



TUGAS AKHIR - RP141501

**PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI PEMILIHAN PARK & RIDE
SEBAGAI FASILITAS PERGERAKAN KOMUTER PADA
KORIDOR BEKASI-JAKARTA**

MOHAMAD FARIDZ NAZALAPUTRA
3612 100 056

Dosen Pembimbing
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2017



FINAL PROJECT - RP141501

DETERMINING THE FACTOR OF PARK & RIDE CHOOSEN FOR COMMUTERS MOBILITY FACILITIES IN CORRIDORS OF BEKASI-JAKARTA

MOHAMAD FARIDZ NAZALAPUTRA
3612 100 056

Advisor
Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT.

DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2017

LEMBAR PENGESAHAN
PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR PEMILIHAN PARK
& RIDE SEBAGAI FASILITAS PERGERAKAN
KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

MOHAMAD FARIDZ NAZALAPUTRA
NRP. 3612 100 056

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :



Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT
NIP. 198410 082009 122005

SURABAYA, JANUARI 2017



PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI FASILITAS PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

Nama Mahasiswa : Mohamad Faridz Nazalputra
NRP : 3612100056
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT.

ABSTRAK

Setiap hari penduduk di DKI Jakarta bertambah hingga 1.382.296 jiwa pada siang hari. Kota Bekasi menyumbang jumlah komuter terbanyak di DKI Jakarta yaitu sebanyak 460.069 jiwa. Kereta rel listrik (KRL) merupakan moda transportasi yang cukup efisien untuk melayani pergerakan komuter di Koridor Bekasi-Jakarta. Sebanyak 31.373 memilih KRL sebagai moda transportasi pergerakan, namun pergerakan dari Kota Bekasi menuju DKI Jakarta masih didominasi oleh pengguna kendaraan pribadi yaitu sebesar 331.244 jiwa. 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.

Tujuan dari penelitian ini adalah menentukan faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan park and ride untuk mendorong komuter menggunakan KRL koridor Bekasi – Jakarta. Tahapan penelitian ini terdiri dari 3 tahap yaitu identifikasi karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta dengan menggunakan analisis statistik deskriptif, identifikasi karakteristik perilaku pergerakan komuter yang menggunakan park and ride pada Koridor Bekasi – Jakarta dengan menggunakan analisis statistik deskriptif dan analisis faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas park and ride sebagai prasarana pendukung KRL Koridor Bekasi – Jakarta dengan menggunakan analisis crosstab dan korelasi bivariat.

Berdasarkan hasil analisis, 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 pengaruh paling besar terhadap pemilihan park & ride sebagai fasilitas pergerakan komuter.

Kata Kunci: *Park & ride, faktor pengaruh*

DETERMINING THE FACTOR OF PARK & RIDE CHOSEN FOR COMMUTERS MOBILITY FACILITIES IN CORRIDORS OF BEKASI-JAKARTA

Student Name : Mohamad Faridz Nazalaputra
NRP : 3612100056
Department : Urban and Regional Planning
Advisor : Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT.

ABSTRAK

Every day the population in Jakarta increased to 1,382,296 inhabitants during the day. The city of Bekasi accounted for the largest number of commuters in Jakarta that is as much as 460,069 inhabitants. Light rail transportation called KRL (Keretz Api Rel Listrik) is an efficient mode of transportation to serve the movement of commuters in corridor of the Bekasi-Jakarta. As much as 31,373 inhabitants chose KRL as a mode of transportation movement, but the movement from the city of Bekasi towards Jakarta still dominated by single occupancy vehicles users amounted to 331,244 inhabitants. Park & ride is a public transportation supporting facilities that transfer single occupancy vehicle user to use high occupancy vehicle (HOV) (e.g., KRL). In the optimization of park & ride facilities, research to find the factors that affect the use of the park ride in corridor of Bekasi-Jakarta is needed.

The purpose of this research is to determine which factors that affect the use of the park and ride to encourage commuters using KRL in corridor Bekasi – Jakarta. Phases of this research consists of 3 stages (1) identification of the characteristics of the parking availability at the station of origin (Bekasi and Kranji) KRL Bekasi-Jakarta Corridor by using descriptive statistical analysis, (2) identification of travel behavior characteristic of commuters who use the park and ride in corridor of Bekasi – Jakarta by using descriptive statistical analysis and (3) analysis of factors that affect the use of the park and ride facilities as the supporting

infrastructure of KRL corridor Bekasi – Jakarta by using a crosstab analysis and bivariat correlation.

Based on the results of the analysis, the factors that have significant influence towards the choosen of park & ride facilities for commuter movements in the corridors of the Bekasi-Jakarta is the parking cost factor, the length of parking, the convenience of parking facilities, profession, the purpose of travel, travel time from origin station to destination station, distance from residence to station origin, distance from station origin to destination, travel expenses and mode option at the destination station. Of the 10 factors, factors most that influence towards selection of park & ride facilities is the propose of travel.

Keywords: *Park & ride, factors that affect*

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobil alamin puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah subhanawataala karena dengan rahmatnya, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir berjudul Penentuan Faktor-Faktor Pemilihan *Park & Ride* Sebagai Fasilitas Penunjang Pergerakan Komuter Pada Koridor Bekasi-Jakarta.

Dalam proses penulisan, penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang turut membantu menyelesaikan penulisan penelitian ini hingga menjadi buku Tugas Akhir yang diharapkan bermamfaat bagi pembangunan transportasi di Indonesia dan dapat menjadi Inspirasi bagi mahasiswa khususnya Perencanaan Wilayah dan Kota. Ucapan terimakasih secara khusus diberikan kepada:

- Allah swt yang memberikan rezeki berupa kesehatan dan kemampuan untuk menyelesaikan penelitian ini.
- Keluarga, ayah Ir Mirza Soekma serta kakak penulis Siti Fathya Indahsyahputri yang tidak hentinya memberikan doa dan dukungan untuk penulis sehingga dapat menyelesaikan Tugas Akhir.
- Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT. selaku dosen pembimbing mata kuliah Tugas Akhir atas bimbingannya yang telah memberikan saran, masukan, maupun kritik dalam proses penyusunan laporan penelitian.
- Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic.Rer.Reg. selaku dosen wali atas bantuannya kepada penulis selama menempuh pendidikan di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota – ITS.
- Bayu dan Sukma sebagai teman ngelembur, diskusi dan tempat berkeluh kesah, Ramdan dan Ghozi yang telah membantu menyebarkan kuesioner, Wahyu yang sudah memberi kursus drafting dan Stanley yang telah membantu digitasi peta.
- Garuda angkatan 2012 yang selalu memberi semangat untuk penulis selama masa perkuliahan
- Teman-teman kontrakan KRI Pulau Rengat Abas, Andre, Dhafi, Faris, Reza, Rg, Rian dan Surya yang sudah menjadi

keluarga selama penulis hidup di Surabaya. Semoga kalian sukses.

- Teman-teman kerja praktek PT Wartha Bakti Bayu, Sukma dan Mba Fitri yang membantu penulis saat melakukan kerja praktek di Bali.
- Para dosen penguji, Bapak Ir. Sardjito, MT., Bapak Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic.Rer.Reg. dan Ir. Mulyono Sadyohutomo, MURP yang telah memberikan saran dan masukan dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
- Instansi pemerintah terutama PT Reska Multi Usaha region 1 dan masyarakat pengelola parkir pada Stasiun Bekasi dan Kranji telah memberikan data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini dan pelaku komuting KRL pada Koridor Bekasi-Jakarta yang telah berpartisipasi dengan mengisi kuesioner sebagai data primer pada penelitian ini.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran dari semua pihak yang bersifat membangun selalu penulis harapkan demi kesempurnaan makalah ini.

Akhir kata, saya sampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah berperan serta dalam penyusunan makalah ini dari awal sampai akhir. Semoga Allah SWT senantiasa meridhai segala usaha kita. Amin.

Surabaya, Januari 2017

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
ABSTRAK.....	vii
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR DAN ILUSTRASI.....	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian	5
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	5
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan	6
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi.....	7
1.5 Manfaat Penelitian	7
1.5.1 Manfaat Teoritis	7
1.5.2 Manfaat Praktis.....	7
1.6 Sistematika Pembahasan.....	8
1.7 Kerangka Berfikir	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1 Sistem Transportasi Makro	11
2.2 Parkir Sebagai Fasilitas Penunjang.....	13
2.3 <i>Park & Ride</i>	14
2.3.1 Konsep <i>Park & Ride</i>	14
2.3.2 Karakteristik <i>Park and Ride</i>	15
2.3.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan <i>Park & Ride</i>	17
2.4 Penelitian Terdahulu	25
2.5 Sintesa Pustaka	26

BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	31
3.1 Pendekatan Penelitian	31
3.2 Jenis Penelitian	31
3.3 Variabel Penelitian.....	32
3.4 Populasi dan Sampel	37
3.4.1 Populasi	37
3.4.2 Sampel	37
3.5 Metode Penelitian.....	38
3.5.1 Metode Pengumpulan Data.....	38
3.5.2 Metode Analisis Data.....	39
3.6 Tahapan Penelitian	44
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	47
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	47
4.1.1 Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian.....	47
4.1.2 Karakteristik Pelayanan Transportasi	48
4.2 Hasil dan Pembahasan	130
4.2.1 Mengidentifikasi Karakteristik Parkir yang tersedia pada Stasiun Awal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi – Jakarta.....	130
4.2.2 Mengidentifikasi Karakteristik Perilaku pergerakan komuter yang menggunakan <i>park</i> <i>and ride</i> pada Koridor Bekasi-Jakarta	147
4.2.3 Menganalisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan <i>Park & ride</i> sebagai Prasarana Pendukung Pergerakan Pada Koridor Bekasi-Jakarta	174
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	211
5.1 Kesimpulan.....	211
5.2 Saran	212
DAFTAR PUSTAKA	213
LAMPIRAN.....	215

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Indikator dan Variabel Berdasarkan Teori	23
Tabel 2.2	Tabel Indikator dan Variabel dari Penelitian Terdahulu	26
Tabel 2.3	Indikator dan Variabel Penelitian yang Digunakan.....	28
Tabel 3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	33
Tabel 3.2	Tahap Pengumpulan Data Primer.....	38
Tabel 3.3	Tahap Pengumpulan Data Sekunder	39
Tabel 3.4	Tahapan Analisis Data.....	39
Tabel 3.5	Identifikasi Karakteristik Parkir yang Tersedia pada Stasiun Asal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta.....	41
Tabel 3.6	Identifikasi Perilaku Pengguna <i>Park and Ride</i> di Koridor Bekasi-Jakarta	42
Tabel 4. 1	Wilayah Administrasi Stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta.....	48
Tabel 4. 2	Jarak dan Waktu Tempuh Stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta.....	50
Tabel 4. 3	Volume Pengguna Parkir pada Stasiun Bekasi Tahun 2016.....	53
Tabel 4. 4	Perbandingan Karakteristik Parkir pada Stasiun Bekasi Berdasarkan Pengelola	54
Tabel 4. 5	Volume Pengguna Parkir para area parkir di Stasiun Kranji Tahun 2016.....	58
Tabel 4. 6	Perbandingan Karakteristik Parkir pada Stasiun Kranji Berdasarkan Pengelola	59
Tabel 4. 7	Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Cakung.....	63
Tabel 4. 8	Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Klender Baru	67

Tabel 4. 9 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Buaran	71
Tabel 4. 10 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Klender	75
Tabel 4. 11 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Jatinegara.....	81
Tabel 4. 12 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Manggarai.....	87
Tabel 4. 13 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Cikini	93
Tabel 4. 14 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Gondangdia	97
Tabel 4. 15 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Juanda.....	101
Tabel 4. 16 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Sawah Besar	107
Tabel 4. 17 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Mangga Besar.....	111
Tabel 4. 18 Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Jakarta Kota.....	119
Tabel 4. 19 Tabel Pedestrian Way pada Stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta	127
Tabel 4. 20 Jumlah Responden pada Variabel Biaya Parkir	130
Tabel 4. 21 Jumlah Responden pada Variabel Kemudahan Memperoleh Parkir.....	132
Tabel 4. 22 Jumlah Responden pada Variabel Pengelola Parkir ...	133
Tabel 4. 23 Jumlah Responden pada Variabel Pengelola Parkir Berdasarkan Sepeda Motor.....	134
Tabel 4. 24 Jumlah Responden pada Diagram Jenis Kendaraan ..	136
Tabel 4. 25 Jumlah Responden pada Diagram Lama Parkir	137
Tabel 4. 26 Jumlah Responden Stasiun Bekasi pada Variabel Kenyamanan Fasilitas Parkir.....	138

Tabel 4. 27	Jumlah Responden Stasiun Kranji pada Variabel Kenyamanan Parkir	139
Tabel 4. 28	Jumlah Responden Stasiun Bekasi pada Sub Variabel Kenyamanan Pedestrian Way	141
Tabel 4. 29	Jumlah Responden Stasiun Kranji pada Sub Variabel Kenyamanan Pedestrian Way	143
Tabel 4. 30	Jumlah Responden Stasiun Bekasi pada Variabel Keamanan Parkir	144
Tabel 4. 31	Jumlah Responden Stasiun Kranji pada Variabel Keamanan Parkir	146
Tabel 4. 32	Jumlah Responden pada Variabel Jenis Kelamin	148
Tabel 4. 33	Jumlah Responden pada Variabel Pendapatan	149
Tabel 4. 34	Jumlah Responden pada Variabel Pendidikan	151
Tabel 4. 35	Jumlah Responden pada Variabel Jenis Pekerjaan	153
Tabel 4. 36	Jumlah Responden pada Diagram Tujuan Perjalanan	154
Tabel 4. 37	Jumlah Responden pada Variabel Maksud Perjalanan	156
Tabel 4. 38	Jumlah Responden pada Sub Variabel Waktu Menuju Stasiun Asal	157
Tabel 4. 39	Jumlah Responden pada Sub Variabel Waktu Perjalanan KRL	159
Tabel 4. 40	Jumlah Responden pada Sub Variabel Waktu Menuju Lokasi Tujuan	160
Tabel 4. 41	Jumlah Responden pada Sub Variabel Jarak Tempuh Menuju Stasiun Asal	162
Tabel 4. 42	Jumlah Responden pada Sub Variabel Jarak Tempuh KRL	163
Tabel 4. 43	Jumlah Responden pada Sub Variabel Jarak Menuju Lokasi Tujuan	165
Tabel 4. 44	Jumlah Responden pada Variabel Biaya Perjalanan ..	166
Tabel 4. 45	Jumlah Responden pada Variabel Jumlah Moda Transportasi Umum	168

Tabel 4. 46	Jumlah Responden pada Variabel Penggunaan Moda dari Stasiun Tujuan.....	169
Tabel 4. 47	Jumlah Responden pada Sub Variabel Ketersediaan Pedestrian Way pada Stasiun Tujuan	171
Tabel 4. 48	Jumlah Responden pada Sub Variabel Kondisi Pedestrian Way pada Stasiun Tujuan	173
Tabel 4. 49	Pedoman Umum Dalam Menentukan Kriteria Korelasi	175
Tabel 4. 50	Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Biaya Parkir	176
Tabel 4. 51	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Biaya Parkir.....	176
Tabel 4. 52	Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Kemudahan Memperoleh Parkir.....	177
Tabel 4. 53	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Pekerjaan.....	178
Tabel 4. 54	Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Pengelola Parkir	179
Tabel 4. 55	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Pengelola Parkir	179
Tabel 4. 56	Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Lama Parkir	180
Tabel 4. 57	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Lama Parkir	180

Tabel 4. 58 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Fasilitas Parkir	181
Tabel 4. 59 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Kenyamanan Fasilitas Parkir.....	182
Tabel 4. 60 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Kenyamanan Pedestrian Way	183
Tabel 4. 61 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Kenyamanan Pedestrian Way.....	183
Tabel 4. 62 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Keamanan Parkir	184
Tabel 4. 63 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Keamanan Parkir	184
Tabel 4. 64 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Jenis Kelamin	185
Tabel 4. 65 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Kelamin	186
Tabel 4. 66 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Pendapatan	186
Tabel 4. 67 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Pendapatan	187
Tabel 4. 68 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Pendidikan.	188

Tabel 4. 69	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Pendidikan.....	188
Tabel 4. 70	Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Pekerjaan	189
Tabel 4. 71	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Pekerjaan	189
Tabel 4. 72	Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Maksud Perjalanan	191
Tabel 4. 73	Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Maksud Perjalanan	191
Tabel 4. 74	Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Waktu Menuju Stasiun Asal.....	192
Tabel 4. 75	Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Waktu yang Ditempuh KRL.....	193
Tabel 4. 76	Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Waktu Menuju Lokasi Tujuan.....	194
Tabel 4. 77	Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Jarak Menuju Stasiun Asal	195
Tabel 4. 78	Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Jarak yang Ditempuh KRL.....	196
Tabel 4. 79	Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Jarak Menuju Lokasi Tujuan	197

Tabel 4. 80 Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Biaya Perjalanan.....	198
Tabel 4. 81 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Penggunaan Moda.....	199
Tabel 4. 82 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia	199
Tabel 4. 83 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Jenis Moda Transportasi Umum.....	200
Tabel 4. 84 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Pemilihan Jenis Moda Transportasi Umum.....	201
Tabel 4. 85 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Ketersediaan Pedestrian Way.....	202
Tabel 4. 86 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Ketersediaan Pedestrian Way.....	202
Tabel 4. 87 Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Kondisi Pedestrian Way.....	203
Tabel 4. 88 Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & Ride dengan Variabel Kondisi Pedestrian Way	203
Tabel 4. 89 Tingkat Kekuatan Hubungan Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Fasilitas Park & Ride.....	204

DAFTAR GAMBAR DAN ILUSTRASI

Gambar 1.1 Peta Wilayah Penelitian.....	6
Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro.....	12
Gambar 2.2 Pola Pergerakan Pengguna <i>Park & Ride</i>	15
Gambar 4.1 Fasilitas Pendukung yang Terdapat pada KRL Koridor Bekasi-Jakarta.....	49
Gambar 4.2 Persentase Tujuan Komuter Asal Kota Bekasi	50
Gambar 4.3 Fasilitas Parkir yang Dikelola PT Reska Multi Usaha pada Stasiun Bekasi.....	52
Gambar 4. 4 <i>Pedestrian Way</i> pada Area Parkir Stasiun Bekasi	52
Gambar 4. 5 Fasilitas Parkir yang Dikelola Masyarakat pada Stasiun Bekasi	54
Gambar 4. 6 Peta Kondisi Eksisting Stasiun Bekasi	55
Gambar 4.7 Fasilitas Parkir yang Dikelola PT Reska Multi Usaha pada Stasiun Kranji	57
Gambar 4. 8 <i>Pedestrian Way</i> pada Area Parkir Stasiun Kranji	58
Gambar 4.9 Fasilitas Parkir yang Dikelola Masyarakat Usaha pada Stasiun Kranji.....	59
Gambar 4.10 Peta Eksisting Stasiun Kranji	61
Gambar 4.11 Pangkalan Ojek yang menggunakan badan jalan di Jl. St. Cakung (Kiri) dan Jl. IGusti Nurah Rai	64
Gambar 4.12 Peta Eksisting Stasiun Cakung	65
Gambar 4.13 Pangkalan ojek pada Jl Berdikari (Kiri) dan pengemudi ojek yang memarkirkan kendaraan mereka di bahu jalan Jl I Gusti Ngurah Rai (Kanan).....	68
Gambar 4.14 Peta Eksisting Stasiun Klender Baru	69
Gambar 4.15 Halte Perumnas Klender Transjakarta yang terintegrasi dengan Stasiun Buaran.....	72
Gambar 4.16 Peta Eksisting Stasiun Buaran	73
Gambar 4.17 Halte yang terletak pada Stasiun Klender.....	76

Gambar 4.18 Pangkalan Bajaj pada Jalan Pasar Klender (kiri) dan pengemudi ojek yang memarkirkan kendaraan di pintu keluar stasiun (kanan).....	77
Gambar 4.19 Peta Eksisting Stasiun Klender.....	79
Gambar 4.20 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Jatinegara	84
Gambar 4.21 Pangkalan Bajaj pada Jalan Raya Bekasi Barat.....	84
Gambar 4.22 Peta Eksisting Stasiun Jatinegara.....	85
Gambar 4.23 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Manggarai	88
Gambar 4.24Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Manggarai	89
Gambar 4.25 Peta Eksisting Stasiun Manggarai	91
Gambar 4.26 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Cikini	94
Gambar 4.27 Peta Eksisting Stasiun Cikini.....	95
Gambar 4.28 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Gondangdia	97
Gambar 4. 29 Peta Eksisting Stasiun Gondangdia	99
Gambar 4. 30 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Juanda.....	102
Gambar 4. 31 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Juanda.....	103
Gambar 4. 32 Peta Eksisting Stasiun Juanda.....	105
Gambar 4.33 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Sawah Besar	107
Gambar 4.34 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Sawah Besar.....	108
Gambar 4.35 Peta Eksisting Stasiun Sawah Besar	109
Gambar 4.36 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Mangga Besar.....	111
Gambar 4.37 Peta Eksisting Stasiun Mangga Besar.....	113
Gambar 4.38 Pangkalan ojek pada Stasiun Jayakarta	115
Gambar 4.39 Peta Eksisting Stasiun Jayakarta.....	117
Gambar 4.40 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Jakarta Kota	122

Gambar 4.41 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Jakarta Kota.....	122
Gambar 4.42 Peta Eksisting Stasiun Jakarta Kota.....	125
Gambar 4.43 Besarnya Biaya Parkir yang Dikeluarkan pada Stasiun Asal	131
Gambar 4.44 Kemudahan Memperoleh Parkir pada Stasiun Asal .	132
Gambar 4.45 Pemilihan Parkir Berdasarkan Pengelola pada Stasiun Asal	134
Gambar 4.46 Pemilihan Parkir Sepeda Motor Berdasarkan Pengelola pada Stasiun Asal	135
Gambar 4.47 Jumlah Kendaraan yang parkir berdasarkan jenis kendaraan pada Stasiun Asal.....	136
Gambar 4.48 Lama Parkir Responden pada Stasiun Asal	137
Gambar 4.49 Lama Parkir Responden pada Stasiun Asal	139
Gambar 4.50 Tingkat Kenyamanan Fasilitas Parkir berdasarkan pengelola pada Stasiun Kranji.....	140
Gambar 4.51 Tingkat Kenyamanan Pedestrian Ways yang Menghubungkan Parkir dengan Stasiun Bekasi Berdasarkan pengelola	142
Gambar 4.52 Tingkat Kenyamanan Pedestrian Ways yang Menghubungkan Parkir dengan Stasiun Kranji Berdasarkan Pengelola.....	143
Gambar 4.53 Tingkat Keamanan Parkir berdasarkan pengelola pada Stasiun Bekasi	145
Gambar 4.54 Tingkat Keamanan Parkir pada Stasiun Asal	146
Gambar 4.55 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin pada Stasiun Asal.....	148
Gambar 4.56 Jumlah Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan pada Koridor Bekasi-Jakarta	150
Gambar 4.57 Jumlah Pengguna Park &Ride Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan pada Koridor Bekasi-Jakarta ..	152
Gambar 4.58 Jumlah Pengguna Park &Ride Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan pada Koridor Bekasi-Jakarta ..	153

Gambar 4.59 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Stasiun Tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta.....	155
Gambar 4.60 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Maksud Perjalanan pada Koridor Bekasi-Jakarta	156
Gambar 4.61 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Waktu Menuju Stasiun Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta...	158
Gambar 4.62 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Waktu di KRL Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta.....	159
Gambar 4.63 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Waktu yang dibutuhkan untuk menuju lokasi tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta.....	161
Gambar 4.64 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Jarak yang dibutuhkan untuk menuju Stasiun Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta	162
Gambar 4.65 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Jarak yang dibutuhkan untuk menuju Stasiun Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta	164
Gambar 4.66 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Jarak yang dibutuhkan dari Stasiun Tujuan sampai Lokasi Tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta	165
Gambar 4. 67 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Biaya Perjalanan yang dikeluarkan per Hari pada Koridor Bekasi-Jakarta	167
Gambar 4. 68 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan pemilihan moda dari stasiun menuju lokasi tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta	170
Gambar 4. 69 Ketersediaan Pedestrian Ways pada Stasiun Tujuan	172
Gambar 4.70 Tingkat Kenyamanan Pedestrian ways yang Menghubungkan Parkir dengan Stasiun Kranji Berdasarkan Pengelola.....	173
Gambar 4.71 Tingkat Ketersediaan Moda Transpotasi pada Stasiun Tujuan	168

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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 (Tamin, 2000). Selain itu transportasi memiliki peran dalam usaha masyarakat mengatasi jarak sehingga transportasi akan berpengaruh terhadap penyebaran fasilitas. Prinsipnya, jika suatu kota memiliki aksesibilitas yang baik ke berbagai kawasan kota, maka distribusi fasilitas perkotaan akan merata. Namun apabila aksesibilitas kota ke berbagai kawasan perkotaan buruk, maka distribusi fasilitas perkotaan tidak merata (Chapin, 1979).

DKI Jakarta merupakan ibu kota Indonesia. Pada tahun 2014, jumlah penduduk DKI Jakarta sebanyak 9.248.613 jiwa (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2015). Alasan utama banyaknya penduduk yang tertarik untuk bekerja di sektor formal perkotaan adalah tingkat upahnya relatif lebih tinggi dibandingkan sektor formal di pedesaan atau di kota kecil, serta pola pekerjaannya yang memberikan kondisi kerja yang relatif lebih baik. Juga didukung dengan fasilitas modern yang lebih baik dan juga hubungan dengan pusat kekuasaan atau pusat bisnis membuat daya tarik Jakarta menjadi jauh lebih kuat serta peluang untuk pengembangan diri juga relatif lebih besar di Jakarta (Samiaji, 2007).

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. Berkembangnya kegiatan perkotaan menyebabkan peningkatan mobilitas penduduk BODETABEK sebagai sub urban menuju pusat kegiatan DKI Jakarta. Pada tahun 2014 menurut hasil proyeksi, penduduk Jakarta pada malam hari mencapai 10.075.310 jiwa. Namun pada siang hari penduduk Jakarta mencapai 11.201.620 jiwa. Hal ini disebabkan karena adanya pergerakan komuter BODETABEK sebanyak 1.382.296 jiwa yang masuk ke Jakarta dan sebanyak 255.986 jiwa penduduk Jakarta yang berkegiatan di luar Jakarta (BPS Provinsi Jakarta, 2015).

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. Tercatat pada tahun 2014, sebanyak 1.382.296 jiwa penduduk BODETABEK merupakan penduduk komuter yang melakukan pergerakan menuju Jakarta. (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2015). Salah satu angkutan massal yang cukup efisien untuk melayani penduduk komuter BODETABEK 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 (PT KAI Commuter Jabodetabek, 2015).

KRL koridor Bekasi – Jakarta melewati 15 stasiun transit yakni stasiun Bekasi, Kranji, Cakung, Klender Baru, Buaran, Klender, Jatinegara, Manggarai, Cikini, Gondangdia, Juanda, Sawah Besar, Mangga Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota. Jarak total perjalanan koridor ini adalah 26,552 km (PT KAI Commuter Jabodetabek, 2015). 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 (BPS Kota Bekasi, 2014). 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) (Spillar, 1997).

Park and ride merupakan sistem parkir yang menggunakan fasilitas ruang parkir dengan menitipkan kendaraan pribadi, kemudian beralih ke moda transportasi umum (O'Flaherty, 1997). Sejalan dengan O'Flaherty (1997), O'Conneide & Casserly (1999) juga mengemukakan keterkaitan erat fasilitas *park and ride* dengan transportasi umum. Artinya *park and ride* merupakan salah satu fasilitas penunjang tempat pemberhentian/transit seperti terminal dan stasiun KRL yang berfungsi sebagai penarik pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan transportasi publik yang memiliki kapasitas angkut yang lebih besar.

Di California, *park and ride* terbukti dapat memperbaiki *level of service* (LOS) di jalan, mengurangi polusi, mengurangi penggunaan bahan bakar dan meningkatkan produktifitas kota. Hal ini disebabkan karena beralihnya pengguna kendaraan pribadi ke transportasi umum. Oleh sebab itu, sistem *park and ride* diyakini dapat menunjang sistem transportasi massal untuk meningkatkan produktifitas sebuah kota (Caltrans, 2010). Selain di California, Berlin merupakan salah satu kota yang menerapkan kebijakan *park and ride* untuk menunjang *commuter line* yang beroperasi. Salah satu penyebab keberhasilan *park and ride* di kota Berlin adalah murahnya biaya parkir yang dikeluarkan, selain itu letak *park and ride* dengan *commuter line* yang mudah diakses. (www.Car-parking.eu, diakses pada tanggal 23 Oktober 2015).

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

Kondisi parkir yang tersedia pada setiap stasiun pemberhentian pada Koridor Bekasi – Jakarta selalu penuh. Namun, infrastruktur parkir stasiun sepanjang Koridor Bekasi – Jakarta belum memberikan kenyamanan para kaum komuter. Lahan parkir pada beberapa stasiun tidak memiliki atap, penerangan yang buruk bahkan tidak memiliki pos keamanan. Namun yang menjadi sorotan adalah kapasitas parkir stasiun yang masih kurang (Suryandani Mega dkk, 2015). Hal ini terlihat pada tersedianya tempat parkir ilegal. Padahal, PT KCI menargetkan pada tahun 2016 jumlah pengguna KRL pada Koridor Bekasi – Jakarta meningkat sebesar 107.680 penumpang (www. Kompas.com, diakses pada tanggal 7 April 2016).

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. Dalam beberapa kasus di dunia keberhasilan *park and ride* sebagai fasilitas pendukung transportasi dapat meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum dan terbukti dapat mengurangi tingkat kemacetan yang ada. 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.

1.2 Rumusan Masalah

Park and ride merupakan salah satu solusi untuk meningkatkan pelayanan KRL dan mengurangi pengguna *Single Occupant Vehicle* yang pada jalan raya. Namun parkir pada pelayanan KRL Koridor Bekasi – Jakarta belum memberikan pelayanan secara maksimal. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya komuter yang masih memilih kendaraan pribadi sebagai moda transportasi dibandingkan KRL. Selain itu, kondisi infrastruktur parkir yang tidak lengkap dan kapasitas parkir yang kurang. Pertanyaan dari penelitian ini adalah apa faktor- faktor yang mempengaruhi komuter untuk menggunakan *park and ride*

sebagai fasilitas penunjang pergerakan dengan moda KRL di Koridor Bekasi – Jakarta?

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah menentukan faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan *park and ride* untuk mendorong komuter menggunakan KRL koridor Bekasi – Jakarta. Untuk mencapai tujuan penelitian, sasaran yang harus dicapai sebagai berikut:

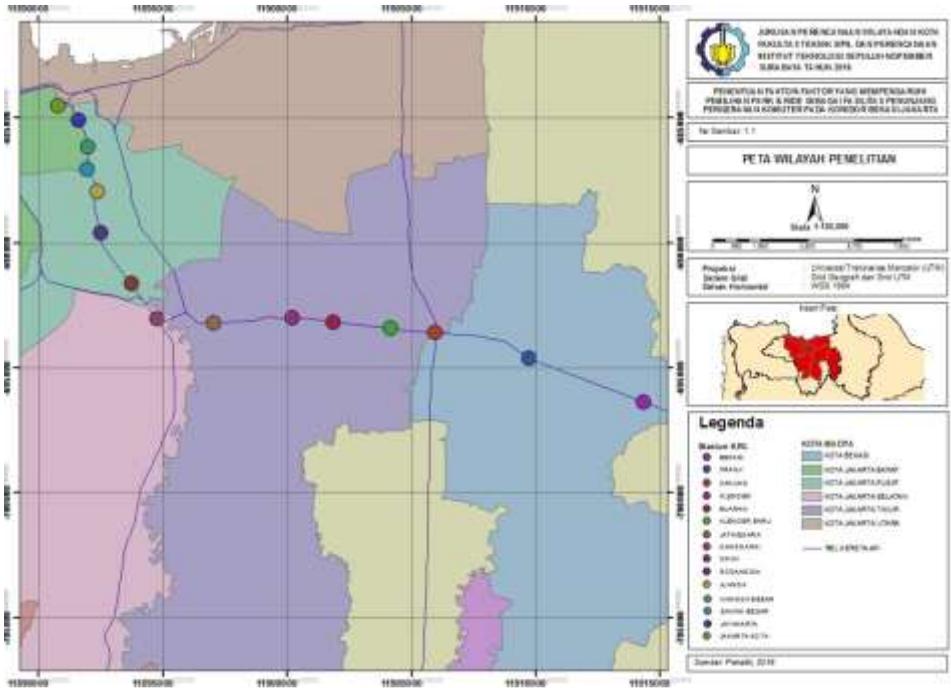
1. Mengidentifikasi karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta
2. Mengidentifikasi karakteristik perilaku pergerakan komuter yang menggunakan *park and ride* pada Koridor Bekasi – Jakarta
3. Menganalisis faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas *park and ride* sebagai prasarana pendukung KRL Koridor Bekasi – Jakarta

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini terbagi dalam 3 jenis yaitu ruang lingkup wilayah, ruang lingkup pembahasan dan ruang lingkup substansi.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini adalah stasiun – stasiun pemberhentian *commuter line* pada koridor Bekasi – Jakarta. Stasiun yang dimaksud diantaranya adalah Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji sebagai stasiun awal. Stasiun pemberhentian pada koridor Bekasi – Jakarta adalah Stasiun Cakung, Klender Baru, Buaran, Klender, Jatinegara, Manggarai, Cikini, Gondangdia, Juanda, Sawah Besar, Mangga Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota.



Gambar 1.1 Peta Wilayah Penelitian

Sumber: Peneliti, 2016

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan pada penelitian ini adalah mencari faktor - faktor yang menentukan perilaku komuter asal Bekasi untuk memilih *park and ride* sebagai fasilitas pergerakan pada Koridor Bekasi – Jakarta. Objek pada penelitian ini adalah para pelaku komuting yang menggunakan fasilitas *park & ride* pada Stasiun Bekasi dan Kranji. Selain pengguna *park & ride*, fasilitas parkir yang tersedia pada Stasiun Bekasi dan Kranji menjadi salah satu objek pada penelitian ini.

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Subtansi yang akan dijelaskan pada penelitian ini adalah fasilitas penunjang transportasi dan teori *park and ride*:

1. Sistem jaringan transportasi
Subtansi yang akan dibahas adalah terkait sistem mikro yaitu sistem jaringan dan sistem pergerakan.
2. Pola pergerakan
Subtansi yang akan dibahas untuk mengidentifikasi pola pergerakan yang terjadi pada wilayah penelitian.
3. Fasilitas penunjang transportasi
Subtansi yang akan dibahas adalah untuk mengidentifikasi jenis – jenis fasilitas penunjang transportasi untuk mengoptimalkan sistem transportasi yang ada.
4. *Park and ride*
Subtansi yang akan dibahas adalah konsep *park and ride*. Sehingga kajian teori yang akan dibahas adalah teori mengenai *park and ride*, terkait penerapannya di kota – kota lain, dan studi kajian terkait faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan penggunaan *park and ride*.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini dibagi menjadi 2 yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah memberikan masukan referensi dan ilmu pengetahuan di bidang perencanaan transportasi kota dan wilayah khususnya terkait penerapan konsep *park and ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai bahan kajian untuk penelitian lainnya dalam pengembangan konsep *park and ride* sebagai salah satu fasilitas penunjang transportasi pada kota – kota di Indonesia. selain itu, penelitian ini bermanfaat

sebagai masukan kepada PT. Reska Multi Usaha sebagai pengelola parkir resmi pada Stasiun Bekasi, Kranji dan PT KA Commuter Jabodetabek sebagai pengelola pelayanan KRL dan Dinas Perhubungan sebagai regulator wilayah Jabodetabek.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan dalam makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, manfaat penelitian, hasil yang diharapkan, dan sistematika pembahasan

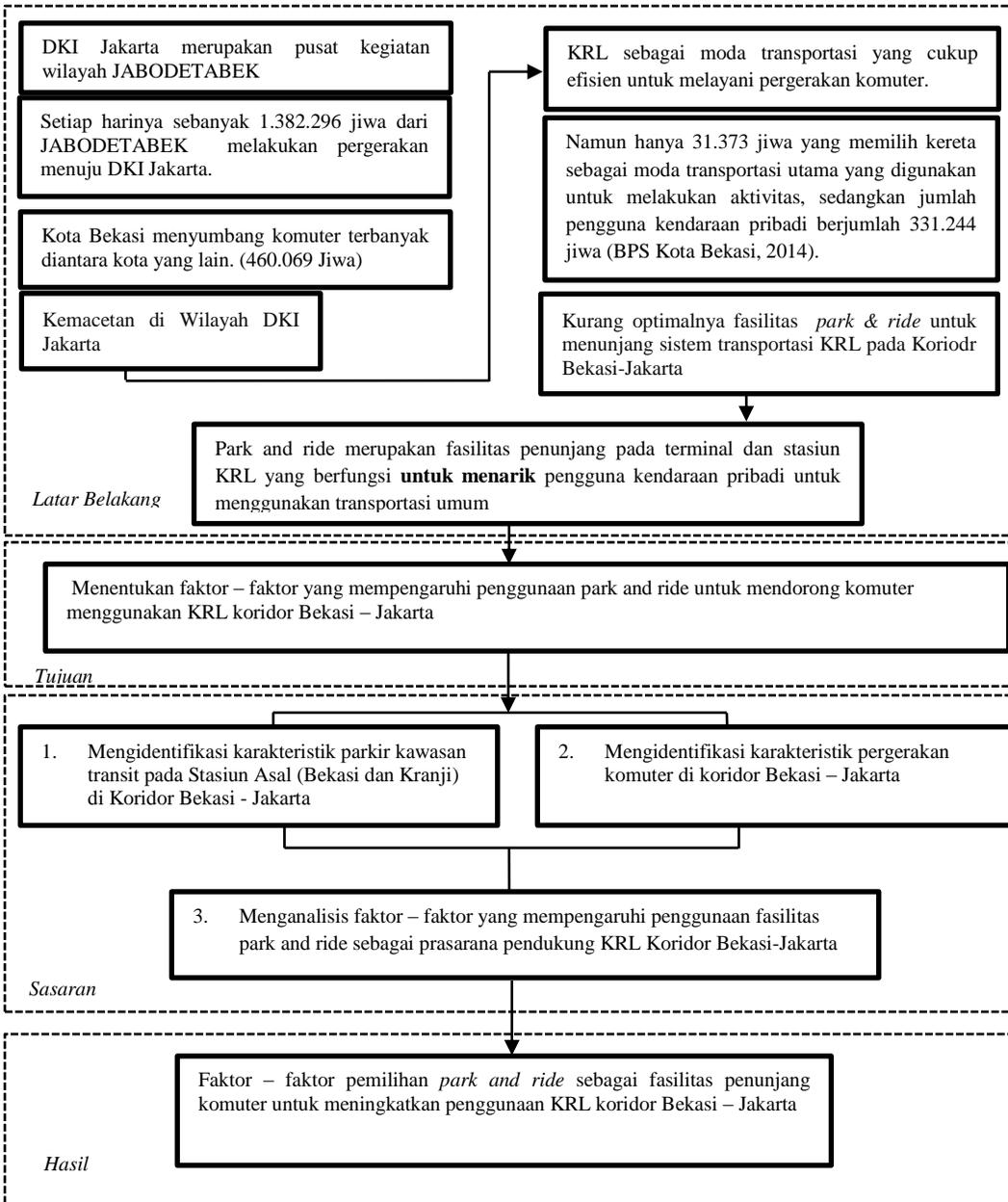
BAB II TINJAUAN PUSTAKA menjelaskan tentang landasan – landasan yang digunakan dalam penelitian. Landasan yang dimaksud dapat berupa teori yang menjadi dasar dalam melakukan analisa.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN menjelaskan tentang pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian. Proses penelitian berupa teknik pengumpulan data dan analisa yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN menjelaskan tentang pembahasan penelitian yang terdiri dari gambaran umum wilayah yang membahas tentang lingkup wilayah administrasi penelitian dan karakteristik pelayanan transportasi dan analisa dan pembahasan yang membahas tentang hasil analisis dari setiap sasaran beserta pembahasannya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN menjelaskan tentang kesimpulan dari penelitian ini dan saran dari peneliti berdasarkan hasil penelitian yang didapat.

1.7 Kerangka Berfikir



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

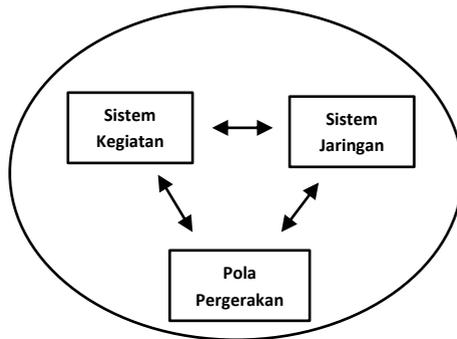
BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Transportasi Makro

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai proses pemindahan berupa barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapat jalan yang bisa dilalui. Pengertian lainnya, transportasi merupakan upaya memindahkan atau mengangkut barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Sistem transportasi dikatakan baik, apabila perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan, frekuensi pelayanan cukup, aman, bebas dari kemungkinan kecelakaan dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal, sistem transportasi sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana (jalan), sistem jaringan jalan, kondisi sarana (kendaraan) dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut (Budi D.Sinulingga, 1999).

Tamim (2000) menjelaskan bahwa dalam transportasi, perlu dilakukan pendekatan secara sistem transportasi dijelaskan dalam bentuk sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem mikro. Untuk lebih jelasnya, dapat dijelaskan pada gambar berikut:



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro

Sumber: Tamim, 2000

Sistem kegiatan merupakan sebuah pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari kegiatan sosial ekonomi, budaya dan lain-lain. Kegiatan yang terjadi akan menyebabkan pergerakan sebagai proses pemenuhan permintaan. Sistem jaringan merupakan sarana dan prasarana yang berfungsi untuk mengakomodasi pergerakan yang ditimbulkan oleh sistem kegiatan. Salah satu bentuk sistem jaringan antara lain jaringan jalan raya, jalan bebas hambatan, rel kereta api, terminal, pelabuhan laut dan lain-lain. Sistem pergerakan adalah sebuah hasil interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan pada suatu wilayah berupa pergerakan kendaraan dan/atau orang.

Dari definisi sistem transportasi diatas, kesimpulan yang didapat adalah sistem transportasi yang ideal akan terjadi bila terbentuk integrasi yang baik antara sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan. Permasalahan yang sering terjadi pada kota-kota metropolitan seperti Jakarta adalah sistem pergerakan yang sering kali terhambat karena sistem jaringan tidak dapat melayani kebutuhan dari sistem kegiatan. Hal ini terlihat dari kemacetan di beberapa titik Kota Jakarta yang disebabkan karena tingginya jumlah pergerakan yang menggunakan moda transportasi pribadi sehingga volume kendaraan melebihi kapasitas jalan yang ada.

Mengoptimalkan sistem jaringan melalui peningkatan pelayanan angkutan umum dapat menjadi solusi untuk menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan pada kota Metropolitan (Todd Litman, 2011).

2.2 Parkir Sebagai Fasilitas Penunjang

Hasil studi menyebutkan bahwa setiap kendaraan dalam hal ini mobil, menghabiskan 95% dari masa hidupnya dalam keadaan parkir (Collins 1991). Oleh karena itu setiap kendaraan membutuhkan tempat parkir. Semakin banyak jumlah kendaraan pada suatu kota, semakin banyak pula jumlah tempat parkir yang dibutuhkan dan pada waktu tertentu, kebutuhan parkir melebihi ketersediaan terutama pada kota metropolitan (SUTP,2011).

Sistem transportasi umum yang baik dapat mengurangi kebutuhan parkir pada kawasan perkotaan. Namun sering kali pelayanan sistem transportasi tidak mampu menjangkau titik awal perjalanan sehingga minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum sedikit. Parkir atau *park and ride* merupakan salah satu fasilitas penunjang untuk meningkatkan pelayanan sistem transportasi umum. Dengan adanya *park and ride*, perjalanan komuter yang menggunakan moda transportasi umum akan lebih ekonomis dibandingkan perjalanan komuter yang menggunakan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, *park and ride* dapat meningkatkan pelayanan moda transportasi umum karena menarik para komuter untuk menggunakan angkutan umum (Shahi Tapsir Islam, 2014).

Selain menunjang sistem transportasi umum, fasilitas parkir dibutuhkan pada konsep pengembangan kawasan berbasis transit sebagai penunjang kegiatan para komuter. Pada penelitian di California, sebanyak 52.3% komuter tinggal jauh dari kawasan transit sehingga para komuter menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju titik transit. Fasilitas parkir berperan sebagai tempat penampungan kendaraan para pekerja yang melakukan aktivitas di kawasan pengembangan berbasis transit (Robert Cervero, 2004). Sehingga dapat disimpulkan bahwa parkir merupakan salah satu

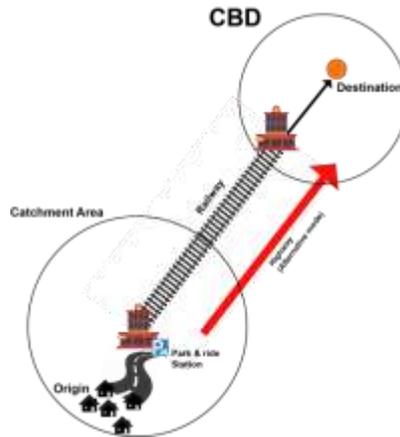
fasilitas penunjang pergerakan para komuter (Pickett et al., 1999 dalam Andi Guntur, 2014).

2.3 *Park & Ride*

2.3.1 Konsep *Park & Ride*

Park and ride telah diperkenalkan sejak tahun 1930 sebagai salah satu bentuk *transport demand management* (Noel, 1988). Strategi perjalanan dengan menggunakan *park and ride* serta angkutan umum massal pada umumnya digunakan oleh komuter yang bertempat tinggal di pinggir kota namun bekerja di pusat kota. Kendaraan diparkir pada terminal-terminal ujung jaringan angkutan umum massal pada pagi hari, lalu digunakan kembali pada sore hari. Tujuan dari penyediaan fasilitas *park and ride* adalah memudahkan komuter yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi untuk menggunakan angkutan umum massal, sehingga beban kemacetan lalu lintas di pusat kota akan berkurang (Kementerian Negara Lingkungan Hidup, 2009). Spillar (1997) menambahkan bahwa konsep *park and ride* merupakan salah satu sistem transportasi intermoda yang dapat menarik pengguna kendaraan pribadi dan pejalan kaki/pengendaran sepeda untuk menggunakan kendaraan umum.

Menurut Victoria Transport Police Institut (2010), dampak penyediaan dan penggunaan *park and ride* antara lain sebagai dukungan transformasi pusat kota agar lebih *walk able*, memindahkan kendaraan dari jaringan jalan kota “ke dalam” fasilitas *park and ride*, mengurangi beban kebutuhan parkir pada pusat kota sehingga lahan parkir pada pusat kota dapat digunakan untuk tujuan yang lebih ekonomis, meningkatkan penggunaan transportasi publik, serta dapat mengurangi dampak pengembangan *sub urban* dan relokasi ke luar kota dengan meningkatnya aksesibilitas dari/ke pusat kota.



Gambar 2. 2 Pola Pergerakan Pengguna *Park & Ride*

Sumber: Spillar, 1997

2.3.2 Karakteristik *Park and Ride*

Spillar (1997) berpendapat karakteristik *park and ride* dapat dibedakan dari jenis lahan parkir yang tersedia di sekitar terminal/stasiun. Jenis parkir yang dimaksud adalah:

- *Informal Park and ride*
Biasanya, *informal park and ride* memanfaatkan badan jalan sebagai area parkir (*on street*). Hal ini sering kali mengganggu lalu lintas di sekitar. Selain mengganggu lalu lintas, tingkat keamanan *informal park and ride* rendah karena tidak dilengkapi fasilitas keamanan seperti pos keamanan, CCTV dan lain - lain. *Informal park and ride* dikelola oleh individu/swasta yang memanfaatkan permintaan pengguna moda transportasi umum.
- *Joint use lots*
Joint use lots merupakan salah satu bentuk kerjasama pengelola stasiun/transit dengan sistem kegiatan yang ada di sekitar area transit/stasiun. Dengan memanfaatkan tempat parkir yang disediakan oleh sistem kegiatan (mall, toko, dll), *park and ride* jenis ini dianggap sangat praktis, nyaman dan murah. Namun kapasitas yang disediakan sangat terbatas.

- *Park and Pool Lots*
Merupakan salah satu fasilitas parkir yang sengaja disiapkan untuk melayani komuter. Biasanya *park and pool lots* terletak di dekat tempat transit/stasiun. *parking and pool lots* merupakan ruang yang dikhususkan untuk penggunaan parkir. Pengelola *park and pool lots* biasanya adalah pihak yang memiliki ruang.
- *Sub Urban Park and ride*
Park and ride ini terletak tidak jauh dari asal pelaku pergerakan atau dekat dengan permukiman. Para komuter harus berjalan kaki atau menggunakan pengumpan (*feeder*) untuk dapat menjangkau terminal/stasiun. *Park and ride* jenis ini merupakan fasilitas yang menunjang pelayanan moda transportasi umum skala regional.

Selain jenis parkir, lokasi merupakan sesuatu hal yang sangat penting dari pelayanan *park and ride*. Setidaknya, jarak permintaan untuk mencapai layanan *park and ride* berjarak 4 km dan paling jauh. dan jarak terjauhnya adalah 11,3 km (Spillar,1997). Bos (2004) mendefinisikan karakteristik *park and ride* berdasarkan fungsinya dapat dibagi menjadi tiga kategori antara lain:

1. *Destination functionality*, yaitu fasilitas *park and ride* yang berlokasi dekat ke tujuan akhir perjalanan, seperti pusat kota atau pusat kegiatan bisnis (CBD area). Penyediaan fasilitas ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di pusat kota, dimana penggunaan kendaraan pribadi melanjutkan sisa perjalanan dengan menggunakan angkutan umum yang biasanya kualitas pelayanannya sangat baik seperti Bus Rapid Transit atau monorail.
2. *Origin functionality*, yaitu fasilitas *park and ride* yang berlokasi dekat dengan daerah perumahan. Fasilitas dimaksudkan untuk membujuk pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan angkutan umum, dimana kendaraan hanya digunakan menuju stasiun/terminal, kemudian

melanjutkan sebagian besar dari perjalanannya dengan angkutan umum.

3. *Field functionality*, yaitu fasilitas *park and ride* yang biasanya berlokasi dekat dengan pintu tol atau stasiun kereta api. Disamping untuk tujuan ke pusat kota, pengguna fasilitas ini juga sering untuk tujuan perjalanan yang berlawanan misalnya daerah industri yang berada di pinggir kota.

2.3.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan *Park & Ride*

Faktor – faktor pemilihan *park and ride* sangat berkaitan dengan *theory planned behavior* (perilaku pelaku perjalanan). *Theory planned behavior* merupakan sebuah teori yang menjelaskan tentang hubungan antara sikap dan perilaku dan menganggap bahwa setiap pelaku perjalanan bebas untuk memilih. Pilihan yang ada sangat bergantung pada sudut pandang setiap pelaku perjalanan terkait kemampuannya dalam berperilaku untuk memilih moda transportasi (Aizen, 1985). Miro (2002) berpendapat bahwa terdapat 4 faktor yang dianggap memiliki pengaruh kuat terhadap perilaku pelaku perjalanan. Faktor – faktor yang dimaksud adalah:

- 1) Faktor karakteristik perjalanan (*Travel Characteristics Factor*).

Karakteristik perjalanan meliputi tujuan perjalanan (*trip purpose*), waktu perjalanan (*time of trip*) dan panjang perjalanan (*trip length*) :

- 2) Faktor karakteristik pelaku perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*).

Faktor karakteristik pelaku perjalanan merupakan faktor yang berhubungan dengan status individu pelaku perjalanan. Bruton (1985) berpendapat bahwa faktor karakteristik pelaku perjalanan meliputi:

- a) Pendapatan (*income*)
- b) Kepemilikan kendaraan (*car ownership*)
- c) Kondisi kendaraan pribadi

- d) Kepadatan pemukiman (*density of residential development*)
 - e) Sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepunyaan akan lisensi mengemudi (SIM) serta semua variabel yang mempengaruhi pemilihan moda.
- 3) Faktor karakteristik sistem transportasi (*Transportation system Characteristics Factor*)

Faktor karakteristik sistem transportasi merupakan faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan berdasarkan kinerja pelayanan sistem transportasi. Faktor karakteristik sistem transportasi adalah sebagai berikut:

- a) Waktu relatif (lama) perjalanan (*relative travel time*) terdiri dari lamanya waktu menunggu kendaraan dipemberhentikan (terminal), waktu jalan ke terminal (*walk to terminal time*) dan waktu diatas kendaraan.
- b) Biaya relatif perjalanan (*relative travel cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar dan lain-lain.
- c) Tingkat pelayanan relatif (*relative level of service*), merupakan faktor – faktor kualitatif meliputi keamanan, kenyamanan dan kesenangan yang mendorong pelakuperjalanan memilih moda transportasi itu.
- d) Tingkat akses/indeks daya hubung/kemudahan pencapaian tempat tujuan.
- e) Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu (tepat waktu/reliability), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

4) Faktor karakteristik kota dan zona (*Spacial System Characteristics Factor*).

Faktor karakteristik kota dan zona berhubungan dengan jarak antara titik mula perjalanan (kediaman) dan tempat kegiatan dan kepadatan penduduk.

Berbeda dengan Miro (2002), Tamin (1997) berpendapat hanya 3 faktor yang mempengaruhi seseorang untuk memilih suatu moda transportasi, faktor yang dimaksud adalah:

1) Karakteristik pelaku perjalanan, antara lain :

- a) Keadaan sosial ekonomi serta tingkat pendapatan.
- b) Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan.
- c) Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).
- d) Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, dan lain-lain).

2) Karakteristik perjalanan

- a) Tujuan perjalanan, salah satu contohnya adalah pergi ke tempat kerja. Di negara maju biasanya lebih mudah dengan angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanan yang sangat baik serta ongkos lebih murah dibandingkan dengan mobil. Sebaliknya di negara berkembang orang masih tetap menggunakan mobil pribadi ketempat kerja meskipun mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan dan pelayanan lainnya tidak dapat dipenuhi angkutan umum.
- b) Waktu terjadinya perjalanan, perjalanan pada waktu lewat dari jam operasi lebih sulit diakomodasi dengan angkutan umum.
- c) Jarak perjalanan, semakin jauh perjalanan, kecenderungan pemilihan moda transportasi umum semakin banyak dibandingkan dengan moda angkutan pribadi.

3) Karakteristik sistem transportasi

Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh masing-masing sarana transportasi merupakan faktor yang sangat menentukan bagi seseorang dalam memilih sarana transportasi. Tingkat pelayanan ini dikelompokkan dalam dua kategori :

a) Faktor-faktor kuantitatif:

- Lama waktu perjalanan yang meliputi waktu didalam kendaraan, waktu menunggu dan waktu berjalan kaki
- Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar dan lain-lain)
- Ketersediaan ruang dan tarif parkir

b) Faktor-faktor kualitatif, seperti :

- Kenyamanan dan kemudahan
- Keandalan dan keteraturan
- Keamanan

Anna Lena (2003) mengelompokkan faktor pemilihan moda transportasi menjadi 5 kelompok yaitu faktor perjalanan, faktor lingkungan, faktor sistem transportasi, faktor individu, faktor kebijakan dan faktor kualitas.

- 1) Faktor perjalanan merupakan faktor yang berhubungan langsung dengan perjalanan itu sendiri. Variabel faktor perjalanan seperti tujuan perjalanan, alasan perjalanan, barang yang dibawa saat perjalanan.
- 2) Faktor lingkungan adalah faktor yang dipengaruhi oleh kondisi dari lingkungan itu sendiri, seperti cuaca, kondisi jalan ke arah tujuan dan lain-lain.
- 3) Faktor sistem transportasi merupakan bentuk pelayanan untuk menarik minat pelaku perjalanan. Khusus untuk pengguna *park and ride*, variabel yang terdapat pada sistem transportasi adalah jadwal/informasi biaya parkir, aksesibilitas menuju stasiun, kelengkapan fasilitas shelter

untuk pengguna angkutan umum dan parkir khusus sepeda, dan sistem pembayaran yang mudah (Lindström Olsson, 1999).

- 4) Faktor individu atau socio-economi seperti umur, jenis kelamin, pendidikan, dan sikap dalam melakukan perjalanan (bersepeda, pengendara mobil).
- 5) Faktor kebijakan seperti pajak, larangan pada jalan raya, maupun kebijakan insentif ekonomi pada skala local maupun regional.
- 6) Faktor kualitas meliputi kenyamanan dan keamanan pelaku perjalanan dalam menggunakan moda transportasi.

Karakteristik sosial ekonomi terkait (dan sosiodemografi) telah dipandang sebagai salah satu yang penting penentu pola perjalanan perkotaan. Mendalam karya Krygsman dan Digest (2001), Jamilah (1992) dan Korf dan Demetsky (1981) maupun yang secara khusus berkaitan dengan *park and ride* seperti Foote (2005) dan Smith (1993) memiliki semua, baik langsung maupun tidak langsung, menyoroti sejauh mana hubungan antara sosial ekonomi dan perilaku perjalanan pola. Hole (2003) berpendapat terdapat 3 faktor sosio-economic yang sangat signifikan mempengaruhi pemilihan moda perjalanan yaitu jenis kelamin, pendidikan dan status ekonomi.

Spillar (1997) berpendapat bahwa faktor – faktor yang mempengaruhi komuter untuk memilih *park and ride* sebagai alat pergerakan yaitu:

- 1) Kualitas pelayanan jaringan transportasi seperti murah nya harga pelayanan, waktu tempuh yang singkat, dan mudahnya akses menuju tempat tujuan.
- 2) Lokasi *park and ride*
- 3) Biaya untuk menggunakan *park and ride*
- 4) Ketersediaan jalur pedestrian yang baik dan
- 5) Tingkat keamanan menjadi faktor yang turut mempengaruhi keberhasilan dari *park and ride*

Dalam “*Park and ride: Characteristics and demand forecasting September 2007*” oleh Mike Vicent, beberapa faktor yang mempengaruhi penggunaan *park and ride* pada kota-kota di dunia dibagi menjadi 4 indikator yaitu:

- 1) Faktor Banyaknya Pilihan Moda Transportasi
Pemilihan penggunaan *park and ride* dipengaruhi oleh banyaknya pilihan moda transportasi umum seperti KRL, Bus, dan lain-lain. Semakin banyak dan baik pelayanan dari transportasi umum, semakin banyak pula penggunaan *park and ride*.
- 2) Faktor Pelayanan
Karakteristik pelayanan meliputi waktu yang dibutuhkan dalam perjalanan, jam pelayanan parkir, ketersediaan parkir, biaya perjalanan, dan frekuensi penggunaan *park and ride*. Pada variabel waktu dibagi menjadi 3 sub variabel yakni waktu yang dibutuhkan pada saat mengakses fasilitas transportasi, waktu menunggu kendaraan umum dan waktu saat berada di moda transportasi umum.
- 3) Faktor Lokasi
Hasil studi di Seattle, estimasi jarak pelayanan *park and ride* sejauh 12 mile, terdiri dari 2-2.5 mile menuju pusat kegiatan dan sejauh 10 mile dari tempat asal.
- 4) Alasan memakai *park and ride*
Berdasarkan studi pada wilayah UK oleh Picket dan Grey (1994), alasan penggunaan *park and ride* di kota Oxford adalah cepat, tidak ada masalah pada parkir, bebas macet, biaya parkir yang murah, mudah menjangkau tempat tujuan. Barton-Aschman Associates (1981) menambahkan pada studi di Amerika, pemilihan *park and ride* juga didasari oleh biaya perjalanan, panjang perjalanan dan jarak parkir dekat dengan tempat tujuan. Turnbull (1995) mengidentifikasi selain jarak, faktor yang dapat mempengaruhi dalam penggunaan *park and ride* adalah

- Mudahnya akses menuju tempat tujuan dengan menggunakan *park and ride* (angkutan pengumpan atau berjalan kaki)
- Tingkat kemacetan yang tinggi
- Keamanan
- Kepadatan bangunan pada di sekitar tujuan

Setelah dikumpulkan dari beberapa referensi, berikut beberapa variabel yang mempengaruhi pemilihan *park and ride* sebagai pilihan moda transportasi:

Tabel 2.1
Indikator dan Variabel Berdasarkan Teori

No	Sumber	Indikator	Variabel
1	Miro (2002)	Karakteristik perjalanan (<i>Travel Characteristics Factor</i>).	<ul style="list-style-type: none"> • Tujuan perjalanan (<i>trip purpose</i>) • Waktu perjalanan (<i>time of trip</i>) • Panjang perjalanan (<i>trip length</i>)
		Karakteristik pelaku perjalanan (<i>Traveler Characteristics Factor</i>).	<ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan (<i>income</i>) • Kepemilikan kendaraan (<i>car ownership</i>) • Kondisi kendaraan pribadi • Kepadatan pemukiman (<i>density of residential development</i>) • Sosial-ekonomi (struktur dan ukuran keluarga, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepunyaan akan lisensi mengemudi (SIM))
		Karakteristik sistem transportasi (<i>Transportation system Characteristics Factor</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu relatif (lama) perjalanan (<i>relative travel time</i>) • Biaya relatif perjalanan (<i>relative travel cost</i>) • Tingkat pelayanan relatif (<i>relative level of service</i>) • Tingkat akses/indeks daya hubung/kemudahan pencapaian tempat tujuan. • Tingkat kehandalan angkutan umum
		Karakteristik kota dan zona (<i>Spacial System Characteristics Factor</i>).	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak antara titik mula perjalanan (kediaman) • Tempat kegiatan dan kepadatan penduduk.

No	Sumber	Indikator	Variabel
2	Tamin (2000)	Karakteristik pelaku perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan. • Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan. • Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). • Struktur rumah tangga
		Karakteristik perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Tujuan perjalanan • Waktu terjadinya perjalanan • Jarak perjalanan
		Karakteristik sistem transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Lama waktu perjalanan • Biaya transportasi • Ketersediaan ruang dan tarif parkir • Kenyamanan dan kemudahan • Keandalan dan keteraturan • Keamanan
3	Anna lena (2003)	Faktor perjalanan.	<ul style="list-style-type: none"> • Tujuan perjalanan • Alasan perjalanan • Barang bawaan
		Faktor lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> • Cuaca • Kondisi jalan
		Faktor sistem transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Jadwal/informasi • Biaya parkir • Aksesibilitas menuju stasiun, Kelengkapan fasilitas • Kemudahan sistem pembayaran
		Faktor sosial-ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Umur • Jenis kelamin • Pendidikan, • Sikap dalam melakukan perjalanan
		Faktor Kualitas	<ul style="list-style-type: none"> • Kenyamanan dan keamanan
		Faktor Kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> • Pajak • Larangan pada jalan raya • Kebijakan insentif ekonomi
4	Hole (2003)	Faktor sosial-ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis kelamin • Pendidikan • Pendapatan

No	Sumber	Indikator	Variabel
5	Spillar (1997)	Karakteristik Parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Harga pelayanan • Waktu tempuh untuk menjangkau parkir • Aksesibilitas • Lokasi <i>park and ride</i> • Biaya • Ketersediaan jalur pedestrian • Tingkat keamanan
6	Mike Vicent (2007)	Faktor banyaknya pilihan moda	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah moda transportasi umum yang tersedia
		Faktor pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu yang dibutuhkan dalam perjalanan • Jam pelayanan parkir • Ketersediaan parkir • Biaya perjalanan
		Faktor Lokasi	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak lokasi <i>park and ride</i> terhadap tempat asal dan tujuan
		Faktor Preferensi Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Mudahnya akses menuju tempat tujuan • Bebas macet • Keamanan • Kepadatan bangunan pada di sekitar tujuan • Biaya parkir dan perjalanan • Panjang perjalanan • Jarak parkir dengan tempat tujuan

Sumber : Penulis, 2016

2.4 Penelitian Terdahulu

Penelitian “*Travel Behavior of The Park And Ride Users and The Factors Influencing The Demand for The Use of The Park and Ride Facility*” yang ditulis oleh Norlida Abdul Hamid (2008) merupakan salah satu penelitian terdahulu yang dijadikan referensi oleh penulis. Penelitian ini mengambil studi kasus *park and ride* yang ada di Malaysia, mencari keterkaitan antara variabel durasi

parkir pada hari kerja dan variabel faktor pemilihan moda transportasi.

Dalam penelitian ini, penulis menyimpulkan bahwa terdapat 3 indikator utama yang mempengaruhi pemilihan *park and ride* sebagai moda transportasi yaitu karakteristik social ekonomi, karakteristik perjalanan, dan karakteristik parkir. Berikut tabel variabel penelitian “*Travel behavior of the Park and ride users and the factor influencing the demand for the use of the Park and ride facility*”.

Tabel 2.2
Tabel Indikator dan Variabel dari Penelitian Terdahulu

No	Indikator	Variabel
1	Karakteristik Sosial ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis Kelamin • Ras • Pendapatan • Struktur Keluarga
2	Karakteristik Perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Sebab Perjalanan • Total waktu yang dikeluarkan dalam perjalanan • Total Biaya yang dikeluarkan dalam perjalanan • Banyaknya transit • Aksesibilitas
3	Karakteristik Parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya parkir • Periode penggunaan parkir • Cara pembayaran

Sumber: Norlida Abdul Hamid, 2008

2.5 Sintesa Pustaka

Sintesa pustaka yang dapat ditarik dari pembahasan teori yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan hubungan antara variabel yang saling berkaitan dengan sistem jaringan, pola pergerakan dan sistem kegiatan. Pada kota metropolitan, sistem jaringan dioptimalkan melalui peningkatan pelayanan angkutan umum untuk menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan (Todd Litman, 2011). Dalam penelitian ini, angkutan KRL merupakan sistem

jaringan yang perlu dioptimalkan pada wilayah Jabodetabek untuk mengatasi masalah transportasi berupa kemacetan.

2. Konsep *Park & Ride*

Park and ride adalah sebuah ruang parkir yang dikhususkan sebagai sarana penunjang dari sistem jaringan transportasi dimana para pelaku komuting dapat memarkirkan kendaraan pribadi mereka dan beralih menggunakan transportasi umum yang lebih ekonomis. Pola pergerakan pengguna *park & ride* dimulai dari tempat tinggal menuju fasilitas *park & ride* untuk memarkirkan kendaraan pribadi. Setelah itu, pengguna *park & ride* menggunakan KRL untuk menuju pusat kota. Lalu para pengguna *park & ride* menggunakan transportasi umum untuk menuju lokasi tujuan. Pola pergerakan tersebut dapat mengurangi jumlah kendaraan yang ada di pusat kota.

Untuk mendorong pelaku komuting menggunakan fasilitas *park & ride*, dilakukan pendekatan dari sisi *supply* (penyediaan) dan *demand* (permintaan). Pendekatan pada sisi *supply* merupakan pendekatan yang dilakukan dengan penyediaan fasilitas parkir seperti kemudahan memperoleh parkir, kenyamanan parkir yang terdiri dari kelengkapan fasilitas parkir dan ketersediaan *pedestrian way* yang menghubungkan parkir dengan stasiun, dan fasilitas keamanan. Pada pendekatan *demand* berdasarkan permintaan pelaku komuting terhadap fasilitas parkir yang tersedia yaitu biaya parkir dan lama parkir. Kedua pendekatan sangat dipengaruhi terhadap pengelola parkir karena pada lingkup penelitian ini terdapat dua pengelola parkir yang memiliki perbedaan karakteristik parkir yang dikelola.

3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan *Park & Ride*

Selain fasilitas parkir, objek pada penelitian ini adalah pelaku komuting yang menggunakan fasilitas *park & ride* pada koridor Bekasi-Jakarta. Oleh karena itu indikator yang digunakan pada penelitian ini berdasarkan pembahasan pustaka diatas adalah indikator sosial-ekonomi dan indikator karakteristik perjalanan. Kedua indikator tersebut dapat digunakan untuk mengidentifikasi

perilaku pelaku komuting yang menggunakan *park & ride* dalam melakukan perjalanan.

Karakteristik sosial-ekonomi terdiri dari beberapa variabel yaitu jenis kelamin, tingkat pendapatan, tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan. Untuk karakteristik perjalanan terdiri dari tujuan perjalanan, waktu perjalanan, panjang perjalanan, biaya perjalanan, jumlah moda transportasi umum yang tersedia, penggunaan moda pada stasiun pemberhentian dan *pedestrian way*.

Berdasarkan sintesa pustaka, berikut tabel indikator dan variabel yang akan digunakan pada penelitian ini.

Tabel 2.3
Indikator dan Variabel Penelitian yang Digunakan

Indikator	Variabel	Sub Variabel	Sumber	
Karakteristik Parkir	Biaya Parkir	-	Anna Lenna (2003), Spillar (1997), Mike Vicent (2007), Abdul Hamid, (2008)	
	Kemudahan Memperoleh Parkir	-		
	Pengelola Parkir	-		
	Lama Parkir	-		
	Kenyamanan Parkir	Kenyamanan Fasilitas Parkir		Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i>
				Keamanan Parkir
Karakteristik Sosial Ekonomi	Jenis Kelamin	-	Miro (2002), Tamin (2000), Anna Lenna (2003), Hole (2004), Abdul Hamid (2008)	
	Pendapatan	-		
	Tingkat Pendidikan	-		
	Jenis Pekerjaan	-		
Karakteristik Perjalanan	Tujuan Perjalanan	-	Miro (2002), Tamin (2000), Anna Lenna (2003), Mike Vicent (2008), Abdul Hamid (2008)	
	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	-			

Indikator	Variabel	Sub Variabel	Sumber
	yang Tersedia		
	Penggunaan Moda Pada Stasiun Pemberhentian	-	
	<i>Pedestrian Way</i>	Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i>	
		Kondisi <i>Pedestrian Way</i>	

Sumber: Penulis 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan pada penelitian ini adalah pendekatan positivistik yang bersumber pada fakta dan berlandaskan teori untuk menganalisis obyek spesifik di lapangan. Positivistik bisa menjalankan peran pendekatan ilmiah pada gejala lingkungan untuk diformulasikan menjadi pengetahuan yang bermakna. Pengetahuan modern mengharuskan adanya kepastian dalam suatu kebenaran. Sehingga, sebuah fakta dan gejala dapat dikumpulkan secara sistematis dan mengikuti asas yang terukur, terobservasi dan diverifikasi.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif, penelitian yang bertujuan untuk meneruskan hasil eksplorasi yang telah dilakukan (Groat dan Wang, 2002). Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi atau gambaran secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai situasi atau kejadian, menerangkan hubungan antar fenomena, menguji hipotesis, membuat prediksi serta mendapatkan makna dan implikasi dari suatu masalah yang ingin dipecahkan.

Dalam penelitian ini, penelitian deskriptif digunakan untuk mengidentifikasi kondisi fasilitas *park and ride* yang tersedia pada stasiun pemberhentian KRL pada koridor Bekasi – Jakarta dan mengidentifikasi perilaku para pengguna *park and ride* di koridor Bekasi – Jakarta.

3.3 Variabel Penelitian

Berdasarkan kajian pustaka, didapatkan variabel yang akan digunakan dalam penelitian ini untuk mencapai sasaran-sasaran penelitian. Variabel yang digunakan merupakan hasil sintesa teori pada bab kajian pustaka yang relevan dengan ruang lingkup penelitian. Variabel-variabel tersebut memiliki definisi operasional, yakni definisi yang didasarkan atas sifat-sifat variabel yang diamati (Mushlihin, 2013).

Tabel 3.1
Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional	
Mengidentifikasi karakteristik parkir kawasan transit pada Koridor Bekasi- Jakarta	Karakteristik Parkir	Biaya Parkir	-	Biaya yang dikeluarkan untuk parkir pada kawasan transit KRL Koridor Bekasi – Jakarta	
		Kemudahan Memperoleh Parkir	-	Tingkat kemudahan pelaku komuting untuk mendapatkan parkir	
		Pengelola Parkir	-	Pihak yang mengelola fasilitas parkir	
		Lama Parkir	-	Lama pelaku komuting memarkirkan kendaraan di stasiun asal	
		Kenyamanan Parkir	Kenyamanan fasilitas parkir yang tersedia	Ketersediaan pedestrian pada area parkir	Tingkat kenyamanan para pengguna fasilitas parkir dalam memarkirkan kendaraan
			Keamanan Parkir		
Mengidentifikasi karakteristik perilaku	Karakteristik Sosial Ekonomi	Jenis Kelamin	-	Jenis kelamin pelaku komuting pada koridor Bekasi – Jakarta	

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
pergerakan komuter pada Koridor Bekasi – Jakarta		Pendapatan	-	Jumlah pendapatan setiap bulan para pelaku komuting pada koridor Bekasi – Jakarta
		Tingkat Pendidikan	-	Tingkat pendidikan terakhir yang ditempuh para pelaku komuting pada Koridor Bekasi – Jakarta
		Jenis Pekerjaan	-	Pekerjaan para pelaku komuting pada Koridor Bekasi – Jakarta
	Karakteristik Perjalanan	Maksud Perjalanan	-	Alasan pelaku komuting melakukan perjalanan
		Waktu Perjalanan	Waktu menuju stasiun asal	Waktu yang dibutuhkan pelaku komuting dari tempat tinggal menuju fasilitas <i>park & ride</i> dengan menggunakan kendaraan pribadi
			Waktu perjalanan moda KRL	Waktu yang dibutuhkan pelaku komuting dari stasiun asal menuju stasiun pemberhentian dengan menggunakan KRL
			Waktu menuju lokasi tujuan	Waktu yang dibutuhkan pelaku komuting dari stasiun pemberhentian menuju lokasi tujuan dengan menggunakan

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
				moda transportasi umum lainnya
		Panjang Perjalanan	Jarak menuju stasiun asal	Jarak yang ditempuh pelaku komuting dari tempat tinggal menuju fasilitas <i>park & ride</i> dengan menggunakan kendaraan pribadi
			Jarak tempuh KRL	Jarak yang ditempuh pelaku komuting dari stasiun asal menuju stasiun pemberhentian dengan menggunakan KRL
			Jarak menuju lokasi tujuan	Jarak yang ditempuh pelaku komuting dari stasiun pemberhentian menuju lokasi tujuan dengan menggunakan moda transportasi umum lain
		Biaya Perjalanan	-	Biaya yang diperlukan oleh para pelaku komuting untuk melakukan perjalanan
		Ketersediaan Moda Transportasi Umum yang Tersedia	-	Ketersediaan moda transportasi umum yang tersedia pada stasiun pemberhentian di Koridor Bekasi-Jakarta

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
		Penggunaan Moda Pada Stasiun Pemberhentian	-	Moda transportasi umum yang digunakan dari stasiun pemberhentian menuju lokasi tujuan
		<i>Pedestrian Way</i>	Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i>	Ketersediaan <i>pedestrian way</i> pada stasiun pemberhentian di Koridor Bekasi-Jakarta
			Kondisi <i>Pedestrian Way</i>	Kondisi <i>pedestrian way</i> pada stasiun pemberhentian di Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Penulis 2016

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2007). Populasi pada penelitian ini adalah para pelaku komuting yang melakukan perjalanan dengan menggunakan fasilitas *park and ride* pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji sebagai sarana penunjang moda transportasi KRL.

3.4.2 Sampel

Sample adalah sebagian dari populasi yang akan diteliti dan bertindak sebagai bagian dari populasi yang memiliki karakteristik tertentu sehingga hasil penelitian yang didapat dari sample dapat digeneralisasikan pada populasi. Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini menggunakan Teknik Propotional Random Sampling

Teknik *propotional random sampling* digunakan untuk menganalisis karakteristik para komuter KRL Koridor Bekasi – Jakarta yang menggunakan fasilitas parkir yang ada pada stasiun pemberhentian KRL. Jumlah sample dihitung dengan menggunakan rumus Slovin dalam Mahriya (2010). Berikut rumus yang digunakan:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sample (yang diambil)

N = Jumlah populasi

e = Nilai kesalahan (% kesalahan) dalam penelitian ini ditetapkan sebesar 8%

Nilai e pada penelitian ini ditetapkan sebesar 8%. Jumlah pengguna *park & ride* pada Koridor Bekasi – Jakarta adalah 31.373 jiwa. Dengan menggunakan rumus slovin, maka sample yang didapat sebesar 151 sampel. Berikut persamaannya:

$$n = \frac{31.373}{1 + 31.373(0.08)^2} = \frac{31.373}{201,7872} = 151$$

Penelitian ini bertujuan untuk mencari faktor-faktor pemilihan *park & ride* di stasiun asal pada Kota Bekasi. Sehingga proporsi jumlah sampel di Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji ditentukan sama. Oleh karena itu jumlah sampel yang ditentukan pada Stasiun Bekasi adalah 76 sampel dan pada Stasiun Kranji sebanyak 75 sampel.

3.5 Metode Penelitian

3.5.1 Metode Pengumpulan Data

Tahapan pengumpulan data merupakan cara yang digunakan oleh para peneliti untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian sehingga tujuan dan sasaran penelitian dapat tercapai. Metode yang digunakan dalam penggunaan data dalam penelitian ini adalah survey primer dan survey sekunder. Teknik survey primer yang dilakukan dalam pengumpulan data primer pada penelitian ini adalah observasi dan kuisioner. Secara keseluruhan pengumpulan data primer dan teknik survey yang digunakan dijelaskan pada tabel 3.2. Untuk Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survey sekunder dengan penelusuran data pada lembaga/instansi terkait. Secara keseluruhan tahapan pengumpulan data dan objek untuk data sekunder dapat dilihat pada tabel 3.3.

Tabel 3.2
Tahap Pengumpulan Data Primer

Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
Kondisi eksisting fasilitas parkir pada stasiun asal	Observasi Lapangan	Fasilitas parkir yang tersedia pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji
<i>Pedestrian way</i> yang tersedia pada seluruh stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta		Seluruh stasiun KRL pada Koridor Bekasi-Jakarta

Jenis moda transportasi umum yang tersedia di stasiun pemberhentian pada Koridor Bekasi-Jakarta		Seluruh stasiun pemberhentian pada Koridor Bekasi-Jakarta (Stasiun Cakung, Klender, Buaran, Klender Baru, Jatinegara, Manggarai, Cikini, Gondangdia, Juanda, Sawah Besar, Mangga Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota)
Karakteristik perilaku pengguna <i>park & ride</i> ditinjau dari karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan	Kuesioner	Para pelaku komuting yang menggunakan fasilitas <i>park and ride</i> di Stasiun Bekasi dan Kranji
Karakteristik parkir menurut pandangan pengguna <i>park & ride</i>		

Sumber: Penulis 2016

Tabel 3.3
Tahap Pengumpulan Data Sekunder

Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
Volume parkir yang dikelola oleh PT. Reska Multi Usaha pada Stasiun Bekasi-Jakarta	Survey Instansi	PT. Reska Multi Usaha

Sumber: Penulis 2016

3.5.2 Metode Analisis Data

Tujuan dari penelitian ini adalah mencari faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan *park and ride* sebagai moda penunjang KRL pada Koridor Bekasi – Jakarta. Tahapan analisis dalam penelitian ini meliputi empat sasaran penelitian yang memiliki input data dan teknik analisis data tersebut. Keseluruhan tahapan analisis dapat dilihat pada tabel 3.4.

Tabel 3.4
Tahapan Analisis Data

Sasaran Penelitian	Input Data	Teknik Analisis	Output
Mengidentifikasi karakteristik parkir kawasan Stasiun KRL	Karakteristik parkir ditinjau dari kepemilikan pengelola	Analisa Statistik Deskriptif	Karakteristik Parkir yang tersedia pada kawasan stasiun KRL

Sasaran Penelitian	Input Data	Teknik Analisis	Output
pada Koridor Bekasi-Jakarta	parkir, biaya parkir, pelayanan parkir dan aksesibilitas parkir		Koridor Bekasi-Jakarta
Mengidentifikasi karakteristik perilaku pergerakan komuter di Koridor Bekasi – Jakarta	Karakteristik pengguna park and ride ditinjau dari jenis kelamin, pendapatan, pendidikan, jenis pekerjaan, tujuan perjalanan, waktu tempuh perjalanan, jarak perjalanan yang ditempuh dan biaya yang dikeluarkan dalam perjalanan	Analisa Statistik Deskriptif	Karakteristik pengguna <i>park and ride</i> pada Koridor Bekasi-Jakarta
Menganalisis faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas <i>park and ride</i> sebagai prasarana pendukung KRL Koridor Bekasi – Jakarta	Output sasaran 1 dan sasaran 2	<i>Crosstab Analysis</i> dan <i>Correlate Bivariate Analysis</i>	Faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan park and ride sebagai moda transportasi penunjang pada Koridor Bekasi – Jakarta

Sumber: Penulis 2016

3.5.2.1 Mengidentifikasi karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta

Untuk mengidentifikasi karakteristik parkir pada stasiun asal, indikator yang digunakan adalah karakteristik parkir yang terdiri dari beberapa variabel penelitian yaitu biaya parkir, kemudahan memperoleh parkir, pengelola parkir, pelayanan parkir, kenyamanan parkir dan keamanan parkir. Tahap pertama yang dilakukan pada sasaran 1 adalah menyebarkan kuesioner kepada para pengguna fasilitas *park & ride* pada Stasiun Bekasi dan Kranji. Penyebaran kuesioner dilakukan untuk mendapatkan data karakteristik parkir dari objek penelitian yaitu para pengguna fasilitas *park & ride* pada stasiun asal.

Tahap selanjutnya adalah memasukan hasil kuesioner kedalam software *Microsoft Excel*. Lalu selanjutnya data yang didapat disajikan secara statistik berupa diagram. Tahap selanjutnya adalah mendeskripsikan diagram untuk menggambarkan karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal. Alat analisa yang digunakan pada sasaran 1 disebut statistik deskriptif.

Statistik deskriptif adalah statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data sample atau populasi sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum (Sugiyono, 2007). Proses analisis statistika deskriptif merupakan proses analisis secara kuantitatif dengan menggunakan data primer lalu dideskripsikan secara normatif. Berikut tabel indentifikasi karakteristik parkir yang tersedia di stasiun asal:

Tabel 3.5
Identifikasi Karakteristik Parkir yang Tersedia pada Stasiun Asal
(Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta

Input	Proses	Output
Biaya parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Penyebaran kuesioner • Intrepetasi/deskripsi data yang didapatkan berdasarkan variable penelitian yang telah ditentukan. 	Mengidentifikasi karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi-Jakarta
Kemudahan memperoleh parkir		
Pengelola parkir		
Pelayanan parkir		
Kenyamanan parkir		
Keamanan parkir		
Kenyamanan parkir		

Sumber: Penulis 2016

3.5.2.2 Mengidentifikasi karakteristik perilaku pergerakan komuter yang menggunakan *park and ride* pada Koridor Bekasi – Jakarta

Untuk mengidentifikasi karakteristik perilaku pergerakan pelaku komuting yang menggunakan *park & ride* pada stasiun asal, indikator yang digunakan adalah karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan. Proses analisa yang digunakan pada sasaran 2 sama seperti pada sasaran 1. Tahap pertama yang dilakukan pada

sasaran 1 adalah menyebarkan kuesioner kepada para pengguna fasilitas *park & ride* pada Stasiun Bekasi dan Kranji. Penyebaran kuesioner dilakukan untuk mendapatkan data karakteristik perilaku pergerakan dari objek penelitian yaitu para pengguna fasilitas *park & ride* pada stasiun asal.

Tahap selanjutnya adalah memasukan hasil kuesioner kedalam software *Microsoft Excel*. Lalu selanjutnya data yang didapat disajikan secara statistik berupa diagram. Tahap selanjutnya adalah mendeskripsikan diagram hasil pengolahan data untuk menggambarkan karakteristik perilaku pergerakan pelaku komuting pada stasiun asal.

Tabel 3.6
Identifikasi Perilaku Pengguna *Park and Ride* di Koridor Bekasi-Jakarta

	Input	Proses	Output
Karakteristik Sosial-Ekonomi	1. Jenis Kelamin 2. Tingkat Pendapatan 3. Tingkat Pendidikan 4. Jenis Pekerjaan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyebaran kuisisioner • Mendeskripsikan hasil kuisisioner yang telah didapatkan berdasarkan indikator sasaran 2 	Perilaku pengguna <i>park and ride</i> pada Koridor Bekasi-Jakarta
Karakteristik Perjalanan	1. Tujuan Perjalanan 2. Waktu Perjalanan 3. Panjang Perjalanan 4. Biaya Perjalanan 5. Ketersediaan Moda Transportasi Umum 6. Penggunaan Moda Transportasi 7. Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i> 8. Kondisi <i>Pedestrian Way</i>		

Sumber: Penulis 2016

3.5.2.3 Menganalisis Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Fasilitas *Park And Ride* Sebagai Prasarana Pendukung KRL Koridor Bekasi – Jakarta

Untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas *park & ride*, peneliti mencari hubungan atau keterkaitan penggunaan *park & ride* dengan variabel dan sub variabel yang terdapat pada sasaran 1 dan 2. Teknik analisis yang

digunakan untuk mencari hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan karakteristik parkir, sosial-ekonomi dan perjalanan adalah teknik analisis crosstab dan korelasi bivariat.

Crosstab atau tabulasi silang adalah salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk melihat hubungan antarvariabel kategori nominal atau ordinal. Namun pada penelitian ini terdapat kategori data rasio, sehingga dibutuhkan tambahan teknik analisis untuk menganalisis data rasio/skala. Teknik analisis tersebut adalah korelasi bivariat (*Pearson Correlation*). Kedua teknik analisis tersebut dilakukan dengan menggunakan bantuan *software* SPSS ver 17.

Dalam konteks penelitian ini, crosstab dan korelasi bivariat akan mencari hubungan antara variabel dependen pada penelitian ini adalah frekuensi penggunaan *park & ride* dalam satu minggu dengan variabel independen yang terdiri dari variabel karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan.

Tahap pertama pada sasaran ini adalah menentukan hipotesis. Hipotesis pada analisis crosstab dan korelasi sederhana adalah:

H_0 : Tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan *park & ride* dengan karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi, dan karakteristik perjalanan pelaku komuting.

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

Hipotesis tersebut akan diuji berdasarkan nilai chi-Square dan nilai signifikansi. Ketentuan diterima atau ditolaknya hipotesis akan dijelaskan pada sub bab 4.2.3. Setelah mengetahui faktor yang berpengaruh, tahap selanjutnya yaitu melihat nilai *S-Pearson* untuk melihat kekuatan hubungan antar variabel. Output yang diharapkan pada sasaran 3 adalah faktor-faktor yang memiliki pengaruh terhadap frekuensi penggunaan *park & ride* yang merupakan tujuan dari penelitian ini..

3.6 Tahapan Penelitian

Secara umum tahapan penelitian dilakukan melalui lima tahapan. Adapun tahapan penelitian tersebut antara lain:

a. Perumusan Masalah

Setiap harinya sebanyak 1.382.296 jiwa melakukan pergerakan menuju DKI Jakarta sebagai dampak dari berkembangnya kegiatan perkotaan. KRL merupakan salah satu moda transportasi yang cukup efisien untuk melayani pergerakan komuter karena dapat mengangkut komuter dalam jumlah banyak dan menempuh jarak jauh dalam waktu yang relatif cepat. Namun di Bekasi, dari 460.069 jiwa jumlah komuter yang ada hanya 31.373 jiwa yang memilih kereta sebagai moda transportasi utama yang digunakan untuk melakukan aktivitas, sedangkan jumlah pengguna kendaraan pribadi atau single occupancy vehicle (SOV) berjumlah 331.244 jiwa. Park and ride merupakan salah satu fasilitas penunjang tempat pemberhentian/transit seperti terminal dan stasiun KRL. Oleh karena itu tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi komuter untuk menggunakan fasilitas park and ride sebagai penunjang pergerakan dengan moda kereta.

b. Tinjauan Pustaka

Pada tahap ini dilakukan kegiatan mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan penulisan berupa teori dan konsep, studi kasus, contoh penerapan, dan hal-hal lain yang relevan yang bersumber dari buku, jurnal, makalah, hasil penelitian, tugas akhir, artikel. Dari studi literatur didapatkan rumusan variabel-variabel penelitian yang menjadi dasar dalam melakukan proses analisa.

c. Pengumpulan Data

Pada tahap ini dilakukan inventarisasi data yang diperlukan dalam penelitian dimana kebutuhan disesuaikan dengan analisa dan variabel yang digunakan. Pengumpulan data terbagi menjadi dua, yaitu pengumpulan data primer dan

pengumpulan data secara sekunder. Data primer bisa didapat melalui observasi dan penyebaran kuesioner. Sedangkan untuk data sekunder bisa didapat melalui instansi yang terkait dengan penelitian ini.

d. Analisa

Setelah data diperoleh, kemudian dilakukan pengolahan data dan proses analisa. Analisa dilakukan berdasarkan studi literature sesuai dengan output sasaran yang ada pada desain penelitian. Adapun tahapan analisa dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi karakteristik parkir kawasan Stasiun KRL pada Koridor Bekasi-Jakarta, Mengidentifikasi karakteristik perilaku pergerakan komuter di Koridor Bekasi – Jakarta, dan Menganalisis faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas *park and ride* sebagai prasarana pendukung KRL Koridor Bekasi – Jakarta.

e. Penarikan Kesimpulan

Setelah tahap analisa dilakukan selanjutnya dilakukan penarikan kesimpulan untuk menentukan jawaban atas rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam proses penarikan kesimpulan ini, diharapkan dapat tercapai tujuan akhir penelitian yaitu penentuan faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan *park and ride* sebagai fasilitas penunjang pergerakan dengan moda KRL di Koridor Bekasi – Jakarta.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Gambaran umum wilayah penelitian mencakup batas administrasi wilayah penelitian, sistem transportasi KRL, jumlah penumpang kereta komuter, fasilitas parkir pada stasiun asal dan integrasi dengan transportasi umum lain pada stasiun tujuan. Batas administrasi wilayah penelitian menggambarkan batasan administrasi kota dari masing-masing kawasan stasiun yang menjadi wilayah penelitian. Karakteristik pelayanan transportasi menjelaskan jumlah penumpang kereta komuter, karakteristik moda KRL, fasilitas parkir yang tersedia pada stasiun asal, pilihan moda transportasi dan kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan.

4.1.1 Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian

Lingkup wilayah penelitian adalah 15 stasiun KRL pada Koridor Bekasi – Jakarta yaitu Stasiun Bekasi, Kranji, Cakung, Klender Baru, Buaran, Klender, Jatinegara, Manggarai, Cikini, Gondangdia, Juanda, Sawah Besar, Mangga Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota.

Stasiun Bekasi dan Kranji terletak di wilayah administrasi Kota Bekasi. Stasiun Cakung, Klender Baru, Buaran dan Klender merupakan wilayah administrasi dari kota Jakarta Timur. Stasiun Manggarai termasuk dalam administrasi kota Jakarta Barat. Stasiun Cikini, Gondangdia, Juanda, Mangga Besar, Sawah Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota masuk ke dalam wilayah kota Jakarta Pusat. Berikut tabel wilayah administrasi stasiun pemberhentian KRL pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 1
Wilayah Administrasi Stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta

No	Stasiun	Kelurahan	Kecamatan	Kota / Kabupaten
1	Bekasi	Marga Mulya	Bekasi Utara	Kota Bekasi
2	Kranji	Kranji	Bekasi Barat	Kota Bekasi
3	Cakung	Pulogebang	Cakung	Jakarta Timur
4	Klender Baru	Penggilingan	Cakung	Jakarta Timur
5	Buaran	Penggilingan	Cakung	Jakarta Timur
6	Klender	Jatinegara Kaum	Pulo Gadung	Jakarta Timur
7	Jatinegara	Pisangan Baru	Matraman	Jakarta Timur
8	Manggarai	Manggarai	Tebet	Jakarta Selatan
9	Cikini	Cikini	Menteng	Jakarta Pusat
10	Gondangdia	Gondangdia	Menteng	Jakarta Pusat
11	Juanda	Kebon Kelapa	Gambir	Jakarta Pusat
12	Sawah Besar	Pasar Baru	Sawah Besar	Jakarta Pusat
13	Mangga Besar	Karang Anyar	Sawah Besar	Jakarta Pusat
14	Jayakarta	Mangga Dua Selatan	Sawah Besar	Jakarta Pusat
15	Jakarta Kota	Pinangisia	Tamansari	Jakarta Pusat

Sumber: Penulis, 2016

4.1.2 Karakteristik Pelayanan Transportasi

4.1.2.1 Karakteristik Pelayanan KRL

Moda KRL merupakan salah satu pilihan moda transportasi yang melayani pergerakan komuter para Koridor Bekasi-Jakarta. Pelayanan operasional moda KRL dimulai pada pukul 05.00 WIB sampai pukul 23.00 WIB. Jumlah keberangkatan KRL pada Koridor Bekasi-Jakarta per hari sebanyak 61 keberangkatan dengan interval waktu keberangkatan (*headway*) antara 15 - 30 menit.

KRL Koridor Bekasi-Jakarta memiliki fasilitas berupa AC, tempat duduk biasa, tempat duduk khusus (untuk lansia, penyandang difabel, ibu hamil, dan ibu yang membawa anak) dan *advertisement screen*. KRL dilengkapi fasilitas keamanan berupa CCTV dan petugas keamanan.

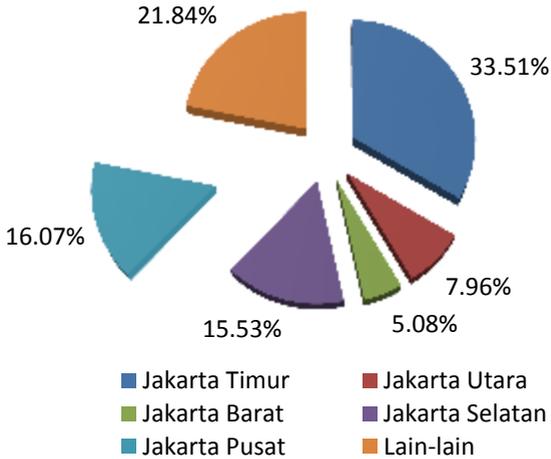


Gambar 4. 1 Fasilitas Pendukung yang Terdapat pada KRL Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Survey Primer, 2016

Pada Koridor Bekasi-Jakarta tersedia jalur rel kereta berjumlah 2 jalur. Jalur tersebut digunakan oleh seluruh kereta yang beroperasi seperti KRL, kereta jarak dekat (lintas kota) dan kereta jarak jauh (lintas provinsi). Terbatasnya jalur yang tersedia menyebabkan keterlambatan keberangkatan KRL Koridor Bekasi-Jakarta karena terjadi antrian kereta pada stasiun titik transit (Stasiun Gambir, Manggarai dan Jatinegara).

Setiap harinya KRL pada Koridor Bekasi – Jakarta dapat mengangkut penumpang sebanyak 31.373 orang. Jakarta Timur (33,51%) merupakan lokasi tujuan para komuter paling banyak diantara Jakarta Selatan (15,53%), Jakarta Pusat (16,07%), Jakarta Barat (5,08%), Jakarta Utara (7,96%) dan wilayah Janodetabek yang lain (23%) (BPS Kota Bekasi, 2015).



Gambar 4. 2 Persentase Tujuan Komuter Asal Kota Bekasi

Sumber: BPS Kota Bekasi, 2015

Jarak yang ditempuh KRL dari Stasiun Bekasi menuju Stasiun Jakarta Kota sebesar 27,342 km dengan waktu tempuh 51 menit. Tarif KRL pada 25 km pertama sebesar Rp. 3.000 dan untuk 10 km berikutnya dikenakan biaya tambahan sebesar Rp. 1.000. Berikut jarak dan waktu tempuh setiap stasiun pada koridor Bekasi-Jakarta dihitung dari stasiun sebelumnya:

Tabel 4. 2
Jarak dan Waktu Tempuh Stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta

No	Stasiun	Jarak Tempuh (Km)	Waktu Tempuh (Menit)
1	Bekasi	-	-
2	Kranji	2,520	4
3	Cakung	3,097	5
4	Klender Baru	1,385	2
5	Buaran	1,305	2
6	Klender	3,100	5

No	Stasiun	Jarak Tempuh (Km)	Waktu Tempuh (Menit)
7	Jatinegara	3,395	6
8	Manggarai	2,652	5
9	Cikini	1,606	4
10	Gondangdia	1,699	3
11	Juanda	2,198	4
12	Sawah Besar	0,707	2
13	Mangga Besar	1,171	3
14	Jayakarta	1,020	3
15	Jakarta Kota	1,487	3

Sumber: PT KA Commuter Jabodetabek, 2015

4.1.2.2 Karakteristik Parkir Eksisting pada Stasiun Asal (Stasiun Bekasi dan Kranji)

Pengelolaan fasilitas parkir yang tersedia pada wilayah penelitian terbagi menjadi dua pengelola, yaitu PT. Reska Multi Usaha (PT. RMU) dan masyarakat setempat. PT. RMU merupakan anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) yang bertugas untuk mengelola fasilitas pelengkap layanan PT. KAI meliputi *service on train* (SOT), perparkiran, restorasi, Loko Cafe, Loko Kiosk, dan Cathering. PT. RMU mengelola area perparkiran yang tersedia pada area Stasiun Kereta Api.

Masyarakat yang memiliki lahan di sekitar stasiun turut menyediakan ruang parkir akibat adanya peluang usaha melihat kondisi permintaan parkir belum dapat diakomodasi oleh fasilitas parkir yang tersedi. Ruang parkir yang disediakan oleh masyarakat terletak diluar area stasiun.

1) Stasiun Bekasi

Fasilitas parkir yang dikelola oleh PT. RMU terbagi menjadi dua area yaitu parkir utara dan parkir selatan. Jam operasional pelayanan parkir pukul 04.30 wib – 23.00 wib. Biaya parkir untuk sepeda motor pada jam pertama adalah Rp. 2.000 dan tarif maksimal

Rp. 8.000 sedangkan untuk mobil dikenakan Rp. 4.000 untuk setiap jam dan Rp. 15.000 untuk tarif maksimal.

Fasilitas yang tersedia pada area parkir adalah stasiun lampu penerangan, loket tiket parkir yang tersedia pada pintu masuk dan keluar area parkir. Tersedia pula fasilitas keamanan seperti CCTV dan pos keamanan.



Gambar 4. 3 Fasilitas Parkir yang Dikelola PT Reska Multi Usaha pada Stasiun Bekasi

Sumber: Survey Primer, 2016

Pada area parkir tersedia jalur khusus pejalan kaki yang menjadi akses para pelaku komuting menuju stasiun. Namun, tidak ada pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur khusus kendaraan sehingga jalur *pedestrian way* yang tersedia digunakan juga untuk akses kendaraan yang parkir.



Gambar 4. 4 Pedestrian Way pada Area Parkir Stasiun Bekasi

Sumber PT. Reska Multi Usaha, 2016

Setiap bulannya, jumlah kendaraan yang menggunakan parkir pada area stasiun meningkat. Berikut data volume pengguna parkir pada Stasiun Bekasi.

Tabel 4.3
Volume Pengguna Parkir pada Stasiun Bekasi Tahun 2016

No	Bulan	Motor	Mobil	Jumlah
1	Juni	50.217	3.945	54.162
2	Juli	51.576	4.112	55.688
3	Agustus	59.380	4.541	63.921

Sumber PT. Reska Multi Usaha, 2016

Berbeda dengan PT. RMU, ruang parkir yang disediakan masyarakat pada Stasiun Bekasi berada di luar area stasiun, sehingga para komuter harus berjalan lebih jauh apabila menggunakan ruang parkir yang dikelola masyarakat. Jam operasional fasilitas parkir masyarakat adalah 05.00 wib – 23.00 WIB, namun beberapa parkir yang dikelola masyarakat dapat melayani hingga 24 jam.

Ruang parkir yang disediakan oleh masyarakat tidak menyediakan ruang parkir untuk mobil. Biaya maksimal yang dibutuhkan untuk sepeda motor adalah Rp. 6.000. Pengelola akan memarkirkan kendaraan para komuter sehingga para komuter tidak perlu mencari ruang parkir.

Pada area parkir swadaya, tidak terdapat jalan khusus untuk pejalan kaki dikarenakan ruang yang ada digunakan untuk menampung kendaraan sebanyak mungkin. Fasilitas yang tersedia pada area parkir swadaya ialah atap parkir dan lampu penerangan. Fasilitas parkir swadaya dilengkapi fasilitas keamanan berupa pos jaga dan tidak dilengkapi dengan CCTV.



Gambar 4. 5 Fasilitas Parkir yang Dikelola Masyarakat pada Stasiun Bekasi

Sumber: Survey Primer, 2016

Dapat disimpulkan bahwa karakteristik parkir yang tersedia pada Stasiun Bekasi berbeda berdasarkan pengelola parkir. Hal ini dapat dilihat pada biaya parkir yang dikelola oleh masyarakat lebih murah bila dibandingkan dengan parkir yang dikelola oleh PT. RMU. Berikut tabel perbandingan karakteristik parkir berdasarkan pengelolaannya.

**Tabel 4. 4
Perbandingan Karakteristik Parkir pada Stasiun Bekasi Berdasarkan Pengelola**

Karakteristik	Pengelola	
	PT RMU	Masyarakat
Jam Operasional	04.30 – 23.00 WIB	05.00 – 23.00 WIB (Opsional)
Tarif maksimal	Sepeda Motor: Rp. 8.000 Mobil: Rp. 15.000	Sepeda Motor: Rp. 6.000 Mobil: -
Jalan Khusus Pejalan Kaki	Ada	Tidak Ada
Fasilitas Parkir	Lampu Penerangan, Loket Parkir	Lampu Penerangan, Atap (Kanopi)
Fasilitas Keamanan	Pos Keamanan, CCTV	Pos Keamanan

Sumber: Hasil Survey, 2016

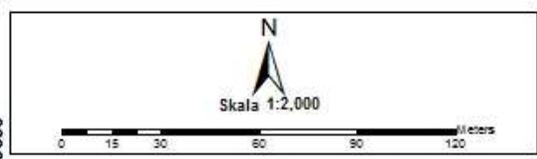


JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARKIR & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.6

PETA EKSTING STASIUN BEKASI



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Rel_KRL
- Stasiun
- Parkir

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2) Stasiun Kranji

Area parkir pada Stasiun Kranji yang dikelola oleh PT. RMU memiliki jam pelayanan dan biaya parkir yang sama dengan area parkir pada Stasiun Bekasi. Jam operasional pelayanan parkir pukul 04.30 – 23.00 WIB. Biaya parkir pada sepeda motor untuk jam pertama adalah Rp. 2.000 dan tarif maksimal Rp. 8.000 sedangkan untuk mobil dikenakan Rp. 4.000 untuk setiap jam dan Rp. 15.000 untuk tarif maksimal.

Fasilitas yang tersedia pada area parkir stasiun yaitu lampu penerangan, loket tiket parkir yang tersedia pada pintu masuk dan keluar area parkir. Untuk fasilitas keamanan tersedia pos keamanan dan CCTV.



Gambar 4. 7 Fasilitas Parkir yang Dikelola PT Reska Multi Usaha pada Stasiun Kranji

Sumber: Survey Primer, 2016

Pada area parkir tersedia jalur khusus pejalan kaki yang menjadi akses para pelaku komuting menuju stasiun. Kondisi *pedestrian way* pada area stasiun baik. Perkerasan *pedestrian way* pada stasiun Kranji adalah semen dan paving.



Gambar 4. 8 Pedestrian Way pada Area Parkir Stasiun Kranji

Sumber: Survey Primer, 2016

Jumlah kendaraan yang menggunakan parkir pada area Stasiun Kranji meningkat setiap bulannya, terutama pada bulan Agustus. Berikut data volume pengguna parkir pada Stasiun Kranji.

Tabel 4. 5
Volume Pengguna Parkir para area parkir di Stasiun Kranji Tahun 2016

No	Bulan	Motor	Mobil	Jumlah
1	Juni	4.564	5.359	9.923
2	Juli	4.722	5.486	10.208
3	Agustus	6.023	8.354	14.377

Sumber: PT. Reska Multi Usaha, 2016

Seperti Stasiun Bekasi, ruang parkir yang disediakan masyarakat pada Stasiun Kranji berada di luar area stasiun. Ruang parkir yang tersedia pada bagian utara stasiun terletak di seberang rel kereta, jam operasional fasilitas parkir masyarakat adalah 05.00 – 23.00 WIB dan beberapa parkir melayani hingga 24 jam.

Parkir yang dikelola oleh masyarakat hanya menyediakan parkir untuk sepeda motor. Biaya maksimal yang dibutuhkan untuk sepeda motor adalah Rp. 5.000. Pengelola akan memarkirkan kendaraan para komuter sehingga para komuter tidak perlu mencari ruang parkir.

Pada area parkir swadaya, tidak terdapat jalan khusus untuk pejalan kaki dikarenakan ruang yang ada digunakan untuk menampung kendaraan sebanyak mungkin. Fasilitas yang tersedia

pada area parkir swadaya ialah atap parkir dan lampu penerangan. Fasilitas parkir swadaya dilengkapi fasilitas keamanan berupa pos jaga dan tidak dilengkapi dengan CCTV.



Gambar 4. 9 Fasilitas Parkir yang Dikelola Masyarakat Usaha pada Stasiun Kranji

Sumber: Survey Primer, 2016

Tidak jauh berbeda dengan Stasiun Bekasi, terdapat perbedaan karakteristik antara parkir yang dikelola oleh masyarakat dan parkir yang dikelola oleh PT. RMU. Berikut tabel perbandingan karakteristik parkir berdasarkan pengelolaannya.

**Tabel 4. 6
Perbandingan Karakteristik Parkir pada Stasiun Kranji Berdasarkan Pengelola**

Karakteristik	Pengelola	
	PT. RMU	Masyarakat
Jam Operasional	04.30 – 23.00 WIB	05.00 – 23.30 WIB (Opsional)
Tarif maksimal	Sepeda Motor: Rp. 8.000 Mobil: Rp. 15.000	Sepeda Motor: Rp. 5.000 Mobil: -
Jalan Khusus Pejalan Kaki	Ada	Tidak Ada
Fasilitas Parkir	Lampu Penerangan, Loket Parkir	Lampu Penerangan, Atap (Kanopi)
Fasilitas Keamanan	Pos Keamanan, CCTV	Pos Keamanan

Sumber: Hasil Survey 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

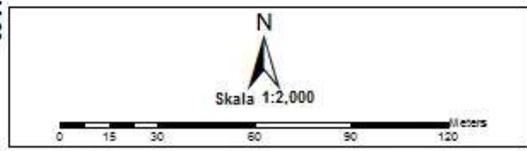


JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA TAHUN 2016

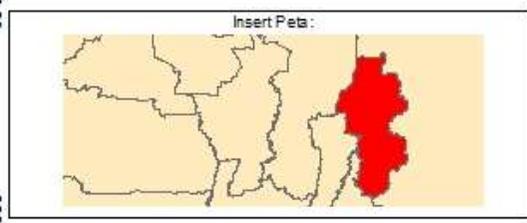
PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PEMILIHAN PARKIR & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.10

PETA EKSTING STASIUN KRANJI



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Rel_KRL
- Parkir
- Stasiun

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.2.3 Jaringan Transportasi yang Tersedia pada Stasiun Tujuan

Stasiun tujuan pada wilayah penelitian terdiri dari 13 stasiun yaitu Stasiun Cakung, Klender Baru, Buaran, Klender, Jatinegara, Manggarai, Cikini, Gondangdia, Juanda, Sawah Besar, Mangga Besar, Jayakarta dan Jakarta Kota.

1) Stasiun Cakung

Stasiun Cakung terletak di Kota Jakarta Timur. Stasiun ini terintegrasi dengan 3 angkutan umum yaitu K03 Kranji-Bintara dan T25 ke Rawamangun. Di sekitar stasiun, tidak terdapat halte pemberhentian angkutan umum sehingga proses turun naiknya para penumpang terjadi di pinggir jalan. Berikut daftar rute angkutan umum yang terdapat di Stasiun Cakung:

Tabel 4. 7
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Cakung

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (Menit)
1	K03A	Mobil	Jalan I Gusti Ngurah Rai - Stasiun Cakung-Indogrosir - Rawabebek - Flyover Kranji	5
2	T25	Mobil	Stasiun Cakung - Pondok Kopi - I Gusti Ngurah Rai - Jembatan Layang - Klender - Bekasi Timur - Jatinegara Kaum - Persahabatan - Terminal Rawamangun	5

Sumber: Dinas Perhubungan, 2016

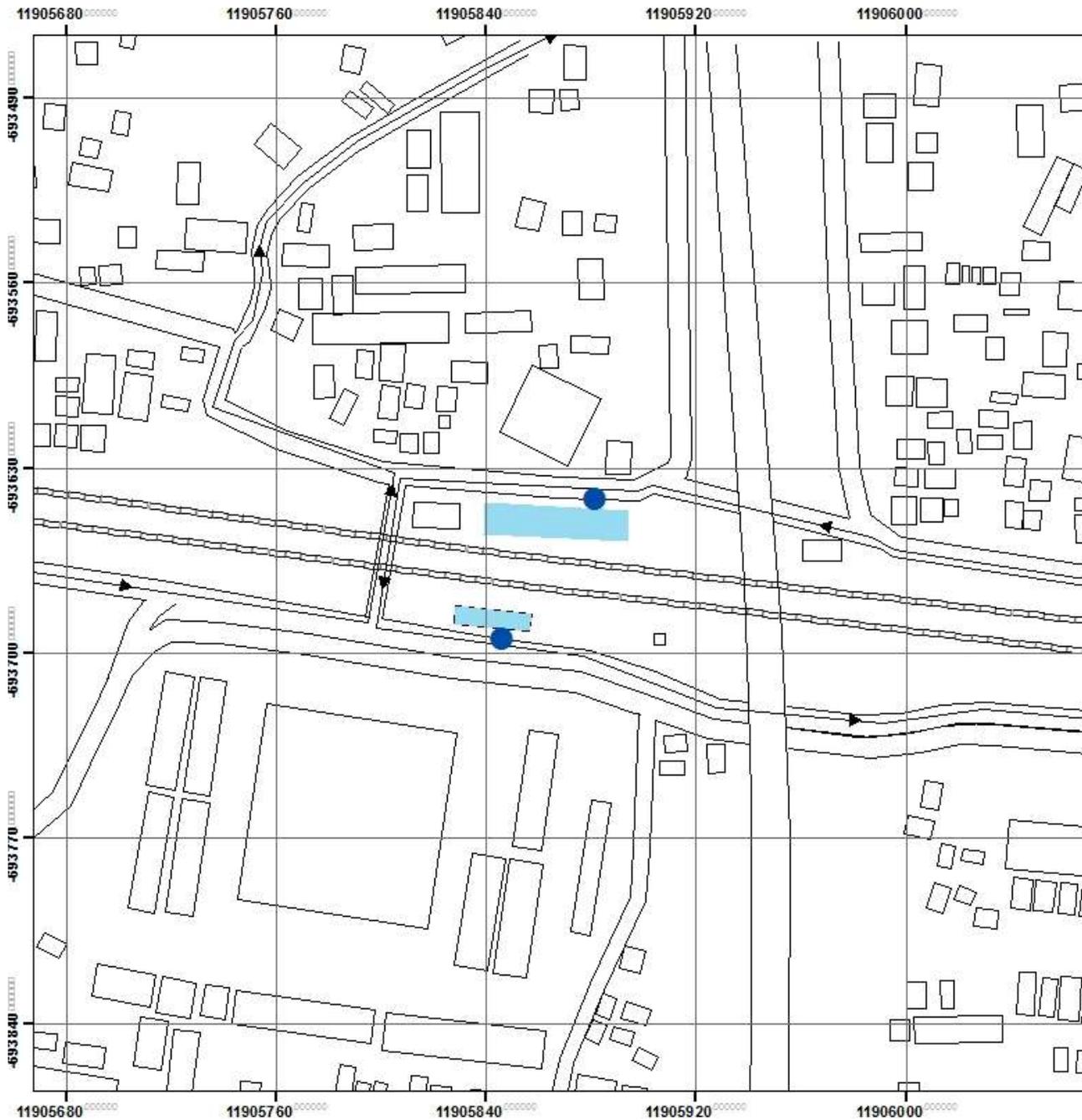
Selain angkutan umum, terdapat pangkalan ojek yang tersedia pada pintu keluar stasiun dan menggunakan badan jalan (Jalan St. Cakung dan Jalan I Gusti Ngurah Rai). Sehingga para komuter tidak perlu menunggu untuk menggunakan ojek sebagai moda pergerakan. Layanan taksi dan transportasi berbasis online dapat menjangkau Stasiun Cakung walaupun tidak memiliki pangkalan. Oleh karena itu para komuter harus menunggu untuk menggunakan layanan taksi dan transportasi berbasis online.



Gambar 4. 11 Pangkalan Ojek yang menggunakan badan jalan di Jl. St. Cakung (Kiri) dan Jl. IGusti Nurah Rai

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada stasiun Cakung cukup baik, karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Selain itu, terdapat layanan ojek sehingga para komuter cukup mudah untuk meneruskan perjalanan mereka dengan menggunakan transportasi umum yang tersedia.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI ALTERNATIF PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.12

PETA EKSTING STASIUN CAKUNG



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Rel
- Stasiun
- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Rute Angkutan Umum

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2) Stasiun Klender Baru

Stasiun Klender Baru terletak di Kota Jakarta Timur. Stasiun ini terintegrasi dengan 4 angkutan umum yaitu T25, K25B, Metromini T47 dan Metromin T506. Ketersediaan transportasi pada Stasiun Klender Baru cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang sering. Para komuter hanya menunggu kurang lebih 5 menit untuk menunggu angkutan umum (mobil) dan 10 – 15 menit untuk menggunakan angkutan umum (bis). Namun, tidak tersebarunya halte untuk angkutan umum menyebabkan kepadatan pada ruas jalan dan di pintu keluar selatan Stasiun Klender Baru. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Klender Baru:

Tabel 4. 8
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Klender Baru

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (Menit)
1	T25	Mobil	Stasiun Cakung - Pondok Kopi – Jalan I Gusti Ngurah Rai – Fly Over Klender - Klender - Bekasi Timur - Jatinegara Kaum - Persahabatan - Terminal Rawamangun	5
2	K25B	Mobil	Pulo Gebang - Jalan Baru - Stasiun Kranji - Rawa Panjang	5
3	T47	Bus Sedang	Pasar Senen – Jalan Suprpto – Cempaka Putih – Cempaka Putih Tengah – Rawasari – Jalan Jenderal Ahmad Yani – Jalan Pemuda – Rawamangun – Jalan Bekasi Raya – Jatinegara Kaum – Jalan I Gusti Ngurah Rai – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10 – 15
4	T506	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Cipinang – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10 – 15

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

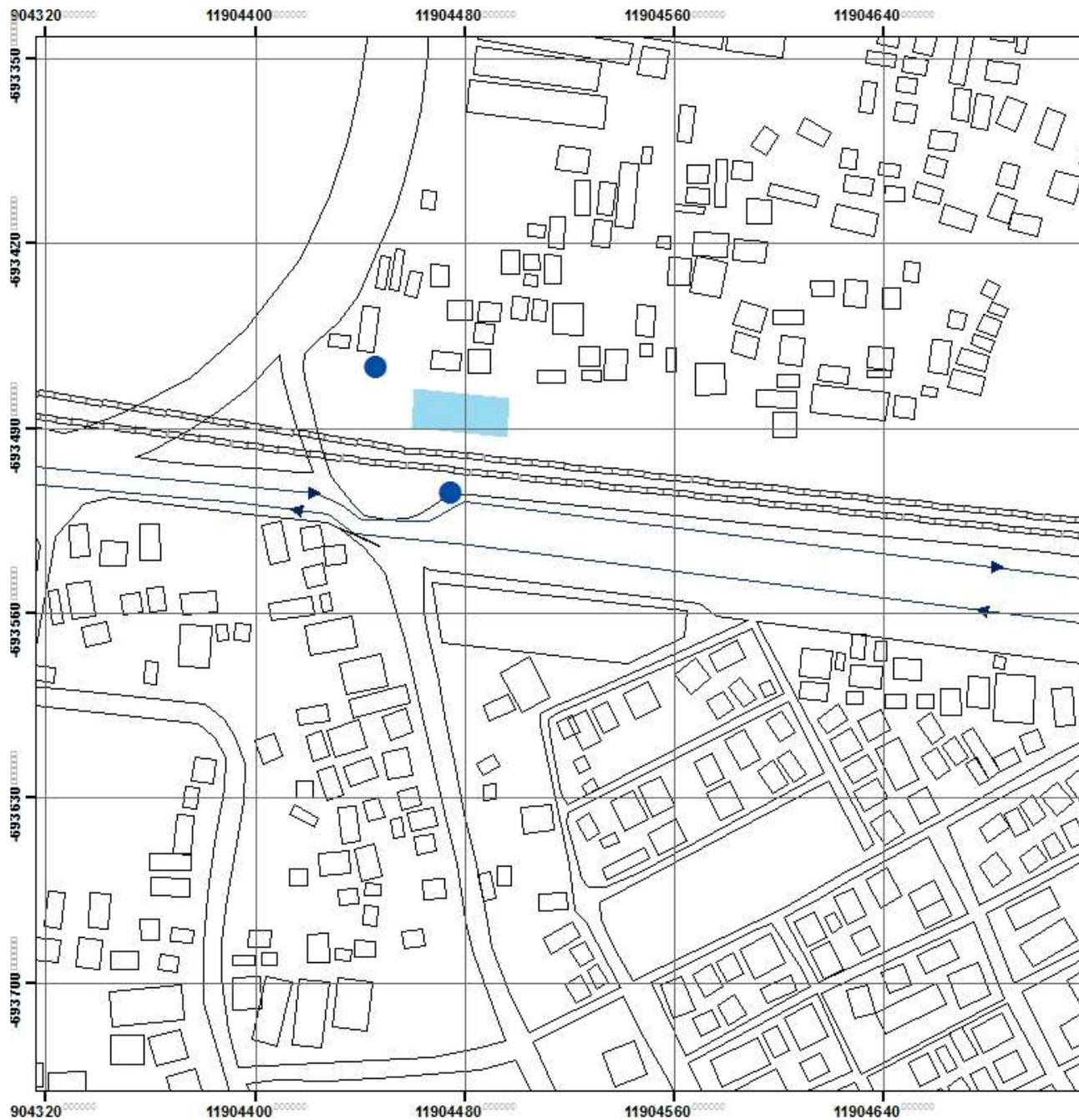
Pada Stasiun Klender Baru, transportasi paratransit yang tersedia adalah ojek, bajaj, dan taxi. Pada area sekitar stasiun, hanya tersedia pangkalan ojek pada Jl. Berdikari. Walaupun demikian, para pengemudi ojek tetap memarkirkan kendaraan mereka di pinggir Jl. I Gusti Nurah Rai.



Gambar 4. 13 Pangkalan ojek pada Jl Berdikari (Kiri) dan pengemudi ojek yang memarkirkan kendaraan mereka di bahu jalan Jl I Gusti Ngurah Rai (Kanan)

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Klender Baru cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Selain itu, terdapat pangkalan ojek sehingga para komuter mudah untuk meneruskan perjalanan mereka dengan menggunakan transportasi umum yang tersedia.

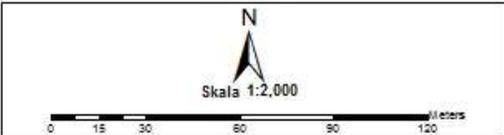


JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

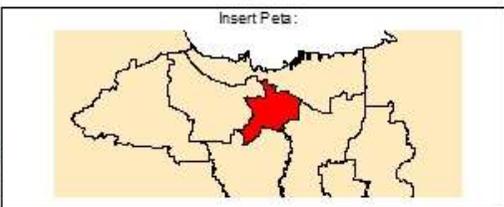
PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI ALTERNATIF PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.14

**PETA EKSTING STASIUN
KLENDER BARU**



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



- Legenda**
- Pangkalan Transportasi Paratransit
 - Rel
 - Stasiun
 - Rute Transportasi Umum
 - Halte Transjakarta

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

3) Stasiun Buaran

Stasiun buaran terintegrasi dengan 5 angkutan umum yaitu kode T25 dan K25B berjenis kendaraan mini bus, T47 dan T506 berjenis kendaraan bus sedang dan Transjakarta koridor 11 berjenis kendaraan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit untuk menunggu angkutan umum mobil dan 10 – 15 menit untuk menggunakan angkutan umum bus. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Buaran:

Tabel 4. 9
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Buaran

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (Menit)
1	T25	Mini bus	Stasiun Cakung - Pondok Kopi – Jalan I Gusti Ngurah Rai – Fly Over Klender - Klender - Bekasi Timur - Jatinegara Kaum - Persahabatan - Terminal Rawamangun	5
2	K25B	Mini bus	Pulo Gebang - Stasiun Kranji - Rawa Panjang	5
3	T47	Bus Sedang	Pasar Senen – Jalan Suprpto – Cempaka Putih –Rawasari – Jalan Jenderal Ahmad Yani – Jalan Pemuda – Rawamangun – Jalan Bekasi Raya – Jatinegara Kaum – Jalan I Gusti Ngurah Rai – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10
4	T506	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Cipinang – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10
5	Trans Jakarta Koridor 11	Bus Besar	Terminal Pulogebang - Halte Wali Kota Jakarta Timur - Halte Penggilingan - Halte Perumnas Klender - Halte Flyover Raden Inten - Halte Buaran -Halte Kampung Sumur - Halte Flyover Klender - Halte Stasiun Klender - Halte Cipinang - Halte Kantor Imigrasi Jakarta Timur - Halte Pasar Enjo - Halte Flyover Jatinegara - Halte Stasiun Jatinegara 2 - Halte Jatinegara RS Premier - Halte Kampung Melayu	10

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Pada Stasiun Buaran terintegrasi dengan halte bus Transjakarta yaitu Halte Perumnas Klender yang terletak pada Jalan I Gusti Ngurah Rai. Halte Transjakarta dapat diakses dengan berjalan kaki menaiki jembatan penyebrangan (JPO).

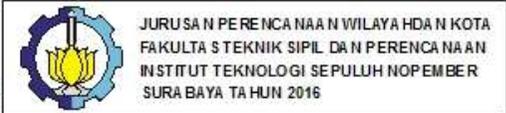
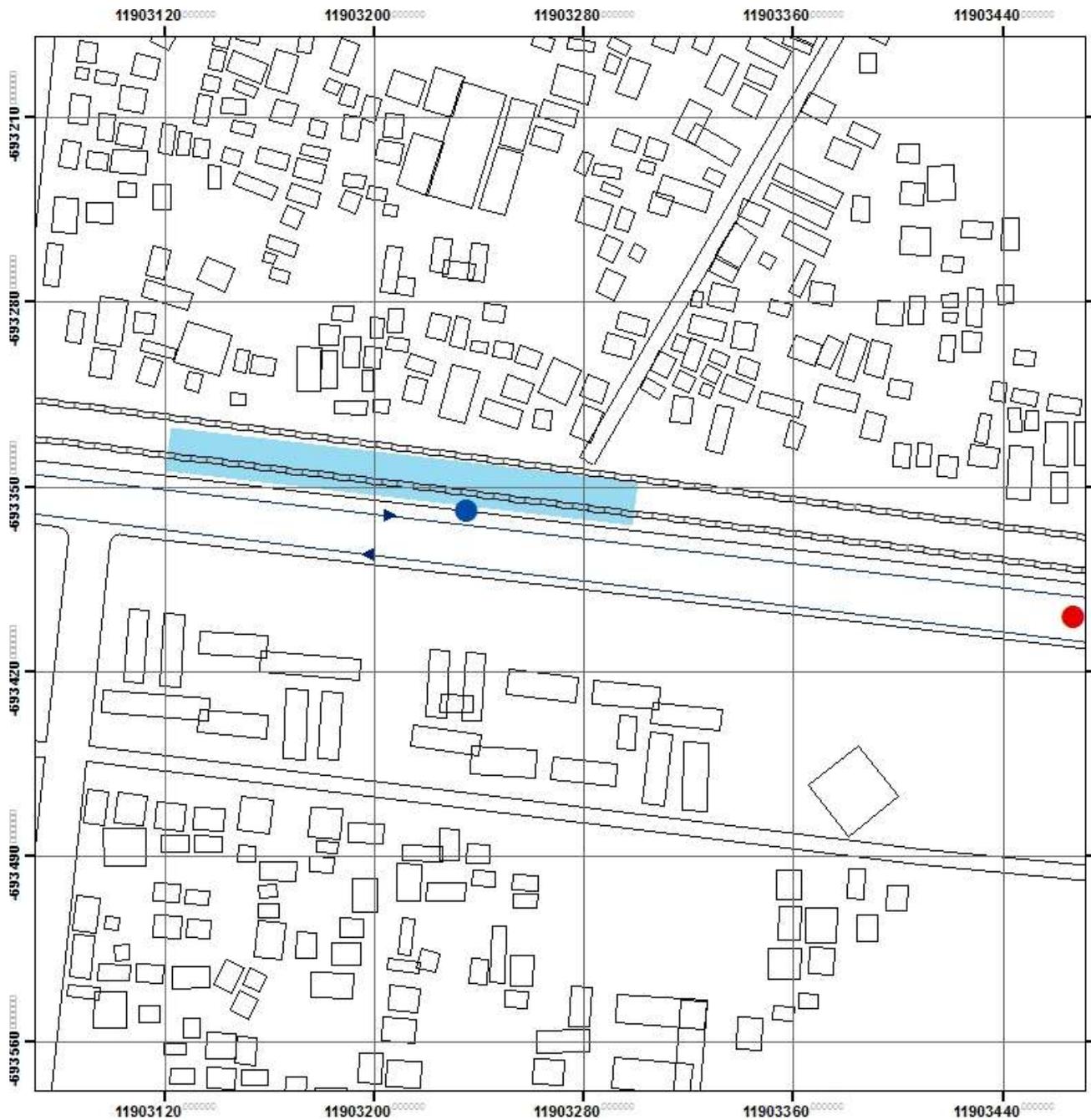


Gambar 4. 15 Halte Perumnas Klender Transjakarta yang terintegrasi dengan Stasiun Buaran

Sumber: Survey Primer, 2016

Pada Stasiun Buaran sulit untuk mendapatkan transportasi umum paratransit seperti ojek, taksi dan bajaj. Hal ini dikarenakan tidak terdapat pangkalan transportasi paratransit pada sekitar stasiun.

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Buaran cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Stasiun Buaran terintegrasi dengan Halte Perumnas Klender yang merupakan salah satu layanan dari Bus Transjakarta. Namun, tidak terdapat pangkalan pada Stasiun Buaran oleh karena itu komuter harus menunggu untuk menggunakan transportasi jenis paratransit.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI ALTERNATIF PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.18

PETA EKSTING STASIUN BUARAN



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Rel
- Stasiun
- Rute Transportasi Umum
- Halte Transjakarta

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4) Stasiun Klender

Stasiun Klender terintegrasi dengan 6 angkutan umum yaitu M27 dan T26 berjenis kendaraan mini bus, T47, T50 dan T506 berjenis kendaraan bus sedang dan Transjakarta koridor 11 berjenis kendaraan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit untuk menunggu angkutan umum mini bus dan 10 – 15 menit untuk menggunakan angkutan umum bus. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Klender:

Tabel 4. 10
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Klender

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (menit)
1	T47	Bus Sedang	Pasar Senen – Jalan Suprpto – Cempaka Putih – Cempaka Putih Tengah – Rawasari – Jalan Jenderal Ahmad Yani – Jalan Pemuda – Rawamangun – Jalan Bekasi Raya – Jatinegara Kaum – Jalan I Gusti Ngurah Rai – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10
2	T50	Bus Sedang	Kampung Melayu – Perumnas Klender Terminal Kampung Melayu – Jalan Jatinegara Barat – Jalan Matraman Raya – Jalan Bekasi Timur – Pasar Klender – Duren Sawit – Terminal Perumnas Klender	10
3	T506	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Cipinang – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10
4	Transjakarta Koridor 11	Bus Besar	Terminal Pulogebang - Halte Wali Kota Jakarta Timur - Halte Penggilingan - Halte Perumnas Klender - Halte Flyover Raden Inten - Halte Buaran - Halte Kampung Sumur - Halte Flyover Klender - Halte Stasiun Klender - Halte Cipinang - Halte Kantor Imigrasi Jakarta Timur - Halte Pasar Enjo - Halte Flyover Jatinegara - Halte Stasiun Jatinegara 2 - Halte Jatinegara RS Premier - Halte Kampung Melayu	10 - 15
5	M27	Mini bus	Kampung Melayu – Jatinegara – Cipinang – Jatinegara Kaum – Pulogadung	5
6	T26	Mini bus	Kalimalang – Pondok Kopi – Jalan I Gusti Ngurah Rai – Jembatan Layang – Jalan Ekor Kuning – Jalan Hanafi – Jalan Perserikatan – Jalan Tenggara – Terminal Rawamangun	5

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Pada Stasiun Klender terintegrasi dengan halte bus Transjakarta yaitu Halte Stasiun Klender yang terletak pada Jalan I Gusti Nurah Rai. Halte Transjakarta dapat diakses dengan berjalan kaki menaiki jembatan penyebrangan. Selain halte Transjakarta, pada Jalan I Gusti Nurah Rai terdapat halte angkutan umum, namun untuk mencapai halte para komuter harus berjalan kaki sejauh 600 meter. Karena, Stasiun hanya memiliki 1 pintu keluar yaitu pintu keluar utara. Sedangkan halte terletak pada sisi selatan stasiun.



Gambar 4. 17 Halte yang terletak pada Stasiun Klender

Sumber: Survey Primer, 2016

Pada Stasiun Klender terdapat pangkalan bajaj pada sisi utara stasiun. Meskipun tidak terdapat pangkalan ojek, tepat pada pintu keluar Stasiun Klender terdapat pengemudi ojek yang menawarkan pelayanan kepada komuter.

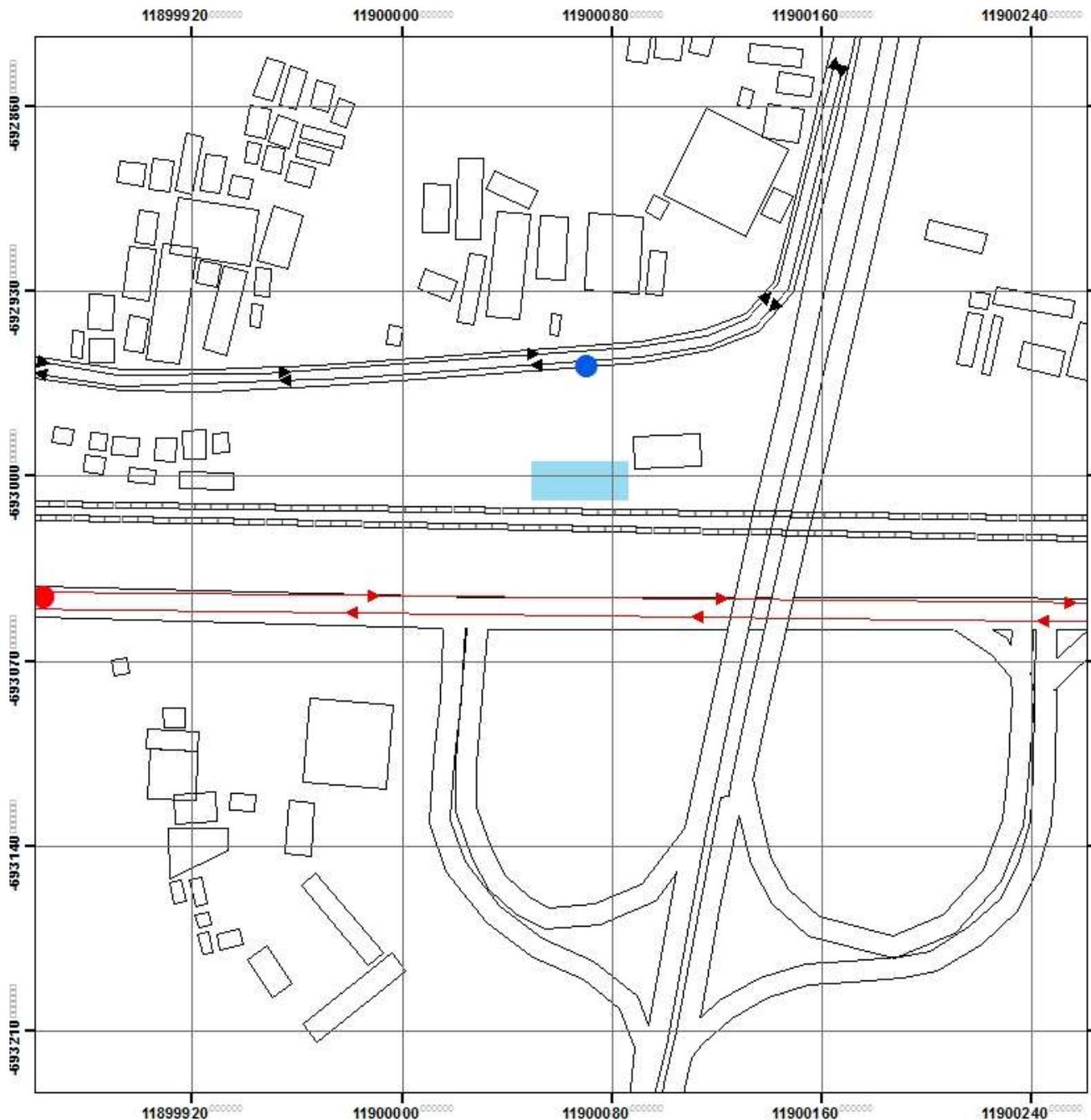


Gambar 4. 18 Pangkalan Bajaj pada Jalan Pasar Klender (kiri) dan pengemudi ojek yang memarkirkan kendaraan di pintu keluar stasiun (kanan)

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Klender cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Stasiun Klender terintegrasi dengan halte untuk menunjang pelayanan transportasi umum. Terdapat pangkalan bajaj pada Stasiun Klender sehingga para komuter mudah untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

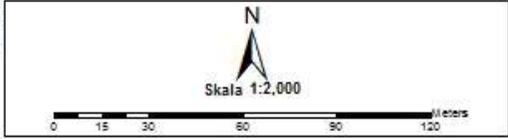


JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENELITIAN TENTANG FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI ALTERNATIF PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.19

**PETA EKSTING STASIUN
KLENDER**



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



- Legenda**
- Pangkalan Transportasi Paratransit
 - Halte Transjakarta
 - Rel
 - Stasiun
 - Rute Transjakarta
 - Rute Angkutan Umum

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

5) Stasiun Jatinegara

Stasiun Jatinegara terintegrasi dengan 20 angkutan umum berjenis kendaraan mini bus, bus sedang dan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit hingga 20 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Jatinegara:

Tabel 4. 11
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Jatinegara

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (menit)
1	Transjakarta Koridor 10	Bus Besar	Pusat Grosir Cililitan (PGC) – Universitas Kristen Indonesia (UKI) – Cawang – Jalan D.I. Panjaitan – Penas Kalimalang – Prumpung – Rawamangun – Jalan Jendral Ahmad Yani – Simpangan Jalan Pramuka Pemuda – Pulomas – Simpangan Cempaka Putih – Cempaka Mas – Jalan Laksamana Yos Sudarso – Kelapa Gading – Plumpang – Permai – Tanjung Priok	10
2	Transjakarta Koridor 11	Bus Besar	Terminal Pulogebang - Halte Wali Kota Jakarta Timur - Halte Penggilingan - Halte Perumnas Klender - Halte Flyover Raden Inten - Halte Buaran -Halte Kampung Sumur - Halte Flyover Klender - Halte Stasiun Klender - Halte Cipinang - Halte Kantor Imigrasi Jakarta Timur - Halte Pasar Enjo - Halte Flyover Jatinegara - Halte Stasiun Jatinegara 2 - Halte Jatinegara RS Premier - Halte Kampung Melayu	10
3	M02	Mini bus	Kampung Melayu – Pulogadung Terminal Kampung Melayu – Pedati – Jalan D.I. Panjaitan – Jalan Bekasi Timur – Pisangan Lama – Jalan Pisangan Lama 2 – Jalan Pisangan Lama 3 – Jalan Gading Raya – Jalan Wisma Jaya – Jalan Balai Pustaka Timur – Jalan Waru – Jalan Paus – Jalan Balap Sepeda – Jalan Kayu Putih Selatan – Gudang Palad – Jalan Raya Bekasi – Terminal Pulogadung	5
4	M06A	Mini bus	Kampung Melayu – Gandaria Gandaria – Jalan Raya Bogor – Kramat Jati – Jalan Mayjen Sutoyo – Jalan D.I. Panjaitan – Jalan Ahmad Yani – Jalan Bekasi Barat Raya – Stasiun Kereta Jatinegara – Jalan Bekasi Barat 6 – Jalan	5

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (menit)
			Jatinegara Timur 2 – Jalan Jatinegara Barat 1 – Jalan Jatinegara Barat – Jalan Slamet Riyadi	
5	M31	Mini bus	Kampung Melayu – Jatinegara – Stasiun Jatinegara – Cipinang Jaya – Cipinang Muara – Pondok Bambu – Jalan Pahlawan Revolusi – Jalan Kolones Sugiono – Banjir Kanal Timur (BKT) – Taman Malaka – Pondok Kelapa	5
6	M32	Mini bus	Kampung Melayu – Jatinegara – Stasiun Jatinegara – Jalan Raya Bekasi Barat – Jalan Raya Bekasi Timur – Cipinang Jaya – Cipinang Elok – Cipinang Muara – Pondok Bambu – Jalan Pahlawan Revolusi – Buaran – Duren Sawit – Malaka Jaya – Perumnas Klender	5
7	T46	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Matraman – Jalan Pramuka – Utan Kayu – Rawamangun – Layur – Jalan Pemuda – Pulogadung	10 - 15
8	T50	Bus Sedang	Kampung Melayu – Perumnas Klender Terminal Kampung Melayu – Jalan Jatinegara Barat – Jalan Matraman Raya – Jalan Bekasi Timur – Pasar Klender – Duren Sawit – Terminal Perumnas Klender	10 - 15
9	S60	Bus Sedang	Terminal Kampung Melayu – Jatinegara Barat – Bukit Duri Tjk – Tebet Utara -Tebet Utara -Tebet Barat – Dr. Supomo – Dr. Sahardjo – Minangkabau – Terminal Manggarai	10 - 15
10	S61	Bus Sedang	Terminal Manggarai – St. Manggarai – Manggarai Utara – Bk. Duri Puteran -Slamet Riyadi – Matraman Raya – Jatinegara Tmr – Terminal Kp. Melayu	10 - 15
11	T506	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Cipinang – Klender – Buaran – Pondok Kopi	10 - 15
12	T502	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Matraman – (Salemba) – Jalan Proklamasi – Cikini – Jalan Diponegoro – Tugu Tani – Gambir – Monumen Nasional (Monas) – Jalan M.H. Thamrin – Tanah Abang	10 - 15
13	AC117	Bus Besar AC	Pulogadung – Rawamangun – Jalan Pemuda – UKI Cawang – Jalan Tol Jagorawi – Pasar Rebo – Jalan Tol Lingkar Luar – Jalan Veteran Bintaro – Jalan Tol Serpong – Bumi Serpong Damai – Kebon Nanas – Cikokol – Poris Tangerang	10 - 15
14	AC122	Bus Besar	Pasar Senen – Kramat – Salemba – Jalan Matraman Raya – Jatinegara – Jalan Jendral Ahmad Yani Bypass – Prumpung – Jalan Tol	10 - 15

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (menit)
			Dalam Kota Cawang Tanjung Priok – Jalan Tol Jakarta Cikampek – Jatibening Bekasi – Cibitung Bekasi – Cikarang Barat – Cikarang	
15	P9A	Bus Besar	Pasar Senen – Jalan Kramat Raya – Salemba – Matraman – Jatinegara – Jalan D.I. Panjaitan – Prumpung – Jalan Tol Cikampek – Jatibening – Bekasi Timur	15 - 20
16	R57	Bus Besar	Pulogadung – Jalan Pemuda – Jalan Ahmad Yani – Utan Kayu – Jalan D.I Panjaitan – Prumpung – Jalan Mayjen Sutoyo – Cawang – Jalan M.T. Haryono – Pancoran – Jalan Gatot Subroto – Jalan Kapten Tendean – Mampang Prapatan – Santa – (Jalan Senopati) – Blok M	15 - 20
19	PPD 43	Bus Besar	Cililitan – Cawang – Prumpung – Pisangan – Utan Kayu – Rawamangun – Rawasari – Pulo Mas – Cempaka Putih – Sunter – Kelapa Gading – Plumpang – Tanjung Priok	10 - 20
20	PPD 213	Bus Besar	Grogol – Jalan Letjen S. Parman – Taman Angrek / Central Park – Tomang – Kemanggisian – Petamburan – Slipi – Semanggi – Jalan Jenderal Sudirman – Bendungan Hilir (Benhil) – Karet – Setiabudi – Dukuh Atas – Jalan M.H. Thamrin – Bundaran Hotel Indonesia (HI) – Menteng – Jalan Imam Bonjol – Jalan Diponegoro – Cikini – RS Cipto Mangunkusumo (RSCM) – Salemba – Matraman – Jatinegara – Kampung Melayu	10 - 20

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Stasiun Jatinegara terintegrasi dengan halte bus Transjakarta yaitu Halte Stasiun Jatinegara yang terletak pada Jalan Bekasi Barat. Halte Transjakarta dapat diakses dengan berjalan kaki menaiki jembatan penyebrangan. Selain halte Transjakarta, pada Jalan Bekasi Barat terdapat halte angkutan umum yaitu Halte St. KA Jatinegara.



Gambar 4. 20 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Jatinegara

Sumber: Survey Primer, 2016

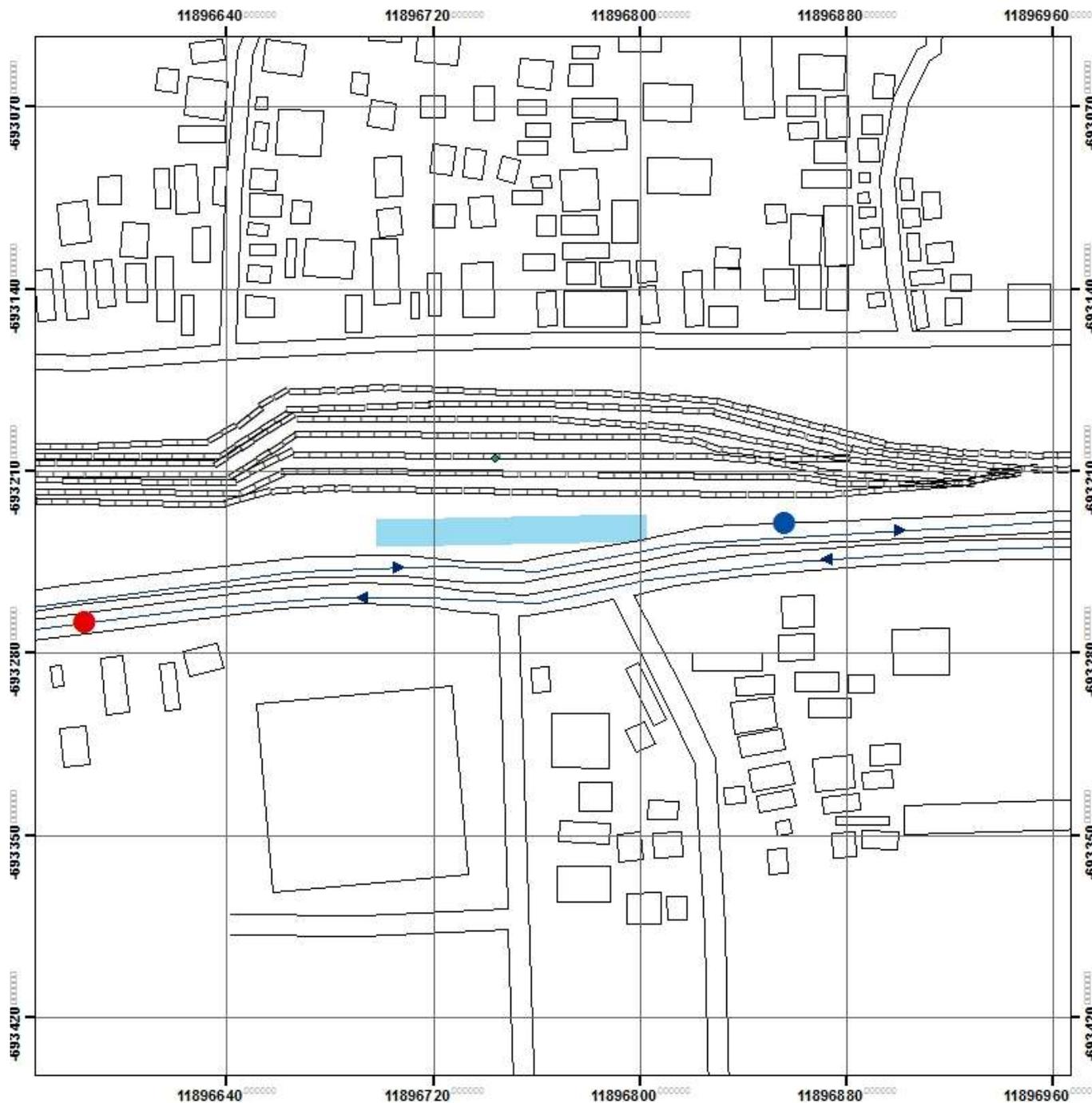
Selain terintegrasi dengan angkutan umum, Stasiun Jatinegara merupakan salah satu stasiun transit yang beroperasi di Jabodetabek. Stasiun ini menghubungkan koridor Bekasi – Jakarta Kota dan Koridor Lingkar Jatinegara-Kampung Bandan-Depok/Bogor/Nambo. Pada Stasiun Jatinegara terdapat pangkalan bajaj dan pangkalan ojek yang terletak tidak jauh dari pintu keluar Stasiun Jatinegara.



Gambar 4. 21 Pangkalan Bajaj pada Jalan Raya Bekasi Barat

Sumber: Survey Primer, 2016

Stasiun merupakan salah satu simpul transit KRL yang menghubungkan 2 koridor. Selain sebagai stasiun transit, stasiun Jatinegara terintegrasi dengan halte bus Transjakarta dan angkutan umum lainnya untuk menunjang pelayanan transportasi umum. Selain itu, pada Stasiun Jatinegara terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga para komuter mudah untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.22

**PETA EKSTING STASIUN
JATINEGARA**



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



- Legenda**
- Rel
 - Stasiun
 - Pangkalan Transportasi Paratransit
 - Halte Transjakarta
 - Rute Transportasi Umum

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

6) Stasiun Manggarai

Stasiun Manggarai terintegrasi dengan 10 angkutan umum berjenis kendaraan mini bus, bus sedang dan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit hingga 20 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Manggarai:

Tabel 4. 12
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Manggarai

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (menit)
1	M23	Mini bus	Terminal Manggarai - Jl. Saharjo - Jl. Minangkabau - Sultan Agung - Jl. Halimun - Jl. Galunggung - Landmark - Setiabudi Tengah - Setiabudi Barat - Karet Belakang - Jl. Bek Murad - Jl. Satrio - Karet Pedurenan	5-10 menit
2	S66	Bus Sedang	Manggarai – Pasar Rumput – Jalan H.R. Rasuna Said – Setiabudi – Kuningan – Jalan Gatot Subroto – Semanggi – Jalan Jenderal Sudirman – Gelora Bung Karno (GBK) – Senayan – Blok M	10-15 menit
3	S620	Bus Sedang	Blok M – Jalan Senopati – (Santa) – Jalan Kapten Tendean – Mampang Prapatan – Jalan H.R. Rasuna Said – Setiabudi – Kuningan – Jalan Lathuharhari – Pasar Rumput – Manggarai	10-15 menit
4	P17	Bus Sedang	Pasar Senen – Jalan Kramat Raya – Cikini – Pasar Rumput – Manggarai	10-15 menit
5	T49	Bus Sedang	Pulogadung – Jalan Pemuda – Rawamangun – Utan Kayu – Jalan Pramuka – Jalan Pangeran Diponegoro – Cikini – Salemba – Manggarai	10-15 menit
6	S60	Bus Sedang	Terminal Kampung Melayu – Jatinegara Barat – Bukit Duri Tjk – Tebet Utara - Tebet Utara -Tebet Barat – Dr. Supomo – Dr. Sahardjo – Minangkabau – Terminal Manggarai	10-15 menit
7	S61	Bus Sedang	Terminal Manggarai – Stasiun Kereta Manggarai – Jalan Manggarai Utara – Bukit Duri Puteran – Jalan Slamet Riyadi – Jalan Matraman Raya – Jalan Jatinegara Timur –	10-15 menit

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan Waktu Menunggu (menit)
			Terminal Kampung Melayu	
8	S62	Bus Sedang	Pasar Minggu – Simpangan Pejaten – Simpangan Kalibata – Simpangan Duren Tiga – Pancoran – Tebet – Jalan Prof. Supomo – Jalan Dr. Saharjo – Simpangan Kasablanka – Manggara	10-15 menit
9	Transjakarta Koridor 4	Bus Besar	Pulogadung – Rawamangun – Jalan Pramuka – Matraman – Manggarai – Guntur – Dukuh Atas	10-15 menit
10	Transjakarta Express Koridor 6B	Bus Besar	Ragunan – Simpangan Jalan T.B. Simatupang – Warung Buncit – Pejaten – Mampang Prapatan – Simpangan Jalan Gatot Subroto – Jalan H.R. Rasuna Said – Kuningan – Karet – Setiabudi – Dukuh Atas	10-15 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Stasiun Manggarai terintegrasi dengan halte angkutan umum yaitu Halte SMK Karyaguna yang terletak pada Jalan Manggarai Utara. Pada stasiun manggarai, terdapat pos untuk menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi Transjakarta.



Gambar 4. 23 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Manggarai

Sumber: Survey Primer, 2016

Selain terintegrasi dengan angkutan umum, Stasiun Manggarai merupakan stasiun transit terbesar KRL di Jabodetabek. Stasiun ini menghubungkan 3 Koridor utama KRL yang beroperasi yaitu koridor Bekasi – Jakarta Kota, Koridor Depok/Bogor – Jakarta Kota dan Koridor Lingkar Jatinegara-Kampung Bandan-Depok/Bogor/Nambo. Pada Stasiun Jatinegara terdapat pangkalan

bajaj dan pangkalan ojek yang terletak tidak jauh dari pintu keluar Stasiun Manggarai.

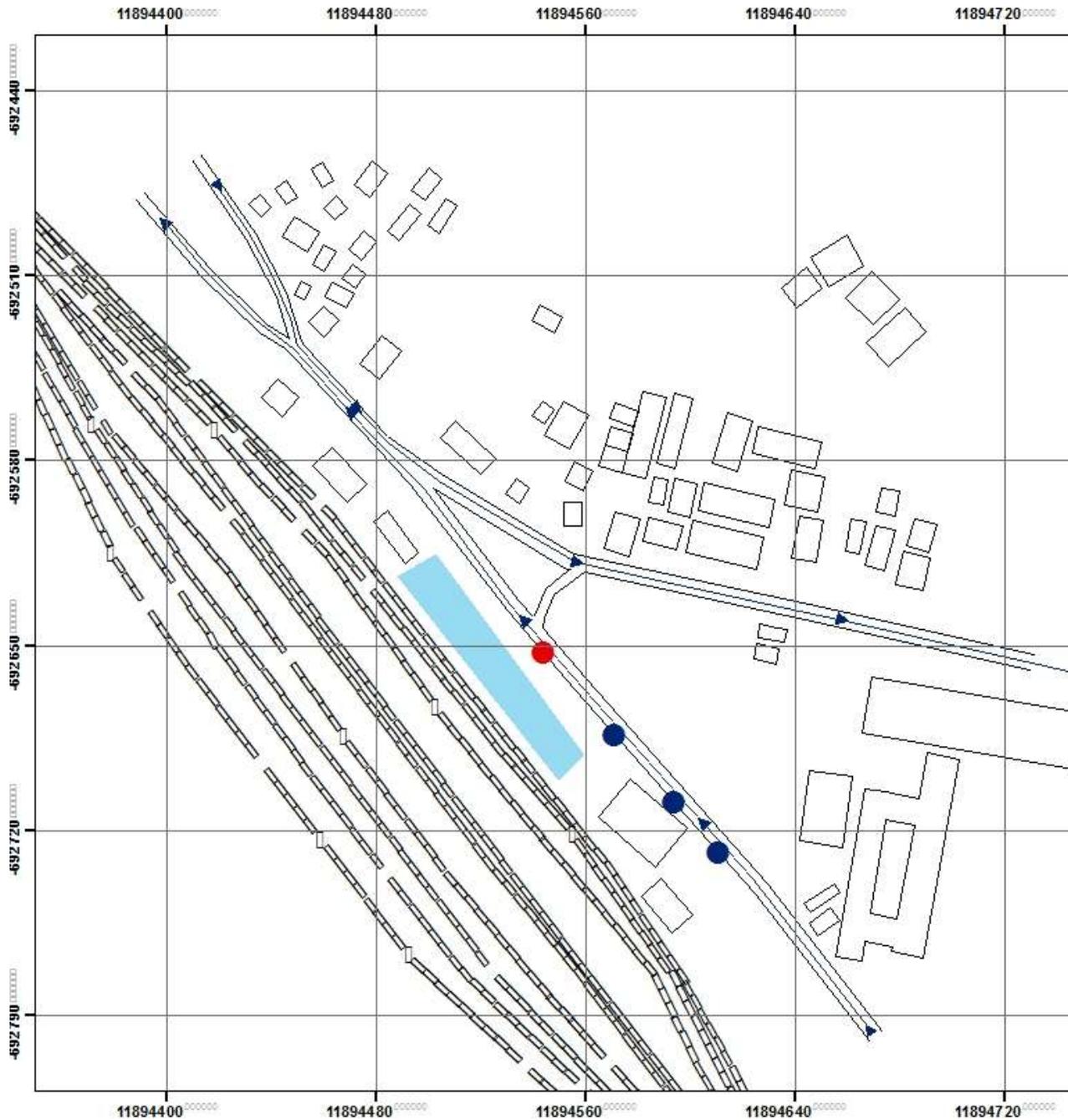


Gambar 4. 24 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Manggarai

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Manggarai cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Stasiun Manggarai merupakan pusat transit KRL yang menghubungkan 3 koridor utama. Selain sebagai stasiun transit, Stasiun Manggarai terintegrasi dengan halte angkutan umum. Dalam pengembangannya, Stasiun Manggarai akan terintegrasi dengan Bus Transjakarta dan menjadi titik asal angkutan umum lainnya untuk menunjang pelayanan transportasi umum. Selain itu, pada Stasiun Manggarai terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga memudahkan para komuter untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

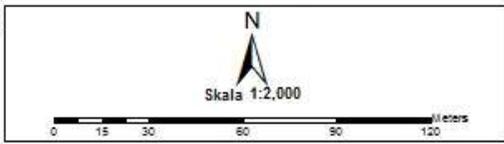


JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARKIR & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.25

PETA EKSTING STASIUN MANGGARAI



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Rel
- Stasiun
- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Halte Transjakarta
- Rute Transportasi Umum

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

7) Stasiun Cikini

Stasiun Cikini terintegrasi dengan 8 angkutan umum berjenis kendaraan bus sedang dan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit hingga 20 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Cikini:

Tabel 4. 13
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Cikini

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
1	P17	Bus Sedang	Pasar Senen – Jalan Kramat Raya – Cikini – Pasar Rumput – Manggarai	5-15 menit
2	P20	Bus Sedang	Pasar Senen – Gunung Sahari – Lapangan Banteng – Gambir – Monumen Nasional (Monas) – Tugu Tani – Cikini – Menteng – Jalan H.R. Rasuna Said – Kuningan – Mampang Prapatan – Warung Buncit – Jalan T.B. Simatupang – Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta – Lebak Bulus	5-15 menit
3	T502	Bus Sedang	Kampung Melayu – Jatinegara – Matraman – (Salemba) – Jalan Proklamasi – Cikini – Jalan Diponegoro – Tugu Tani – Gambir – Monumen Nasional (Monas) – Jalan M.H. Thamrin – Tanah Abang	5-15 menit
4	AC76	Bus Besar	Pasar Senen – Jalan Kramat Raya – Salemba – Jalan Pramuka – Jalan Proklamasi – Cikini – Jalan Diponegoro – Jalan Imam Bonjol – Jalan M.H. Thamrin – Jalan Jenderal Sudirman – Dukuh Atas – Setiabudi – Karet – Bendungan Hilir – Semanggi – Gelora Bung Karno (GBK) – Senayan – Blok M – Jalan Panglima Polim – Jalan R.S. Fatmawati – Lebak Bulus – Ciputat	15-20 menit
5	AC11	Bus Besar	Pulogadung – Pemuda – Pramuka – Diponegoro – Imam Bonjol – Sudirman – Slipi – Grogol	15-20 menit
6	P67	Bus Besar	Blok M – Sudirman – Imam Bonjol – Diponegoro – Kramat – Senen	15-20 menit
7	R213	Bus Besar	Grogol – Slipi – Sudirman – Imam Bonjol – Diponegoro – Salemba – Kampung Melayu	15-20 menit
8	P16	Bus Besar	Lebak Bulus – Pondok Indah – Kebayoran Baru – CSW – Senayan – Jalan Jenderal Sudirman – Gelora Bung Karno (GBK) – Semanggi – Bendungan Hilir – Karet – Setiabudi – Dukuh Atas – Jalan M.H. Thamrin – Bundaran Hotel Indonesia (HI) – Jalan Imam Bonjol – Jalan Diponegoro – Cikini – RS Cipto Mangunkusumo (RSCM) – Salemba – Jalan Pramuka – Jalan Pemuda – Rawamangun	15-20 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

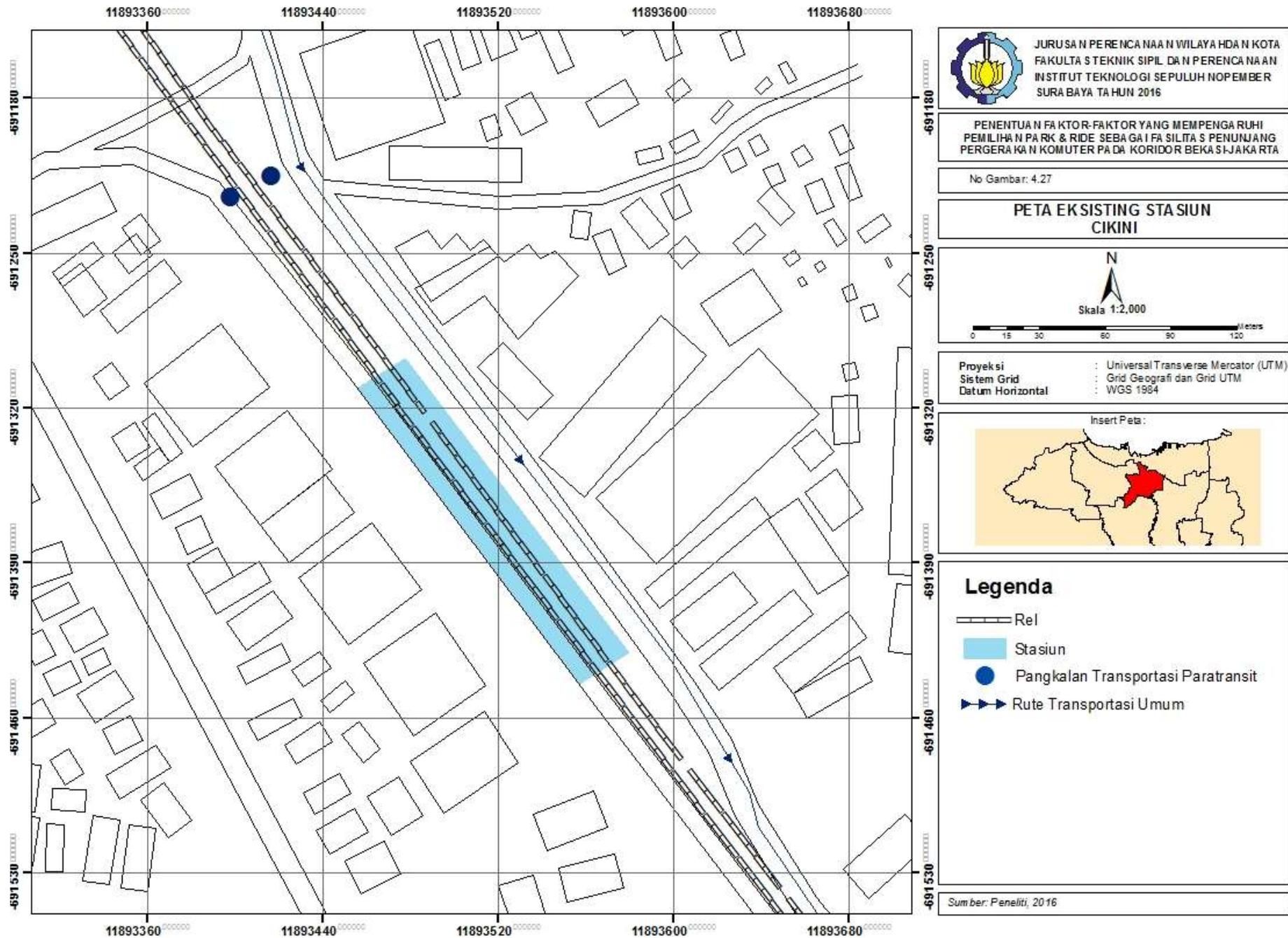
Pada Stasiun Cikini terdapat pangkalan bajaj dan pangkalan ojek yang terletak tidak jauh dari pintu keluar Stasiun Cikini.



Gambar 4. 26 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Cikini

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Cikini cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Selain itu, pada Stasiun Cikini terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga memudahkan para komuter untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

8) Stasiun Gondangdia

Stasiun Gondangdia terintegrasi dengan 2 angkutan umum berjenis kendaraan bus sedang dengan kode P15 dan P20. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 10 menit hingga 25 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Gondangdia:

Tabel 4. 14
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Gondangdia

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
1	P15	Bus Sedang	Terminal Senen - Bungur Besar - Kramat Bunder - Kramat Pulo - Kramat Raya - Kwitang - Jl. AR. Hakim - Tugu Tani - Ridwan Rais - Merdeka Selatan - Agus Salim - Sudirman - Setia Budi - Benhil (Bendungan Hilir)	10-15 menit
2	P20	Bus Sedang	Pasar Senen – Gunung Sahari – Lapangan Banteng – Gambir – Monumen Nasional (Monas) – Tugu Tani – Cikini – Menteng – Jalan H.R. Rasuna Said – Kuningan – Mampang Prapatan – Warung Buncit – Jalan T.B. Simatupang – Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta – Lebak Bulus	10-15 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Pada Stasiun Gondangdia terdapat pangkalan bajaj dan pangkalan ojek yang terletak tidak jauh dari pintu keluar stasiun.



Gambar 4. 28 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Gondangdia

Sumber: Survey Primer, 2016

Hanya 2 angkutan umum yang terintegrasi dengan Stasiun Gondangdia. Selain itu, komuter harus menunggu paling cepat 10 menit untuk mendapatkan angkutan umum. Tetapi Stasiun Gondangdia memiliki pangkalan transportasi paratransit sehingga pada Stasiun Gondangdia transportasi umum paratransit lebih unggul bila dibandingkan dengan angkutan umum.

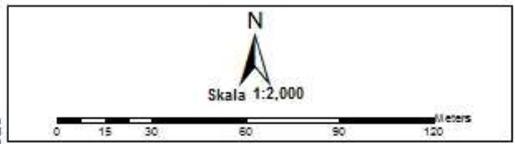


JURUSAN PERENCANAAN DAN WILAYAH DAERAH KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No. Gambar: 4.29

**PETA EKSTING STASIUN
GONDANGDIA**



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Rel
- Stasiun
- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Rute Transportasi Umum

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

9) Stasiun Juanda

Stasiun Juanda terintegrasi dengan 10 angkutan umum berjenis kendaraan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit hingga 20 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Juanda:

Tabel 4. 15
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Juanda

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
1	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Bungur - Kramat Bunder - Senen Raya - Kwini - Pejambon - Merdeka Timur - Merdeka Utara - Merdeka Barat - MH. Thamrin - Jend. Sudirman - Gatot Subroto - S. Parman - Tol Kebon Jeruk - Kebon Nanas - Raya Serpong - BSD Serpong	10-15 menit
2	P7	Bus Besar	Terminal Pulo Gadung - Perintis Kemerdekaan - Suprpto - Senen Raya - Kwini II - Pejambon - Merdeka Timur - Merdeka Utara - Veteran - Harmoni - Hasyim Ashari - Kyai Tapa - Terminal Grogol	10-15 menit
4	PPD P02	Bus Besar	Cililitan - Sutoyo - Cawang - MT Haryono - Otista - Jatinegara Barat - Matraman Raya - Salemba Raya - Kramat Raya - Senen Raya - Kwini 2 - Abdulrahman Saleh - Pejambon - Medan Merdeka Timur - Medan Merdeka Utara - Majapahit - Gajah Mada - Pintu Besar Selatan - Stasiun Kota.	10-15 menit
5	PPD NE02	Bus Besar	Terminal Rawamangun - Pemuda - Pramuka - Salemba Raya - Kramat Raya - Senen Raya - Kwini 2 - Abdulrahman Saleh - Pejambon - Medan Merdeka Timur - Medan Merdeka Utara - Majapahit - Gajah Mada - Hasyim Asyhari - Kyai Tapa - Terminal Grogol.	10-15 menit
7	ARH P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jalan Bungur Raya - Jalan Senen Raya - Jalan Pejambon - Jalan Merdeka Timur - Jalan Merdeka Utara - Jalan Suryopranoto - Jalan Tomang Raya - masuk Tol Kebon Jeruk - Jalan Tol Jakarta Tangerang - keluar Tol Kebon Nanas - Poris Plawad Tangerang	10-15 menit
8	DSU P157	Bus Besar	Pasar Senen - Gambir - Pasar Baru - Harmoni - Grogol - Tomang - Jalan Tol Tomang Merak -	10-15 menit

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
			Kebon Jeruk – Lippo Karawaci – Islamic Village – Cimone Tangerang	
9	Transjakarta Koridor 2	Bus Besar	Pulogadung – Jalan Perintis Kemerdekaan – Cempaka Putih – Pasar Senen – Gambir – Harmoni	5-15 menit
10	Transjakarta Koridor 3	Bus Besar	Harmoni – Grogol – Jalan Daan Mogot – Pesing – Cengkareng – Kalideres	5-10 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Stasiun Juanda terintegrasi dengan halte Bus Transjakarta yaitu Halte Juanda yang terletak pada Jalan Ir. Juanda. Untuk mengakses halte Juanda, para komuter harus menyebrang jalan menggunakan jembatan penyebrangan. Halte Juanda melayani komuter untuk menggunakan bus Transjakarta koridor 2 dan koridor 3



Gambar 4. 30 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Juanda

Sumber: Survey Primer, 2016

Stasiun Juanda terdapat pula pangkalan bajaj dan pangkalan ojek yang terletak di depan pintu keluar stasiun. Para pengemudi bajaj dan ojek biasanya menghampiri para pelaku komuting di area pintu keluar stasiun.

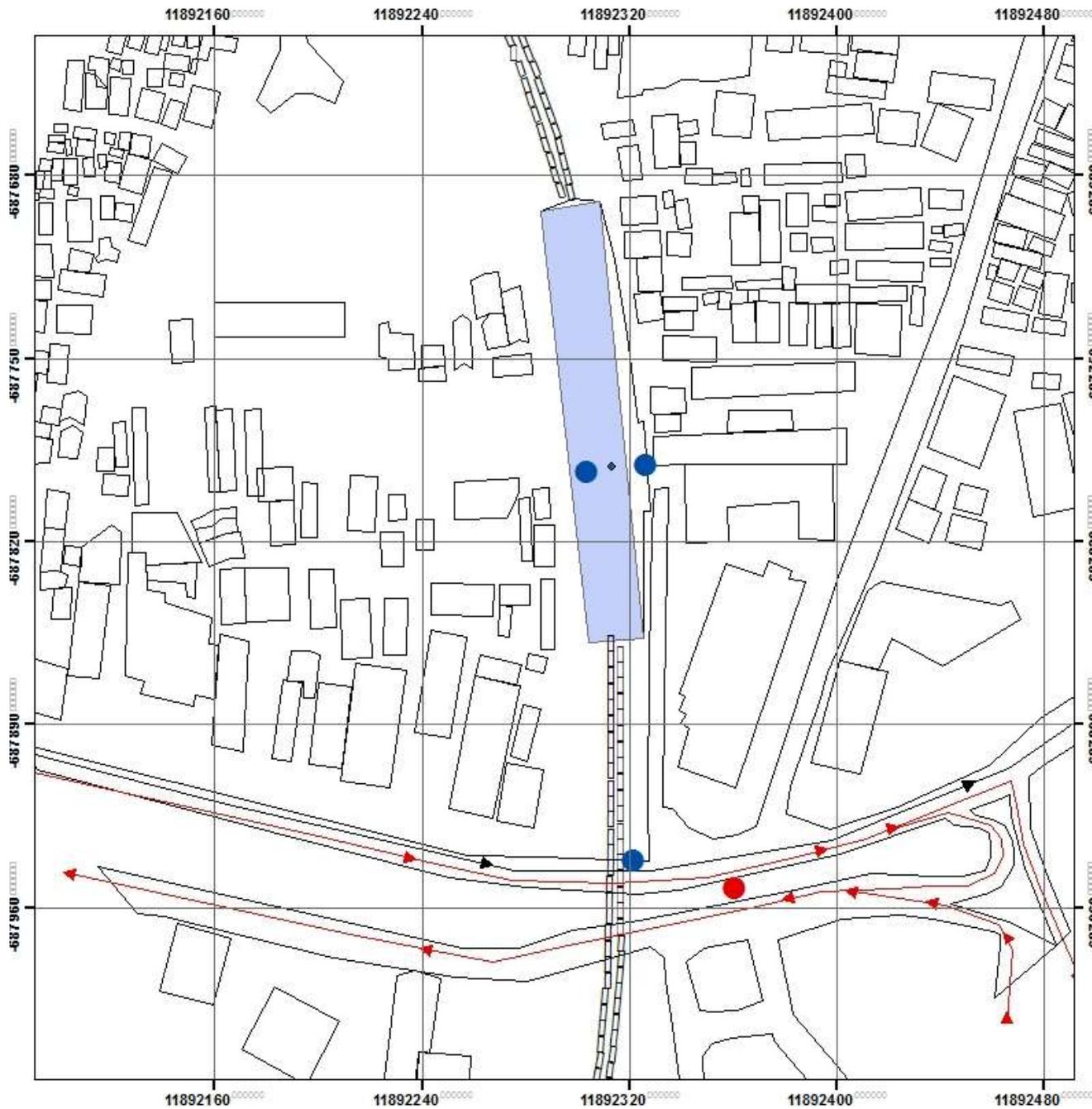


Gambar 4. 31 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Juanda

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Juanda cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Stasiun Juanda terintegrasi dengan halte khusus bus Transjakarta yang melayani 2 koridor. Selain itu, pada Stasiun Juanda terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga memudahkan para komuter untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASIJAKARTA

No Gambar: 4.33

PETA EKSTING STASIUN JUANDA

Skala 1:2.000
 0 15 30 60 90 120 meters

Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984

Insert Peta :

Legenda

- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Rel
- Stasiun
- Rute Angkutan Umum
- Halte Transjakarta
- Rute Transjakarta

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

10) Stasiun Sawah Besar

Stasiun Sawah Besar hanya terintegrasi dengan 2 angkutan umum berjenis kendaraan mini bus dan bus sedang dengan kode M12 dan P12. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit hingga 15 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Sawah Besar:

Tabel 4. 16
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Sawah Besar

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
1	M12	Mini bus	Pasar Senen – Jalan Gunung Sahari – Pasar Baru – Krekot – Sawah Besar – Jalan Hayam Wuruk – Jalan Gajah Mada – Glodok – Kota	5-10 menit
2	P12	Bus Sedang	Pasar Senen – Jalan Angkasa – Pasar Baru – Krekot – Sawah Besar – Cideng – Roxy – Grogol – Jelambar – Jalan Daan Mogot – Pesing – Cengkareng – Kalideres	10-15 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Stasiun Sawah Besar terintegrasi dengan halte angkutan umum yang terletak pada Jalan Samanudi. Halte terletak pada sisi selatan stasiun dan dapat diakses dengan berjalan kaki.



Gambar 4. 33 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Sawah Besar

Sumber: Survey Primer, 2016

Pada Stasiun Sawah Besar terdapat pangkalan bajaj dan pangkalan ojek yang terletak tidak jauh dari pintu keluar stasiun.

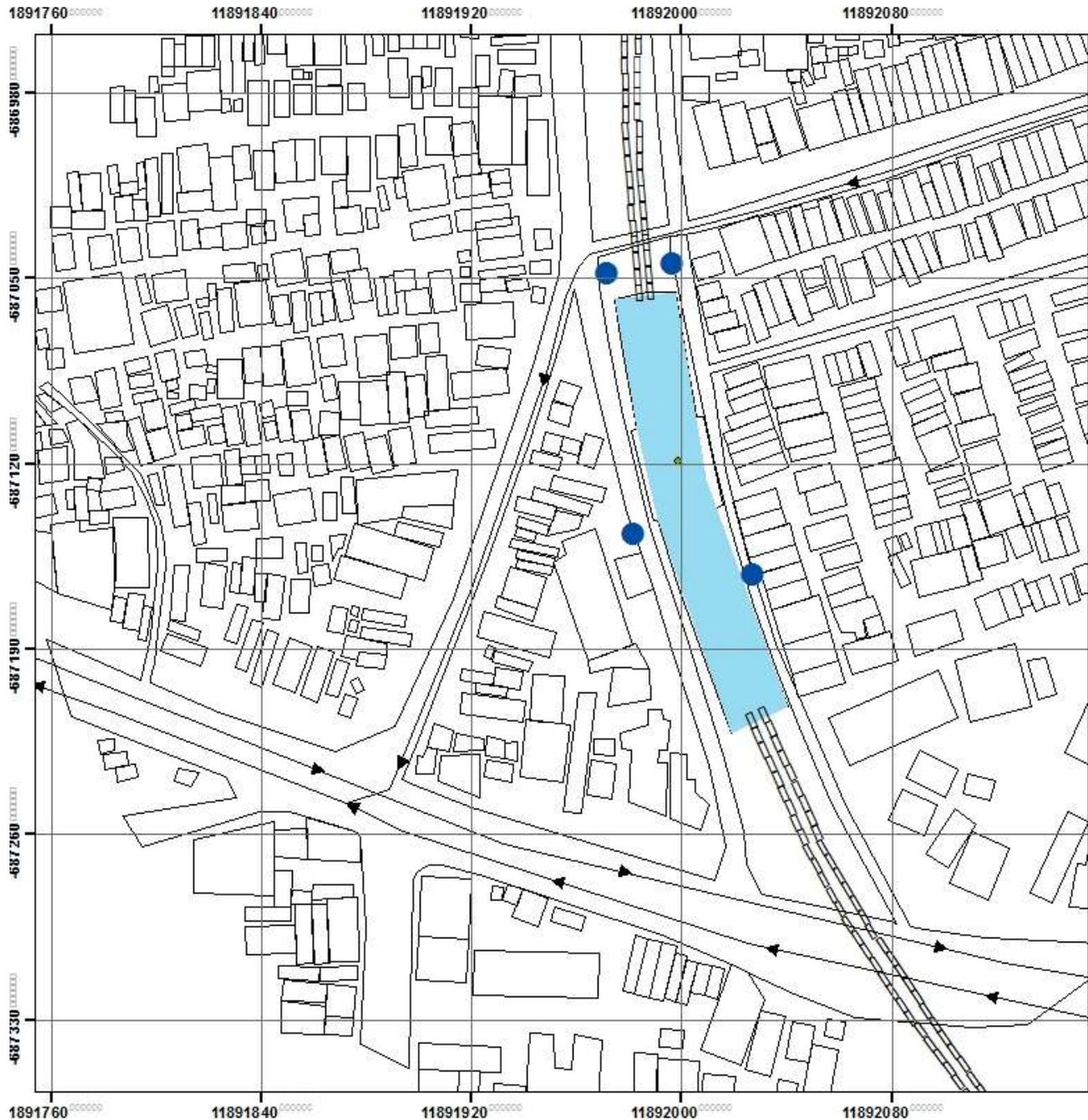
Para pengemudi bajaj dan ojek biasanya menghampiri para pelaku komuting di area pintu keluar stasiun.



Gambar 4. 34 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Sawah Besar

Sumber: Survey, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Sawah Besar cukup baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak. Namun, pilihan angkutan umum yang tersedia hanya 2 jurusan. Stasiun Sawah Besar terintegrasi dengan halte angkutan umum. Selain itu, pada Terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga memudahkan para komuter untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA RTA

No Gambar: 4.35

**PETA EKSTING STASIUN
 SAWAH BESAR**



Skala 1:2,000



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984

Insert Peta :



Legenda

- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Rel
- Stasiun
- Rute

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

11) Stasiun Mangga Besar

Stasiun Mangga Besar hanya terintegrasi dengan 1 angkutan umum berjenis kendaraan bus besar dengan kode P19. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 10 menit hingga 15 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Sawah Besar:

Tabel 4. 17

Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Mangga Besar

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
1	P159	Bus Besar	Grogol – Roxy – Petojo – Cideng – Harmoni – Jalan Gajah Mada – Jalan Hayam Wuruk – Mangga Besar – Jalan Gunung Sahari – Mangga Dua – Ancol – Tanjung Priok	10-15 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Pada Stasiun Mangga Besar terdapat pangkalan bajaj dan pangkalan ojek yang terletak tidak jauh dari pintu keluar stasiun

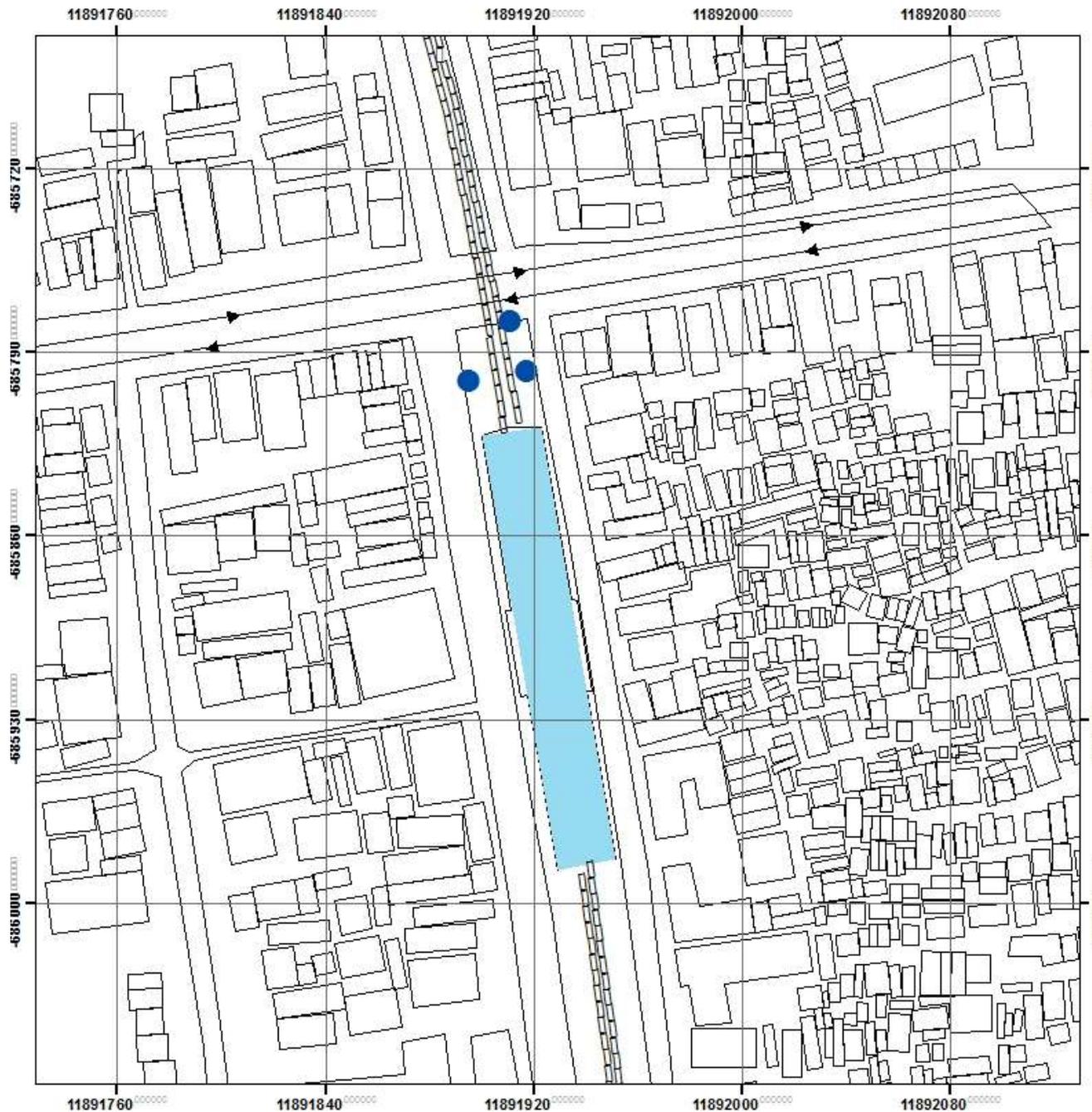


Gambar 4. 36 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Mangga Besar

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Mangga Besar kurangbaik karena frekuensi angkutan umum yang datang terbatas. Selain itu, pilihan angkutan umum yang tersedia hanya melayani satu jurusan. Pada Stasiun Mangga Besar tidak terdapat halte. Namun, pada Stasiun Juanda terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga memudahkan para komuter untuk meneruskan perjalanan

dengan menggunakan transportasi jenis paratransit. Oleh karena itu transportasi umum paratransit lebih unggul bila dibandingkan dengan angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Mangga Besar.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

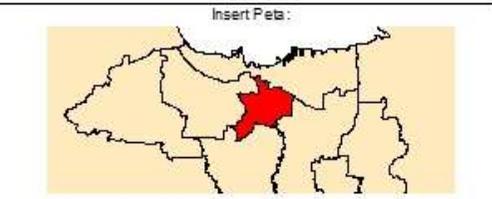
PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI FASILITAS PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.37

**PETA EKSTING STASIUN
MANGGA BESAR**



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Pangkalan Transportasi Paratransit
- Rel
- Stasiun
- Rute

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

12) Stasiun Jayakarta

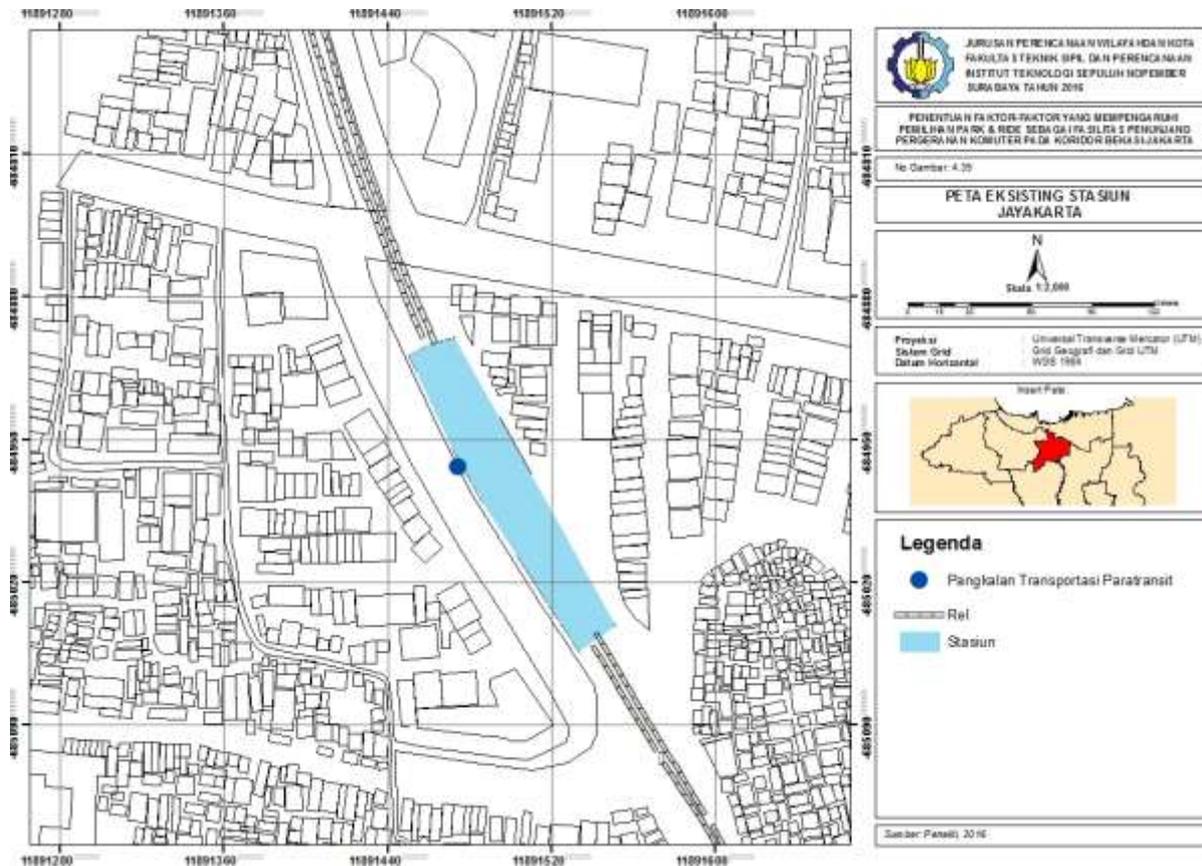
Berbeda pada stasiun sebelumnya, pada Stasiun Jayakarta tidak terintegrasi dengan angkutan umum. Hanya angkutan paratransit yang melayani pelaku komuting pada stasiun ini. Pada pintu keluar stasiun, terdapat pangkalan ojek.



Gambar 4. 38 Pangkalan ojek pada Stasiun Jayakarta

Sumber: Survey Primer, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

13) Stasiun Jakarta Kota

Stasiun Jakarta Kota terintegrasi dengan 22 angkutan umum berjenis kendaraan mini bus, bus sedang dan bus besar. Untuk menggunakan angkutan umum, para komuter perlu menunggu kurang lebih 5 menit hingga 20 menit. Berikut rute dan perkiraan waktu menunggu angkutan umum yang tersedia pada Stasiun Jakarta Kota:

Tabel 4. 18
Daftar Angkutan Umum yang tersedia pada Stasiun Jakarta Kota

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
1	M08	Mini bus	Tanah Abang – Harmoni – Gajah Mada – Hayam Wuruk – Glodok – Kota	5-10 menit
2	M12	Mini bus	Pasar Senen – Jalan Gunung Sahari – Pasar Baru – Krekot – Sawah Besar – Jalan Hayam Wuruk – Jalan Gajah Mada – Glodok – Kota	5-10 menit
3	M15	Mini bus	Tanjung Priok – Ancol – Pademangan – Kampung Bandan – Kota – (Pasar Ikan – Sunda Kelapa)	5-10 menit
4	M15A	Mini bus	Terminal Tanjung Priok - RE. Martadinata - Mangga Dua - Jembatan Batu - Pintu Besar Utara - Kali Besar Timur - Terminal Kota	5-10 menit
5	M25	Mini bus	Grogol – Jalan Prof. Dr. Latumeten – Jelambar – Jembatan Besi – Jembatan Dua – Bandengan – Pejagalan – Kota	5-10 menit
6	M39	Mobil	Terminal Senen – Stasiun Kereta Senen – Jalan Rajawali Raya - Jalan Gunung Sahari Raya – Jalan Mangga Dua Raya – Jalan Mangga Dua Raya – Terminal Kota	5-10 menit
7	M41	Mobil	Grogol – Jalan Prof. Dr. Latumeten – Jelambar – Jembatan Besi – Duri – Stasiun Duri – Tanah Sereal – Tambora – Asemka – Jembatan Lima – Glodok – Kota	5-10 menit
8	M43	Mobil	Grogol – Kampus Universitas Trisakti – Roxy – Jalan Setia Kawan Raya – Kalianyar – Jembatan Besi – Tambora – Jalan Pangeran Tubagus Angke – Angke	5-10 menit
9	M53	Mini bus	Pulogadung – Jalan Perintis Kemerdekaan – Cempaka Mas – Cempaka Putih – Kemayoran – Pekan Raya Jakarta / Jakarta International Expo (JIEXPO) – Jalan Gunung Sahari – Mangga Dua – Kota	5-10 menit
10	KWK B02	Mini bus	Cengkareng – Jalan Daan Mogot – Taman Kota –	5-10 menit

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
			Pesing – Jalan Pangeran Tubagus Angke – Tambora – Pasar Asemka – Kota	
11	KWK B06	Mini bus	Kota – Roa Malaka – Bandengan – Teluk Gong – Kapuk Muara – Kapuk – Kamal Muara – Cengkareng – Jalan Lingkar Luar Jakarta (Jakarta Outer Ring Road JORR) – Dadap – Kapuk Kamal	5-10 menit
12	KWK U10	Mini bus	Sunter Permai – Kantor Pengadilan Jakarta Utara – Jembatan Hitam – Bongkaran – Jalan Pademangan – Jalan Gunung Sahari – Mangga Dua – Jalan Jembatan Batu – Jalan Pintu Besar Utara – Jalan Kali Besar Timur – Jalan Kopi – Jalan Roa Malaka Utara – Jalan Ekor Kuning – Jalan Gedong Panjang – Jalan Jembatan Tiga – Jalan Pluit Indah – Pluit – Muara Karang – Terminal Muara Angke	5-10 menit
13	B86	Bus Sedang	Kalideres – Jalan Daan Mogot – Sumur Bor – Cengkareng – Taman Palem – Pluit – Bandengan – Kota	10-15 menit
14	B84	Bus Sedang	Lebak Bulus – Pondok Indah – Jalan Sultan Iskandar Muda / Arteri Pondok Indah – Gandaria City – Kebayoran Baru – Simprug – Palmerah – Gelora – Slipi – Jalan Letjen S. Parman – Petamburan – Kemanggisan – Tomang – Taman Angrek – Grogol – Jalan Prof. Dr. Latumeten – Jelambar – Jembatan Besi – Jembatan Dua – Jalan Pangeran Tubagus Angke – Jembatan Lima – Kota – Mangga Dua	10-15 menit
15	U29	Bus Sedang	Terminal Tanjung Priok – Jalan Enggano – Jalan Laksamana Yos Sudarso – Jaya Motor – Jalan Danau Sunter Utara – Jalan Agung Timur 9 – Jalan Agung Indah 3 – Jalan Agung Tengah 4 – Jalan Danau Agung 2 – Jalan Podomoro Barat – Jalan Ampera – Jalan Baru – Jalan R.E. Martadinata – Jalan Gunung Sahari – Muara Baru	10-15 menit
16	U30	Bus Sedang	Terminal Muara Angke – Jalan Muara Karang Raya – Jalan Pluit Permai – Jalan Pluit Timur – Jalan Pluit Raya – Jembatan Tiga – Jalan Bandengan Utara – Jalan Gedong Panjang – Pakin Kakap – Terminal Kota – Jalan Cengkeh – Jalan Kunir – Jalan Lada – Stasiun Kereta Kota – Jalan Mangga Besar – Jalan Gunung Sahari – Jalan Industri – Jalan Rajawali Selatan – Jalan Rajawali Selatan 1 – Jalan Pademangan Raya – Jalan Pademangan 4 – Plaza JIExpo PRJ Kemayoran – Jalan Benyamin Sueb	10-15 menit

No	Kode	Jenis Angkutan Umum	Rute	Perkiraan waktu menunggu (menit)
17	PPD P02	Bus Besar	Cililitan – Sutoyo – Cawang – MT Haryono – Otista – Jatinegara Barat – Matraman Raya – Salemba Raya – Kramat Raya – Senen Raya – Kwini 2 – Abdulrahman Saleh – Pejambon – Medan Merdeka Timur – Medan Merdeka Utara – Majapahit – Gajah Mada – Pintu Besar Selatan – Stasiun Kota.	10-20 menit
18	AC27	Bus Besar	Kota (Jalan Lada) – Jalan Lada – Jalan Raya Mangga Dua – Jalan Gunung Sahari – Landas Pacu Kemayoran – Jalan Tanah Tinggi Timur – Jalan Suprpto – Jalan Ahmad Yani – Jalan Tol Wiyoto Wiyono – Jalan Tol Cikampek – Jalan M. Joyomartono – Jalan Ir. Juanda – Terminal Bekasi	10-20 menit
19	AC33	Bus Besar	Terminal Grogol – Jalan Kyai Tapa – Jalan Cideng Timur – Jalan Kyai Caringin – Jalan Tomang Raya – masuk Tol Tomang Kebun Jeruk – Jalan Tol Jakarta Tangerang – keluar Tol Islamic – Perum – Perum Karawaci – Tangerang	10-20 menit
20	ABPT Transjakarta 04	Bus Sedang	Panglima Polim - Radio Dalam - Margaguna - Pondok Indah - Lebak Bulus	5-15 menit
21	Transjakarta Koridor 1	Bus Besar	Blok M – Jalan Jendral Sudirman – Senayan – Semanggi – Bendungan Hilir – Karet – Jalan M.H. Thamrin – Bundaran Hotel Indonesia (HI) – Monumen Nasional (Monas) – Harmoni – Jalan Gajah Mada – Jalan Hayam Wuruk – Glodok – Stasiun Kota	5-10 menit
22	Transjakarta Koridor 12	Bus Besar	Pluit – Penjaringan / Bandengan – Kota Tua – Stasiun Kereta Jakarta Kota / Beos – Mangga Dua – Jalan Gunung Sahari Raya – Jalan Angkasa – Kemayoran – Sunter – Jalan Laksamana Yos Sudarso – Kelapa Gading – Plumpang – Permai – Tanjung Priok	5-10 menit

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2016

Stasiun Jakarta Kota terintegrasi dengan halte Transjakarta yaitu Halte Jakarta Kota yang terletak pada Jalan Pintu Besar Utama. Untuk mengakses halte tersebut, para komuter harus melewati terowongan penyebrangan. Selain halte Transjakarta, terdapat halte angkutan umum yang terletak di Jalan Jembatan Biru.



Gambar 4. 40 Halte yang terintegrasi dengan Stasiun Jakarta Kota

Sumber: Survey Primer, 2016

Selain terintegrasi dengan angkutan umum, Stasiun Jakarta Kota merupakan stasiun akhir/asal dari 3 koridor KRL yang beroperasi di Jabodetabek yaitu koridor Bekasi – Jakarta Kota, Koridor Depok/Bogor – Jakarta Kota dan Koridor Jakarta Kota – Tanjung Priok. Pada Stasiun Jakarta Kota terdapat pangkalan bajaj yang terletak tidak jauh dari pintu keluar stasiun. Pangkalan bajaj menggunakan bahu Jalan Jembatan Biru sebagai tempat parkir bajaj. Meskipun tidak memiliki pangkalan, para pengemudi ojek ikut menggunakan bahu Jalan Jembatan Biru sebagai tempat memarkirkan motor.



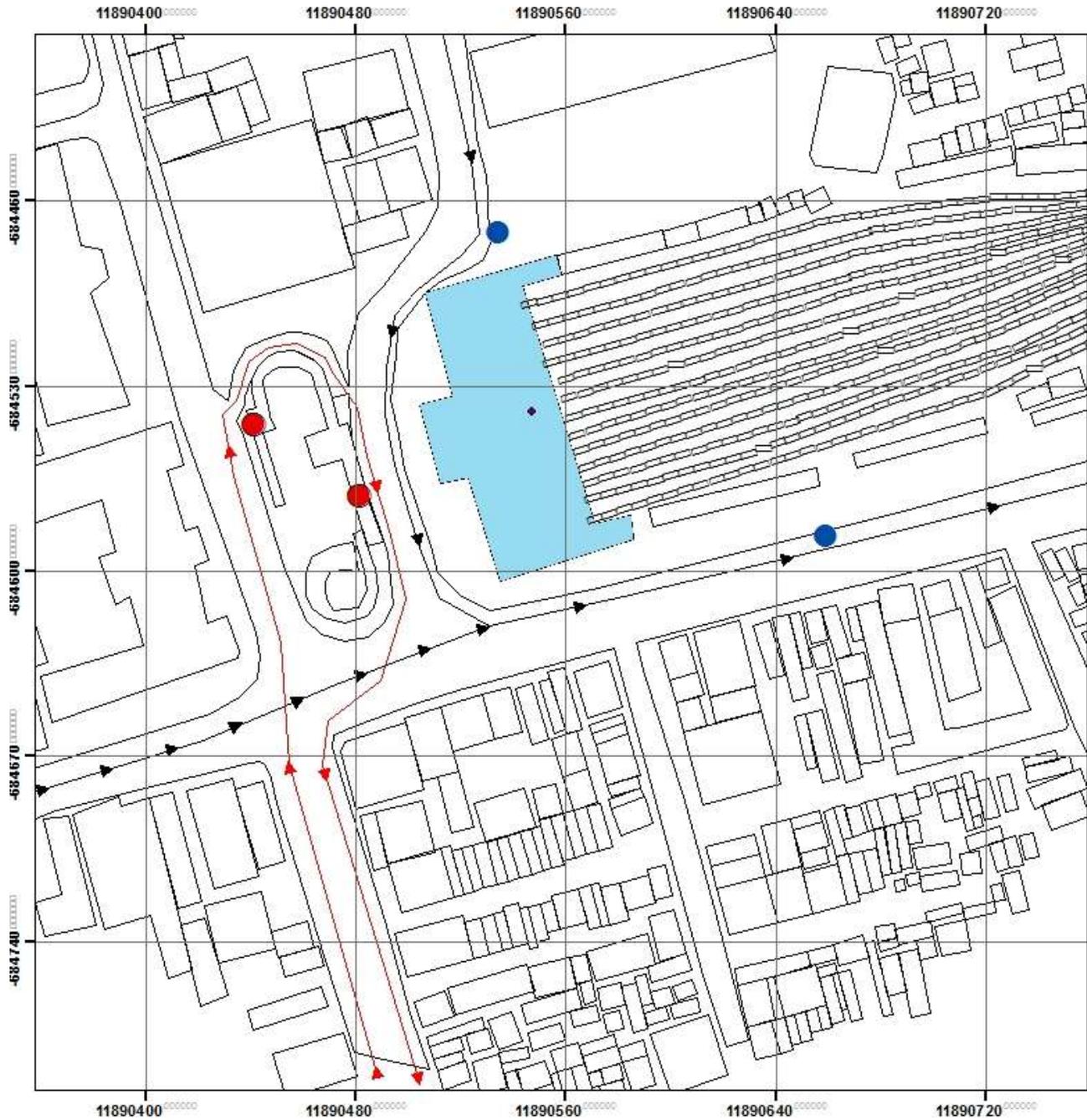
Gambar 4. 41 Pangkalan Transportasi paratransit pada Stasiun Jakarta Kota

Sumber: Survey Primer, 2016

Ketersediaan transportasi umum pada Stasiun Jakarta Kota sangat baik karena frekuensi angkutan umum yang datang cukup banyak dan pilihan jurusan angkutan umum bervariasi. Integrasi antar moda pada Stasiun Jakarta Kota semakin baik karena didukung

halte yang tersebar di sekitar stasiun. Selain itu, terdapat pangkalan transportasi paratransit sehingga memudahkan para komuter untuk meneruskan perjalanan dengan menggunakan transportasi jenis paratransit.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

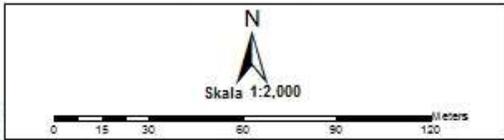


JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA TAHUN 2016

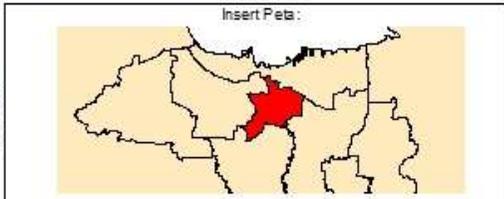
PENENTUAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
 PEMILIHAN PARK & RIDE SEBAGAI ALTERNATIF PENUNJANG
 PERGERAKAN KOMUTER PADA KORIDOR BEKASI-JAKARTA

No Gambar: 4.42

**PETA EKSTING STASIUN
JAKARTA KOTA**



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (UTM)
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS 1984



Legenda

- Halte
- Pangkalan
- Rute_Transjakarta
- Rute_Angkutan
- Rel
- Stasiun

Sumber: Peneliti, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.2.4 Kondisi *Pedestrian way* pada Stasiun Koridor Bekasi Jakarta

Pedestrian way atau jalur pejalan kaki merupakan salah satu fasilitas penunjang pergerakan komuter KRL untuk melakukan pergerakan. *Pedestrian way* pada konteks penelitian ini meliputi kondisi jalur pejalan kaki di dalam stasiun dan diluar area stasiun. *Pedestrian way* diluar area stasiun menghubungkan tempat parkir yang dikelola masyarakat dengan stasiun untuk stasiun asal dan menghubungkan stasiun dengan halte transportasi umum untuk stasiun tujuan. Berikut kondisi *pedestrian way* pada seluruh stasiun KRL Koridor Bekasi – Jakarta.

Tabel 4. 19
Tabel Pedestrian Way pada Stasiun KRL Koridor Bekasi-Jakarta

No	Stasiun	Karakteristik <i>Pedestrian way</i>		Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan	Foto
		Lebar (meter)	Perkerasan (Kondisi)		
1	Bekasi	1,5	Paving (Rusak)	Tidak ada	
2	Kranji	1,5	Paving (Rusak)	<i>Zebra Cross</i>	
3	Cakung	2,5	Paving (Baik)	<i>Zebra Cross</i>	

No	Stasiun	Karakteristik <i>Pedestrian way</i>		Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan	Foto
		Lebar (meter)	Perkerasan (Kondisi)		
4	Klender Baru	1 - 4	Paving Baik	<i>Zebra Cross</i>	
5	Buaran	2,5	Paving Baik	PJO	
6	Klender	2	Paving Rusak	PJO dan <i>Zebra Cross</i>	
7	Jatinegara	3	Paving dan Aspal Rusak (Paving)	PJO	 
8	Manggarai	2,5	Paving (Baik)	Tidak ada	
9	Cikini	2	Aspal (Baik)	Tidak ada	

No	Stasiun	Karakteristik <i>Pedestrian way</i>		Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan	Foto
		Lebar (meter)	Perkerasan (Kondisi)		
10	Gondangdia	4	Paving (Baik)	Tidak ada	
11	Juanda	4	Paving (Baik)	PJO dan <i>Zebra cross</i>	
12	Sawah Besar	1,5	Semen (Baik)	Tidak ada	
13	Mangga Besar	3	Semen (Baik)	Tidak ada	
14	Jayakarta	1,5 - 4	Tanah	Tidak ada	
15	Jakarta Kota	4	Paving (Baik)	PJO, Terowongan penyebrangan dan <i>Zebra Cross</i>	

Sumber: Survey Primer, 2016

4.2 Hasil dan Pembahasan

4.2.1 Mengidentifikasi Karakteristik Parkir yang tersedia pada Stasiun Awal (Bekasi dan Kranji) KRL Koridor Bekasi – Jakarta

Untuk mengidentifikasi karakteristik parkir yang tersedia pada stasiun asal, dilakukan observasi untuk mengetahui kondisi eksisting parkir yang tersedia pada stasiun asal dan penyebaran kuesioner untuk mengetahui pandangan pengguna park & ride terhadap fasilitas parkir yang tersedia. Hasil kuesioner akan dianalisa dengan analisis statistik deskriptif. Karakteristik parkir terdiri dari variabel biaya parkir, kemudahan mendapatkan parkir, pengelola parkir, pelayanan parkir, kenyamanan parkir dan keamanan parkir. Berikut merupakan karakteristik parkir pada stasiun asal:

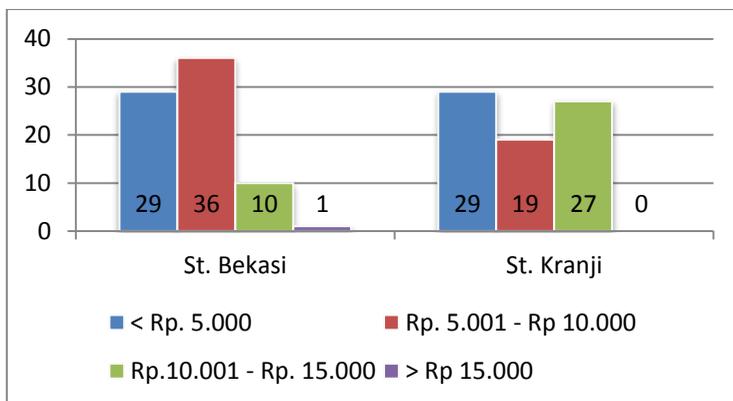
A) Biaya Parkir

Besarnya biaya parkir dipengaruhi terhadap jenis kendaraan yang diparkir dan pengelola parkir. Parkir yang dikelola oleh masyarakat hanya menyediakan parkir untuk motor dan biaya parkirnya cenderung lebih murah bila dibandingkan dengan parkir yang dikelola oleh PT RMU. Berikut diagram biaya parkir pada stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 20
Jumlah Responden pada Variabel Biaya Parkir

Stasiun	Biaya Parkir				Total
	< Rp. 5.000	Rp. 5.001 - Rp 10.000	Rp.10.001 - Rp. 15.000	> Rp 15.000	
St. Bekasi	29	36	10	1	76
St. Kranji	29	19	27	0	75
Total	58	55	37	1	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 43 Besarnya Biaya Parkir yang Dikeluarkan pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan hasil analisa diatas, sebagian besar responden pada Stasiun Bekasi mengeluarkan biaya antara Rp. 10.001 – Rp. 15.000 per hari (36 responden). Berbeda dengan Stasiun Bekasi, pada Stasiun Kranji jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang mengeluarkan biaya parkir sebesar kurang dari Rp. 5.000 per hari (29 responden).

Dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan antara Stasiun Bekasi dan Kranji. Pada Stasiun Bekasi, kecenderungan responden pada Stasiun Bekasi membayar parkir sebesar Rp. 5.001 – Rp. 10.000 dan pada Stasiun Kranji kecenderungan pelaku komuting membayar parkir sebesar kurang dari Rp.5.000. Apabila jumlah responden dari 2 stasiun asal dijumlahkan, sebagian besar responden (58 responden) membayar parkir sebesar kurang dari Rp. 5.000. Sehingga dapat disimpulkan Pengguna *park & ride* pada stasiun asal cenderung memilih biaya parkir yang paling murah.

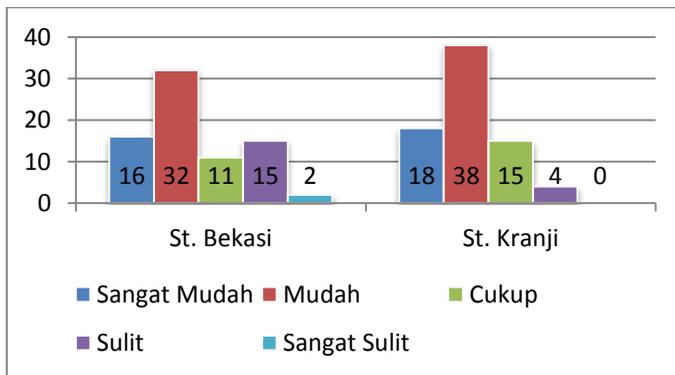
B) Kemudahan memperoleh parkir

Kemudahan memperoleh parkir adalah waktu yang diperlukan para responden untuk memperoleh parkir. Semakin cepat responden mendapatkan parkir, semakin cepat pula waktu perjalanan responden untuk sampai pada tujuan. Berikut diagram kemudahan parkir memperoleh parkir pada stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 21
Jumlah Responden pada Variabel Kemudahan Memperoleh Parkir

Stasiun	Kemudahan Memperoleh Parkir					Total
	Sangat Mudah	Mudah	Cukup	Sulit	Sangat Sulit	
St. Bekasi	16	32	11	15	2	76
St. Kranji	18	38	15	4	0	75
Total	34	70	26	19	2	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 44 Kemudahan Memperoleh Parkir pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan diagram diatas, sebagian besar responden pada Stasiun Bekasi berpendapat cepat dalam memperoleh parkir (32 responden) dan hanya 2 responden yang berpendapat sangat lama untuk mendapatkan parkir. Pada Stasiun Kranji, sebagian

besar responden (38 responden) berpendapat cepat dalam memperoleh parkir dan tidak ada responden yang berpendapat sangat lama dalam memperoleh parkir.

Dapat disimpulkan sebagian besar responden pada Stasiun Bekasi dan Kranji berpendapat mudah untuk memperoleh parkir. Artinya adalah fasilitas parkir yang tersedia pada stasiun asal dapat memberikan kenyamanan kepada pelaku komuting dalam memperoleh parkir.

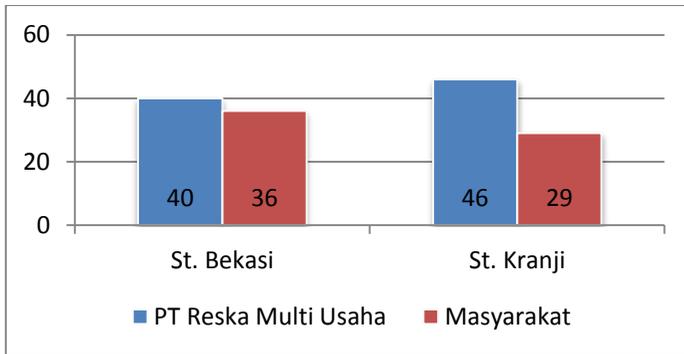
C) Pengelola Parkir

Seperti yang dijelaskan pada gambaran umum bahwa terdapat dua pengelola parkir pada stasiun asal. Perbedaan fasilitas parkir dan biaya mempengaruhi responden untuk memilih tempat parkir berdasarkan pengelola. Berikut diagram pemilihan parkir berdasarkan pengelola pada stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 22
Jumlah Responden pada Variabel Pengelola Parkir

Stasiun	Pengelola Parkir		Total
	PT RMU	Masyarakat	
St. Bekasi	40	36	76
St. Kranji	46	29	75
Total	86	65	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 45 Pemilihan Parkir Berdasarkan Pengelola pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

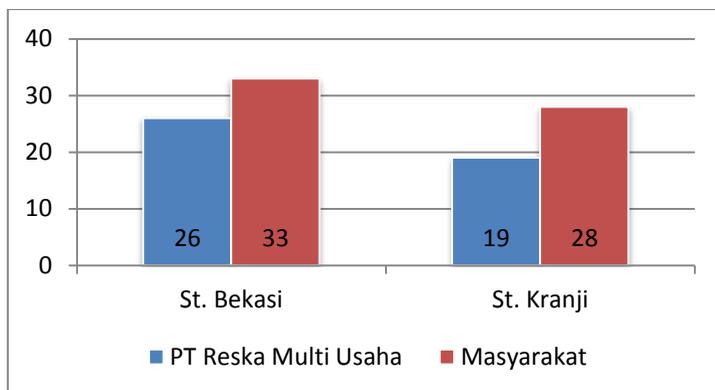
Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebanyak 40 responden memilih parkir pada tempat parkir yang dikelola PT RMU dan sebanyak 36 responden memilih parkir pada tempat parkir yang dikelola masyarakat. Pada Stasiun Kranji, sebagian besar responden (46 responden) memilih parkir pada tempat parkir yang dikelola PT RMU dan sebanyak 29 responden memilih parkir pada tempat parkir yang dikelola masyarakat.

Hasil deskriptif diatas merupakan pemilihan parkir untuk dua jenis kendaraan yaitu sepeda motor dan mobil dan seperti yang diketahui hanya PT. RMU yang menyediakan parkir untuk mobil. Berikut diagram pemilihan parkir sepeda motor berdasarkan pengelola:

Tabel 4. 23
Jumlah Responden pada Variabel Pengelola Parkir Berdasarkan Sepeda Motor

Stasiun	Pengelola Parkir		Total
	PT RMU	Masyarakat	
St. Bekasi	26	33	59
St. Kranji	19	28	47
Total	45	61	106

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 46 Pemilihan Parkir Sepeda Motor Berdasarkan Pengelola pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan hasil analisa diatas, pada Stasiun Bekasi sebanyak 26 responden memilih parkir pada tempat yang dikelola oleh PT. Reska Multi Usaha dan sebanyak 33 responden memilih parkir pada tempat yang dikelola oleh masyarakat. Pada Stasiun Kranji, sebanyak responden memilih parkir pada tempat yang dikelola oleh PT. Reska Multi Usaha dan sebanyak 28 responden memilih parkir pada tempat yang dikelola oleh masyarakat.

Apabila dibedakan dari jenis kendaraannya, dapat disimpulkan bahwa responden yang menggunakan sepeda motor cenderung memilih memarkirkan kendaraan mereka di tempat parkir yang dikelola oleh masyarakat. Hal ini disebabkan karena tempat parkir yang dikelola oleh masyarakat memberikan kenyamanan parkir yang baik dengan biaya parkir yang lebih murah.

D) Jenis Kendaraan

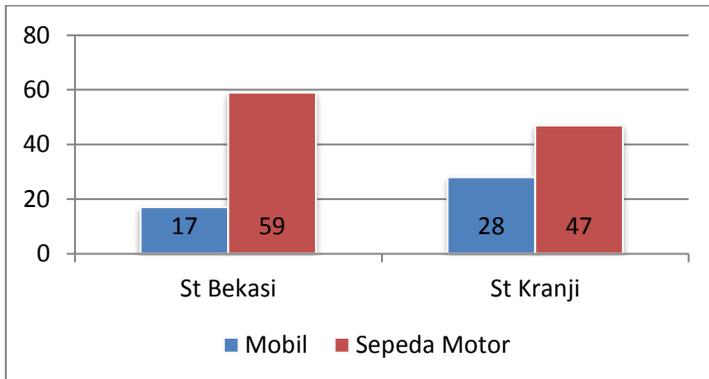
Jenis kendaraan yang yang digunakan oleh para responden terdiri dari dua jenis, yaitu sepeda motor dan mobil.

Berikut diagram jumlah kendaraan yang parkir berdasarkan jenis pada stasiun asal:

Tabel 4. 24
Jumlah Responden pada Diagram Jenis Kendaraan

Stasiun	Jenis Kendaraan		Total
	Mobil	Sepeda Motor	
St. Bekasi	17	59	76
St. Kranji	28	47	75
Total	45	106	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 47 Jumlah Kendaraan yang Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan data diatas, pada Stasiun Bekasi dalam terdapat 16 responden menggunakan mobil dan 59 responden menggunakan sepeda motor. Pada Stasiun Kranji, terdapat 28 responden menggunakan mobil dan 47 menggunakan sepeda motor.

Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar jenis kendaraan yang parkir pada stasiun asal adalah sepeda motor. Jumlah sepeda motor yang parkir pada Stasiun Bekasi lebih banyak bila

dibandingkan dengan Stasiun Kranji. Sedangkan jumlah mobil yang parkir pada Stasiun Kranji lebih banyak daripada Stasiun Bekasi. Hal ini disebabkan karena perbedaan volume parkir kendaraan pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji.

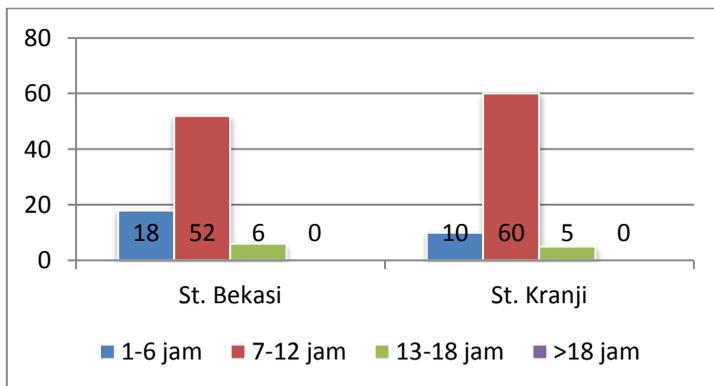
E) Lama parkir

Seperti yang diketahui parkir yang tersedia pada kedua stasiun asal beroperasi selama 18 jam. Oleh karena itu perlu dicari terkait lama parkir para komuter untuk mengetahui apakah jam operasional parkir pada stasiun asal dapat melayani para komuter secara optimal. Berikut diagram lama parkir responden pada stasiun asal:

Tabel 4. 25
Jumlah Responden pada Diagram Lama Parkir

Stasiun	Lama Parkir				Total
	1-6 jam	7-12 jam	13-18 jam	>18 jam	
St. Bekasi	18	52	6	0	76
St. Kranji	10	60	5	0	75
Total	28	112	11	0	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 48 Lama Parkir Responden pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan data diatas, sebagian besar responden (52 responden) memarkirkan kendaraan mereka selama 7-12 jam dan tidak ada responden parkir selama lebih dari 18 jam. Pada Stasiun Kranji, sebagian besar (60 responden) memarkirkan kendaraan mereka selama 7-12 jam dan tidak ada reponden parkir selama lebih dari 18 jam.

Sebagian besar pelaku komuting pada stasiun asal memarkirkan kendaraan mereka di temparkir yang tersedia pada stasiun asal selama 7-12 jam. Sehingga dapat disimpulkan pelayanan parkir yang tersedia dapat mengakomodasi kebutuhan parkir pada stasiun asal karena lama parkir pelaku komuting tidak lebih lama daripada jam operasional pengelola parkir.

F) Kenyamanan Parkir

Kenyamanan parkir terdiri dari dua sub variabel yaitu kenyamanan fasilitas parkir dan kenyamanan pedestrian way pada area parkir menuju stasiun. Berikut pembahasan tingkat kenyamanan parkir pada stasiun asal:

1. Kenyamanan fasilitas parkir

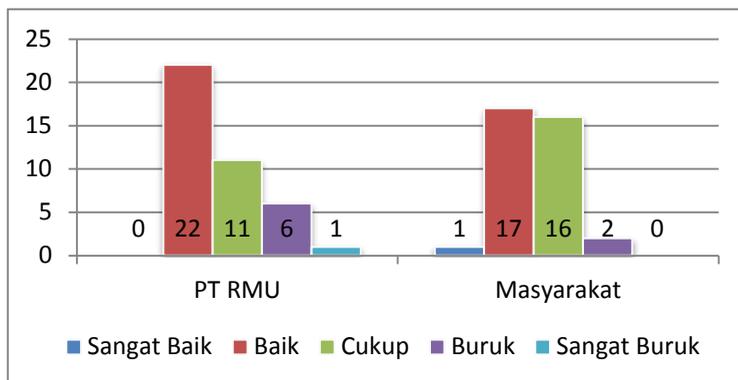
Ketersediaan fasilitas parkir mempengaruhi kenyamanan responden untuk memarkirkan kendaraan mereka. Setiap pengelola menyediakan fasilitas parkir yang berbeda, oleh sebab itu tingkat kenyamanan dapat dilihat berdasarkan pengelola Berikut pendapat responden terkait tingkat kenyamanan parkir yang tersedia pada stasiun Bekasi:

Tabel 4. 26
Jumlah Responden Stasiun Bekasi pada Variabel Kenyamanan Fasilitas Parkir

Pengelola	Kenyamanan Fasilitas Parkir					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
PT. RMU	0	22	11	6	1	40
Masyarakat	1	17	16	2	0	36

Total	1	39	27	8	1	76
-------	---	----	----	---	---	----

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 49 Tingkat Kenyamanan Fasilitas Parkir Berdasarkan Pengelola pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil Analisa, 2016

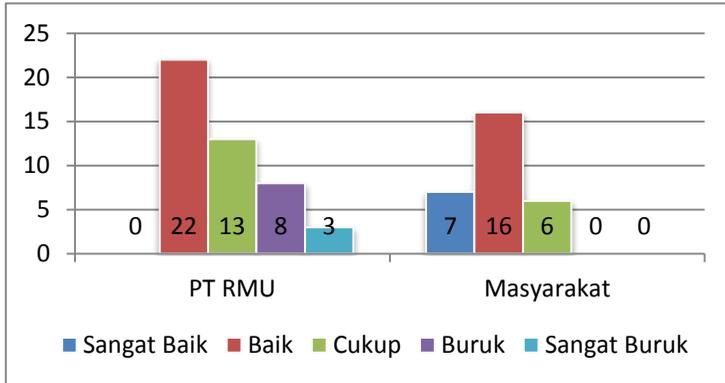
Berdasarkan hasil analisa diatas, sebagian besar responden berpendapat kenyamanan fasilitas parkir yang tersedia pada Stasiun Bekasi sudah baik. Namun, terdapat perbedaan hasil analisa tingkat kenyamanan berdasarkan pengelola parkir. Jumlah responden yang berpendapat fasilitas parkir tersedia dengan baik pada parkir yang dikelola PT RMU (21 responden) lebih banyak dibandingkan parkir yang dikelola oleh masyarakat (19 responden). Tetapi, jumlah reponden yang berpendapat negatif (4 responden) pada parkir yang dikelola masyarakat lebih sedikit bila dibandingkan dengan PT RMU (8 responden). Hal ini dikarenakan parkir yang disediakan masyarakat memiliki atap sehingga kendaraan terlindungi dari cuaca panas ataupun hujan.

Tabel 4. 27
Jumlah Responden Stasiun Kranji pada Variabel Kenyamanan Parkir

Pengelola	Kenyamanan Fasilitas Parkir	Total
-----------	-----------------------------	-------

	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
PT. RMU	0	22	13	8	3	46
Masyarakat	7	16	6	0	0	29
Total	7	38	19	8	3	75

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 50 Tingkat Kenyamanan Fasilitas Parkir Berdasarkan pengelola pada Stasiun Kranji

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Tidak jauh berbeda dengan Stasiun Bekasi, sebagian besar responden berpendapat kenyamanan fasilitas parkir yang tersedia pada Stasiun Kranji baik. Namun, para responden cenderung berpendapat parkir yang dikelola masyarakat lebih nyaman bila dibandingkan dengan parkir yang dikelola oleh PT RMU. Hal ini dikarenakan parkir yang disediakan masyarakat memiliki atap sehingga kendaraan terlindungi dari cuaca panas ataupun hujan, selain itu para komuter tidak perlu mencari parkir karena kendaraan para komuter akan diparkirkan oleh pengelola parkir.

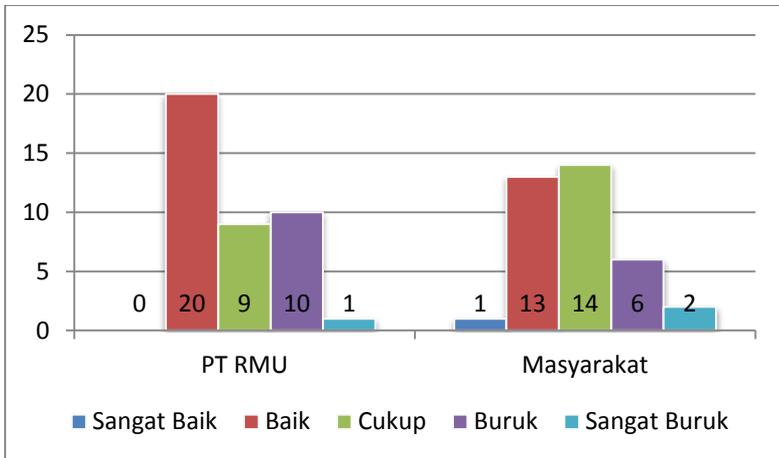
2. Kenyamanan *Pedestrian Way* pada Area Parkir Menuju Stasiun

Para komuter harus berjalan kaki untuk mengakses stasiun. Oleh karena itu, perlu tersedianya fasilitas berupa pedestrian way untuk memberikan kenyamanan para pengguna *park & ride* dalam melakukan pergerakan. Letak parkir yang dikelola masyarakat berada di luar area stasiun, berbeda dengan parkir yang dikelola oleh PT RMU yang berada di dalam area stasiun. Oleh karena itu, analisa akan dilakukan dengan membedakan berdasarkan pengelola. Berikut tingkat kenyamanan *pedestrian way* menghubungkan tempat parkir dengan stasiun berdasarkan pengelola parkir pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji:

Tabel 4. 28
Jumlah Responden Stasiun Bekasi pada Sub Variabel Kenyamanan
Pedestrian Way

Pengelola	Kenyamanan <i>Pedestrian Way</i> Parkir					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
PT. RMU	0	20	9	10	1	40
Masyarakat	1	13	14	6	2	36
Total	1	33	23	16	3	76

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 51 Tingkat Kenyamanan Pedestrian Ways yang Menghubungkan Parkir dengan Stasiun Bekasi Berdasarkan pengelola

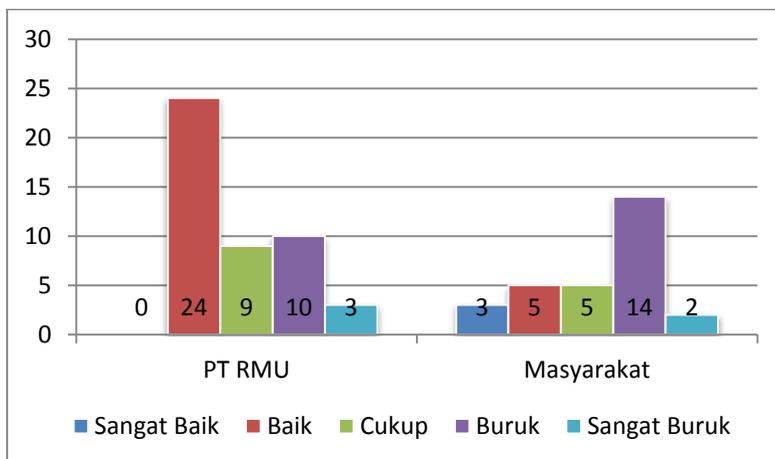
Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan hasil analisa diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden berpendapat tingkat kenyamanan *pedestrian way* yang menghubungkan parkir yang dikelola PT RMU dengan stasiun sudah baik. Namun, perlu adanya peningkatan kualitas *pedestrian way* karena sebanyak 10 responden berpendapat kenyamanan *pedestrian way* buruk. Berbeda dengan parkir yang dikelola PT RMU, tingkat kenyamanan *pedestrian way* yang menghubungkan stasiun dengan parkir yang dikelola masyarakat sudah cukup memadai. Sebanyak 14 responden berpendapat tingkat kenyamanan *pedestrian way* sudah cukup.

Tabel 4. 29
Jumlah Responden Stasiun Kranji pada Sub Variabel Kenyamanan
Pedestrian Way

Pengelola	Kenyamanan <i>Pedestrian Way</i>					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
PT. RMU	0	24	9	10	3	46
Masyarakat	3	5	5	14	2	29
Total	3	29	14	24	5	75

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 52 Tingkat Kenyamanan *Pedestrian Way* yang Menghubungkan Parkir dengan Stasiun Kranji Berdasarkan Pengelola

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan hasil analisa pada Stasiun Kranji, sebanyak 24 responden berpendapat tingkat kenyamanan *pedestrian way* yang menghubungkan stasiun dengan parkir yang dikelola PT RMU sudah baik. Namun seperti Stasiun Bekasi, perlu adanya peningkatan kualitas *pedestrian way* karena, persentase responden yang berpendapat tingkat kenyamanan *pedestrian way* buruk

cukup besar yaitu sebanyak 10 responden. Untuk *pedestrian way* yang menghubungkan stasiun dengan parkir masyarakat, sebagian besar responden atau sebanyak 14 responden berpendapat buruk hal ini disebabkan karena tidak tersedianya *pedestrian way* khusus yang menghubungkan parkir yang dikelola masyarakat pada sisi utara stasiun. Perkerasan jalan yang digunakan untuk mengakses parkir yang dikelola masyarakat pada sisi utara adalah tanah menyebabkan jalan menjadi licin ketika hujan sehingga responden tidak nyaman untuk berjalan.

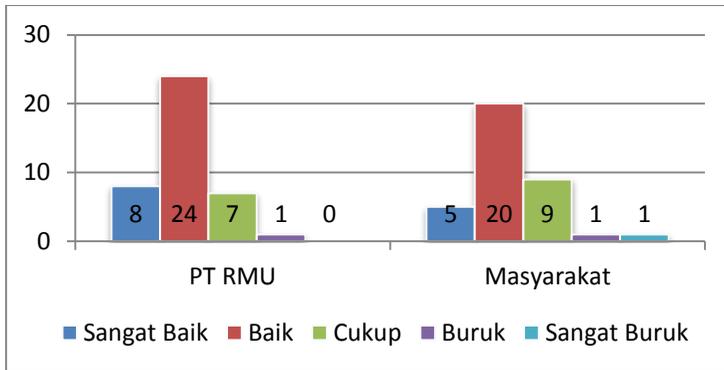
G) Keamanan Parkir

Kelengkapan fasilitas keamanan pada area parkir memberikan rasa aman pada para komuter yang memarkirkan kendaraan mereka di area parkir. Setiap pengelola parkir menyediakan fasilitas keamanan yang berbeda. Berikut diagram untuk mengetahui tingkat keamanan parkir berdasarkan pengelola pada stasiun asal:

Tabel 4. 30
Jumlah Responden Stasiun Bekasi pada Variabel Keamanan Parkir

Pengelola	Keamanan Parkir					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
PT. RMU	8	24	7	1	0	40
Masyarakat	5	20	9	1	1	36
Total	1	40	30	10	2	83

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 53 Tingkat Keamanan Parkir berdasarkan pengelola pada Stasiun Bekasi

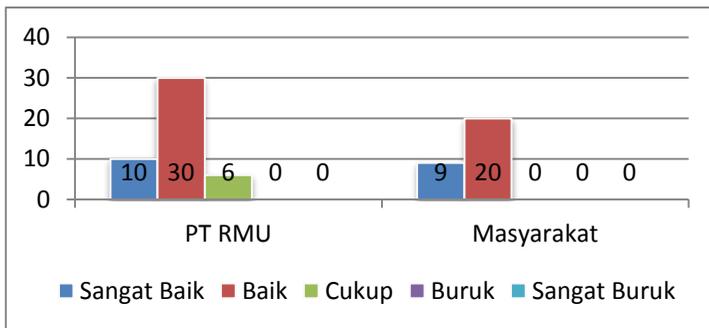
Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan hasil analisa diatas pada Stasiun Bekasi, tingkat keamanan parkir yang dikelola oleh PT RMU sudah baik. Hal ini terlihat dari 24 responden berpendapat tingkat keamanan parkir sudah baik dan hanya 1 responden berpendapat tingkat keamanan masih buruk. Tersedianya CCTV, pos keamanan dan petugas keamanan yang berjaga memberikan rasa aman para komuter untuk memarkirkan kendaraan mereka pada parkir yang dikelola oleh PT RMU. Sama halnya dengan parkir yang dikelola PT RMU, parkir yang dikelola masyarakat sudah memberikan rasa aman para komuter. Hal ini dapat dilihat dari 20 responden berpendapat tingkat keamanan parkir sudah baik, berbeda jauh dengan banyaknya responden yang berpendapat tingkat keamanan masih buruk yaitu sebesar 1 responden dan berpendapat sangat buruk sebanyak 1 responden.

Tabel 4. 31
Jumlah Responden Stasiun Kranji pada Variabel Keamanan Parkir

Pengelola	Keamanan Parkir					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
PT. RMU	10	30	6	0	0	46
Masyarakat	9	20	0	0	0	29
Total	19	50	6	0	0	75

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 54 Tingkat Keamanan Parkir pada Stasiun Kranji

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Pada Stasiun Kranji, tingkat keamanan parkir yang dikelola PT RMU sudah sangat baik. Hal ini terlihat dari banyaknya responden yang berpendapat tingkat keamanan parkir sudah baik yaitu sebanyak 30 responden dan tidak ada responden yang berpendapat tingkat keamanan parkir yang dikelola PT RMU masih buruk atau sangat buruk. Sama halnya dengan parkir yang dikelola masyarakat, tingkat keamanan parkir sudah sangat baik. Hal ini terlihat dari 9 responden berpendapat tingkat keamanan parkir sudah sangat baik dan 20 responden berpendapat baik. Tingkat keamanan parkir yang dikelola masyarakat sangat baik karena tidak ada responden yang berpendapat cukup, buruk dan sangat buruk.

4.2.2 Mengidentifikasi Karakteristik Perilaku pergerakan komuter yang menggunakan *park and ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta

Perilaku para komuter dalam melakukan pergerakan dipengaruhi oleh karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan. Penyebarak kuesioner dilakukan untuk mengidentifikasi karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan para komuter. Hasil rekap kuesioner akan dianalisa secara stastistik lalu dideskripsikan. Berikut merupakan karakteristik perilaku pergerakan komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta:

4.2.2.1 Karakteristik Sosial Ekonomi

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. Variabel karakteristik sosial ekonomi terdiri dari jenis kelamin, pendapatan, dan status perkawinan. Berikut merupakan karakteristik sosial ekonomi komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta:

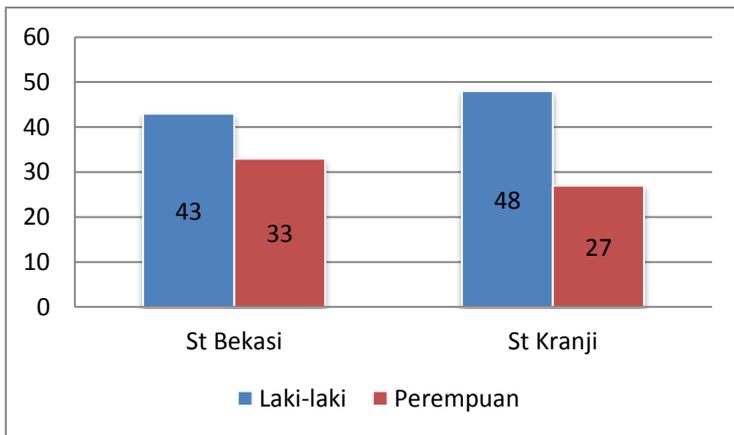
A) Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi komuter untuk menggunakan *park & ride*. Menurut penelitian Hole (2004), perempuan cenderung memilih *park & ride* sebagai fasilitas penunjang pergerakannya sehari-hari karena memberikan rasa aman bila dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Berikut diagram jumlah responden berdasarkan jenis kelamin pada stasiun asal Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 32
Jumlah Responden pada Variabel Jenis Kelamin

Stasiun	Jenis Kelamin		Total
	Laki-laki	Perempuan	
St. Bekasi	43	33	76
St. Kranji	48	27	75
Total	91	60	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 55 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin pada Stasiun Asal

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebanyak 43 responden atau 56,6% responden merupakan laki-laki sedangkan sebanyak 33 responden atau 43,4% responden merupakan perempuan. Pada Stasiun Kranji, sebanyak 48 responden atau 64% merupakan laki-laki dan sebanyak 27 responden atau 36% responden adalah perempuan.

Dapat disimpulkan berdasarkan hasil deskripsi, berbeda dengan pepnelitian Hole, pada Koridor Bekasi Jakarta sebagian besar pengguna *park & ride* memiliki jenis kelamin laki-laki. Hal

ini membuktikan bahwa park and ride memiliki daya tarik untuk para komuter jenis kelamin laki-laki sehingga para komuter laki-laki memilih *park & ride* daripada membawa kendaraan mereka langsung menuju tempat tujuan.

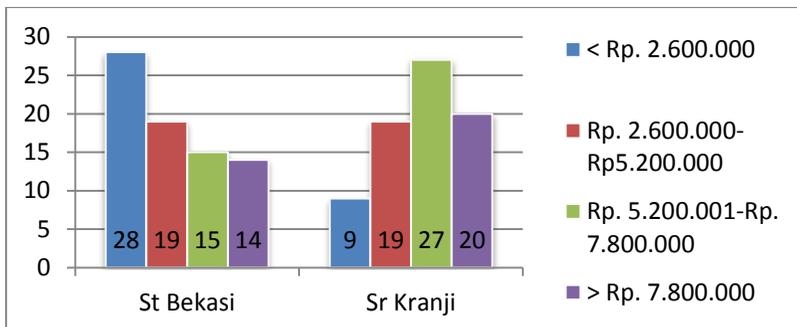
B) Tingkat Pendapatan

Faktor pendapatan merupakan salah satu faktor ekonomi yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pergerakan. Komuter akan memilih moda transportasi yang membutuhkan biaya sesuai dengan tingkat pendapatannya. Pengelompokan responden menurut pendapatan penelitian ini dibuat berdasarkan referensi dari penelitian yang dilakukan oleh *World Bank* pada tahun 2004 mengenai penentuan kelas pada masyarakat berdasarkan pendapatan. Berikut diagram jumlah responden berdasarkan tingkat pendapatan per bulan pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 33
Jumlah Responden pada VARIabel Pendapatan

Stasiun	Pendapatan				Total
	<Rp. 2.600.000	Rp.2.600.000 – Rp. 5.200.000	Rp. 5.200.001 – Rp. 7.800.000	>Rp7.800.000	
St. Bekasi	28	29	15	14	76
St. Kranji	9	19	27	20	75
Total	37	48	32	34	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 56 Jumlah Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisa diatas, pada Stasiun Bekasi sebagian besar responden memiliki pendapatan dibawah Rp. 2.600.000 per bulan (28 responden) dan jumlah responden yang memiliki pendapatan diatas Rp. 7.800.000 per bulan paling sedikit (14 responden) bila dibandingkan dengan jumlah responden yang memiliki pendapatan yang lain. Berbeda dengan Stasiun Bekasi, pada Stasiun Kranji jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang memiliki pendapatan Rp. 5.200.001 - Rp.7.800.000 per bulan (27 responden) dan jumlah responden yang memiliki pendapatan dibawah Rp. 2.600.000 per bulan paling sedikit (9 responden).

Perbedaan proporsi jumlah responden berdasarkan tingkat pendapatan pada Stasiun Bekasi dan Kranji dipengaruhi oleh jumlah responden berdasarkan jenis pekerjaan. Responden Stasiun Bekasi yang memiliki profesi pelajar (25 responden) lebih banyak bila dibandingkan dengan jumlah pelajar pada Stasiun Kranji (9 responden). Menurut hasil analisa yang didapat pelajar pada Koridor Bekasi-Jakarta memiliki jumlah pendapatan dibawah Rp. 2.600.000, oleh karena itu jumlah responden yang memiliki pendapatan dibawah Rp. 2.600.000 pada Stasiun Bekasi lebih banyak dibandingkan jumlah responden pada Stasiun Kranji.

Apabila seluruh responden pada Stasiun Bekasi dan Kranji digabung, sebagian besar pelaku komuter pada stasiun asal memiliki penghasilan sebesar Rp. 2.600.000 – Rp. 5.200.000.

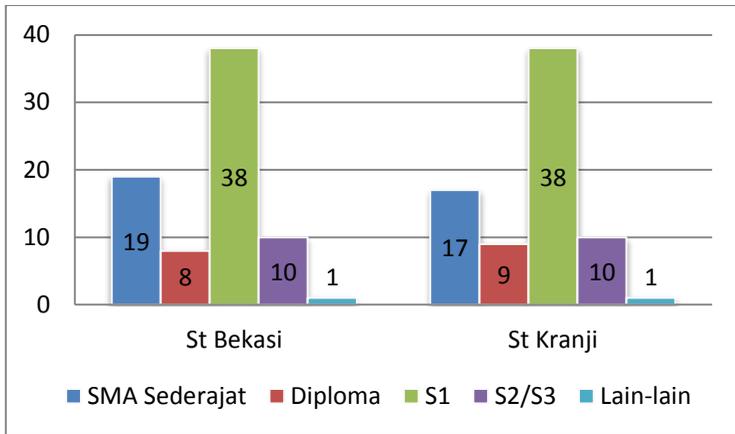
C) Pendidikan

Berdasarkan referensi yang dikumpulkan, latar belakang pendidikan turut mempengaruhi komuter untuk memilih *park & ride* sebagai fasilitas penunjang pergerakan. Menurut penelitian Hole (2004), orang yang memiliki pendidikan tinggi cenderung menggunakan fasilitas *park & ride* karena memiliki pola pemahaman yang lebih terhadap masalah transportasi bila dibandingkan dengan masyarakat yang tidak memiliki pendidikan tinggi. Berikut diagram latar belakang pendidikan pengguna *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 34
Jumlah Responden pada Variabel Pendidikan

Stasiun	Pendidikan					Total
	SMA Sederajat	Diploma	S1	S2/S3	Lain-lain	
St. Bekasi	19	8	38	10	1	76
St. Kranji	17	9	38	10	1	75
Total	36	17	76	20	2	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 57 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden memiliki latar belakang sarjana (38 responden) dan hanya 1 responden yang memiliki latar belakang pendidikan lainnya. Proporsi jumlah responden pada Stasiun Kranji tidak jauh berbeda dengan Stasiun Bekasi. Sebagian besar responden memiliki pendidikan sarjana (38 responden) dan hanya 1 responden yang memiliki latar belakang pendidikan lainnya.

Pada Stasiun Bekasi dan Kranji, sebagian besar responden memiliki latar belakang pendidikan sarjana. Hasil Analisa ini sama mendukung kesimpulan penelitian Hole (2004) bahwa sebagian besar pengguna fasilitas *park & ride* memiliki pendidikan yang baik.

D) Jenis Pekerjaan

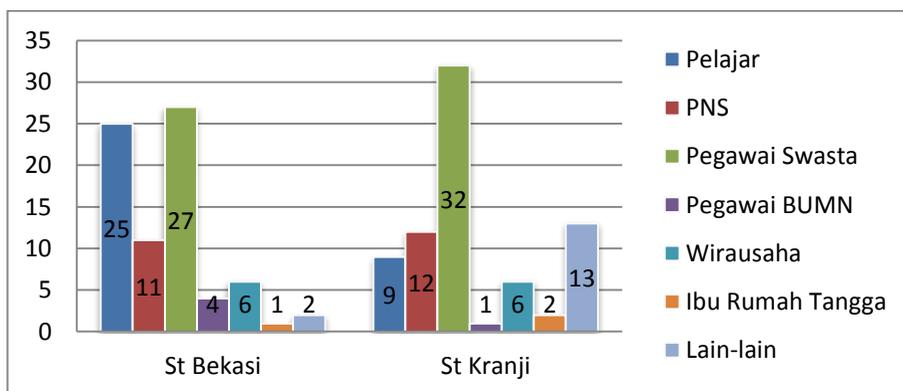
Jenis pekerjaan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi komuter untuk menggunakan *park & ride*. Jenis pekerjaan sangat berkaitan dengan pendapatan para pengguna

park & ride. Berikut diagram jumlah responden berdasarkan jenis pekerjaan pada stasiun asal Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 35
Jumlah Responden pada Variabel Jenis Pekerjaan

Stasiun	Keamanan Parkir							Total
	Pelajar	PNS	Pegawai Swasta	Pegawai BUMN	Wirausaha	Ibu Rumah Tangga	Lain-lain	
St. Bekasi	25	11	27	4	6	1	2	76
St. Kranji	9	12	32	1	6	2	13	75
Total	34	23	59	5	12	3	15	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 58 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta (27 responden) dan hanya 1 responden yang memiliki pekerjaan sebagai ibu rumah tangga. Pada Stasiun Kranji, sebagian besar responden memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta (32 responden) dan jumlah responden yang memiliki pekerjaan sebagai pegawai BUMN paling sedikit (1 responden).

Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji memiliki jenis pekerjaan pegawai swasta.

4.2.2.2 Karakteristik Perjalanan

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 aksesibilitas dari stasiun tujuan menuju tujuan akhir. Berikut merupakan karakteristik perjalanan komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta:

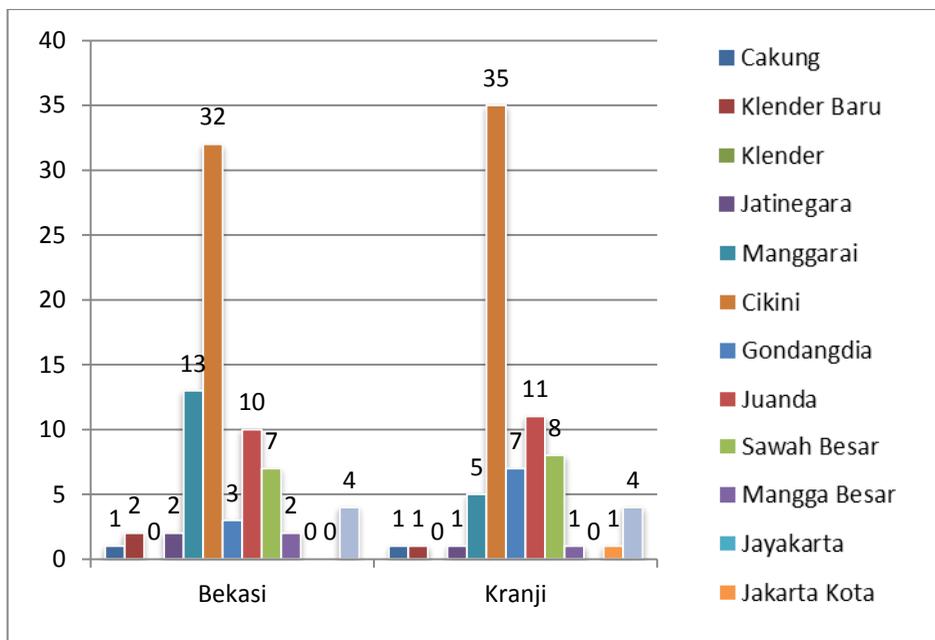
A) Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan adalah stasiun pada Koridor Bekasi-Jakarta yang merupakan tujuan para pengguna *park & ride* untuk menuju lokasi tujuan. Berikut maksud perjalanan pengguna *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 36
Jumlah Responden pada Diagram Tujuan Perjalanan

Stasiun	Stasiun Pemberhentian													Total
	Cakung	Klender Baru	Buaran	Klender	Jatinegara	Manggara	Cikini	Gondangdia	Juanda	Sawah Besar	Mangga Besar	Jaya Karta	Jakarta Kota	
St. Bekasi	1	2	0	2	13	32	3	10	7	2	0	0	4	76
St. Kranji	1	1	0	1	5	32	7	11	8	1	0	1	4	75
Total	2	3	0	3	18	64	10	21	15	3	0	1	8	151

Sumber: Hasil Analisa 2016



Gambar 4. 59 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Stasiun Tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden berhenti pada Stasiun Manggarai (31 responden) dan tidak ada responden yang berhenti pada Stasiun Mangga Besar. Begitu pula dengan Stasiun Kranji, sebagian besar responden berhenti pada Stasiun Manggarai (35 responden) dan tidak ada responden yang berhenti pada Stasiun Mangga Besar.

Tingginya jumlah responden yang berhenti di Stasiun Manggarai dikarenakan Stasiun Manggarai merupakan titik pusat transit pelayanan KRL yang beroperasi di Jabodetabek. Sehingga, para komuter dapat meneruskan perjalanannya dengan mengganti KRL agar dapat berhenti di stasiun tujuan di luar Koridor Bekasi-Jakarta.

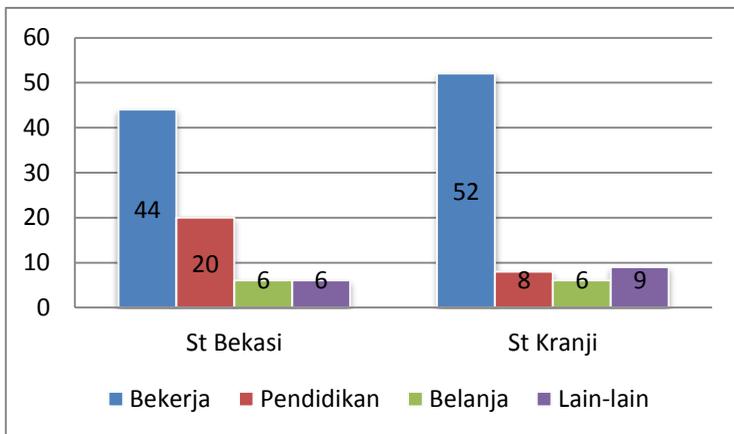
B) Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan merupakan alasan para komuter untuk melakukan pergerakan. Maksud perjalanan dibagi menjadi 4 kategori yaitu bekerja, pendidikan, belanja dan lain-lain. Berikut maksud perjalanan pengguna *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 37
Jumlah Responden pada Variabel Maksud Perjalanan

Stasiun	Maksud Perjalanan				Total
	Bekerja	Pendidikan	Belanja	Lain-lain	
St. Bekasi	44	20	6	6	76
St. Kranji	52	8	6	9	75
Total	96	28	12	15	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 60 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Maksud Perjalanan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden menggunakan fasilitas *park & ride*

untuk bekerja (44 responden) dan jumlah responden yang menggunakan fasilitas *park & ride* untuk belanja dan alasan lainnya paling sedikit (6 responden). Pada Stasiun Kranji, sebagian besar responden memiliki alasan untuk bekerja (52 responden) dan jumlah responden yang memiliki alasan untuk belanja paling sedikit (6 responden).

Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengguna *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta melakukan perjalanan untuk bekerja. Hal ini sangat dipengaruhi oleh jenis pekerjaan para responden. Seperti yang diketahui bahwa mayoritas responden merupakan pegawai (PNS, swasta dan BUMN). Para responden yang bekerja sebagai PNS, pegawai swasta dan pegawai BUMN menggunakan fasilitas *park & ride* untuk bekerja oleh karena itu mayoritas responden memiliki alasan untuk bekerja.

C) Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan adalah waktu yang dibutuhkan para komuter untuk melakukan suatu perjalanan. Waktu perjalanan terbagi menjadi 3 bagian, yaitu waktu menuju stasiun asal, waktu di KRL dan waktu dari stasiun tujuan menuju lokasi tujuan.

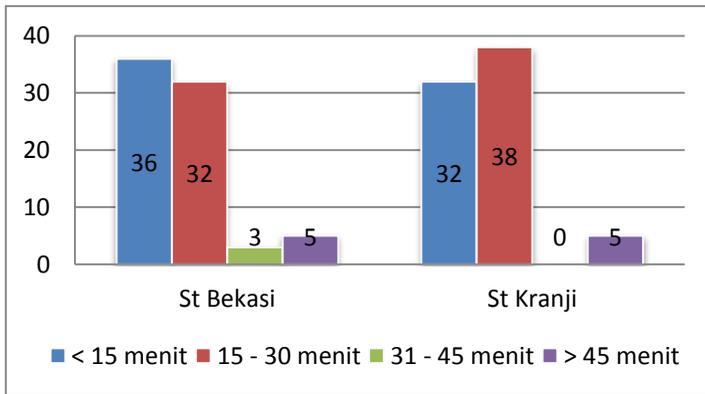
1. Waktu Menuju Stasiun Asal

Waktu menuju stasiun asal merupakan waktu yang dibutuhkan komuter dari tempat tinggal menuju stasiun asal. Berikut waktu yang diperlukan pengguna *park & ride* untuk menuju stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 38
Jumlah Responden pada Sub Variabel Waktu Menuju Stasiun Asal

Stasiun	Waktu Menuju Stasiun Asal				Total
	< 15 menit	15-30 menit	31-45 menit	> 45 menit	
St. Bekasi	36	32	3	5	76
St. Kranji	32	38	0	5	75
Total	68	70	3	10	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 61 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Waktu Menuju Stasiun Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden (36 responden) menghabiskan waktu kurang dari 15 menit untuk mencapai Stasiun Bekasi. Berbeda dengan Stasiun Bekasi, pada Stasiun Kranji sebagian besar responden membutuhkan waktu sekitar 15-30 menit untuk mencapai Stasiun Kranji.

Waktu yang dibutuhkan para pengguna *park & ride* untuk mencapai stasiun asal dari tempat tinggal sangat dipengaruhi oleh jarak antara tempat tinggal dengan stasiun asal dan jenis kendaraan yang digunakan untuk mencapai stasiun asal. Perbedaan proporsi jumlah responden pada Stasiun Bekasi dan Kranji disebabkan karena berbedanya karakteristik jarak antara tempat tinggal dengan stasiun asal dan moda kendaraan yang digunakan responden.

Semakin dekat jarak antara tempat tinggal dengan stasiun asal maka semakin cepat waktu yang ditempuh oleh pengguna *park & ride*. Namun, kondisi lalu lintas yang padat turut mempengaruhi waktu tempuh. Jenis kendaraan motor akan memiliki waktu tempuh yang lebih singkat bila dibandingkan

dengan kendaraan mobil pada kondisi lalu lintas yang padat. Oleh karena itu jumlah responden yang membutuhkan waktu 15-30 menit untuk mencapai stasiun asal lebih banyak dikarenakan jumlah pengguna kendaraan mobil pada Stasiun Kranji lebih banyak dari Stasiun Bekasi.

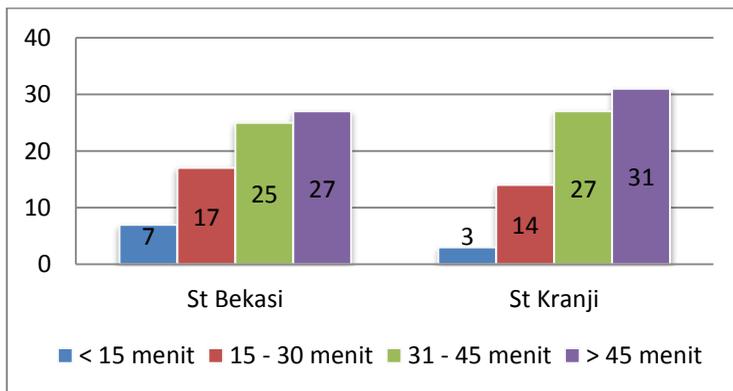
2. Waktu Perjalanan Moda KRL

Waktu di KRL merupakan waktu komuter di dalam KRL dari stasiun asal sampai stasiun tujuan. Berikut waktu yang diperlukan pengguna *park & ride* untuk menuju stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 39
Jumlah Responden pada Sub Variabel Waktu Perjalanan KRL

Stasiun	Waktu Perjalanan Moda KRL				Total
	< 15 menit	15-30 menit	31-45 menit	>45 menit	
St. Bekasi	7	17	25	27	76
St. Kranji	3	14	27	31	75
Total	10	31	52	58	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 62 Jumlah Pengguna Park & Ride Berdasarkan Waktu di KRL Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menghabiskan waktu lebih dari 45 menit untuk mencapai stasiun tujuan dari stasiun asal (27 responden) dan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menghabiskan waktu kurang dari 15 menit untuk mencapai stasiun tujuan (7 responden). Pada Stasiun Kranji, jumlah responden yang menghabiskan waktu lebih dari 45 menit paling banyak (31 responden) dan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menghabiskan waktu kurang dari 15 menit (3 responden).

Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengguna *park & ride* menghabiskan waktu lebih dari 45 menit dari stasiun asal menuju stasiun tujuan. Faktor pelayanan KRL mempengaruhi waktu tempuh yang diperlukan KRL untuk mencapai stasiun tujuan. Keterlambatan seringkali menjadi kelemahan pelayanan moda KRL, oleh karena itu sebagian komuter menghabiskan waktu lebih dari 45 menit untuk mencapai stasiun tujuan.

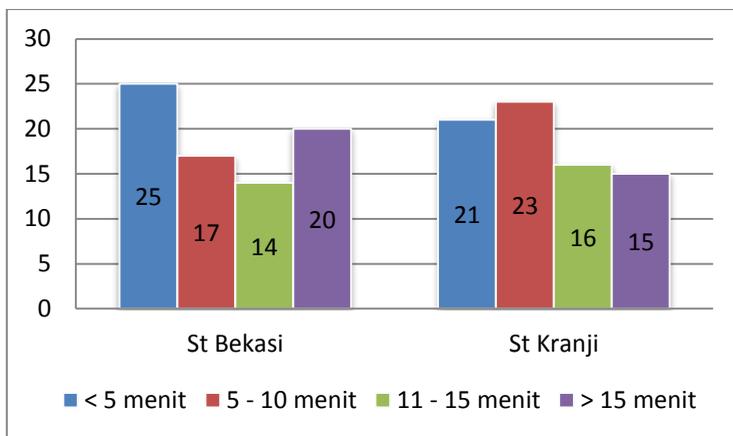
3. Waktu Menuju Lokasi Tujuan

Waktu menuju lokasi tujuan merupakan waktu yang dibutuhkan komuter untuk mencapai lokasi tujuan dari stasiun tujuan. Berikut waktu yang diperlukan pengguna *park & ride* untuk menuju stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 40
Jumlah Responden pada Sub Variabel Waktu Menuju Lokasi Tujuan

Stasiun	Waktu Menuju Lokasi Tujuan				Total
	< 5 menit	5-10 menit	11-15 menit	> 15 menit	
St. Bekasi	25	17	14	20	76
St. Kranji	21	23	16	15	75
Total	46	40	30	35	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 63 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Waktu yang dibutuhkan untuk menuju lokasi tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil,analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menghabiskan waktu kurang dari 5 menit untuk mencapai lokasi tujuan dari stasiun berhenti (25 responden). Pada Stasiun Kranji, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menghabiskan waktu 11-15 menit (23 responden).

Dapat disimpulkan bahwa para pengguna *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta memerlukan waktu yang cukup bervariasi untuk mencapai lokasi tujuan. Hal ini disebabkan karena adanya pengaruh dari faktor jarak stasiun berhenti menuju lokasi tujuan dan pemilihan moda transportasi yang berbeda untuk mencapai lokasi tujuan.

D) Panjang Perjalanan

Panjang perjalanan adalah jarak yang dibutuhkan para komuter dalam melakukan suatu perjalanan. Panjang perjalanan terbagi menjadi 3 bagian, yaitu jarak menuju stasiun asal, jarak yang ditempuh KRL dan jarak dari stasiun tujuan menuju lokasi tujuan.

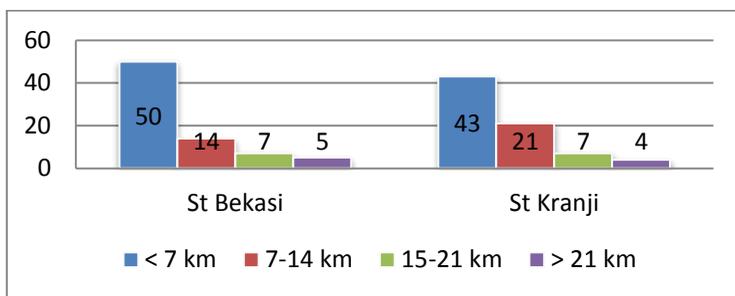
1. Jarak Tempuh Menuju Stasiun Asal

Jarak menuju stasiun asal merupakan jarak yang dibutuhkan komuter dari tempat tinggal menuju stasiun asal. Berikut jarak yang diperlukan pengguna *park & ride* untuk menuju stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 41
Jumlah Responden pada Sub Variabel Jarak Tempuh Menuju Stasiun Asal

Stasiun	Jarak Tempuh Menuju Stasiun Asal				Total
	<7 km	7-14 km	15-21 km	> 21 km	
St. Bekasi	50	14	7	5	76
St. Kranji	43	21	7	4	75
Total	93	35	14	9	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 64 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Jarak yang dibutuhkan untuk menuju Stasiun Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menempuh jarak kurang dari 7 km untuk mencapai stasiun asal (50 responden), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak lebih dari 21 km untuk mencapai stasiun asal (5 responden). Begitupula pada Stasiun Kranji, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menempuh jarak kurang dari 7 km untuk mencapai stasiun asal (43 responden) dan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak lebih dari 21 km untuk mencapai stasiun asal (4 responden). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengguna *park & ride* memiliki tempat tinggal yang cukup dekat dengan stasiun asal.

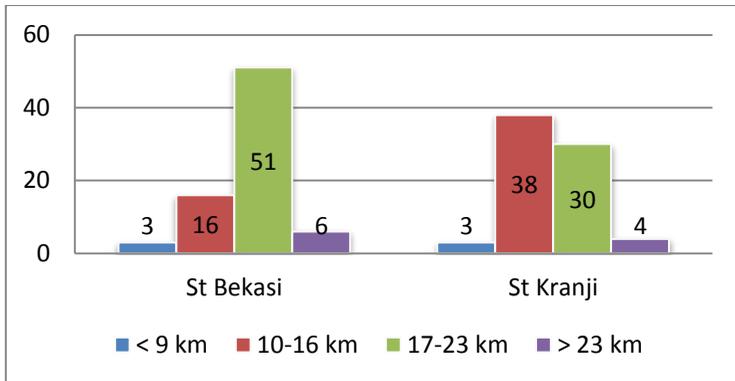
2. Jarak Tempuh KRL

Jarak tempuh KRL merupakan jarak antara stasiun asal sampai stasiun tujuan. Berikut jarak yang diperlukan pengguna *park & ride* untuk menuju stasiun tujuan dari stasiun asal pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 42
Jumlah Responden pada Sub Variabel Jarak Tempuh KRL

Stasiun	Jarak Tempuh KRL				Total
	<9 km	10-16 km	17-23 km	>23 km	
St. Bekasi	3	16	51	6	76
St. Kranji	3	38	40	4	75
Total	6	44	91	10	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 65 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Jarak yang dibutuhkan untuk menuju Stasiun Asal pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil,analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menempuh jarak 17-23 km untuk mencapai stasiun tujuan (51 responden), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak kurang dari 9 km untuk mencapai stasiun tujuan (3 responden). Pada Stasiun Kranji, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menempuh jarak 10-16 km untuk mencapai stasiun berhenti (38 responden) dan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak kurang dari 9 km untuk mencapai stasiun tujuan (3 responden).

Perbedaan karakteristik jarak yang ditempuh KRL disebabkan karena adanya perbedaan titik awal antara Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji. Selisih jarak stasiun Bekasi dan Kranji sebesar 2,52 km. oleh karena itu, responden asal Stasiun Bekasi memiliki jarak tempuh KRL yang lebih panjang dibandingkan responden asal Stasiun Kranji.

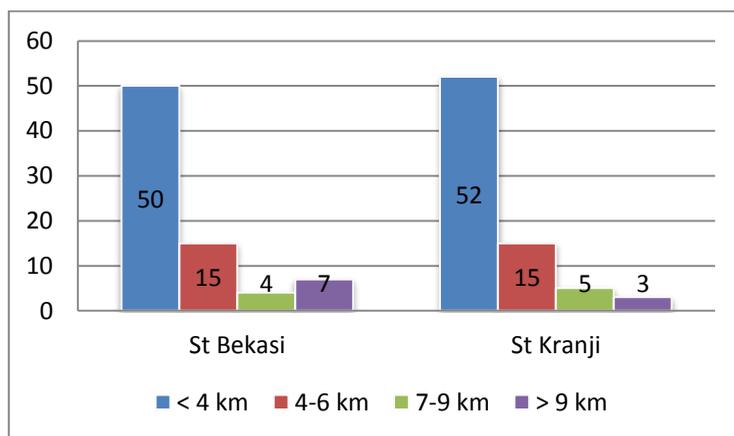
3. Jarak Tempuh Menuju Lokasi Tujuan

Jarak tempuh menuju lokasi tujuan merupakan jarak yang harus ditempuh para komuter dari stasiun tujuan sampai lokasi tujuan. Berikut diagram jarak yang diperlukan pengguna *park & ride* untuk menuju lokasi tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta:

Tabel 4. 43
Jumlah Responden pada Sub Variabel Jarak Menuju Lokasi Tujuan

Stasiun	Jarak Menuju Lokasi Tujuan				Total
	<4 km	4-6 km	7-9 km	>9 km	
St. Bekasi	50	15	4	7	76
St. Kranji	52	15	5	3	75
Total	102	30	9	10	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 66 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Jarak yang dibutuhkan dari Stasiun Tujuan sampai Lokasi Tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menempuh jarak kurang dari 4 km untuk mencapai stasiun asal

(50 responden), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak 7-9 km untuk mencapai stasiun asal (4 responden). Begitupula pada Stasiun Kranji, jumlah responden paling banyak adalah responden yang menempuh jarak kurang dari 4 km untuk mencapai stasiun asal (52 responden) dan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak lebih dari 21 km untuk mencapai stasiun asal (3 responden). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden menempuh jarak yang cukup dekat dari stasiun berhenti menuju lokasi tujuan.

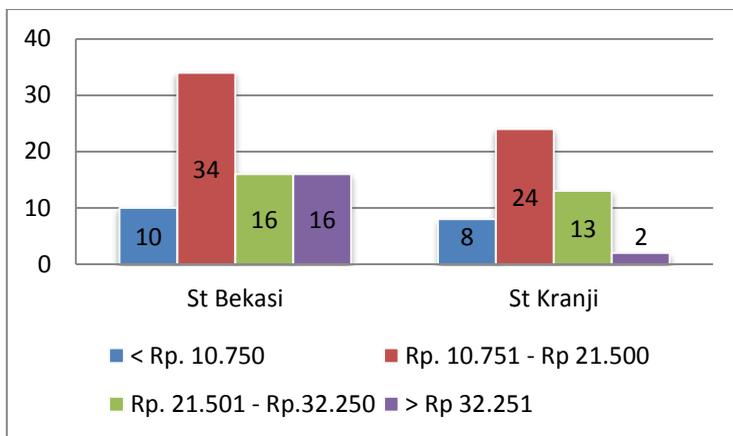
E) Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan adalah biaya yang dibutuhkan para komuter untuk melakukan suatu perjalanan. Biaya perjalanan dibagi menjadi tiga, yaitu biaya bahan bakar per bulan, biaya perawatan kendaraan per tahun dan biaya dari stasiun tujuan menuju lokasi tujuan. Seluruh biaya akan dihitung dan dijumlah menjadi biaya perjalanan per hari.

Tabel 4. 44
Jumlah Responden pada Variabel Biaya Perjalanan

Stasiun	Biaya Perjalanan				Total
	<Rp. 10.750	Rp.10.750 – Rp 21.500	Rp. 21.501 – Rp. 32.250	>Rp 32.250	
St. Bekasi	10	34	16	16	76
St. Kranji	8	24	13	2	75
Total	18	58	29	18	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 67 Jumlah Pengguna Park & ride Berdasarkan Biaya Perjalanan yang dikeluarkan per Hari pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil Analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, jumlah responden paling banyak adalah responden yang mengeluarkan biaya perjalanan sebesar Rp. 10.751-Rp. 21.500 per hari (34 responden), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang mengeluarkan biaya perjalanan sebesar kurang dari Rp. 10.750 per hari (10 responden). Begitupula pada Stasiun Kranji, jumlah responden paling banyak adalah responden yang mengeluarkan biaya perjalanan sebesar 10.751-Rp. 21.500 per hari (24 responden) dan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang mengeluarkan biaya sebesar lebih dari Rp. 32.251 per hari (3 responden). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden mengeluarkan biaya perjalanan sebesar Rp. 10.751-Rp. 21.500 per hari.

F) Ketersediaan Moda Transportasi Umum yang Tersedia

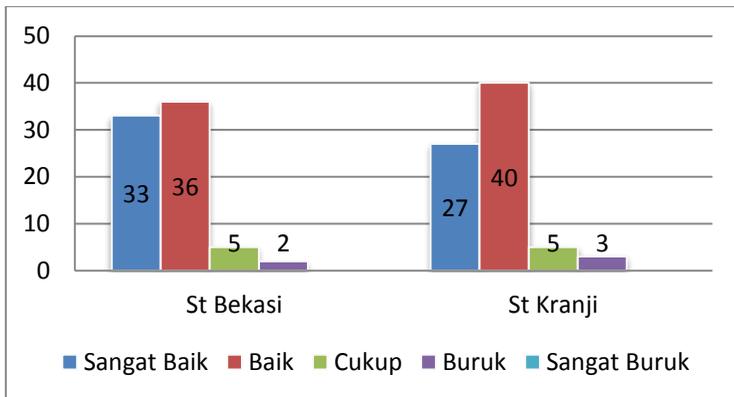
Aksesibilitas menuju lokasi tujuan dapat dilihat dari ketersediaan moda transportasi pilihan pada stasiun tujuan.

Semakin banyak pilihan moda transportasi, maka aksesibilitas menuju lokasi tujuan dapat dikatakan baik. Berikut diagram tingkat ketersediaan moda transportasi pada stasiun tujuan:

Tabel 4. 45
Jumlah Responden pada Variabel Jumlah Moda Transportasi Umum

Stasiun	Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
St. Bekasi	33	36	5	2	0	76
St. Kranji	27	40	5	3	0	75
Total	60	76	10	5	0	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 68 Tingkat Ketersediaan Moda Transportasi pada Stasiun Tujuan

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan diagram diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden yang berasal dari Stasiun Bekasi (36 responden) berpendapat bahwa ketersediaan moda transportasi umum pada stasiun tujuan sudah baik dan tidak ada (0 responden) yang berpendapat sangat buruk. Begitu pula dengan responden yang berasal dari Stasiun Kranji, sebagian besar responden (40 responden) berpendapat ketersediaan moda transportasi umum

pada stasiun tujuan sudah baik dan tidak ada (0 responden) yang berpendapat sangat buruk.

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.

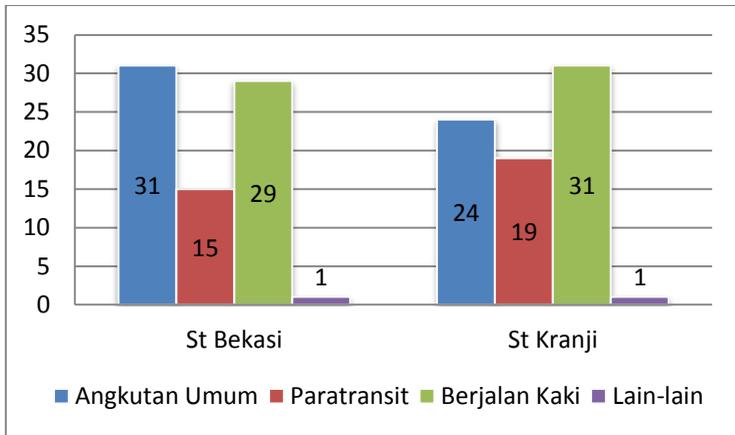
G) Penggunaan Moda dari Stasiun Tujuan

Untuk mencapai lokasi tujuan, komuter harus berganti moda dari KRL menjadi moda transportasi yang dapat mengakses lokasi tujuan mereka. Apabila jarak lokasi tujuan dengan stasiun tujuan cukup jauh, biasanya komuter menggunakan angkutan umum atau paratransit untuk mencapai lokasi tujuan. Jika jarak antara lokasi tujuan dengan stasiun dekat, komuter cenderung memilih untuk berjalan kaki. Berikut diagram jumlah pengguna *park & ride* berdasarkan pemilihan moda transportasi dari stasiun menuju lokasi tujuan:

Tabel 4. 46
Jumlah Responden pada Variabel Penggunaan Moda dari Stasiun Tujuan

Stasiun	Penggunaan Moda dari Stasiun Tujuan				Total
	Angkutan Umum	Paratransit	Berjalan kaki	Lain-lain	
St. Bekasi	31	15	29	1	76
St. Kranji	24	19	31	1	75
Total	55	34	60	2	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 69 Jumlah Pengguna *Park & Ride* Berdasarkan Penggunaan moda dari stasiun menuju lokasi tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta

Sumber: Hasil, analisa 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebagian besar responden memilih menggunakan angkutan umum untuk mencapai lokasi tujuan dari stasiun berhenti (31 responden) dan jumlah responden yang memilih menggunakan moda lainnya paling sedikit (1 responden). Pada Stasiun Kranji, sebagian besar responden memilih berjalan kaki untuk mencapai lokasi tujuan (31 responden) dan jumlah responden yang memilih moda lainnya paling sedikit (1 responden).

Dapat disimpulkan bahwa pilihan moda sebagian besar para pengguna *park & ride* dari stasiun tujuan adalah angkutan umum. Selain angkutan umum, banyak para pengguna *park & ride* yang memilih berjalan kaki untuk mencapai lokasi tujuan. Hal ini disebabkan karena jarak stasiun tujuan dengan lokasi tujuan para pengguna *park & ride* relatif dekat dan dapat dijangkau oleh angkutan umum.

H) Ketersediaan Jalur *Pedestrian way*

Untuk berganti moda KRL dengan moda transportasi lainnya, para komuter harus berjalan kaki. Ketersediaan jalur *pedestrian way* berperan untuk memberikan kenyamanan kepada komuter dalam melakukan pergerakan. Ketersediaan jalur *pedestrian way* dapat ditinjau dari dua hal, yaitu ketersediaan *pedestrian way* pada stasiun tujuan dan kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan.

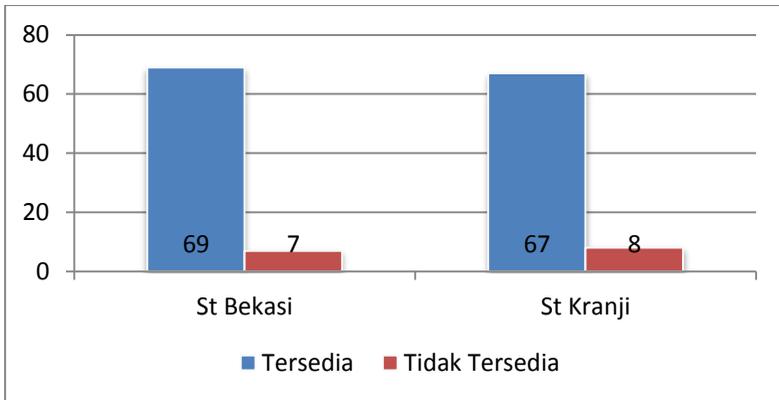
1. Ketersediaan *Pedestrian way* pada Stasiun Tujuan

Pedestrian way adalah jalur khusus untuk berjalan kaki. *Pedestrian way* pada stasiun tujuan berfungsi untuk menunjang pergerakan komuter yang berganti moda atau meneruskan perjalanan dengan berjalan kaki. Berikut diagram ketersediaan *pedestrian way* pada stasiun tujuan:

Tabel 4. 47
Jumlah Responden pada Sub Variabel Ketersediaan *Pedestrian Way* pada Stasiun Tujuan

Stasiun	Ketersediaan <i>pedestrian way</i> pada Stasiun Tujuan		Total
	Tersedia	Tidak Tersedia	
St. Bekasi	69	7	76
St. Kranji	67	8	75
Total	136	15	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 70 Ketersediaan Pedestrian Way pada Stasiun Tujuan

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan hasil analisis diatas pada Stasiun Bekasi, sebanyak 69 responden berpendapat *pedestrian way* pada stasiun tujuan sudah tersedia dan sebanyak 7 responden berpendapat belum tersedia. Pada Stasiun Kranji, sebanyak 67 responden berpendapat *pedestrian way* pada stasiun tujuan sudah tersedia dan sebanyak 8 responden berpendapat belum tersedia.

Sebagian besar responden 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*.

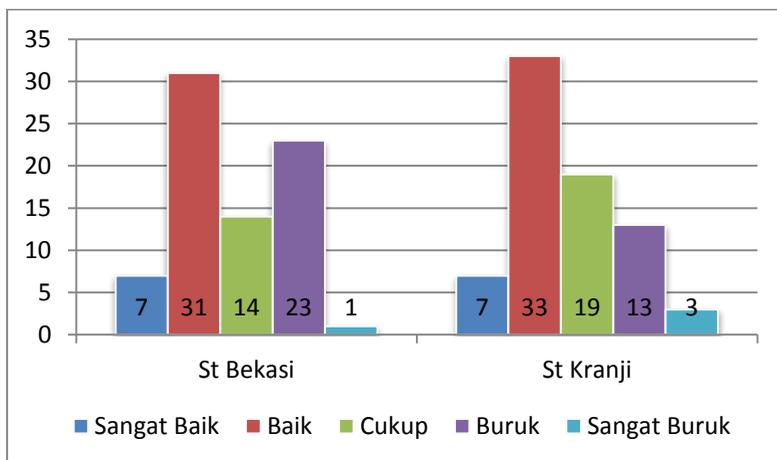
2. Kondisi *Pedestrian Way* pada Stasiun Tujuan

Kenyamanan komuter untuk berjalan kaki pada stasiun tujuan dapat dilihat dari kondisi *pedestrian way* yang tersedia. Baiknya kondisi *pedestrian way* akan memberikan kenyamanan bagi para komuter yang melakukan pergerakan. Berikut kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan:

Tabel 4. 48
Jumlah Responden pada Sub Variabel Kondisi *Pedestrian Way* pada Stasiun Tujuan

Stasiun	Kondisi <i>Pedestrian Way</i> pada Stasiun Tujuan					Total
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
St. Bekasi	7	31	14	23	1	76
St. Kranji	7	33	19	13	3	75
Total	14	68	33	36	4	151

Sumber: Hasil Analisa, 2016



Gambar 4. 71Tingkat Kenyamanan Pedestrian ways yang Menghubungkan Parkir dengan Stasiun Kranji Berdasarkan Pengelola

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan diagram diatas, sebagian besar responden pada Stasiun Bekasi berpendapat bahwa kondisi *pedestrian way* yang tersedia sudah baik (31 responden) dan hanya 1 responden yang berpendapat kondisi *pedestrian way* yang tersedia sangat buruk. Pada Stasiun Kranji, sebagian besar responden (33

responden) berpendapat kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan sudah baik dan jumlah responden yang berpendapat kondisi *pedestrian way* sangat buruk paling sedikit (3 responden).

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.

4.2.3 Menganalisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan *Park & ride* sebagai Prasarana Pendukung Pergerakan Pada Koridor Bekasi-Jakarta

Dalam analisis ini menggunakan teknik analisa *crosstabulation* atau tabulasi silang dan kolerasi bivariat. Metode tabulasi silang dan kolerasi bivariat digunakan untuk mengetahui keterkaitan atau hubungan antar variabel penelitian. Input data yang digunakan untuk analisis tabulasi silang dan korelasi bivariat adalah penyebaran kuesioner pengguna *park & ride*. Tujuan dari sasaran ini adalah untuk melihat bagaimana hubungan antara frekuensi para komuter dalam menggunakan *park & ride* dengan karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan pelaku komuting.

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

H_0 : Tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan *park & ride* dengan karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi, dan karakteristik perjalanan pelaku komuting.

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

Pada analisis crosstab, uji hipotesis dilakukan dengan membandingkan nilai chi-square tabel dan nilai chi-square hasil.

Selain dengan nilai chi-square, uji hipotesis dapat 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:

Chi-square hitung < Chi-square tabel, maka Ho **diterima**
 Chi-square hitung > Chi-square tabel, maka Ho **ditolak**.

Atau

Nilai sig > 0,05, maka Ho **diterima**
 Nilai sig < 0,05, maka Ho **ditolak**

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. Menurut Sugiyono (2007) pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien kontingensi sebagai berikut:

Tabel 4. 49
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

Berikut merupakan hasil analisis crosstab dan korelasi bivariat antara frekuensi penggunaan *park & ride* dengan karakteristik parkir, karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan pelaku komuting:

4.2.3.1 Pengaruh Karakteristik Parkir Terhadap Frekuensi Penggunaan *Park & Ride*

A) Biaya Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor biaya parkir:

Tabel 4. 50
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & ride dengan Variabel Jenis Biaya Parkir

		Biaya Parkir				Total
		< Rp.5000	Rp. 5001 – Rp 10.000	Rp. 10.001 – Rp 15.000	> Rp15.000	
Frekuensi	1-2 kali	15	5	7	0	27
	3-4 kali	7	11	6	1	26
	5 kali	36	39	24	0	98
Total		58	55	37	1	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang mengeluarkan biaya parkir sebesar Rp. 5.001 – Rp. 10.000 dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (39 responden).

Tabel 4. 51
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Biaya
Parkir

	Value	df	Asymp. Sig
Peasrson Chi-Square	15,435	6 (12,592)	0,017
Contingency Coefficient	0,305		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (15,435) lebih besar daripada chi-square tabel (12,592) dan nilai Sig (0,017) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara

variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor biaya parkir.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingensy Coefficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,305. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor biaya parkir adalah rendah.

Dari penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa faktor biaya parkir memiliki hubungan terhadap frekuensi penggunaan *park & ride*. Biaya parkir pada stasiun asal lebih murah bila dibandingkan dengan biaya parkir pada pusat kota. Hal ini berpengaruh terhadap biaya perjalanan pelaku komuting, semakin mahal biaya parkir maka akan semakin mahal pula biaya perjalanan para pelaku komuting. Oleh karena itu biaya parkir pada stasiun asal yang jauh lebih murah dapat menarik para komuter untuk menggunakan fasilitas *park & ride*.

B) Waktu Memperoleh Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kemudahan memperoleh parkir:

Tabel 4. 52
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Kemudahan Memperoleh Parkir

		Waktu Memperoleh Parkir				Total	
		Sangat Cepat	Cepat	Cukup	Lama		Sangat Lama
Frekuensi	1-2 kali	6	9	8	4	0	27
	3-4 kali	4	10	5	6	1	26
	5 kali	24	51	13	9	1	98
Total		34	70	26	19	2	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang cepat untuk memperoleh parkir dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (51 responden).

Tabel 4. 53
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis
Pekerjaan

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	11,101	8 (15,507)	0,196
Contingency Coefficient	0,262		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (11,101) lebih kecil daripada chi-square tabel (15,507) dan nilai Sig (0,196) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu memperoleh parkir.

Kemudahan memperoleh parkir tidak mempengaruhi pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Sebagian besar pengguna *park & ride* sampai lebih awal di stasiun asal, sehingga ruang parkir yang ada masih banyak tersedia. Oleh karena itu untuk pengguna *park & ride* cepat dalam mendapatkan parkir. Selain itu, pengelola parkir masyarakat menyediakan jasa untuk memarkirkan kendaraan para pelaku komuting sehingga para pelaku komuting tidak perlu repot untuk mencari parkir.

C) Pengelola Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pengelola parkir:

Tabel 4. 54
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & ride dengan Variabel Pengelola Parkir

		Pengelola Parkir		Total
		PT RMU	Masyarakat	
Frekuensi	1-2 kali	12	15	27
	3-4 kali	17	9	26
	5 kali	57	41	98
Total		86	65	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden paling banyak adalah responden memilih parkir yang dikelola PT RMU dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (57 responden). Untuk jumlah responden paling sedikit adalah responden memilih parkir yang dikelola masyarakat dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 3-4 kali dalam seminggu (9 responden).

Tabel 4. 55
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel
Pengelola Parkir

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	2,536	2 (5,991)	0,281
Contingency Coefficient	0,129		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (2,536) lebih kecil daripada chi-square tabel (5,991) dan nilai Sig (0,281) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada

hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pengelola parkir.

Selama pelayanan yang diberikan kepada pengguna *park & ride* baik, maka faktor penyedia jasa pengelola parkir tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*.

D) Lama Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor lama parkir:

Tabel 4. 56
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Lama Parkir

		Pendapatan per bulan				Total
		1-5 jam	6-10 jam	11-15 jam	16-20 jam	
Frekuensi	1-2 kali	11	11	4	1	27
	3-4 kali	2	17	7	0	26
	5 kali	5	46	47	0	98
Total		18	74	58	1	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang parkir selama 11-15 jam dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (47 responden).

Tabel 4. 57
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Lama Parkir

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	36,636	6 (12,592)	0,000
Contingency Coefficient	0,442		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (36,636) lebih besar daripada chi-square

tabel (12,592) dan nilai Sig (0,000) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor lama parkir.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingency Coefficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,442. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pekerjaan adalah rendah.

Dari penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa semakin sering frekuensi penggunaan fasilitas *park & ride* maka semakin lama para pengguna *park & ride* memarkirkan kendaraan mereka. Hal ini disebabkan karena banyaknya komuter yang melakukan perjalanan untuk bekerja sehingga membutuhkan waktu untuk parkir yang cukup lama.

E) Kenyamanan Fasilitas Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor fasilitas parkir:

Tabel 4. 58
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Fasilitas Parkir

		Fasilitas Parkir					Total
		Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Frekuensi	1-2 kali	1	10	9	6	1	27
	3-4 kali	1	9	9	4	3	26
	5 kali	6	59	24	8	1	98
Total		8	78	42	18	5	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berpendapat kenyamanan fasilitas parkir sudah baik dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (59 responden).

Tabel 4. 59
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel
Kenyamanan Fasilitas Parkir

	Value	df	Asymp. Sig
Pearson Chi-Square	16,148	8 (15,507)	0,040
Contingency Coefficient	0,311		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (16,148) lebih besar daripada chi-square tabel (15,507) dan nilai Sig (0,040) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kenyamanan fasilitas parkir.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingensy Coefficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,311. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kenyamanan fasilitas parkir adalah rendah.

Kenyamanan fasilitas parkir merupakan faktor yang dapat mempengaruhi pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Fasilitas parkir yang baik memberikan kenyamanan kepada para pengguna *park & ride* dalam melakukan pergerakan. Sedangkan kenyamanan pergerakan pelaku komuting yang menggunakan kendaraan pribadi berkurang karena kemacetan. Oleh karena itu kenyamanan fasilitas *park & ride* berpotensi untuk menarik para pelaku komuting yang menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan fasilitas *park & ride*.

F) Kenyamanan *Pedestrian Way* Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kenyamanan *pedestrian way*:

Tabel 4. 60
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & ride dengan Variabel Kenyamanan Pedestrian Way

		Kenyamanan <i>Pedestrian Way</i>					Total
		Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Frekuensi	1-2 kali	0	6	8	10	3	27
	3-4 kali	0	12	6	6	2	26
	5 kali	4	44	23	24	3	98
Total		4	62	37	40	8	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berpendapat kenyamanan *pedestrian way* yang menghubungkan parkir dengan stasiun sudah baik dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (44 responden).

Tabel 4. 61
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel
Kenyamanan Pedestrian Way

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	9,692	8 (15,507)	0,287
Contingency Coefficient	0,246		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (9,692) lebih kecil daripada chi-square tabel (15,507) dan nilai Sig (0,287) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kenyamanan *pedestrian way* parkir.

Kenyaman *pedestrian way* parkir tidak mempengaruhi pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena jarak tempat parkir dengan stasiun tidak jauh sehingga para pengguna fasilitas *park & ride* tidak memperlmasalahken kenyamanan *pedestrian way* parkir.

G) Keamanan Parkir

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor keamanan parkir:

Tabel 4. 62
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Keamanan Parkir

		Keamanan Parkir					Total
		Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Frekuensi	1-2 kali	4	15	8	0	0	27
	3-4 kali	6	17	2	0	1	26
	5 kali	22	64	12	2	0	98
Total		32	92	22	2	1	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berpendapat keamanan parkir sudah baik dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (64 responden).

Tabel 4. 63
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Keamanan Parkir

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	12,186	8 (15,507)	0,143
Contingency Coefficient	0,273		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (12,186) lebih kecil daripada chi-square

tabel (15,507) dan nilai Sig (0,143) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kenyamanan *pedestrian way*.

Faktor keamanan parkir tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena tingkat keamanan pada parkir yang tersedia pada stasiun asal sudah baik.

4.2.3.2 Pengaruh Karakteristik Sosial-Ekonomi Terhadap Frekuensi Penggunaan *Park & Ride*

A) Jenis Kelamin

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor jenis kelamin:

Tabel 4. 64
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Jenis Kelamin

		Jenis Kelamin		Total
		Laki-laki	Perempuan	
Frekuensi	1-2 kali	18	9	27
	3-4 kali	15	11	26
	5 kali	58	40	98
Total		91	60	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden paling banyak adalah responden berjenis kelamin laki-laki yang menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (58 responden). Untuk jumlah responden paling sedikit adalah responden berjenis kelamin perempuan yang menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 1-2 kali dalam seminggu (9 responden).

Tabel 4. 65
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis
Kelamin

	Value	df	Asymp. Sig
Pearson Chi-Square	0,582	2 (5,99)	0,748
Contingency Coefficient	0,062		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (0,582) lebih kecil daripada chi-square tabel (5,99) dan nilai Sig (0,748) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor jenis kelamin.

Faktor jenis kelamin tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Faktor para pelaku komuting menggunakan fasilitas *park & ride* adalah maksud perjalanan. Kebutuhan untuk bekerja menyebabkan para pengguna *park & ride* tidak mempermasalahkan faktor jenis kelamin.

B) Pendapatan

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pendapatan:

Tabel 4. 66
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & ride dengan Variabel Pendapatan

		Pendapatan per bulan				Total
		< Rp.2.600.000	Rp. 2.600.001 – Rp 5.200.000	Rp. 5.200.001 – Rp 7.800.000	> Rp7.800.000	
Frekuensi	1-2 kali	10	6	6	5	27
	3-4 kali	9	6	7	4	26
	5 kali	18	26	29	25	98
Total		37	38	42	34	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden paling banyak adalah responden yang memiliki pendapatan Rp.5.200.000 – Rp. 7.800.000 per bulan dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (29 responden). Untuk jumlah responden paling sedikit adalah responden yang memiliki pendapatan lebih dari Rp. 7.800.000 per bulan dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 3-4 kali dalam seminggu (9 responden).

Tabel 4. 67
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel
Pendapatan

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	6,124	6 (12,592)	0,409
Contingency Coefficient	0,197		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (6,124) lebih kecil daripada chi-square tabel (12,592) dan nilai Sig (0,409) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pendapatan.

Faktor pendapatan tidak mempengaruhi para pelaku komuting menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena pendapatan para pengguna *park & ride* beragam. Sehingga fasilitas *park & ride* dapat mengakomodasi seluruh lapisan masyarakat berdasarkan pendapatan.

C) Pendidikan

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pendidikan:

Tabel 4. 68
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & ride dengan Variabel Pendidikan

		Pendidikan					Total
		SMA Sederajat	Diploma	S1	S2/S3	Lain-lain	
Frekuensi	1-2 kali	11	3	12	1	0	27
	3-4 kali	8	2	10	5	1	26
	5 kali	17	12	54	14	1	98
Total		36	17	76	20	2	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang memiliki jenjang pendidikan S1 dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (54 responden). Untuk jumlah responden paling sedikit adalah responden yang memiliki jenjang pendidikan lain-lain dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 1-2 kali dalam seminggu (0 responden).

Tabel 4. 69
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel
Pendidikan

	Value	df	Asymp. Sig
Pearson Chi-Square	11,541	8 (15,507)	0,173
Contingency Coefficient	0,266		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (11,541) lebih kecil daripada chi-square tabel (15,507) dan nilai Sig (0,173) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada

hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pendidikan.

Faktor pendidikan tidak mempengaruhi para pelaku komuting menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena latar belakang pendidikan para pengguna *park & ride* beragam. Sehingga fasilitas *park & ride* dapat mengakomodasi seluruh lapisan masyarakat berdasarkan latar belakang pendidikan.

D) Jenis Pekerjaan

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pekerjaan:

Tabel 4. 70
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Pekerjaan

		Pendidikan							Total
		Pelajar	PNS	Pegawai Swasta	Pegawai BUMN	Wirasaha	Ibu Rumah Tangga	Lain-lain	
Frekuensi	1-2 kali	11	1	5	0	6	2	2	27
	3-4 kali	6	2	7	0	4	0	7	26
	5 kali	17	20	47	5	2	1	6	98
Total		34	23	59	5	12	3	15	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang memiliki pekerjaan pegawai swasta dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (47 responden).

Tabel 4. 71
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan Park & ride dengan Variabel Jenis Pekerjaan

	Value	df	Asymp. Sig
Pearson Chi-Square	45,952	12 (21,026)	0,000
Contingency Coefficient	0,483		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (45,952) lebih besar daripada chi-square tabel (21,026) dan nilai Sig (0,000) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pekerjaan.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingency Coefficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,483. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pekerjaan adalah rendah.

Dapat disimpulkan bahwa faktor pekerjaan dapat mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Sebagian besar para pengguna pelaku komuting menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu berprofesi sebagai pegawai. Artinya, fasilitas *park & ride* dapat mengakomodasi pelaku komuting yang melakukan pergerakan untuk bekerja.

4.2.3.3 Pengaruh Karakteristik Perjalanan Terhadap Frekuensi Penggunaan *Park & Ride*

A) Maksud Perjalanan

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor maksud perjalanan:

Tabel 4. 72
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Maksud Perjalanan

		Maksud Perjalanan				Total
		Bekerja	Pendidikan	Belanja	Lain-lain	
Frekuensi	1-2 kali	6	3	7	11	27
	3-4 kali	16	7	3	0	26
	5 kali	74	18	2	4	98
Total		96	28	12	15	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden paling banyak adalah responden yang melakukan perjalanan dengan maksud bekerja dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (74 responden).

Tabel 4. 73
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Maksud Perjalanan

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	58,729	6 (12,592)	0,000
Contingency Coefficient	0,529		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (58,729) lebih besar daripada chi-square tabel (12,592) dan nilai Sig (0,000) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor maksud perjalanan.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingensy Coofficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,529. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor maksud perjalanan adalah sedang.

Faktor maksud perjalanan dapat mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Seperti yang diketahui bahwa pelaku komuting yang bekerja akan semakin sering menggunakan fasilitas *park & ride*. Sehingga fasilitas *park & ride* berpotensi untuk memengaruhi para pelaku komuting yang bekerja beralih menggunakan fasilitas *park & ride*.

B) Waktu yang Ditempuh Menuju Stasiun Asal

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 74
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Waktu Menuju Stasiun Asal

		Frekuensi Parkir	Waktu Menuju Stasiun
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	-.027
	Sig. (2-tailed)		.746
	N	151	151
Waktu_menuju_stasiun	Pearson Correlation	-.027	1
	Sig. (2-tailed)	.746	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,746) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 diterima. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan antara variabel

frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu menuju stasiun.

Dapat disimpulkan bahwa faktor waktu menuju stasiun asal tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan waktu menuju stasiun asal cukup beragam karena dipengaruhi terhadap kondisi lalu lintas dan jenis kendaraan yang digunakan.

C) Waktu yang Ditempuh KRL

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 75
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Waktu yang Ditempuh KRL

		Frekuensi Parkir	Waktu Ditempuh KRL
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	.309**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	151	151
Waktu_KRL	Pearson Correlation	.309**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,000) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu tempuh KRL.

Selanjutnya, dilakukan uji tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Pearson Correlation*. Diketahui bahwa nilai korelasi adalah 0,309. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu tempuh KRL adalah rendah.

Faktor maksud perjalanan dapat mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Seperti yang diketahui bahwa pelaku komuting yang bekerja akan semakin sering menggunakan fasilitas *park & ride*. Sehingga fasilitas *park & ride* berpotensi untuk memengaruhi para pelaku komuting yang bekerja beralih menggunakan fasilitas *park & ride*.

Keunggulan moda pelayanan KRL akan mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena panjangnya waktu perjalanan para pelaku komuting sangat dipengaruhi oleh waktu yang ditempuh KRL. Semakin lama waktu yang ditempuh KRL, maka waktu perjalanan pelaku komuting akan semakin lama untuk mencapai lokasi tujuan.

D) Waktu Menuju Lokasi Tujuan

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 76
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Waktu Menuju Lokasi Tujuan

		Frekuensi Parkir	Waktu Menuju Lokasi Tujuan
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	-.105
	Sig. (2-tailed)		.200
	N	151	151
Waktu_menuju_stasiun	Pearson Correlation	-.105	1
	Sig. (2-tailed)	.200	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,200) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 diterima. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu menuju lokasi tujuan.

Dapat disimpulkan bahwa faktor waktu menuju lokasi tujuan tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan waktu menuju stasiun asal cukup beragam karena dipengaruhi terhadap pemilihan jenis moda transportasi umum yang digunakan para pelaku komuting untuk mencapai lokasi tujuan dari stasiun berhenti.

E) Jarak yang Ditempuh Menuju Stasiun Asal

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 77
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Jarak Menuju Stasiun Asal

		Frekuensi Parkir	Jarak Menuju Stasiun Asal
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	.204**
	Sig. (2-tailed)		.012
	N	151	151
Waktu_KRL	Pearson Correlation	.204**	1
	Sig. (2-tailed)	.012	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,012) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor jarak menuju stasiun asal.

Selanjutnya, dilakukan uji tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Pearson Correlation*. Diketahui bahwa nilai korelasi adalah 0,204. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor jarak menuju stasiun asal adalah rendah.

Berpengaruhnya faktor jarak stasiun asal terhadap penggunaan fasilitas *park & ride* disebabkan karena semakin dekat jarak tempat tinggal dengan stasiun asal maka semakin sering pula pelaku komuting menggunakan fasilitas *park & ride*. Sehingga dapat disimpulkan fasilitas *park & ride* memiliki potensi untuk menarik para pelaku komuting yang memiliki tempat tinggal dekat dengan stasiun untuk beralih menggunakan fasilitas *park & ride*.

F) Jarak yang Ditempuh KRL

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 78
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Jarak yang Ditempuh KRL

		Frekuensi Parkir	Jarak Ditempuh KRL
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	.219**
	Sig. (2-tailed)		.007
	N	151	151
Waktu_KRL	Pearson Correlation	.219**	1
	Sig. (2-tailed)	.007	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,007) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor jarak tempuh KRL.

Selanjutnya, dilakukan uji tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Pearson Correlation*. Diketahui bahwa nilai korelasi adalah 0,219. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu tempuh KRL adalah sedang.

Jarak yang ditempuh KRL akan dipengaruhi oleh faktor maksud perjalanan para pelaku komuting. Sebagian besar pelaku komuting melakukan pergerakan menuju lokasi pusat perkantoran, sehingga sebagian besar jarak antara stasiun asal dan stasiun berhenti pelaku komuting tidak beragam.

G) Jarak yang Ditempuh Menuju Lokasi Tujuan

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 79
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Jarak Menuju Lokasi Tujuan

		Frekuensi Parkir	Jarak Menuju Lokasi Tujuan
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	-.074
	Sig. (2-tailed)		.368
	N	151	151
Waktu_menuju_stasiun	Pearson Correlation	-.074	1
	Sig. (2-tailed)	.368	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,368) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 diterima. Dengan demikian, tidak terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor jarak menuju lokasi tujuan.

Dapat disimpulkan bahwa faktor waktu menuju lokasi tujuan tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan waktu menuju stasiun asal cukup beragam karena dipengaruhi terhadap pemilihan jenis moda transportasi umu yang digunakan para pelaku komuting untuk mencapai lokasi tujuan dari stasiun berhenti.

H) Biaya Perjalanan

Berikut hasil uji perhitungan korelasi bivariat yang telah dilakukan:

Tabel 4. 80
Hasil Uji Perhitungan Korelasi Bivariat Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel Biaya Perjalanan

		Frekuensi Parkir	Biaya Perjalanan
Frekuensi_parkir	Pearson Correlation	1	-.214**
	Sig. (2-tailed)		.008
	N	151	151
Waktu_KRL	Pearson Correlation	-.214**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	
	N	151	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa nilai Sig (0,000) lebih besar daripada 0,05 sehingga Ho ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu tempuh KRL.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingensy Coefficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,309. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor waktu tempuh KRL adalah sedang.

Dapat disimpulkan bahwa faktor biaya perjalanan memiliki hubungan terbalik terhadap frekuensi penggunaan *park*

& ride. Semakin sering frekuensi penggunaan *park & ride*, biaya perjalanan yang dikeluarkan akan semakin sedikit. Hal ini disebabkan karena intensitas penggunaan *park & ride* yang sering membuat para pelaku komuting untuk lebih menghemat agar biaya perjalanan tidak mahal. Berbeda dengan pelaku komuting yang jarang menggunakan fasilitas *park & ride* yang lebih mengutamakan faktor waktu dan kenyamanan sehingga biaya perjalanannya lebih mahal.

I) Penggunaan Moda pada Stasiun Tujuan

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor ketersediaan moda transportasi umum pada stasiun tujuan:

Tabel 4. 81
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
***Park & Ride* dengan Variabel Penggunaan Moda**

		Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia					Total
		Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Frekuensi	1-2 kali	7	15	5	0	0	27
	3-4 kali	12	12	1	1	0	26
	5 kali	41	49	4	4	0	98
Total		60	76	10	5	0	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berpendapat Penggunaan Moda pada stasiun tujuan sudah baik dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (49 responden).

Tabel 4. 82
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel
Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia

	Value	df	Asymp. Sig
Pearson Chi-Square	10,033	6 (12,592)	0,123
Contingency Coefficient	0,250		

N of Valid Case	151		
-----------------	-----	--	--

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (10,033) lebih kecil daripada chi-square tabel (12,592) dan nilai Sig (0,250) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia.

Faktor Jumlah Moda Transportasi Umum yang Tersedia tidak mempengaruhi frekuensi penggunaan *park & ride*. Hal ini disebabkan karena pada seluruh stasiun tujuan pada Koridor Bekasi-Jakarta telah terintegrasi moda transportasi umum seperti angkutan umum, ojek dan lain lain.

J) Pemilihan Jenis Moda Transportasi Umum

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pemilihan jenis moda transportasi umum:

Tabel 4. 83
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
***Park & Ride* dengan Variabel Jenis Moda Transportasi Umum**

		Jenis Moda Transportasi umum				Total
		Angkutan Umum	Paratransit	Berjalan kaki	Lain-lain	
Frekuensi	1-2 kali	9	5	13	0	27
	3-4 kali	7	7	10	2	26
	5 kali	39	22	37	0	98
Total		55	34	60	2	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden paling banyak adalah responden memilih angkutan umum dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (39 responden).

Tabel 4. 84
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel
Pemilihan Jenis Moda Transportasi Umum

	Value	df	Asymp. Sig
Pearson Chi-Square	13,358	6 (12,592)	0,038
Contingency Coefficient	0,285		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (13,358) lebih besar daripada chi-square tabel (12,592) dan nilai Sig (0,038) lebih kecil daripada 0,05 sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor pemilihan jenis moda.

Selanjutnya, dilakukan uji koefisien kontingensi untuk melihat tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Kuatnya hubungan antar variabel dapat dilihat dari nilai *Contingency Coefficient*. Diketahui bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0,285. Artinya, kekuatan hubungan frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor maksud perjalanan adalah sedang.

Faktor biaya mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum. Para pelaku komuting yang sering menggunakan *park & ride* cenderung memiliki moda transportasi umum dengan biaya yang murah. Hal ini disebabkan agar biaya perjalanan yang dikeluarkan pelaku komuting tidak mahal. Oleh karena itu, banyak pelaku komuting yang memilih berjalan kaki dan menggunakan angkutan umum untuk sampai pada lokasi tujuan.

K) Ketersediaan *Pedestrian Way* pada Stasiun Tujuan

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor ketersediaan *pedestrian way*:

Tabel 4. 85
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & Ride* dengan Variabel Ketersediaan *Pedestrian Way

		Ketersediaan <i>Pedestrian Way</i>		Total
		Tersedia	Tidak Tersedia	
Frekuensi	1-2 kali	25	2	27
	3-4 kali	24	2	26
	5 kali	87	11	98
Total		136	15	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berpendapat sudah tersedia *pedestrian way* pada stasiun tujuan dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (87 responden).

Tabel 4. 86
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel
Ketersediaan *Pedestrian Way*

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	0,521	2 (5,992)	0,771
Contingency Coefficient	0,059		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (0,521) lebih kecil daripada chi-square tabel (5,992) dan nilai Sig (0,771) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor ketersediaan pedestrian way.

Faktor ketersediaan *pedestrian way* pada stasiun tujuan tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena pada stasiun tujuan telah tersedia *pedestrian way*.

L) Kondisi *Pedestrian Way*

Berikut hasil analisis crosstab frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kondisi *pedestrian way*:

Tabel 4. 87
Hasil Analisis Crosstabulation Variabel Frekuensi Penggunaan
Park & Ride* dengan Variabel Kondisi *Pedestrian Way

		Kondisi <i>Pedestrian Way</i>					Total
		Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Frekuensi	1-2 kali	1	6	9	11	0	27
	3-4 kali	4	12	5	4	1	26
	5 kali	9	46	19	21	3	98
Total		14	64	33	36	4	151

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan analisis crosstab diatas, jumlah responden yang paling banyak adalah responden yang berpendapat kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan sudah baik dan menggunakan fasilitas *park & ride* sebanyak 5 kali dalam seminggu (46 responden).

Tabel 4. 88
Hasil Pengujian Nilai Chi-Square dan Korelasi Kontingensi
Variabel Frekuensi Penggunaan *Park & Ride* dengan Variabel
Kondisi *Pedestrian Way*

	Value	df	Asymp. Sig.
Pearson Chi-Square	12,263	8 (15,507)	0,140
Contingency Coefficient	0,274		
N of Valid Case	151		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Menurut hasil uji chi-square dapat disimpulkan bahwa nilai chi-square hitung (12,263) lebih kecil daripada chi-square tabel (15,507) dan nilai Sig (0,140) lebih besar daripada 0,05 sehingga H_0 dapat diterima. Dengan demikian, tidak ada hubungan variabel frekuensi penggunaan *park & ride* dengan faktor kondisi *pedestrian way*.

Faktor kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan tidak mempengaruhi para pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Hal ini disebabkan karena kondisi *pedestrian way* pada stasiun tujuan sudah baik.

4.2.3.4 Hasil Perumusan Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Frekuensi Penggunaan *Park & Ride*

Berdasarkan hasil analisa diatas, dapat disimpulkan rumusan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku komuting untuk menggunakan *park & ride*. Selain itu, dapat dibandingkan pula nilai signifikansi dari setiap faktor yang mempengaruhi pelaku komuting untuk menggunakan fasilitas *park & ride*. Berikut tabel tingkat kekuatan hubungan faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas *park & ride*:

Tabel 4. 89
Rumusan Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Fasilitas *Park & Ride*

Karakteristik	Faktor	Pengaruh Faktor Terhadap Pemilihan <i>Park & Ride</i>
Karakteristik Parkir	Biaya Parkir	Biaya parkir memiliki pengaruh signifikansi terhadap pemilihan park & ride 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 park & ride, maka akan semakin murah biaya parkir yang dipilih.
	Lama Parkir	Lama parkir merupakan salah satu faktor yang memiliki pengaruh signifikansi terhadap pemilihan park & ride sebesar 0,442 (sedang). Hal ini dapat dilihat dari banyaknya pelaku komuting yang memarkirkan kendaraan selama 7-12 jam (74,14% responden).
	Kenyamanan Parkir	Faktor selanjutnya yang memiliki pengaruh terhadap pemilihan park & ride adalah kenyamanan parkir dengan nilai signifikansi sebesar 0,311 (rendah). Hal ini dapat dilihat dari sebagian besar responden (50,99% responden) yang berpendapat bahwa kenyamanan fasilitas parkir sudah cukup baik. Lengkapnya fasilitas parkir membantu park & ride untuk mempengaruhi pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan moda transportasi KRL.

Karakteristik	Faktor	Pengaruh Faktor Terhadap Pemilihan <i>Park & Ride</i>
Karakteristik Sosial-Ekonomi	Jenis Pekerjaan	Satu-satunya karakteristik sosial-ekonomi yang mempengaruhi pemilihan <i>park & ride</i> adalah faktor jenis pekerjaan. Faktor jenis pekerjaan memiliki pengaruh signifikansi terhadap pemilihan <i>park & ride</i> sebesar 0,483 (sedang). Pekerjaan para pengguna <i>park & ride</i> didominasi oleh pegawai swasta.
Karakteristik Perjalanan	Maksud Perjalanan	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% responden).
	Waktu di KRL	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 disebabkan karena proporsi perjalanan komuter pada saat berada di KRL paling besar diantara saat berada di moda lainnya.
	Jarak Menuju Stasiun	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%)
	Jarak KRL	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	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. Rp. 21.500. nilai korelasi minus artinya semakin sering frekuensi penggunaan <i>park & ride</i> , maka akan semakin murah biaya perjalanannya.
	Penggunaan	Faktor terakhir yang mempengaruhi penggunaan <i>park & ride</i>

Karakteristik	Faktor	Pengaruh Faktor Terhadap Pemilihan <i>Park & Ride</i>
	Moda Pada Stasiun Pemberhentian	ride 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 mencapai tujuan akhir (39,73%).

Sumber: Hasil Analisis, 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 penggunaan terhadap pemilihan *park & ride*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 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 penggunaan fasilitas *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta adalah faktor jenis pekerjaan.
3. Karakteristik perjalanan yang mempengaruhi 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 pilihan moda transportasi umum.
4. Faktor yang memiliki hubungan korelasi yang paling kuat dengan frekuensi penggunaan fasilitas *park & ride* adalah faktor maksud perjalanan pelaku komuting.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, berikut merupakan saran peneliti terkait penelitian penentuan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan fasilitas *park & ride* pada Koridor Bekasi-Jakarta:

1. Diperlukan optimalisasi fasilitas *park & ride* dengan mempertimbangkan karakteristik perjalanan pelaku komuting khususnya faktor maksud perjalanan.
2. Diperlukan peningkatan kenyamanan fasilitas parkir yang tersedia pada Stasiun Bekasi dan Kranji oleh PT Reska Multi Usaha sebagai contoh pembangunan kanopi untuk parkir sepeda motor untuk menarik pengguna *park & ride* parkir di tempat parkir resmi PT Reska Multi Usaha.
3. Diperlukan peningkatan pelayanan KRL berupa ketepatan waktu keberangkatan untuk memberikan kenyamanan kepada pengguna.
4. Diperlukan integrasi KRL dengan moda transportasi umum lain di setiap stasiun pemberhentian pada KRL Koridor Bekasi-Jakarta.
5. Diperlukan penelitian lebih lanjut terkait evaluasi pelayanan fasilitas *park & ride* yang tersedia pada Stasiun Bekasi dan Stasiun Kranji.
6. Diperlukan penelitian lebih lanjut terkait potensi dan peluang *demand* (permintaan) fasilitas *park & ride* agar mampu menarik para pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan fasilitas *park & ride*.
7. Diperlukan penelitian terkait integrasi antar moda pada stasiun tujuan, khususnya Stasiun Jatinegara dan Stasiun Manggarai yang merupakan stasiun transit terbesar pada Koridor Bekasi-Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- 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).
- Damanik, R. (2006). *Analisis Manfaat bagi Pengguna Sistem Park & Ride Sepeda Motor di jabodetabek*. Tesis Program Magister Bidang Ilmu Teknik: Universitas Indonesia
- 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.*
- 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.
- Hole, Arne Risa. (2004). *Forecasting the demand for an employee Park and ride service using commuters' stated choices*.University of St Andrews. Scotland.
- Islam, Shahi Tapshsir (2015). *Exploring the Mode Change Behavior of Park-and-Ride Users*. Research Article. Hindawi.
- Limaryantamarico. (2015). *Analisis Kebutuhan Park and ride BRT Trans Musi Pada Kawasan Seberang Ulu Palembang*. Jurnal. Universitas Lampung. Lampung.

Buku

- Miro, Fidel, 2002, *Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- 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.*
- South Yorkshire Passenger Transport Authority, (2012), Park & Ride Strategy 2006-2011.*

Spillar, Robert J (1997). *Park and ride Planning and Design Guideline*,
Parsons Brinckerhoff inc.

Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*,
ITB, Bandung

Vincent, Mike. (2007). *Park and ride: Characteristics and demand
forecasting*. Land Transport New Zealand.

Data

Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. 2015. *Statistik Komuter Kota Bekasi
Tahun 2014*. Kota Bekasi : BPS

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. *Komuter DKI Jakarta
Tahun 2014*. Provinsi DKI Jakarta : BPS

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuisisioner Penelitian

Park and ride(P&R) merupakan fasilitas parkir yang disediakan guna menarik masyarakat untuk menggunakan fasilitas transportasi umum agar mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mencari faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat untuk menggunakan P&R pada koridor Bekasi – Jakarta. Demi kelancaran penelitian ini, saya mengharapkan bapak/ibu/saudara untuk mengisi kuisisioner ini dengan lengkap. Semua informasi pada kuisisioner ini bersifat rahasia dan hanya digunakan untuk kepentingan akademis. Terima kasih atas partisipasi anda

MOHAMMAD FARIDZ NAZALAPUTRA - 3612100056

KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI

1. Nama :
2. Umur :
3. Jenis kelamin : Laki-laki Perempuan
4. Pendidikan terakhir : SMA (sederajat) S2 / S3
 Diploma Lainnya
 S1
5. Pendapatan per bulan : < Rp 2.600.000
 Rp 2.600.001 – Rp 5.200.000
 Rp 5.200.001 – Rp 7.800.000
 > Rp 7.800.000
6. Pekerjaan saat ini : Pelajar Ibu Rumah Tangga
 PNS Lainnya.....
 Pegawai Swasta
 Wirausaha

- Pegawai BUMN
 7. Status Pernikahan : Belum menikah
 Menikah (pasangan muda < 5 tahun)
 Menikah
 8. Alamat Tempat Tinggal
 Kelurahan :
 Kecamatan :
 Kota :

KARAKTERISTIK PERJALANAN

1. Stasiun Pemberangkatan :
2. Stasiun Pemberhentian :
3. Lokasi Tujuan (Nama Daerah):
4. Maksud perjalanan
 - Bekerja Berbelanja
 - Pendidikan Lainnya.....
5. Waktu yang ditempuh dari tempat tinggal menuju stasiun pemberangkatan menit
6. Waktu yang ditempuh dalam angkutan KRL menit
7. Waktu yang ditempuh dari stasiun pemberhentian menuju tempat/lokasi tujuan menit
8. Jarak dari tempat tinggal menuju stasiun pemberangkatan Km
9. Jarak dari stasiun pemberhentian menuju tempat/lokasi tujuan km
10. Jenis kendaraan pribadi yang digunakan
 - Mobil
 - Sepeda Motor
 - Lainnya
11. Biaya bahan bakar minyak (BBM) / bulan Rp.....
12. Biaya perawatan kendaraan / tahun Rp.....

13. Biaya yang dikeluarkan untuk naik KRL pulang-pergi
Rp.....
14. Biaya yang dikeluarkan menuju tempat/lokasi tujuan
Rp.....
15. Angkutan transportasi yang digunakan dari stasiun pemberhentian menuju tempat/lokasi tujuan (sebutkan)
- Angkutan umum (Bustrans, Angkot, Kopaja)
 - Paratransit (Ojek, Taxi)
 - Berjalan kaki / sepeda
 - Lainnya.....
16. Ketersediaan / kemudahan mendapatkan angkutan transportasi pada stasiun pemberhentian
- Sangat Mudah Sulit
 - Mudah Sangat Sulit
 - Sedang
17. Ketersediaan jalur pejalan kaki (trotoar, zebra cross, dan jembatan penyebrangan)pada stasiun pemberhentian menuju tempat/lokasi tujuan
- Tersedia
 - Tidak tersedia
18. Kondisi jalur pejalan kaki (trotoar, zebra cross, dan jembatan penyebrangan) dari stasiun pemberhentian menuju tempat/lokasi tujuan
- Sangat baik Buruk
 - Baik Sangat Buruk
 - Cukup

PENGUNAAN FASILITAS PARKIR

1. Frekuensi bapak/ibu/saudara/i menggunakan fasilitas parkir di sekitar stasiun keberangkatan KRL dalam 1 minggu: kali
2. Lama waktu parkir jam
3. Biaya yang dikeluarkan untuk parkir di stasiun keberangkatan Rp.....
4. Kemudahan untuk memperoleh parkir

<input type="checkbox"/> Sangat mudah	<input type="checkbox"/> Cukup Sulit
<input type="checkbox"/> Mudah	<input type="checkbox"/> Sulit
<input type="checkbox"/> Cukup	
5. Menurut anda, bagaimana tingkat kenyamanan fasilitas parkir yang tersedia

<input type="checkbox"/> Sangat baik	<input type="checkbox"/> Buruk
<input type="checkbox"/> Baik	<input type="checkbox"/> Sangat Buruk
<input type="checkbox"/> Cukup	
6. Menurut anda, bagaimana tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki dari lokasi parkir menuju stasiun pemberangkatan

<input type="checkbox"/> Sangat baik	<input type="checkbox"/> Buruk
<input type="checkbox"/> Baik	<input type="checkbox"/> Sangat Buruk
<input type="checkbox"/> Cukup	
7. Menurut anda, bagaimana tingkat keamanan fasilitas parkir

<input type="checkbox"/> Sangat baik	<input type="checkbox"/> Buruk
<input type="checkbox"/> Baik	<input type="checkbox"/> Sangat Buruk
<input type="checkbox"/> Cukup	
<input type="checkbox"/>	
8. Alasan anda menggunakan fasilitas P&R dan menggunakan KRL
(Pilih 2 yang paling prioritas dari pilihan yang tersedia)

- Biaya parkir murah
- Kemudahan memperoleh parkir
- Pelayanan parkir yang baik
- Kenyamanan parkir
- Keamanan tempat parkir
- Akses menuju stasiun pemberangkat yang mudah
- Pelayanan angkutan KRL yang baik
- Kemudahan menjangkau lokasi tujuan dari stasiun pemberhentian
- Waktu perjalanan yang lebih singkat bila dibandingkan dengan pilihan lain
- Jarak perjalanan yang lebih singkat bila dibandingkan dengan pilihan lain
- Biaya perjalanan yang lebih murah bila dibandingkan dengan pilihan lain

LAMPIRAN 2**Hasil Kuesioner Karakteristik Sosial-Ekonomi**

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Septian	20	1	1	1	1	1	Jaka Sampurna	1	6	Bogor
Sutio	48	1	4	2	2	3	Harapan Baru	1	6	Manggarai
Yuli	27	2	3	1	1	1	Tridayasakti	1	4	Klender
Sari	23	2	3	1	3	1	Harapan Baru	1	2	pondok
hartono	29	1	3	3	5	2	Rawa Lumbu	1	13	pasar pagi
Marlina	48	2	3	4	5	3	Prima Harapan Regensi	1	6	Tanah Abang
Heri	36	1	3	4	3	3	Arur Jaya	1	6	Tanah Abang
Syarif	22	1	1	1	1	1	Teluk	1	5	
Rana	38	1	3	4	3	3	Tambun Utara	1	7	Cikini
Farid	59	1	4	4	2	3	Margaasih	1	8	Gondangdia

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Sunaryo	25	1	1	2	4	1	Kampung pintu air	1	13	Jakarta Kota
Ajeng	21	2	1	1	1	1	Rawa Lumbu	1	5	Rs Hermina
Heri	26	1	3	3	2	2	Arur Jaya	1	8	Gondangdia
Aisyah	19	2	1	1	1	1	Duren Jaya	1	6	pasar minggu
Faisal	26	1	3	2	3	1	Bekasi Timur	1	6	Sudirman
	47	2	3	2	2	3	Bekasi Timur	1	9	Veteran
Nivisia	18	2	1	1	1	1	Jatimulya	1	5	UNJ
Ririn	20	2	1	1	1	1	Jatimulya	1	5	UNJ
Sartono	49	1	3	2	3	3	Harapan Baru	1	5	Kramat
Abimanyu	16	1	1	1	1	1	Kayuringin	1	6	Bogor
Rizal	34	1	4	4	3	3	Ciledug	1	4	Klender
Meilita	21	2	2	2	3	1	Jaka Setia	1	6	Sudirman

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Agus	26	1	4	2	3	2	Kebalen	1	6	Tebet
Hendo	29	1	3	2	3	2	Sumber Jaya	1	9	Juanda
Frida	50	2	3	3	2	3	Teluk Puncung	1	8	Gondangdia
Satria	22	1	3	3	3	1		1	10	
Riri	49	2	3	3	6	3	Harapan Jaya	1	6	Kemayoran
Junaidi	47	1	4	4	2	3	Marga jaya	1	8	Gondangdia
Sugeng	50	1	4	4	2	3	Bahagia	1	8	Gondangdia
Rina	43	2	4	4	3	3	Taman Raya	1	13	Ancol
Bambang	30	1	3	3	3	2	Karawang	1	8	Gambir
Annisa	28	2	3	3	3	1	Kota Baru	1	6	Sudirman
Monika	36	2	4	3	3	3	Jaka Sampurna	1	6	Sudirman
Sri	46	2	2	3	3	3	Rawa Lumbu	1	9	Juanda

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Nur	53	1	1	4	3	3	Rawa Lumbu	1	13	Kota
Lindia	21	2	3	2	3	1	Mekarsari	1	9	Pecerongan
Catur	33	1	3	4	4	3	Bahagia	1	6	Sudirman
Zahra	20	2	1	1	1	1	Mustika Jaya	1	6	Depok
Abdur	34	1	2	3	3	3	Karawang	1	8	Gondangdia
Irsan	25	1	3	3	3	1	Grandwisata	1	10	sawah besar
Asrul	43	1	3	4	3	3	Telagaasih	1	7	Cikini
Ahmad	53	1	3	4	5	3	Kota Legenda	1	5	Senen
Fahri	18	1	1	1	3	1	Bekasi Utara	1	5	Senen
Lilik	42	1	2	3	3	3	Babelan	1	6	Tanah Abang
erik	40	1	4	3	2	3	Bekasi Utara	1	6	Sudirman
yusuf	15	1	5	1	1	1	Bekasi Utara	1	4	SMAN 59

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Tiwi	32	2	3	3	3	2	Harapan Baru	1	6	Sudirman
Adin	34	1	3	4	3	3	Mutiara Gading	1	5	Kemayoran
Firman	32	1	3	2	2	2	Cikarang	1	6	Manggarai
Adi	52	1	1	2	3	3	Jatimulya	1	5	harmoni
taufik	32	1	3	3	2	2	margamulya	1	6	karet
dwi	30	2	4	4	2	3	Bekasi Barat	1	9	medan merdeka
tiwi	22	2	3	1	1	1	bekasi timur	1	6	Tebet
pita	26	2	2	2	4	1	pejuang	1	6	Cawang
Wilian	45	1	3	4	3	3	Medan Satria	2	6	Tanah Abang
Irwin	42	1	4	4	3	3	Jatiwaringin	2	9	Juanda
Harisman	20	1	1	2	3	1	Kranji	2	6	Sudirman
Abdulatie	51	1	2	4	3	3	wargasari	2	4	klender

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
f										
Gunawan	41	1	4	4	3	3	Pusaka Rakyat	2	7	Kuningan
Helen	24	2	4	3	3	1	Ujung menteng	2	6	senayan
Bayu	32	1	2	2	2	3	Pejuang	2	6	Cawang
Erni	21	2	2	1	1	1	Kota BAru	2	6	Sudirman
Opurba	49	1	3	4	3	3	Medan Satria	2	6	senayan
Siti	29	2	3	2	3	1	kranji	2	8	kebon sirih
Muhlisin	25	1	2	3	2	2	pejuang	2	9	jakarta pusat
Fatimah	42	2	3	3	2	3	Jakasetia	2	8	menteng
Jul	33	1	4	3	3	2	Pondok Cabe	2	8	Gondangdia
Gina	29	2	3	2	3	1	Batrim	2	9	Juanda
Dwi	29	2	3	2	3	1	Kali Abang Tengah	2	6	Slipi

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Hengki	34	1	3	3	2	3	Pusaka Rakyat	2	6	karet
Wendi	24	1	1	2	1	1	Kota Baru	2	6	Sudirman
Silvia	22	2	1	1	1	1	Kab Bekasi	2	7	IAI
Khodir	51	1	3	4	2	3	harapana jaya	2	6	manggarai
Antonius	45	1	3	3	7	3	Boulevard Hijau	2	5	Pondok Jati
Rusli	33	1	3	3	3	3	pejuang	2	8	
Rina	32	2	3	2	7	3	Harapan Jaya	2	12	Ancol
Annisa	20	2	1	1	7	1	Pondok Ungu	2	13	Jakarta Kota
Ita	21	2	1	1	1	1	Sari Mukti	2	6	menteng
Andreas	22	1	3	2	3	1	Ujung menteng	2	9	tanjung Duren
Niko	41	1	3	4	3	3	Pekayon	2	6	Sudirman
Christine	37	2	3	3	2	2	Harapan Indah	2	13	Jakarta Kota

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Rendi	56	1	3	4	3	3	Kayuringin	2	9	Juanda
Tarto	35	1	3	3	5	3	pejuang	2	13	Jakarta Kota
Juli	43	2	2	4	3	3	pejuang	2	8	Gondangdia
Rusli	40	1	3	3	2	3	Galuh Mas Karawang	2	7	Cikini
Wisnu	67	1	4	3	7	3	Harapan Jaya	2	7	Juanda
Aji	56	1	5	2	3	3	Kebalen	2	5	Senen
Nurug	28	2	3	3	3	1	Kota Baru	2	6	Sudirman
Dika	22	2	1	1	1	1	Bahagia	2	7	IAI
Dina	22	2	1	1	1	1	Bahagia	2	7	IAI
Stefanus	61	1	1	3	7	3		2	6	Tanah Abang
Akbar	29	1	1	2	7	2	Bekasi Selatan	2	6	Tanah Abang
Hermin	49	2	3	2	7	3	Bekasi Timur	2	1	

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Astri	40	2	1	1	6	3	Harapan Jaya	2	6	Tanah Abang
Hardi Cipta	34	1	2	3	3	3	Bintara	2	6	Sudirman
Adang	30	1	4	3	7	2	Setia Asih	2	8	Gondangdia
Monika	22	2	3	4	3	1	Harapan Indah	2	6	Manggarai
Tautra	29	2	4	3	3	2	Jakasampurna	2	6	tebet
lois	30	1	3	3	3	2	Bintara Jaya	2	6	Manggarai
Adi	52	1	3	4	7	3	Pejuang	2	7	Cikini
Icha	21	2	3	2	3	1	Medan Satria	2	6	Sudirman
Anto	45	1	2	4	3	3	Rawa Lumbu	2	6	Sudirman
Alexander	20	1	1	1	1	1	Bekasi Barat	2	6	tebet
Sisila	28	2	3	3	3	1	Kayun Jaya	2	8	Gondangdia

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Mervi	24	2	3	3	3	1	Kali Abang Tengah	2	8	Gondangdia
Raharjo	64	1	3	3	5	3	Pekayon	2	13	ITC
Imbar	56	1	1	2	2	3	Harapan Jaya	2	9	BPS
Riski	45	1	1	4	5	3	Kali Abang Tengah	2	6	Tanah Abang
Meta	36	2	2	3	3	1	Babelan	2	10	sawah besar
Agustinus	44	1	2	4	4	3	Mustika sari	2	8	Gondangdia
Seno	26	1	3	3	3	2	Kranji	2	6	Sudirman
Primas	30	1	3	3	2	2	Kayuringin	2	8	Balkot
Romi	44	1	3	3	2	3	Harapan Indah	2	9	dishub
Taubin	54	1	3	3	5	3	Medan Satria	2	8	Gondangdia
Dedi	30	1	4	3	2	2	Kayuringin	2	6	cawang
Fauzi	57	2	1	4	6	3	Harapan Jaya	2	6	tebet

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
	60	1	3	3	7	3	harapan jaya	2	6	tebet
rina	49	2	4	4	7	3	bintara	2	6	Sudirman
Sita	50	2	4	4	7	3	bintara	2	6	Sudirman
fauzi	29	1	3	2	3	3	Bahagia	2	6	tebet
jamaludin	26	1	1	2	3	2	kampung rawa bambu	2	5	bandan
Rahmat	43	1	3	2	7	3	Kali Abang Tengah	2	6	jakarta pusat
Albert	32	1	3	2	3	2	Medan Satria	2	6	Sudirman
Zulfan	47	1	3	4	2	3	Jakasampurna	2	6	Sudirman
Alva	38	1	3	4	5	3	Pusaka Rakyat	2	6	Sudirman
Ramdan	17	1	3	1	7	2	Pabelan	1	8	Jakarta pusat
Aditya Dwi Wahyu	21	1	1	2	1	1	Pejuang, Medan Satria, Bekasi	2	9	Galur

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Nugroho										
Eva Ristianingrum	21	2	1	1	1	1	Mustika jaya, kota bekasi	1	7	Salemba
Agus	22	1	2	1	1	1		1	1	
Shanti	40	2	1	2	7	3		1	2	
Darmawan	17	1	3	1	1	1		1	4	
Am	21	2	1	1	1	1	Bekasi	1	6	Depok
Radit	32	1	3	4	5	2		2	2	
Nisa	28	2	3	2	5	1		1	6	
Olivia	29	2	3	2	5	2		1	6	
Angga P	21	1	1	2	1	1	Bojong Tawalumbu, Bekasi	1	5	Pasar Senen

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
Novi	22	2	1	1	1	1		2	7	
Bagus	21	1	3	1	5	1	Rawalumbu, Bekasi	1	8	Gondangdia
Yana Bunga Driwinata	20	2	3	1	1	1	Kelurahan mustikasari kecamatan mustika jaya kota bekasi	1	6	Tanah abang
Zahra	20	2	1	1	1	1	Kelurahan pengasinan	1	6	Depok-UI
Jeannie carolina	33	2	3	2	3	2	Cakung jakarta timur	1	9	Pasar baru
Jhon	30	1	3	2	3	2	Kranji	2	8	Kuningan
Christian Suryatama	23	1	3	1	1	1	Bekasi Utara	1	4	Kantor PPD Klender
Maras	21	2	1	1	1	1	Tambun	1	6	UI

Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pendidikan	Pendapatan	Pekerjaan	Status Pernikahan	Alamat	Stasiun Berangkat	Stasiun Berhenti	Lokasi Tujuan
ananda rizkytama	19	1	3	1	1	1	tambun selatan kabupaten bekasi	1	6	Depok
Vidya Nabila Tyto Putri	22	2	3	1	1	1	Bojong Rawalumbu, Rawalumbu, Bekasi	1	8	Menara Cakrawala, Thamrin
Lya	21	2	3	1	1	1	Bekasi Utara	1	9	Trisakti
Erika Octaviani	21	2	2	2	3	1	Bekasi Jaya, Bekasi Timur, Bekasi	1	6	Sudirman
Jihan Widya	17	1	1	1	1	1	Medan Satria, Bekasi Barat	1	5	Gramedia Matraman
Faisal	21	1	3	1	1	1	jatiasih,jatiasih,bekasi	1	6	Pondok cina
Andri Surizal	30	1	2	2	4	1	Perwira,Bekasi utara,Bekasi	1	6	Setia budi jakarta

Keterangan

- Jenis Kelamin :
 - 1: Laki-laki
 - 2: Perempuan

- Pendidikan
 - 1: SMA Sederajat
 - 2: Diploma
 - 3: S1
 - 4: S2/S3
 - 5: Lain-lain

- Pendapatan
 - 1: < Rp.2.600.000
 2. Rp. 2.600.000 – Rp 5.200.000
 - 3: Rp. 5.200.001 – Rp 7.800.000
 - 4: > Rp.7.800.000

- Status Pernikahan
 - 1: Belum Menikah
 - 2: Menikah (Pasangan muda <5 tahun)
 - 3: Menikah

- Stasiun Berangkat

1: Stasiun Bekasi	
2: Stasiun Kranji	
• Stasiun Berhenti	
1: Stasiun Cakung	8: Stasiun Gondangdia
2: Stasiun Klender	9: Stasiun Juanda
3: Stasiun Buaran	10: Stasiun Sawah Besar
4: Stasiun Klender Baru	11: Stasiun Mangga Besar
5: Stasiun Jatinegara	12: Stasiun Jayakarta
6: Stasiun Manggarai	13: Stasiun Jakarta Kota
7: Stasiun Cikini	

LAMPIRAN 3

Hasil Kuesioner Karakteristik Perjalanan

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterseidaan Angkutan	Keterseidaan Pedestrian	Kondisi Pedestrian	Angkutan Pili...
Septian	2	10	120	10	1.5	17.454	2.5	2	40000	500000	24000	1	1	2	
Sutio	1	20	30	90	1	17.454	40	2	150000	1200000	17000	4	2	4	
Yuli	2	20	15	10	7	11.407	2	2	100000	400000	6500	2	1	4	
Sari	1	15	30	10	5	7.002	3	2	100000	600000	5000	2	1	2	
hartono	3	30	60	5	20	27.342	1	3	150000	1000000	0	1	1	2	
Marlina	1	10	30	5	6	17.454	1	2	100000	600000	0	2	1	2	
Heri	1	5	60	5	2	17.454	1	2	100000	200000	5000	2	1	4	
Syarif	3	20	15	15	3	14.802	2	2	50000	700000	10000	1	1	3	
Rana	1	30	40	10	5	19.06	2	2	100000	500000	10000	1	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Farid	1	20	60	10	7	20.759	1	1	500000	2000000	13000	2	1	3	
Sunaryo	1	10	60	1	7	27.342	1	2	70000	1000000	0	1	2	4	
Ajeng	2	15	30	5	5	14.802	3	2	240000	600000	8000	1	1	2	
Heri	1	15	60	10	3	20.759	0.5	2	200000	1000000	4000	4	1	4	
Aisyah	2	15	75	15	2	17.454	8	2	100000	2000000	12000	1	1	3	
Faisal	1	15	60	5	3	17.454	1	2	45000	150000	3000	1	1	1	
	1	15	60	5	4	22.957	5	2	150000	300000	20000	2	1	2	
Nivisia	2	25	20	30	1.5	14.802	2	2	70000	600000	7000	1	1	3	
Ririn	2	30	15	30	1	14.802	1.5	2	50000	600000	7000	1	1	2	
Sartono	2	15	30	10	1	14.802	1.5	1	600000	1500000	17000	2	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Abimanyu	4	20	90	30	5	17.454	2	1	30000	300000	30000	2	1	4	
Rizal	1	45	20	20	15	11.407	20	2	100000	500000	6000	2	2	4	
Meilita	1	30	60	15	15	17.454	5	2	60000	300000	22000	1	1	1	
Agus	1	20	45	10	6	17.454	3	2	120000	600000	6000	1	1	4	
Hendo	1	35	40	15	12	22.957	1	2	60000	300000	0	1	1	2	
Frida	1	10	30	15	5	20.759	5	2	75000	500000	12000	2	1	2	
Satria	1	25	60	25	4	23.664	2	2	120000	480000	10000	2	1	4	
Riri	4	10	120	20	1	17.454	3	2	100000	1000000	22000	1	1	2	
Junaidi	1	45	60	10	25	20.759	2	1	500000	1500000	20000	2	2	4	
Sugeng	1	25	45	5	8	20.759	2	1	120000	3000000	20000	1	1	3	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Rina	1	30	60	15	15	27.342	2	1	600000	1500000	6000	2	1	2	
Bambang	1	30	45	10	25	20.759	1	1	1200000	4800000	0	2	1	4	
Annisa	1	15	40	20	3	17.454	4	1	1200000	1000000	34000	2	1	1	
Monika	1	10	40	20	2	17.454	5	1	850000	1500000	10000	1	1	2	
Sri	1	15	40	5	7	22.957	2	2	160000	150000	12000	2	1	2	
Nur	1	20	70	10	6	27.342	0.5	2	400000	240000	0	1	1	2	
Lindia	1	30	45	10	10	22.957	1	2	25000	400000	0	1	1	4	
Catur	1	10	30	10	7	17.454	4	2	250000	1200000	12000	2	1	2	
Zahra	2	30	90	5	5	17.454	0.5	2	150000	200000	0	2	1	3	
Abdur	1	60	45	20	30	20.759	4	1	200000	2000000	20000	2	2	4	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestrian	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
									0						
Irsan	1	30	45	5	20	23.664	1	1	500000	10000000	10000	1	1	4	
Asrul	1	20	60	5	10	19.06	1	1	500000	1500000	0	2	1	2	
Ahmad	4	20	30	5	12	14.802	0.5	1	260000	2500000	0	2	1	4	
Fahri	1	25	45	60	2	14.802	10	2	600000	200000	0	2	1	2	
Lilik	1	15	60	10	7	17.454	2	2	60000	250000	20000	1	1	5	
erik	1	15	30	20	3	17.454	2	2	100000	1000000	7000	2	1	1	
yusuf	2	10	20	5	3	11.407	1	2	50000	150000	6000	1	1	4	
Tiwi	1	10	15	5	2	17.454	3	2	30000	100000	8000	2	1	2	
Adin	1	10	60	5	7	14.802	3	1	400000	1000000	0	2	1	3	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Firman	1	30	30	15	20	17.454	8	2	200000	100000	10000	2	2	4	
Adi	1	20	45	15	3	14.802	1	2	80000	300000	0	1	1	1	
taufik	1	10	60	5	3	17.454	1	2	60000	400000	0	1	1	4	
dwi	1	5	60	10	4	22.957	2.5	2	50000	300000	30000	1	1	2	
tiwi	1	20	60	30	30	17.454	15	2	500000	700000	7000	1	1	2	
pita	1	20	40	15	5	17.454	5	2	100000	800000	0	2	1	4	
Wilian	1	30	100	15	10	14.934	5	1	600000	2500000	7000	2	1	3	
Irwin	1	30	45	10	16	20.437	1	1	400000	2000000	0	2	1	2	
Harisman	1	10	60	30	3	14.934	5	2	240000	400000	7000	2	1	2	
Abdulatief	1	60	20	30	25	8.887	6	1	500000	5000000	10000	1	1	3	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Gunawan	1	30	45	30	5	16.54	0.5	1	300000	8000000	30000	2	1	2	
Helen	1	20	40	15	10	14.934	7	2	70000	400000	8000	1	1	1	
Bayu	1	20	60	5	10	14.934	1	2	50000	1200000	0	1	1	4	
Erni	2	10	30	15	10	14.934	9	2	50000	2400000	20000	2	2	1	
Opurba	1	15	45	25	12	14.934	10	2	100000	500000	16000	3	1	3	
Siti	1	10	60	10	1	18.239	0.5	2	70000	300000	0	1	2	3	
Muhlisiin	1	20	45	10	8	20.437	2	2	100000	500000	0	1	1	3	
Fatimah	1	20	45	5	10	18.239	0.5	2	90000	1200000	0	1	1	4	
Jul	4	30	45	10	15	18.239	5	2	100000	2400000	100000	2	1	3	
Gina	1	20	60	5	10	20.437	0.5	2	120000	2400000	0	1	2	5	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Dwi	1	30	45	30	10	14.934	10	2	100000	1400000	8000	4	1	2	
Hengki	1	20	60	10	10	14.934	3	1	1200000	2000000	16000	1	1	2	
Wendi	1	10	45	10	3	14.934	1	2	200000	600000	0	2	1	1	
Silvia	2	50	45	15	22	16.54	1	2	250000	600000	0	2	1	3	
Khodir	1	30	40	10	5	14.934	7	2	150000	600000	20000	1	1	2	
Antonius	2	15	30	15	5	12.282	1	2	150000	1200000	0	3	1	2	
Rusli	1	30	60	10	8	18.239	3	1	600000	1200000	3000	1	1	3	
Rina	2	15	60	15	5	23.335	1	2	100000	600000	0	1	1	4	
Annisa	1	15	60	10	10	24.822	3	2	100000	300000	13000	2	1	2	
Ita	2	60	45	45	30	14.934	10	1	600000	1500000	14000	2	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Andreas	1	15	45	30	3	20.437	7	2	80000	600000	7000	1	1	2	
Niko	1	20	60	5	6	14.934	0.7	2	50000	900000	4000	2	1	2	
Christine	3	15	60	10	3	24.822	2	1	500000	2000000	9000	2	1	4	
Rendi	1	10	60	5	4	20.437	2	2	100000	300000	0	2	1	3	
Tarto	3	10	60	5	3	24.822	1	1	500000	1500000	10000	1	1	2	
Juli	1	25	60	15	4	18.239	2	1	500000	3000000	17000	3	1	2	
Rusli	1	90	30	5	50	16.54	0.3	1	500000	2500000	0	2	1	2	
Wisnu	1	10	60	5	1.5	16.54	0.7	1	400000	2000000	0	2	1	2	
Aji	1	30	45	10	12	12.282	0.5	1	300000	3000000	0	2	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Nurug	1	10	60	30	2	14.934	5	2	300000	200000	7000	2	1	3	
Dika	2	30	45	5	15	16.54	2	2	150000	300000	12000	1	1	2	
Dina	2	30	45	5	15	16.54	2	2	100000	200000	12000	2	1	2	
Stefanus	3	20	60	5	12	14.934	1	2	400000	800000	0	2	1	2	
Akbar	3	30	60	10	10	14.934	1	2	300000	1000000	0	2	1	3	
Hermin	2	30	20	5	5	3.097	3	2	100000	500000	8000	2	1	3	
Astri	3	10	60	10	6	14.934	1	1	800000	2000000	0	2	1	2	
Hardi Cipta	1	20	65	30	3	14.934	2	2	300000	1660000	12000	2	2	4	
Adang	1	20	40	10	6	18.239	1	2	100000	500000	0	2	1	5	
Monika	1	15	40	5	3	14.934	1	2	80000	400000	14000	2	2	5	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Tautra	1	10	20	20	0.7	14.934	4	1	100000	1000000	8000	2	2	4	
lois	1	10	45	20	2.5	14.934	4	2	100000	450000	4000	2	1	4	
Adi	1	10	40	2	5	16.54	0.2	1	200000	2000000	0	2	1	2	
Icha	1	20	50	15	10	14.934	3	2	100000	600000	8000	1	1	1	
Anto	1	45	40	5	10	14.934	1	1	150000	1000000	0	2	1	4	
Alexander	4	30	60	10	3	14.934	1	2	300000	2000000	0	4	1	3	
Sisila	1	20	60	10	10	18.239	1	2	100000	300000	0	2	1	4	
Mervi	1	20	60	5	10	18.239	1	2	120000	500000	0	2	1	2	
Raharjo	3	15	40	5	6	24.822	3	1	500000	1200000	6000	1	1	4	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Imbar	1	15	10	10	6	20.437	5	1	900000	950000	10000	2	1	2	
Riski	4	30	60	5	10	14.934	1	1	800000	1600000	0	2	1	2	
Meta	1	30	60	10	7	21.144	2	1	800000	1000000	17000	2	1	2	
Agustinus	1	30	55	10	6	18.239	0.5	1	1000000	1500000	2000	2	2	4	
Seno	1	5	45	15	15	14.934	3.1	2	150000	500000	8000	1	1	2	
Primas	1	10	45	5	4	18.239	2	2	25000	200000	20000	2	1	2	
Romi	1	15	60	5	5	20.437	2	1	200000	1800000	20000	1	1	2	
Taubin	1	20	45	10	5	18.239	3	1	3000000	4000000	14000	1	1	1	
Dedi	1	15	45	15	4	14.934	2	1	600000	5000000	0	4	1	4	
Fauzi	4	5	20	15	1	14.934	5	2	120000	400000	50000	1	1	3	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
	4	5	20	15	1	14.934	5	2	120000	400000	50000	1	1	3	
rina	1	10	30	30	1	14.934	1	1	400000	3600000	50000	1	1	2	
Sita	1	10	30	30	1	14.934	1	2	100000	800000	60000	1	1	2	
fauzi	1	30	30	10	5	14.934	2	2	250000	600000	0	2	1	3	
jamaludin	4	10	60	30	1	12.282	1	2	80000	600000	0	2	1	4	
Rahmat	1	30	25	30	9	14.934	5	2	240000	720000	0	1	1	3	
Albert	1	20	60	15	5	14.934	2	2	120000	200000	0	2	1	2	
Zulfan	1	10	60	15	5	14.934	3	2	100000	400000	20000	1	2	2	
Alva	1	20	45	30	15	14.934	6	1	100000 0	2000000	14000	3	1	1	
Ramda	4	65	45	15	7	20.759	1	2	120000	450000	2000	3	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
n															
Aditya Dwi Wahyu Nugroho	4	20	20	20	7	20.437	7	2	100000	500000	3500	1	1	1	
Eva Ristianingrum	2	20	45	7	1	19.06	8	2	40000	500000	3000	1	1	2	
Agus	2	10	10	10	8	5.617	3	2	90000	500000	0	2	1	4	
Shanti	4	10	20	4	4	7.002	6	1	800000	2000000	30000	3	1	4	
Darman	1	5	10	5	6	11.407	7	2	60000	300000	0	2	1	4	
Am	2	20	35	12	20	17.454	8	2	40000	400000	3000	2	1	4	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Radit	4	25	30	10	18	5.21	5	1	900000	1800000	20000	3	1	3	
Nisa	3	10	40	5	6	17.454	2	2	150000	550000	0	2	1	2	
Olivia	3	5	20	5	3	17.454	3	1	120000	500000	0	2	1	2	
Angga P	2	20	30	15	10	14.802	10	2	50000	1000000	6000	3	1	3	
Novi	4	10	25	8	10	16.54	3	1	80000	350000	0	1	1	3	
Bagus	2	20	40	10	1	20.759	6	2	150000	300000	3000	1	1	3	
Yana Bunga Driwina ta	3	15	30	30	30	17.454	1.5	2	80000	600000	2000	2	2	3	
Zahra	2	15	60	10	1	17.454	5	2	30000	100000	2000	1	1	3	
Jeannie	1	15	60	15	5	22.957	5	1	100000	5000000	15000	2	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
carolina									0						
Jhon	1	30	30	5	5	18.239	5	2	300000	3600000	5000	2	1	2	
Christia n Suryata ma	4	15	15	20	7	11.407	5	2	250000	320000	6000	3	1	3	
Maras	2	25	55	5	6.5	17.454	0.5	2	30000	250000	0	1	1	1	
ananda rizkyta ma	2	20	45	30	6	17.454	25	2	250000	200000	1000	2	1	1	
Vidya Nabila Tyto Putri	2	15	45	5	6.5	20.759	1.5	2	50000	700000	15000	1	1	2	
Lya	2	90	60	20	3	22.957	4	2	80000	200000	8000	1	1	2	

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju stasiun (Menit)	Waktu di KRL (Menit)	Waktu sampai (Menit)	Jarak ke stasiun (km)	Jarak ditempuh KRL (km)	Jarak menuju lokasi tujuan (km)	Jenis kendaraan	Biaya BBM (rupiah)	Biaya service kendaraan (rupiah)	Biaya menuju tujuan (rupiah)	Keterse diaan Angkuta n	Keterse diaan Pedestri an	Kondi si Pedestrian	Ang ta Pili r
Erika Octaviani	1	7	45	10	2	17.454	1	2	50000	100000	1000	2	1	2	
Jihan Widya	3	20	40	30	10	14.802	4	2	150000	500000	3500	3	1	2	
Faisal	2	20	45	20	10	17.454	10	2	60000	350000	15000	1	1	3	
Andri Surizal	1	10	45	5	4	17.454	1	2	50000	500000	100	1	1	3	

Keterangan:

- Maksud perjalanan
 - 1: Bekerja
 - 2: Pendidikan
 - 3: Berbelanja
 - 4: Lain-lain
- Jenis Kendaraan
 - 1: Mobil
 - 2: Sepeda Motor
 - 3: lain-lain
- Angkutan Transportasi Pilihan
 - 1: Angkutan Umum
 - 2: Paratransit
 - 3: Berjalan Kaki
 - 4: Lain-lain
- Kemudahan mendapatkan transportasi pilihan
 - 1: Sangat Mudah
 - 2: Mudah
 - 3: Cukup
 - 4: Sulit
 - 5: Sangat Sulit
- Ketersediaan *Pedestrian Way*
 - 1: Tersedia
 - 2: Tidak Tersedia
- Kondisi *Pedestrian Way*
 - 1: Sangat Baik
 - 2: Baik
 - 3: Cukup
 - 4: Buruk
 - 5: Sangat Buruk

LAMPIRAN 4

Hasil Kuesioner Karakteristik Parkir

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Septian	5	3	6000	4	3	4	4	8	10
Sutio	3	3	8000	4	4	4	2	7	10
Yuli	5	2	5000	2	2	2	2	6	7
Sari	5	2	5000	2	2	2	1	3	7
hartono	3	1	5000	1	1	2	1	5	6
Marlina	2	1	8000	1	2	2	2	9	11
Heri	5	2	8000	3	2	3	3	7	10
Syarif	2	1	6000	2	2	3	2	8	10

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Rana	5	3	8000	3	2	4	2	6	9
Farid	5	3	15000	4	3	2	2	7	10
Sunaryo	5	2	8000	2	2	2	2	6	7
Ajeng	5	2	5000	4	2	2	2	3	10
Heri	5	2	5000	2	2	4	2	1	8
Aisyah	4	3	5000	2	2	4	2	1	3
Faisal	5	3	8000	1	3	2	2	8	9
	5	3	8000	1	2	2	2	6	9
Nivisia	5	1	6000	5	3	2	3	10	11
Ririn	5	1	6000	4	2	2	2	7	9
Sartono	3	2	18000	4	2	2	1	4	10

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Abimanyu	2	2	8000	2	2	2	2	2	6
Rizal	5	2	6000	2	2	2	2	1	5
Meilita	3	3	5000	2	2	2	1	4	5
Agus	5	3	5000	2	3	1	1	2	4
Hendo	5	2	8000	2	3	2	2	4	5
Frida	5	3	8000	2	2	2	1	5	8
Satria	5	3	8000	2	2	2	2	3	5
Riri	5	1	4000	2	2	2	2	1	11
Junaidi	5	2	15000	4	3	4	2	8	10
Sugeng	5	3	15000	1	2	4	1	7	9
Rina	5	3	15000	1	3	3	2	8	11

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Bambang	5	2	15000	2	2	2	2	8	11
Annisa	5	2	8000	3	3	3	3	9	10
Monika	5	2	8000	2	2	3	3	10	11
Sri	5	2	5000	2	2	3	2	9	11
Nur	5	3	5000	2	3	3	2	3	4
Lindia	5	2	5000	1	2	4	2	3	10
Catur	5	3	8000	2	2	4	2	5	10
Zahra	5	1	5000	2	2	3	1	5	6
Abdur	3	2	15000	5	5	4	2	1	9
Irsan	2	2	15000	4	2	2	2	6	10
Asrul	5	3	15000	4	2	2	2	9	11

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Ahmad	1	2	15000	4	4	4	2	7	11
Fahri	3	2	8000	4	2	3	1	9	11
Lilik	5	3	8000	2	3	4	2	6	8
erik	5	3	8000	1	4	2	4	9	11
yusuf	5	3	8000	2	2	2	2	7	9
Tiwi	5	3	8000	1	2	2	1	9	11
Adin	5	3	15000	2	4	2	2	10	11
Firman	5	3	8000	1	3	3	3	2	10
Adi	5	3	8000	1	3	3	1	5	11
taufik	5	3	8000	1	2	2	2	3	10
dwi	5	3	8000	1	4	5	2	7	9

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
tiwi	4	2	8000	2	3	2	1	9	11
pita	5	2	8000	2	2	2	1	9	11
Wilian	5	3	15000	2	4	4	2	7	9
Irwin	3	2	15000	1	3	2	2	8	9
Harisman	5	2	8000	2	2	2	3	4	10
Abdulatif	5	3	15000	3	2	2	2	9	11
Gunawan	5	3	15000	3	3	2	2	9	10
Helen	5	2	5000	2	2	2	2	1	6
Bayu	5	3	5000	2	3	2	2	6	8
Erni	5	2	5000	1	1	1	1	4	7
Opurba	5	3	5000	1	1	3	2	8	10

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Siti	5	3	5000	1	1	1	1	1	2
Muhlisin	5	2	5000	1	1	1	1	1	3
Fatimah	4	3	5000	1	3	3	2	2	6
Jul	1	2	5000	3	1	3	2	2	4
Gina	5	3	5000	2	2	3	2	1	6
Dwi	5	2	5000	1	1	2	1	2	6
Hengki	5	3	15000	4	4	4	2	10	11
Wendi	5	2	4000	2	2	2	1	8	10
Silvia	3	2	8000	3	4	3	2	8	10
Khodir	5	2	4000	1	2	4	2	7	9
Antonius	5	2	4000	1	1	5	2	1	10

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Rusli	5	2	15000	2	2	2	1	4	5
Rina	5	2	4000	1	2	4	2	1	7
Annisa	4	2	8000	3	5	2	2	6	10
Ita	4	2	15000	2	2	2	2	3	9
Andreas	5	3	4000	1	2	4	2	7	9
Niko	5	2	8000	2	2	2	2	5	6
Christine	5	2	15000	2	4	2	2	5	9
Rendi	5	2	8000	4	3	3	3	4	8
Tarto	5	2	15000	2	2	3	3	2	8
Juli	5	3	15000	2	2	2	1	4	6
Rusli	2	3	15000	2	2	2	2	1	8

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Wisnu	5	2	15000	3	2	3	2	4	8
Aji	3	3	15000	2	2	2	2	9	10
Nurug	5	2	8000	3	3	3	2	5	11
Dika	5	2	5000	2	2	4	2	7	9
Dina	5	2	5000	2	2	4	2	7	9
Stefanus	3	2	8000	2	4	2	2	8	9
Akbar	3	2	4000	2	2	4	1	7	8
Hermin	5	2	4000	1	2	5	2	8	10
Astri	2	1	15000	3	3	4	2	8	10
Hardi Cipta	2	3	5000	2	3	4	2	7	11
Adang	4	2	8000	2	2	4	2	5	6

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Monika	5	3	8000	2	2	2	2	4	7
Tautra	5	2	8000	3	3	3	2	9	11
lois	3	2	8000	3	3	4	3	7	9
Adi	5	3	15000	2	2	2	1	6	8
Icha	5	3	8000	2	4	4	2	9	10
Anto	1	3	12000	3	5	5	2	6	10
Alexander	5	2	4000	3	2	4	2	5	7
Sisila	5	3	8000	1	3	2	2	7	8
Mervi	5	3	8000	1	2	2	1	8	9
Raharjo	2	2	15000	2	4	5	1	8	9
Imbar	5	3	15000	4	2	4	1	8	10

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Riski	5	3	15000	2	2	3	1	8	9
Meta	5	2	15000	2	2	2	1	6	9
Agustinus	5	2	15000	2	2	4	2	2	8
Seno	5	2	8000	2	4	4	1	9	10
Primas	5	3	4000	2	2	4	2	9	11
Romi	5	3	15000	2	5	2	2	1	10
Taubin	3	3	15000	4	3	5	2	3	6
Dedi	5	3	15000	2	2	4	1	9	11
Fauzi	1	2	4000	1	2	4	1	9	11
	1	2	4000	1	2	4	1	9	11
rina	3	2	15000	3	3	3	2	6	9

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Sita	3	1	8000	2	3	2	2	6	9
fauzi	5	2	4000	2	3	4	2	6	8
jamaludin	2	1	5000	1	2	4	1	7	11
Rahmat	4	2	3000	1	2	2	2	7	10
Albert	5	3	8000	2	2	2	2	8	9
Zulfan	5	3	8000	2	2	2	2	6	10
Alva	3	3	15000	3	3	2	3	1	11
Ramdan	5	2	8000	2	2	3	2	10	11
Aditya Dwi	2	2	3000	2	3	3	2	8	9
Ristianingrum	5	3	6000	2	2	3	2	3	9
Agus	2	1	8000	3	3	4	3	9	11

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Shanti	1	1	5000	2	3	4	3	8	11
Darmawan	1	2	5000	4	4	5	3	6	8
Am	1	2	5000	2	4	3	3	8	11
Radit	1	1	5000	3	3	4	2	10	11
Nisa	1	1	2000	4	4	4	3	9	11
Olivia	1	1	4000	3	3	3	2	6	11
Angga P	1	1	8000	3	4	3	3	6	11
Novi	1	2	12000	2	3	3	3	6	8
Bagus	3	2	5000	4	5	5	5	9	10
Yana Bunga Driwinata	1	1	5000	1	2	3	2	9	11
Zahra	5	3	5000	3	3	3	2	9	11

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Jeannie carolina	5	3	5000	2	2	3	2	6	7
Jhon	5	3	10000	2	2	2	2	9	11
Christian Suryatama	1	4	5000	3	3	2	3	6	9
Maras	3	2	6000	4	4	3	2	9	11
ananda rizkytama	5	2	5000	3	2	2	3	7	8
Vidya Nabila Tyto Putri	5	1	5000	3	3	4	3	8	11
Lya	3	2	6000	2	3	3	2	8	9
Erika Octaviani	5	2	5000	2	3	3	3	1	11
Jihan Widya	1	2	5000	1	2	2	2	6	7

Nama	Frekuensi Parkir	Lama Parkir (Jam)	Biaya parkir (rupiah)	Waktu memperoleh parkir	Kenyamanan parkir	Kenyamanan pedestrian	Keamanan	Alasan 1	Alasan 2
Faisal	5	2	3000	3	3	3	3	2	10
Andri Surizal	5	2	5000	1	2	2	2	6	8

Keterangan:

Kemudahan mendapatkan parkir

- 1: Sangat Mudah
- 2: Mudah
- 3: Cukup
- 4: Sulit
- 5: Sangat Sulit

Tingkat kenyamanan fasilitas parkir

- 1: Sangat Baik
- 2: Baik
- 3: Cukup
- 4: Buruk
- 5: Sangat Buruk

Tingkat kenyamanan *pedestrian way*

- 1: Sangat Baik
- 2: Baik
- 3: Cukup
- 4: Buruk
- 5: Sangat Buruk

Tingkat keamanan parkir

- 1: Sangat Baik
- 2: Baik
- 3: Cukup
- 4: Buruk
- 5: Sangat Buruk

Alasan anda menggunakan fasilitas P&R dan menggunakan KRL (**Pilih 2 yang paling prioritas dari pilihan yang tersedia**)

1. Biaya parkir murah
2. Kemudahan memperoleh parkir
3. Pelayanan parkir yang baik
4. Kenyamanan parkir
5. Keamanan tempat parkir
6. Akses menuju stasiun pemberangkat yang mudah
7. Pelayanan angkutan KRL yang baik
8. Kemudahan menjangkau lokasi tujuan dari stasiun pemberhentian
9. Waktu perjalanan yang lebih singkat bila dibandingkan dengan pilihan lain
10. Jarak perjalanan yang lebih singkat bila dibandingkan dengan pilihan lain
11. Biaya perjalanan yang lebih murah bila dibandingkan dengan pilihan lain

BIOGRAFI PENULIS



Penulis merupakan anak kedua dari pasangan Mirza Soekma dan (Alm) Noor Achirul Layla juga adik dari Siti Fathya Indahsyahputri. Penulis lahir di Bandung 5 Maret 1994. Setelah menuntaskan masa pendidikan di Kota Bandung, penulis kemudian mendapatkan kesempatan untuk merantau di Kota Surabaya berupaya mendapatkan ijazah sarjana di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Semasa perkuliahan, penulis aktif mengikuti kegiatan kemahasiswaan dengan menjadi salah satu pemandu di FTSP, aktif pada BEM ITS dan HMPL sebagai staff serta aktif pada kegiatan kaderisasi di Himpunan Mahasiswa Planologi sebagai *Steering Comittee*. Penulis pernah melakukan kerja praktek di salah satu konsultan perencanaan di Bali PT Wartha Bakti, bertanggung jawab untuk menyusun laporan awal RDTR kawasan Sukawati. Penulis merupakan sebagian kecil dari angkatan 2012 bernama Garuda.

Kemacetan Kota Jakarta menjadi fokus penulis dalam menyusun tugas akhir. Pada akhirnya penulis memilih tema transportasi dengan tema *park & ride* untuk menyusun buku tugas akhir. Penulis menyadari penulisan buku tugas akhir ini masih sangat jauh dari kata sempurna, oleh karena itu segala saran dan kritik yang membangun serta diskusi lebih lanjut dengan penulis dapat dikirimkan ke email penulis di fnazalaputra@gmail.com.

“Halaman Ini Sengaja Dikosongkan”