

Penentuan Faktor-Faktor Pemilihan *Park & Ride* Sebagai Fasilitas Pergerakan Komuter Pada Koridor Bekasi-Jakarta

M Faridz Nazalputra dan Ketut Dewi Martha Erli Handayani

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111 Indonesia

e-mail: fnazalputra@gmail.com

Abstrak—Kemacetan di DKI Jakarta terjadi karena adanya mobilitas penduduk JABODETABEK yang menggunakan kendaraan pribadi menuju DKI Jakarta setiap hari. *Park & ride* merupakan sebuah fasilitas penunjang moda transportasi KRL yang dapat mengalihkan pengguna pribadi untuk menggunakan moda transportasi KRL. Dalam optimalisasi fasilitas *park & ride*, perlu dilakukan penelitian untuk mencari faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta.

Dengan menggunakan teknik analisis crosstab dan korelasi bivariat, dihasilkan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan *park & ride* sebagai fasilitas pergerakan komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta. Faktor-faktor yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pemilihan *park & ride* sebagai fasilitas pergerakan komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta adalah faktor biaya parkir, lama parkir, kenyamanan fasilitas parkir, jenis pekerjaan, maksud perjalanan, waktu tempuh KRL, jarak tempat tinggal menuju stasiun asal, jarak tempuh KRL, biaya perjalanan dan penggunaan moda pada stasiun pemberhentian. Dari 10 faktor tersebut, faktor maksud perjalanan memiliki nilai korelasi paling besar terhadap pemilihan *park & ride* sebagai fasilitas pergerakan komuter.

Kata Kunci—*Park & Ride*, Faktor Pengaruh

I. PENDAHULUAN

TRANSPORTASI merupakan salah satu aspek yang berperan vital dalam berkembangnya suatu kawasan perkotaan. Perkembangan kota menyebabkan mobilitas seseorang meningkat sehingga perlu adanya prasarana transportasi yang dapat menunjang kebutuhan pergerakannya. Transportasi memiliki dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Pembangunan DKI Jakarta memicu perkembangan kegiatan perkotaan wilayah – wilayah di sekitar Jakarta yaitu Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (BODETABEK). Mahalnya harga permukiman yang ada di Jakarta menyebabkan terjadinya proses densifikasi permukiman di daerah BODETABEK. Hal ini menyebabkan peningkatan mobilitas penduduk BODETABEK sebagai sub urban menuju pusat kegiatan DKI Jakarta. Mobilitas yang terjadi pada wilayah JABODETABEK menyebabkan bertambahnya jumlah

penduduk DKI Jakarta pada siang hari sebesar 1.126.310 jiwa. Jumlah komuter terbanyak berasal dari kota Bekasi yaitu sebanyak 460.069 jiwa atau 3 3.3 % dari jumlah komuter keseluruhan [3].

Komuter merupakan seseorang yang melakukan aktivitasnya di luar kabupaten/kota tempat tinggal dan secara rutin pergi dan pulang (PP) ke tempat tinggalnya pada hari yang sama. Salah satu angkutan massal yang cukup efisien untuk melayani penduduk komuter JABODETABEK adalah KRL. Angkutan ini dapat mengangkut komuter dalam jumlah banyak dan menempuh jarak jauh dalam waktu yang relatif cepat. Saat ini, terdapat 6 rute utama KRL yang melayani pergerakan di wilayah JABODETABEK yaitu Tangerang – Duri, Maja/Parung Panjang/Serpong – Tanah Abang, Bogor/Depok – Jatinegara, Bogor/Depok – Jakarta Kota, Bekasi – Jakarta Kota dan Tanjung Priok – Jakarta Kota [2].

KRL koridor Bekasi – Jakarta melewati 15 stasiun yakni stasiun Bekasi, Kranji, Cakung, Klender Baru, Buaran, Klender, Jatinegara, Manggarai, Cikini, Gondangdia, Juanda, Sawah Besar, Mangga Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota. Dari 460.069 jiwa jumlah komuter yang ada di Bekasi, hanya 31.373 jiwa yang memilih KRL sebagai moda transportasi utama yang digunakan untuk melakukan aktivitas, sedangkan jumlah pengguna kendaraan pribadi atau *single occupancy vehicle* (SOV) berjumlah 331.244 jiwa [2]. Besarnya jumlah komuter Kota Bekasi yang menggunakan SOV merupakan salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan di JABODETABEK. Guna memaksimalkan tingkat pelayanan KRL, *park and ride* merupakan salah satu solusi untuk menarik pengguna SOV untuk menggunakan KRL yang merupakan *high occupancy vehicle* (HOV).

Park and ride merupakan sistem transportasi yang menggunakan fasilitas ruang parkir dengan menitipkan kendaraan pribadi, kemudian beralih ke moda transportasi umum [14]. Fasilitas *park and ride* sangat bergantung terhadap dengan sistem transportasi umum. Artinya *park and ride* merupakan salah satu fasilitas penunjang tempat pemberhentian/transit seperti terminal atau stasiun KRL yang berfungsi sebagai penarik pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan transportasi publik yang memiliki kapasitas angkut yang lebih besar [13].

Penerapan *park and ride* merupakan strategi yang efektif untuk meningkatkan pelayanan transportasi berbasis transit.

Namun, infrastruktur parkir stasiun sepanjang Koridor Bekasi – Jakarta belum memberikan kenyamanan para pelaku komuting. Di sisi lain PT KCJ menargetkan pada tahun 2016 jumlah pengguna KRL pada Koridor Bekasi – Jakarta meningkat sebesar 107.680 penumpang. Potensi pengguna *park and ride* pada Stasiun KRL Koridor Bekasi – Jakarta cukup tinggi, namun dengan kondisi eksisting yang ada membuat fungsi *park and ride* pada Stasiun KRL Koridor Bekasi Jakarta belum optimal. Untuk mengoptimalkan sistem transportasi terutama KRL koridor Bekasi – Jakarta, maka perlunya kajian mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi komuter untuk menggunakan fasilitas *park and ride* sebagai penunjang pergerakan dengan moda kereta.

II. METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan positivistik. Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif.

B. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut [1] [4] [6] [7] [8] [9] [10] [11] [12] [13] [14] [15] [16]:

Tabel 1.
Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Sub Variabel
Karakteristik Parkir	Biaya Parkir	-
	Kemudahan Memperoleh Parkir	-
	Pengelola Parkir	-
	Lama Parkir	-
	Kenyamanan Parkir	Kenyamanan Fasilitas Parkir Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i> (menghubungkan tempat parkir dengan stasiun)
	Keamanan Parkir	-
Karakteristik Sosial Ekonomi	Jenis Kelamin	-
	Pendapatan	-
	Tingkat Pendidikan	-
	Jenis Pekerjaan	-
	Maksud Perjalanan	-
Karakteristik Perjalanan	Waktu Perjalanan	Waktu Menuju Stasiun Asal Waktu Perjalanan Moda KRL Waktu Menuju Lokasi Tujuan
	Panjang Perjalanan	Jarak Menuju Stasiun Asal Jarak Tempuh KRL Jarak Menuju Lokasi Tujuan
	Biaya Perjalanan	-
	Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia	-
	Penggunaan Moda Pada Stasiun Pemberhentian	-
	<i>Pedestrian Way</i> (pada stasiun pemberhentian)	Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i> Kondisi <i>Pedestrian Way</i>

Sumber: Penulis, 2016

C. Metode Analisis

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1) Teknik Analisis Statistik Deskriptif

Teknik analisis statistik deskriptif merupakan penerapan metode statistik untuk mengumpulkan, mengolah, menyajikan, dan menganalisis data kuantitatif secara deskriptif. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik parkir pada Koridor Bekasi-Jakarta dan mengidentifikasi perilaku pergerakan komuter yang menggunakan fasilitas *park & ride*. Untuk mendapatkan data, diperlukan penyebaran kuesioner dengan sampel pengguna *park & ride* pada Stasiun Bekasi dan Kranji.

2) Crosstab dan Korelasi Bivariat

Metode tabulasi silang dan korelasi bivariat digunakan untuk mengetahui keterkaitan atau hubungan antar variabel penelitian. Pada tahap analisis ini terdapat variabel dependen yaitu frekuensi para komuter dalam menggunakan *park & ride* dalam 1 minggu (5 hari kerja) dan variabel independen berdasarkan 3 indikator pada penelitian ini yaitu (1) Karakteristik Parkir (2) Karakteristik Sosial-Ekonomi dan (3) Karakteristik Perjalanan.

Alat analisis crosstab dan korelasi bivariat membutuhkan hipotesis untuk menguji keterkaitan antar variabel [5]. Hipotesis pada analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta adalah sebagai berikut:

Ho : Tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan *park & ride* dengan karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi, dan karakteristik perjalanan pelaku komuting.

Ha : Ada hubungan antara frekuensi penggunaan *park & ride* dengan karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan pelaku komuting.

Pada tahap analisis ini, uji hipotesis dilakukan dengan melihat nilai signifikansi. Untuk analisis korelasi bivariat, uji hipotesis dapat dilakukan dengan melihat nilai signifikansi. Berikut dasar pengambilan keputusan hipotesis pada analisis crosstab dan korelasi bivariat:

Nilai sig > 0,05, maka Ho diterima

Nilai sig < 0,05, maka Ho ditolak

Setelah menghitung nilai signifikansi, analisis dilanjutkan dengan menghitung nilai koefisien kontingensi (korelasi). Nilai korelasi akan menentukan tingkat kekuatan hubungan antara variabel independen dan dependen. Setelah menghitung nilai chi-square dan nilai signifikansi, analisis dilanjutkan dengan menghitung nilai koefisien kontingensi. Nilai koefisien kontingensi akan menentukan seberapa kuat hubungan antara variabel independen dan dependen. Pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien kontingensi sebagai berikut:

Tabel 1.
Pedoman Umum dalam Menentukan Kriteria Korelasi

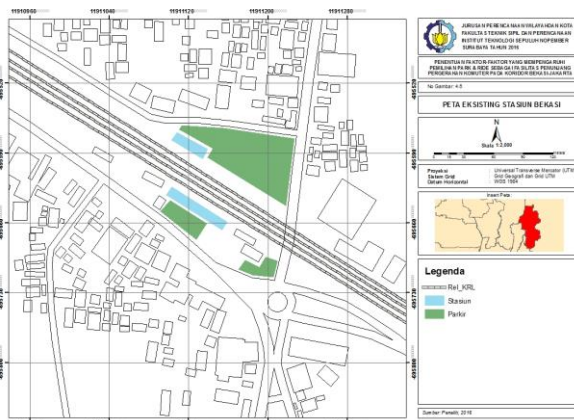
Nilai	Kriteria
0 – 0,199	Sangat Rendah
0,2 – 0,399	Rendah
0,4 – 0,599	Sedang
0,6 – 0,799	Kuat
0,8 – 1	Sangat Kuat

Sumber: Sugiyono, 2007

III. HASIL DAN DISKUSI

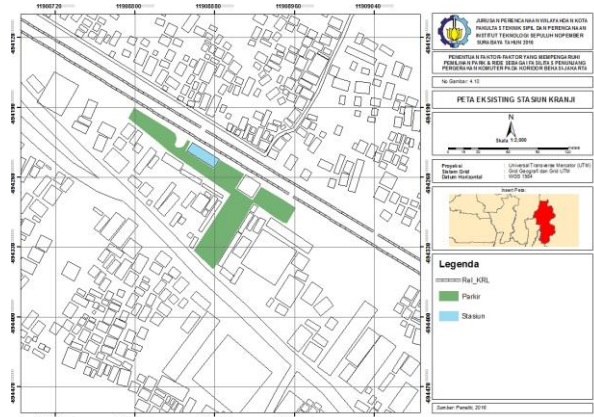
A. Identifikasi karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta

Stasiun Bekasi terletak di Kelurahan Margamulya Kota Bekasi. Pada Stasiun Bekasi terdapat dua jenis pengelola parkir yaitu parkir yang dikelola oleh PT Reska Multi Usaha (RMU) dan parkir yang dikelola oleh masyarakat setempat. Parkir yang dikelola oleh masyarakat menawarkan biaya yang lebih murah bila dibandingkan dengan parkir PT RMU. Namun akses parkir yang dikelola oleh masyarakat menuju stasiun lebih sulit karena letak parkir diluar area stasiun. Berbeda dengan parkir yang dikelola oleh PT RMU yang terletak didalam area stasiun.



Gambar 1. Parkir pada Stasiun Bekasi
Sumber: Survey Primer, 2016

Stasiun Kranji terletak di Kelurahan Kranji Kota Bekasi. Tidak ada perbedaan yang besar antara karakteristik parkir pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji. Namun kondisi akses parkir yang dikelola oleh masyarakat pada sisi utara menuju stasiun pada Stasiun Kranji sangat buruk karena belum mengalami perkerasan (masih jalan tanah).



Gambar 2. Parkir pada Stasiun Kranji
Sumber: Survey Primer, 2016

Berdasarkan hasil kuesioner Karakteristik parkir yang tersedia pada Stasiun Bekasi dan Kranji didapatkan berdasarkan hasil kuesioner yang disebar kepada para pengguna *park & ride* yang berasal dari Stasiun Bekasi dan Kranji. Berikut karakteristik parkir pada Stasiun Bekasi dan Kranji.

Tabel 3.
Karakteristik Parkir pada Stasiun Asal

Variabel	Sub-Variabel	Deskripsi
Biaya Parkir	-	Sebanyak 38,41% responden mengeluarkan biaya parkir sebesar kurang dari Rp. 5.000. Sehingga dapat disimpulkan bahwa responden yang menggunakan fasilitas <i>park & ride</i> cenderung memilih biaya parkir yang paling murah.
	-	46,36% responden pada Stasiun Bekasi dan Kranji berpendapat mudah untuk memperoleh parkir. Artinya adalah fasilitas parkir yang tersedia pada stasiun asal telah memberikan kenyamanan kepada pelaku commuting dalam memperoleh parkir.
Kemudahan Memperoleh Parkir	-	Apabila dibandingkan dari jenis kendaraannya, responden yang menggunakan sepeda motor cenderung memilih memarkirkan kendaraan mereka di tempat parkir yang dikelola oleh masyarakat (57,55% responden). Hal ini disebabkan karena tempat parkir yang dikelola oleh masyarakat memberikan kenyamanan parkir yang baik dengan menawarkan biaya parkir yang lebih murah.
	-	Sebanyak 74,14% responden memarkirkan kendaraan mereka di tempat parkir yang tersedia pada stasiun asal selama 7-12 jam.
Lama Parkir	-	Sebanyak 50,99% responden berpendapat kenyamanan fasilitas parkir pada stasiun asal sudah cukup baik.
Kenyamanan Parkir	Kenyamanan Fasilitas Parkir	Sebanyak 41,08% responden berpendapat tingkat kenyamanan <i>pedestrian way</i> sudah baik.
	Kenyamanan <i>pedestrian way</i> parkir	Sebanyak 59,60% responden berpendapat tingkat keamanan
Keamanan Parkir	-	

Variabel	Sub-Variabel	Deskripsi
		parkir pada stasiun asal sudah baik.

Sumber : Penulis, 2016

D. Identifikasi Karakteristik Perilaku pergerakan komuter yang menggunakan park and ride pada Koridor Bekasi-Jakarta

Karakteristik sosial-ekonomi adalah latar belakang sosial dan ekonomi komuter yang merupakan menjadi salah satu faktor untuk mempengaruhi komuter dalam memilih moda transportasi pada Koridor Bekasi-Jakarta. Berikut merupakan karakteristik sosial ekonomi komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta

Tabel 4. Karakteristik Sosial-Ekonomi Pengguna Park & Ride

Variabel	Sub-Variabel	Deskripsi
Jenis Kelamin	-	Pada Koridor Bekasi Jakarta sebagian besar pengguna park & ride (60,26% responden) memiliki jenis kelamin laki-laki.
Tingkat Pendapatan	-	Sebagian besar responden (31,79%) memiliki pendapatan diatas Rp. 5.200.000-Rp. 7.800.000 per bulan. Sebagian besar responden (50,33%) memiliki latar belakang pendidikan sarjana strata 1. Kesimpulan bahwa sebagian besar pengguna fasilitas park & ride memiliki pendidikan yang baik
Tingkat Pendidikan	-	Sebagian besar responden (39,07%) pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji memiliki jenis pekerjaan pegawai swasta.
Jenis Pekerjaan	-	

Sumber : Penulis, 2016

Karakteristik perjalanan merupakan sebuah pola pergerakan para komuter untuk mencapai lokasi tujuan. Karakteristik perjalanan terdiri dari tujuan perjalanan, waktu perjalanan, panjang perjalanan, biaya perjalanan, tingkat penggunaan moda transportasi pada daerah tujuan, ketersediaan pedestrian pada stasiun tujuan dan ketersediaan transportasi umum dari stasiun tujuan menuju tujuan akhir. Berikut karakteristik perjalanan para pelaku komuting pada Koridor Bekasi-Jakarta.

Tabel 5. Karakteristik Perjalanan Pengguna Park & Ride

Variabel	Sub-Variabel	Deskripsi
Maksud Perjalanan		Sebagian besar pengguna park & ride pada Koridor Bekasi-Jakarta melakukan perjalanan untuk bekerja (63,57%). Hal ini sangat dipengaruhi oleh banyaknya responden yang memiliki pekerjaan sebagai pegawai .
Waktu Perjalanan	Waktu Menuju Stasiun Asal	Sebagian besar pelaku komuting menghabiskan waktu 15-30 menit dari tempat tinggal menuju stasiun asal (46,35%).
	Waktu Perjalanan Moda KRL	Sebagian besar responden menghabiskan waktu 45 menit dari stasiun asal menuju stasiun pemberhentian sepanjang Koridor Bekasi-Jakarta (38,41%).
	Waktu Menuju	Sebagian besar pengguna park &

Variabel	Sub-Variabel	Deskripsi
Panjang Perjalanan	Lokasi Tujuan	ride pada Koridor Bekasi-Jakarta memerlukan waktu kurang dari 5 menit dari stasiun pemberhentian menuju lokasi tujuan (30,46%).
	Jarak Menuju Stasiun Asal	Sebagian besar responden menempuh jarak kurang dari 7 km dari tempat tinggal untuk mencapai stasiun asal (61,58%)
	Jarak Tempuh KRL	Sebagian besar komuter menempuh jarak 17-23 km dari stasiun asal menuju stasiun pemberhentian (60,26%).
Biaya Perjalanan	Jarak Menuju Lokasi Tujuan	Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden menempuh jarak yang cukup dekat yaitu kurang dari 7 km dari stasiun berhenti menuju lokasi tujuan (67,55%). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden mengeluarkan biaya perjalanan sebesar Rp. 10.751-Rp. 21.500 per hari (38,41%) Dapat disimpulkan bahwa ketersediaan moda alternative pada stasiun pemberhentian di Koridor Bekasi-Jakarta sudah baik karena sebagian besar responden berpendapat ketersediaan moda transportasi pada stasiun tujuan sudah baik (50,33%). Dapat disimpulkan bahwa pilihan moda sebagian besar para pengguna park & ride dari stasiun tujuan adalah berjalan kaki (39,73%). Selain berjalan kaki, banyak para pengguna park & ride yang memilih angkutan umum untuk mencapai lokasi tujuan (36,42%).
		Sebagian besar responden (90,06%) berpendapat bahwa pada setiap stasiun tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta sudah tersedia pedestrian way. Dapat disimpulkan bahwa hampir seluruh stasiun tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta sudah tersedia pedestrian way.
		Dapat disimpulkan bahwa kondisi pedestrian way yang tersedia pada stasiun tujuan dalam kondisi yang baik. Hal ini memberikan kenyamanan bagi para komuter untuk melakukan pergerakan (45,03%).
Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia		
Penggunaan Moda Pada Stasiun Pemberhentian		
Ketersediaan Pedestrian Way		
Pedestrian Way (pada stasiun pemberhentian)		
Kondisi Pedestrian Way		

Sumber : Penulis, 2016

E. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Park & Ride sebagai Prasarana Pendukung Pergerakan Pada Koridor Bekasi-Jakarta

Berdasarkan hasil teknik analisis crosstab dan korelasi bivariat, dari 23 faktor yang dianalisis, sebanyak 10 faktor yang memiliki keterkaitan dengan frekuensi penggunaan park & ride. Tahap selanjutnya adalah melihat nilai korelasi setiap faktor yang memiliki hubungan dengan frekuensi penggunaan park & ride. Berikut tabel tingkat kekuatan hubungan masing-masing faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas park & ride:

Tabel 6.

Rumusan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan <i>Park & Ride</i>			
Faktor	Nilai Signifikansi	Nilai Korelasi	Pengaruh Faktor Terhadap Pemilihan <i>Park & Ride</i>
Biaya Parkir	0,017	0,305	Biaya parkir memiliki pengaruh signifikan terhadap pemilihan <i>park & ride</i> dengan tingkat pengaruh sebesar 0,305 (rendah). Hal ini ditinjau berdasarkan sebagian besar responden yang membayar parkir kurang dari Rp. 5000 (38,41%). Semakin sering frekuensi penggunaan <i>park & ride</i> , maka akan semakin murah biaya parkir yang dipilih. Lama parkir merupakan salah satu faktor yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pemilihan <i>park & ride</i> sebesar 0,442 (sedang). Hal ini dapat dilihat dari banyaknya pelaku komuting yang memarkirkan kendaraan selama 7-12 jam (74,14%). Faktor selanjutnya yang memiliki pengaruh terhadap pemilihan <i>park & ride</i> adalah kenyamanan parkir dengan nilai signifikansi sebesar 0,311 (rendah). Hal ini dapat dilihat dari sebagian besar responden (50,99%) yang berpendapat bahwa kenyamanan fasilitas parkir sudah cukup baik. Lengkapya fasilitas parkir membantu <i>park & ride</i> untuk mempengaruhi pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan moda transportasi KRL. Satu-satunya karakteristik sosial-ekonomi yang mempengaruhi pemilihan <i>park & ride</i> adalah faktor jenis pekerjaan. Faktor jenis pekerjaan memiliki pengaruh signifikan terhadap pemilihan <i>park & ride</i> sebesar 0,483 (sedang). Pekerjaan para pengguna <i>park & ride</i> didominasi oleh pegawai swasta (39,07%). Maksud perjalanan merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap pemilihan <i>park & ride</i> diantara faktor-faktor yang lain yaitu sebesar 0,529 (sedang). Artinya <i>park & ride</i> digunakan oleh pelaku komuter dengan segmen tertentu yaitu komuter yang bekerja menuju pusat kota (63,57%). Faktor waktu perjalanan terutama pada saat berada di moda KRL menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pemilihan <i>park & ride</i> yaitu dengan nilai korelasi sebesar 0,309 (sedang). Hal ini
Lama Parkir	0,000	0,442	
Kenyamanan Fasilitas Parkir	0,040	0,311	
Jenis Pekerjaan	0,000	0,483	
Maksud Perjalanan	0,000	0,529	
Waktu di KRL	0,000	0,309	

Faktor	Nilai Signifikansi	Nilai Korelasi	Pengaruh Faktor Terhadap Pemilihan <i>Park & Ride</i>
Jarak Menuju Stasiun	0,012	0,204	disebabkan karena proporsi perjalanan komuter pada saat berada di KRL paling besar diantara saat berada di moda lainnya. Faktor jarak stasiun asal menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pemilihan <i>park & ride</i> dengan nilai korelasi sebesar 0,204 (rendah). Semakin dekat letak stasiun asal dengan tempat tinggal pelaku komuting, semakin optimal peran <i>park & ride</i> untuk menarik pelaku komuting menggunakan moda transportasi KRL untuk menuju pusat kota. Hal ini dapat dilihat dari sebagian besar pengguna <i>park & ride</i> yang memiliki tempat tinggal di dekat stasiun asal (61,58%) Sama seperti faktor waktu di KRL, faktor jarak pada saat berada di KRL memiliki pengaruh terhadap pemilihan <i>park & ride</i> dengan nilai korelasi sebesar 0,219 (rendah). Hal ini disebabkan jarak yang ditempuh moda KRL berkontribusi besar terhadap panjang perjalanan para komuter. Biaya perjalanan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pemilihan <i>park & ride</i> dengan nilai korelasi sebesar 0,214 (rendah). Hal ini dapat dilihat dari banyaknya jumlah responden yang mengeluarkan biaya parkir sebesar Rp. 10.750 – Rp. 21.500. nilai korelasi minus artinya semakin sering frekuensi penggunaan <i>park & ride</i> , maka akan semakin murah biaya perjalanannya. Faktor terakhir yang mempengaruhi penggunaan <i>park & ride</i> adalah penggunaan moda pada stasiun pemberhentian dengan nilai korelasi sebesar 0,285 (rendah). Terdapat pola pengguna <i>park & ride</i> cenderung memilih moda transportasi yang murah. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya jumlah responden yang berjalan kaki untuk mencapattujuan akhir (39,73%).
Jarak KRL	0,007	0,219	
Biaya Perjalanan	0,008	-0,214	
Penggunaan Moda Pada Stasiun Pemberhentian	0,038	0,285	

Sumber : Penulis, 2016

Dari 10 faktor yang mempengaruhi pelaku komuting menggunakan *park & ride*, berdasarkan nilai korelasinya faktor maksud perjalanan memiliki pengaruh yang paling kuat. Pemilihan *park & ride* dominan terlihat pada perjalanan dengan maksud bekerja. Artinya karakteristik perjalanan di

wilayah pinggiran menuju pusat kota mempengaruhi pemilihan *park & ride* sebagai fasilitas penunjang pergerakan.

IV. KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan penentuan faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta, dapat disimpulkan bahwa:

1. Karakteristik parkir yang mempengaruhi frekuensi penggunaan fasilitas *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta adalah faktor biaya parkir, lama parkir, dan kenyamanan fasilitas parkir
2. Karakteristik sosial-ekonomi yang mempengaruhi frekuensi penggunaan fasilitas *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta adalah faktor jenis pekerjaan.
3. Karakteristik perjalanan yang mempengaruhi frekuensi penggunaan fasilitas *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta adalah faktor maksud perjalanan, waktu tempuh KRL, jarak tempat tinggal menuju stasiun asal, jarak tempuh KRL, biaya perjalanan dan penggunaan moda transportasi pada stasiun pemberhentian.
4. Faktor yang memiliki hubungan korelasi yang paling kuat dengan frekuensi penggunaan fasilitas *park & ride* adalah faktor maksud perjalanan komuter.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Alyia, Sharifah Adibah (2013). Evaluating the Parking Demand at Park and ride Facility at Putrajaya Public Transportation Terminal. Journal, International Islamic University Malaysia. Kuala Lumpur. Antariksa. (2010).
- [2] Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. 2015. Statistik Komuter Kota Bekasi Tahun 2014. Kota Bekasi : BPS
- [3] Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. Komuter DKI Jakarta Tahun 2014. Provinsi DKI Jakarta : BPS
- [4] Damanik, R. (2006). Analisis Manfaat bagi Pengguna Sistem Park & Ride Sepeda Motor di jabodetabek. Tesis Program Magister Bidang Ilmu Teknik: Universitas Indonesia
- [5] Erli, Ketut Dewi Martha. (2009) The Relevance Of Urban Form As Determinant Of Travel Behavior Change In Indonesian Neighborhood Level. Jurnal. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- [6] Guntur, Andi (2014). Fasilitas Park and ride Sebagai Bagian dari Pelayanan Kereta Api Perkotaan (Studi Kasus: Kereta Api Perkotaan Bandung., Jurnal. Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- [7] Hamid, Norlida Abdul (2008). Travel behavior of the Park and ride users and the factors influencing the demand for the use of the Park and ride facility. Universiti Teknologi Malaysia. Johor.
- [8] Hole, Arne Risa. (2004). Forecasting the demand for an employee Park and ride service using commuters' stated choices. University of St Andrews. Scotland.
- [9] Islam, Shahi Tapshsir (2015). Exploring the Mode Change Behavior of Park-and-Ride Users. Research Article. Hindawi.
- [10] Limaryantamarico. (2015). Analisis Kebutuhan Park and ride BRT Trans Musi Pada Kawasan Seberang Ulu Palembang. Jurnal. Universitas Lampung. Lampung.
- [11] Miro, Fidel, 2002, Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta
- [12] Olsson, Anna-Lena. (2003). Factor That Influence Choice of Travel Mode in Major Urban Areas "The attractiveness of Park & Ride". Division of Transportation and Logistic.
- [13] South Yorkshire Passenger Transport Authority, (2012), Park & Ride Strategy 2006-2011.
- [14] Spillar, Robert J (1997). Park and ride Planning and Design Guideline, Parsons Brinckerhoff inc.
- [15] Tamin, Ofyar Z, 2000, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung
- [16] Vincent, Mike. (2007). Park and ride: Characteristics and demand forecasting. Land Transport New Zealand.