																			23:18								23:23	23:26	23:30	23:37							
201	1257			22:15	22:26	22:32	22:39	22:46																															
202	1259			22:20	22:31	22:37	22:44	22:51																															
203	1261			22:25	22:36	22:42	22:49	22:55																															
204	1263			22:29	22:41	22:47	22:54	23:01																															
205	1265			22:35	22:46	22:52	22:59	23:06																															
206	1267			22:40	22:51	22:57	23:04	23:11																															
207	10033							23:12	23:17	23:20	23:24	23:27	23:30	23:33	23:46	23:42	23:45	23:48	23:51	23:54																			
208	1269			23:05	23:16	23:22	23:29	23:36																															
209	1271			23:10	23:21	23:27	23:34	23:41																															
210	1273			23:20	23:31	23:37	23:44	23:51	23:55	23:58	0:02	0:05	0:08	0:12	0:17	0:21	0:24	0:27	0:30	0:34																			
211	1275			23:25	23:36	23:42	23:49	23:56																															
212	1277			23:35	23:46	23:52	23:59	0:06																															
213	1279			0:00	0:11	0:17	0:24	0:31																															SARPENMIDDLEMILE
214	1281			0:10	0:21	0:27	0:34	0:41																															
215	1283			0:20	0:31	0:37	0:44	0:51																															
216	1285			0:35	0:46	0:52	0:59	1:06																															
217	1287			0:50	1:01	1:07	1:14	1:21																															

70

71

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 06.00 - 09.00

Rute : Jl. Raya Margonda - Stasiun

Cuaca : cerah

Kondisi Rute : Jalanan basah

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
1	✓			✓				02.30
2	✓						✓	02.40
3	✓			✓				02.47
4	✓				✓			03.13
5	✓			✓				04.00
6	✓					✓		03.49
7		✓		✓				02.56
8	✓						✓	03.00
9		✓			✓			03.57
10	✓			✓				03.59

72

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 06.00 - 09.00

Rute : Area Pasar - Stasiun

Cuaca : Cerah

Kondisi Rute : Jalanan Basah

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
11	✓			✓				01. 15
12	✓					✓		01.00
13		✓				✓		01.00
14		✓			✓			01.00
15	✓			✓				01.00
16		✓					✓	01.11
17	✓				✓			01.12
18		✓				✓		01.02
19		✓	✓					01.07
20		✓		✓				01.11

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 06.00 - 09.00

77

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 12.00-15.00

Rute : Stasiun - Jl. Baru

Cuaca : Cerah

Kondisi Rute : Jalanan kering

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
61		✓	✓					01.26
62		✓		✓				01.30
63	✓					✓		01.39
64		✓		✓				01.14
65		✓		✓				01.45
66		✓		✓				01.16
67	✓				✓			01.29
68		✓		✓				01.40
69	✓						✓	02.14
70		✓	✓					02.20

78

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 12.00 - 15.00

Rute : Stasiun - Area Pasar

Cuaca : Cerah

Kondisi Rute : Jalanan kering

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
71	✓				✓			01.01
72	✓			✓				01.05
73		✓		✓				01.07
74	✓						✓	01.41
75		✓					✓	01.48
76	✓						✓	01.03
77		✓			✓			01.30
78	✓			✓				01.17
79	✓						✓	01.57
80		✓		✓				02.01

79

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 15.00 - 18.00

Rute : Stasiun - Jl. Baru

Cuaca : Cerah

Kondisi Rute : Jalanan kering

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
81	✓			✓				01.04
82	✓					✓		01.50
83		✓			✓			01.51
84	✓					✓		01.12
85	✓				✓			01.17

Jam : 15.00 - 18.00

Rute : Stasiun - Area Pasar

Cuaca : Cerah

Kondisi Rute : Jalanan kering

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
86	✓						✓	01.53
87		✓				✓		02.13
88	✓						✓	02.19
89	✓						✓	01.48
90		✓	✓					01.31

80

DATA *WALKING TIME* PEJALAN KAKI PENGGUNA STASIUN DEPOK BARU

Jam : 15.00 - 18.00

Rute : Stasiun - Jl. Raya Margonda

Cuaca : Cerah

Kondisi Rute : Jalanan Kering

No	Jenis Kelamin		Usia					Durasi Jalan Kaki (Menit)
	L	P	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 >	
91	✓						✓	03.53
92	✓						✓	04.00
93	✓					✓		06.33
94	✓			✓				03.47
95	✓			✓				06.17
96		✓		✓				06.19
97		✓		✓				07.04
98	✓						✓	07.15
99		✓		✓				05.32
100	✓		✓					06.32

81

DATA *TIME HEADWAY* ANGKUTAN UMUM DI SEKITAR STASIUN DEPOK BARU

Pengamat : Hobir Nur Ikhsan
Waktu Pengamatan : 07.00 - 08.00
Trayek : Depok - Parung
Kode Trayek : D 03

No	Waktu	No. Polisi	Cuaca
1	07.00	1408 UN	
2	07.00	2353 VU	
3	07.00	1370 UM	
4	07.00	1570 UN	
5	07.00	1804 UL	
6	07.03	2051 UN	
7	07.04	1439 UN	
8	07.04	1639 UL	
9	07.05	2110 UN	
10	07.07	1576	
11	07.08	1513 UM	
12	07.09	1071 UL	
13	07.11	1693 UN	
14	07.11	1816 UN	
15	07.13	2002 UL	
16	07.13	2274 UM	
17	07.13	2518 UN	
18	07.14	1252 UL	
19	07.14	1983 UN	
20	07.15	1940 UL	
21	07.18	2066 DG	
22	07.19	1252 UL	
23	07.20	2377 UM	

82

DATA *TIME HEADWAY* ANGKUTAN UMUM DI SEKITAR STASIUN DEPOK BARU

Pengamat : Hobir Nur Ikhsan
Waktu Pengamatan : 07.00 - 08.00
Trayek : Depok - Parung
Kode Trayek : D03

No	Waktu	No. Polisi	Cuaca
24	07.20	2498 OG	
25	07.21	2207 UL	
26	07.21	1810 UN	
27	07.23	2503 UN	
28	07.24	2110 UN	
29	07.27	2241 UN	
30	07.27	1152 UN	
31	07.27	1497 UN	
32	07.30	1829 UL	
33	07.31	2484 UM	
34	07.31	2401 UM	
35	07.32	2520 UL	
36	07.32	2221 UM	
37	07.35	2034 UN	
38	07.35	1982 UN	
39	07.36	1564 UL	
40	07.36	2249 UN	
41	07.37	1656 UL	
42	07.38	2415 UL	
43	07.39	2470 UN	
44	07.39	2707 VU	
45	07.40	2066 OG	
46	07.41	2888 UN	

83

DATA *TIME HEADWAY* ANGKUTAN UMUM DI SEKITAR STASIUN DEPOK BARU

Pengamat : Hobir Nur Ikhsan
Waktu Pengamatan : 07.00 - 08.00
Trayek : Depok - Parung
Kode Trayek : D03

No	Waktu	No. Polisi	Cuaca
47	07.42	2873 UL	
48	07.42	2443 UM	
49	07.43	1367 UN	
50	07.45	2158 UL	
51	07.46	2910 UL	
52	07.46	2623 VU	
53	07.47	1965 UL	
54	07.48	2459 UL	
55	07.49	2129 UL	
56	07.49	2603 UL	
57	07.52	1054 UL	
58	07.52	2468 VU	
59	07.52	1456 UN	
60	07.52	1704 UN	
61	07.53	1715 UN	
62	07.53	2300 VU	
63	07.54	2478 OG	
64	07.55	2198 UN	
65	07.55	2199 UN	
66	07.56	1988 UL	
67	07.56	1053 UN	
68	07.58	1496 UL	

PEDOMAN

PERHITUNGAN AKSESIBILITAS PEJALAN KAKI

METODE *PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY LEVELS*

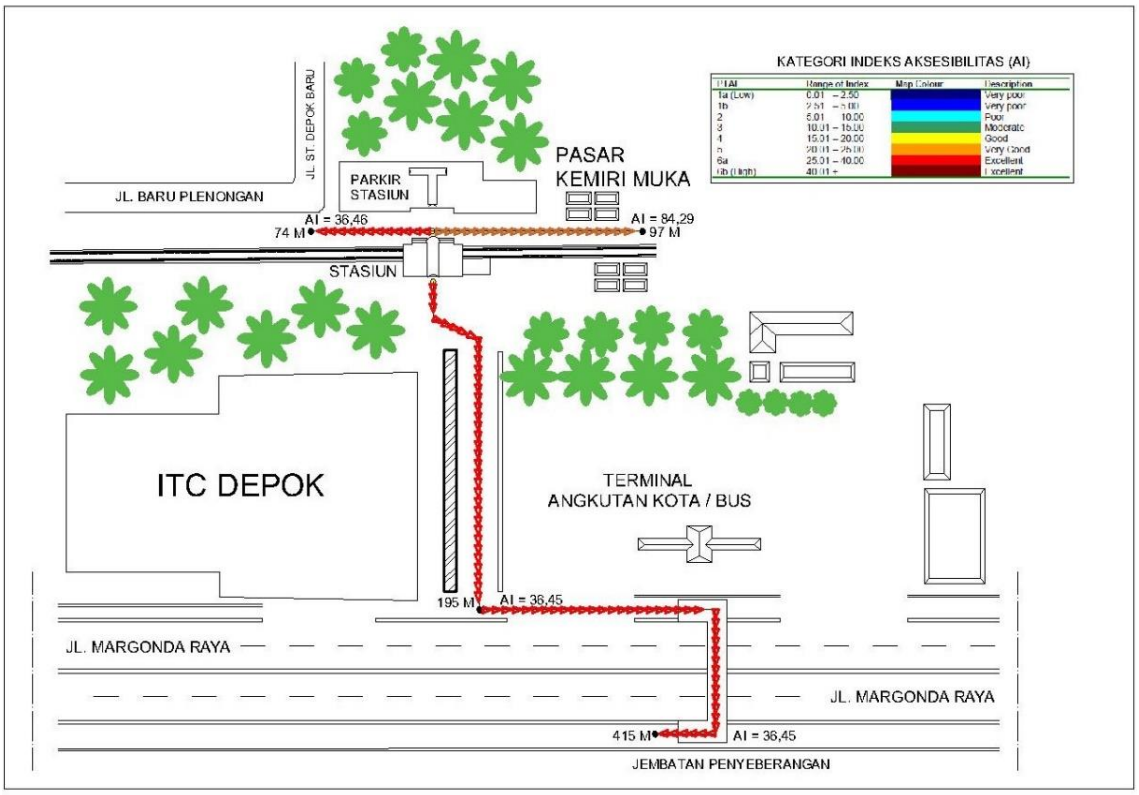
A. Pendahuluan

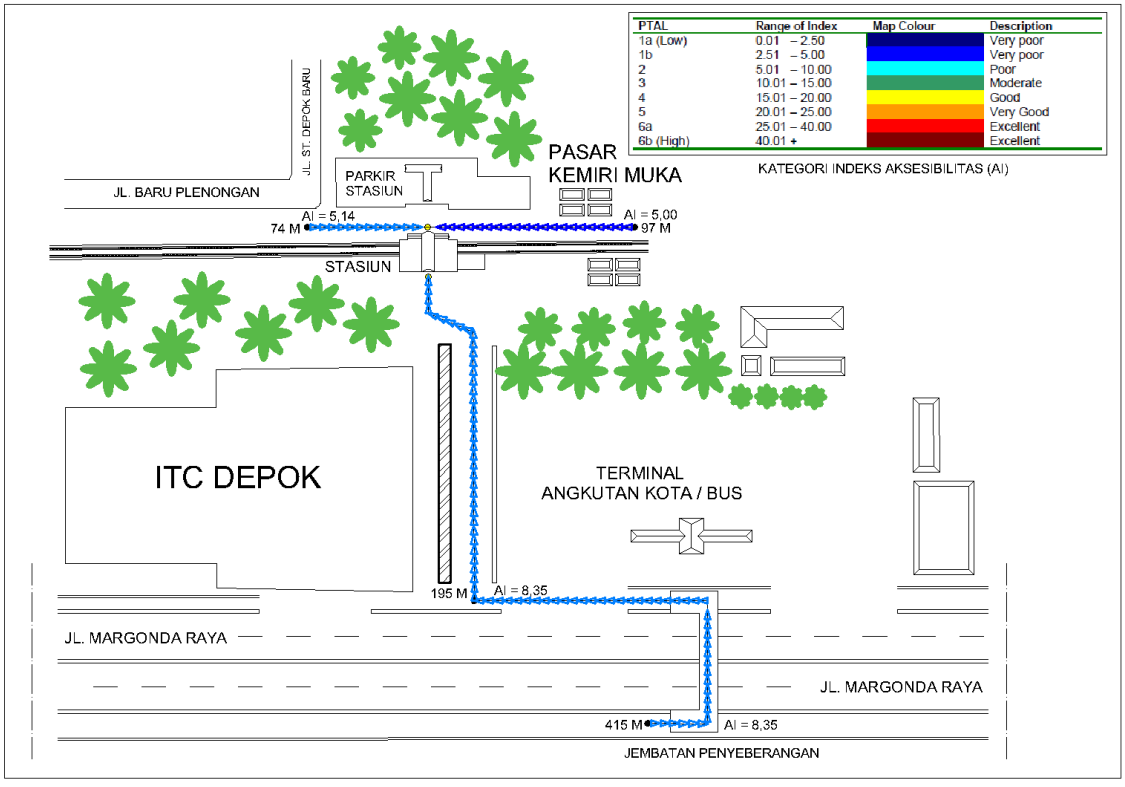
Public Transport Accessibility Levels (PTAL) adalah metode yang berasal dari London yang berfungsi untuk mengetahui tingkat aksesibilitas pejalan kaki. Tingkat aksesibilitas yang diukur mengandung 2 unsur, yaitu durasi berjalan kaki dan waktu tunggu moda. Metode ini akan menghasilkan nilai indeks aksesibilitas yang disertai kategori dari nilai indeks tersebut.

PTAL	Range of Index	Map Colour	Description
1a (Low)	0.01 – 2.50		Very poor
1b	2.51 – 5.00		Very poor
2	5.01 – 10.00		Poor
3	10.01 – 15.00		Moderate
4	15.01 – 20.00		Good
5	20.01 – 25.00		Very Good
6a	25.01 – 40.00		Excellent
6b (High)	40.01 +		Excellent

(Sumber: *Transport for London*)

Tabel di atas adalah 6 tingkatan dari PTAL. Nilai indeks aksesibilitas akan terwakili oleh warna. Warna tersebut akan mendeskripsikan tingkat aksesibilitas dari suatu kawasan atau titik jalur pejalan kaki. Jika nilai indeks semakin besar, maka tingkat aksesibilitas di kawasan atau titik jalur pejalan kaki tersebut bagus. Begitu juga sebaliknya, jika nilai indeks semakin kecil, maka tingkat aksesiilitas di kawasan atau titik jalur pejalan kaki tersebut jelek. Di bawah ini adalah contoh dari tingkat aksesibilitas pejalan kaki menggunakan metode PTAL.





B. Langkah Pendataan dan Perhitungan

Sebelum melakukan pendataan dan perhitungan metode PTAL, di bawah ini akan dijelaskan beberapa rumus untuk menghitung tingkat aksesibilitas.

1. Perhitungan

   a. Menghitung *total access time* (TAT)

      TAT didapat dengan rumus sebagai berikut:

      Total Access Time = Walking Time + Average Waiting Time

      Dalam mencari *average waiting time* juga bisa melakukan perhitungan sendiri pada setiap rute. Perhitungan ini akan menghasilkan *scheduled waiting time* (SWT) dengan rumus:

      SWT = (K / 2) X (60 / Frekuensi)

      Adapun K adalah reliabilitas faktor dari sebuah kendaraan berdasarkan asumsi waktu kehadiran. Satuan dari TAT adalah menit.

   b. Menghitung *equivalent doorstep frequency* (EDF)

      EDF didapat menggunakan rumus berikut:

      EDF = 30 / TAT

      Nilai EDF ini akan menghasilkan indeks aksesibilitas untuk satu orang.

   c. Menghitung Indeks Aksesibilitas (untuk satu moda transportasi)

      Setelah mendapat nilai EDF untuk satu orang, maka akan didapat indeks aksesibilitas untuk satu moda transportasi dengan rumus:

      $$AI_{mode} = EDF_{max} + (0{,}5 \text{ X } \textit{All other } EDF)$$

   d. Menghitung Indeks Aksesibilitas (untuk semua moda transportasi)

      Setelah mendapat nilai AI_{mode} maka bisa dihitung indeks aksesibilitas untuk satu jalur pejalan kaki dengan rumus:

      $$AI_{POI} = \sum (AI_{mode1} + AI_{mode2} + AI_{mode3} \ldots AI_{mode\ n})$$

Dari AI_{POI} selanjutnya akan dicocokan dengan tabel yang dibuat PTAL untuk menentukan kategori indeks aksesibilitas dari suatu jalur pejalan kaki.

2. Pendataan Pejalan Kaki
   a. Tentukan titik awal pengamatan (*Point of Interest*)
   b. Tentukan titik transfer moda (*Service Access Point*)
   c. Tentukan jarak dan rute valid pejalan kaki antara titik awal pengamatan dan titik transfer moda
   d. Catat waktu berjalan kaki (*walking time*) dari titik awal pengamatan ke titik transfer moda
   e. Catat waktu tunggu pejalan kaki (*waiting time*) untuk mendapatkan moda lanjutan (angkutan umum, ojek, dsb.)
   f. Hitung *time headway* dan frekuensi angkutan umum yang lewat di sekitar titik transfer moda sebagai alternatif waktu tunggu pejalan kaki mendapat moda lanjutan dan bisa menemukan *average waiting time*.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Penulis bernama Hobir Nur Ikhsan, lahir di Bogor pada tanggal 18 Maret 1995. Penulis merupakan anak pertama dari pasangan Mujianto dan Rayuni yang bertempat tinggal di Jalan Keramat Benda III RT 06 / RW 28 No. 98 Kelurahan Baktijaya Kecamatan Sukmajaya Kota Depok Provinsi Jawa Barat.

Penulis memulai pendidikan formal di TK Nurul Ikhsan pada tahun 2000 – 2001, kemudian penulis melanjutkan di SD Negeri Tugu 10 Depok pada tahun 2001 – 2007. Setelah itu penulis melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 7 Depok pada tahun 2007 – 2010, kemudian penulis melanjutkan pendidikan di SMA Plus PGRI Cibinong pada tahun 2010 dan lulus pada tahun 2013. Sejak 2013 penulis tercatat sebagai mahasiswa S-1 Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan.

Penulis pernah mengikuti organisasi, yaitu organisasi MPK SMA Plus PGRI Cibinong sebagai wakil ketua pada 2011 dan sebagai ketua pada 2012. Penulis pernah melaksanakan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di PT. Jaya Konstruksi, Tbk. pada proyek Pasar Senen Blok III. Untuk Praktik Keterampilan Mengajar (PKM) dilaksanakan penulis di SMK Negeri 1 Cibinong sebagai guru mata pelajaran *Finishing* Konstruksi Kayu. Penulis juga melakukan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di desa Jatisari, Karawang.

Untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta, penulis menyelesaikan skripsi dengan judul "Tingkat Aksesibilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Pejalan Kaki Stasiun Depok Baru)" di bawah bimbingan Winoto Hadi, MT dan Yusfita Chrisnawati, S. Pd. T. M. Sc.