

ANALISIS PERSEPSI DAN HARAPAN MASYARAKAT TERHADAP PENGEMBANGAN PARK AND RIDE STASIUN BEKASI

PERCEPTIONS AND EXPECTATIONS ANALYSIS OF PARK AND RIDE DEVELOPMENT IN BEKASI STATION

Tazkiyah¹⁾ dan Ratih Libania²⁾

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

¹⁾[email: ya_2h@yahoo.com/tazkiyah@dephub.go.id](mailto:ya_2h@yahoo.com/tazkiyah@dephub.go.id)

²⁾[email: ratih_libania@yahoo.com/ratih_libania@dephub.go.id](mailto:ratih_libania@yahoo.com/ratih_libania@dephub.go.id)

Diterima: 1 Agustus 2014, Revisi 1: 21 Agustus 2014, Revisi 2: 5 September 2014, Disetujui: 16 September 2014

ABSTRAK

60 persen penduduk Bekasi merupakan penduduk komuter dari Jakarta, dengan persentase tertinggi sebesar 80% adalah pengguna kendaraan pribadi yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Mempertimbangkan pentingnya jaringan transportasi pengumpan untuk meningkatkan kinerja angkutan umum dan guna mendukung pengembangan sistem transportasi antarmoda, maka PT.KAI merencanakan pembangunan layanan *park and ride* di stasiun Bekasi sehingga pelaku perjalanan dari Bekasi menuju Jakarta dapat memanfaatkan layanan *park and ride* tersebut. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui variabel-variabel yang mempengaruhi pelayanan *park and ride* dan mengetahui respon dan harapan masyarakat terhadap pengembangan *park and ride* di Stasiun Bekasi. Kajian ini menggunakan analisis statistik deskriptif dan analisis logit biner. Hasil penelitian menunjukkan persepsi masyarakat terhadap pengembangan *park and ride* di Stasiun Bekasi adalah baik, hal ini ditunjukkan dengan 95% responden yang setuju dengan konsep *park and ride* di Stasiun Bekasi dan 73,75% bersedia menggunakan *park and ride* tersebut. Fasilitas pelayanan yang diharapkan oleh masyarakat terlihat dari rata-rata tertinggi alternatif 1 yaitu, tarif parkir untuk mobil 5000 rupiah dan tarif parkir motor 3750 rupiah, waktu perjalanan lebih cepat 20% dari kondisi awal, waktu tunggu hanya 5 menit, kedatangan kereta tepat waktu dan sesuai jadwal, petugas keamanan 24 jam, ada CCTV dan penerangan yang baik.

Kata kunci: *park and ride*, stasiun

ABSTRACT

Bekasi population is 60 percent of a commuter population of Jakarta with 80% the highest percentage of private vehicles that can caused traffic congestion. Considering the importance of feeder transport network to improve the performance of public transport and to support the development of intermodal transport system, then PT.KAI planned development of *park and ride* services in Bekasi station so that the traveling from Jakarta to Jakarta can take advantage of the *park and ride* service as an alternative to the use of modes of carriage fire as the primary mode toward the activity. The purpose of this study was to determine the variables that affect the *park and ride* services and study the perception and the expectations of society towards the development of *park and ride* in Bekasi Station. This study uses descriptive statistical analysis and binary logit analysis. The results show the public perception of the development of *park and ride* in Bekasi Station is good, as indicated by 95% of respondents who agree with the concept of *park and ride* in Bekasi Station and 73.75% are willing to use the *park and ride*. Service facilities expected by society seen from the highest average alternative 1 ie, Pakir rates for cars 5000

dollars and 3750 dollars bike parking rates, faster travel time 20% of the initial conditions, the waiting time is only 5 minutes, the arrival of the train on time and as scheduled, 24-hour security guards, CCTV and there is good lighting.

Keywords: perception, expectation, park and ride, station

PENDAHULUAN

Bekasi sebagai kota satelit merupakan kota keempat berpenduduk padat setelah Jakarta, Surabaya dan Bandung dengan penduduk sebanyak 2,4 juta jiwa (www.sapulidinews.co, 2013). Enam Puluh Persen (60%) dari jumlah penduduk merupakan penduduk komuter dari ibu kota Jakarta. Menurut Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta ada 423 ribu perjalanan Bekasi-Jakarta dan sebaliknya per hari, perjalanan komuter ini 51% menggunakan sepeda motor, 29% menggunakan kendaraan pribadi, 16% menggunakan kendaraan umum/bus, 3% menggunakan kereta api, dan 0,40% menggunakan kendaraan lain. (www.tempo.co, 2012). Kondisi seperti ini dapat menimbulkan permasalahan kemacetan lalu lintas yang ada semakin buruk.

Perbaikan serta penambahan sarana dan prasarana transportasi angkutan umum terutama dengan peningkatan kenyamanan serta keamanan sangat perlu untuk diadakan dengan harapan dapat membuat para pengguna kendaraan pribadi beralih memilih kendaraan umum. Pemerintah telah berupaya keras untuk mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di Jakarta, salah satunya dengan membuat kebijakan yang berpihak pada penggunaan dan pengembangan angkutan umum. Kelemahan mendasar dari pengoperasian angkutan umum di Jakarta adalah belum optimalnya jaringan transportasi pengumpan yang terdiri dari tiga elemen yaitu: angkutan umum, moda transportasi *non-motorized* (termasuk pejalan kaki) dan moda kendaraan pribadi melalui sistem *park and ride*.

Kondisi tempat parkir di Stasiun Bekasi saat ini belum memadai sebagai pelayanan *park and ride* baik dari segi kapasitas, sistem maupun layanan yang disediakan seperti keamanan, kenyamanan, waktu dan lain-lain.

Mempertimbangkan pentingnya jaringan transportasi pengumpan untuk meningkatkan kinerja angkutan umum dan guna mendukung pengembangan sistem transportasi antarmoda, maka PT.KAI merencanakan pembangunan layanan *park and ride* di Stasiun Bekasi sehingga pelaku perjalanan dari Bekasi menuju Jakarta dapat memanfaatkan layanan *park and ride* tersebut sebagai alternatif penggunaan moda kereta api sebagai moda utama menuju tempat aktifitas.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui harapan dan respon masyarakat terhadap layanan dan pengembangan *park and ride* melalui alternatif-alternatif yang ditawarkan guna pengembangan *park and ride* di Stasiun Bekasi dalam rangka memaksimalkan dan mendukung sistem transportasi antarmoda.

TINJAUAN PUSTAKA

a. Konsep Pelayanan Transportasi Antar Moda (*Intermodality*)

Sistem transportasi perkotaan dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Sedangkan sistem transportasi mikro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan. (Tamin, 2000).

Fasilitas perpindahan moda merupakan simpul yang menghubungkan berbagai pelayanan transportasi umum sehingga membentuk sebuah jaringan pelayanan. Jika

perpindahan antar moda transportasi tersebut dapat dibuat menjadi lebih mudah, lebih cepat, lebih baik dan lebih nyaman, maka integrasi dan fleksibilitas dari jaringan secara keseluruhan akan meningkat dengan pesat.

Orang melakukan perpindahan moda ketika tidak ada rute atau layanan angkutan yang langsung dan nyaman didalam perjalanan mereka, atau ketika dengan melakukan perpindahan moda perjalanan mereka menjadi lebih cepat dan lebih menyenangkan.

Transportasi di kota-kota besar mempunyai jaringan transportasi umum yang sangat luas dan beragam antara lain meliputi BRT (*Bus Rapid Transit*), angkutan perkotaan, taksi, kereta api perkotaan, kapal penyeberangan dan pesawat udara. Perpindahan moda transportasi terjadi ketika penumpang berpindah moda dari satu moda transportasi ke moda transportasi lain atau berpindah moda diantara dua pelayanan moda yang sama termasuk juga orang yang akan menggunakan atau telah menggunakan sistem transportasi umum dikombinasikan dengan berjalan kaki, naik sepeda, mengendarai motor atau mobil.

b. Parkir

Parkir menurut kamus bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan menurut UU No. 22 Tahun 2009, parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan atau bongkar muat barang dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya.

c. *Park and Ride*

Noel (1998) mendefinisikan *park and ride* sebagai perjalanan komuter menggunakan kendaraan pribadi baik sebagai penumpang atau pengemudi, yang berkumpul/memarkirkan kendarannya disuatu tempat umum, lalu berpindah menggunakan kendaraan umum yang lebih besar, sistem *park and ride* sebagai moda transportasi

Sebagai lokasi transit intermodal untuk transfer antar berbagai moda transportasi, jaringan *park and ride* dapat diakui sebagai memiliki karakteristik modal yang unik, tidak bersama baik oleh transit tradisional atau mode jalan raya. Ini unik karakteristik termasuk pola permintaan, konsep area layanan, atribut pelindung, operasi angkutan konsep, dan cara akses.

Sebagai moda transportasi yang unik, sistem *park and ride* memberikan peningkatan peluang atas moda lain dari transit untuk investasi swasta dan swasta-publik kemitraan. Sebuah sistem *park and ride* dapat digunakan secara strategis untuk mendorong pembangunan perkotaan di pinggiran kota yang berkepadatan rendah. Hal ini bisa, bagaimanapun, juga menyebabkan terus menyebar, tergantung pada lokasi dan desain dari fasilitas individual dalam sistem.

Kegunaan dan Kekurangan *Park and ride*, adalah sebagai berikut:

1. Memberikan alternatif untuk menggunakan mobil melalui transportasi umum. Untuk mengurangi jumlah penggunaan mobil dalam daerah padat dengan menyediakan alternatif untuk mengakses sarana halte bus/stasiun. P & R fasilitas dapat digunakan oleh penumpang jarak jauh atau dengan orang-orang dalam berjalan atau bersepeda.
2. Untuk meningkatkan okupansi kendaraan di daerah perkotaan padat. Hal ini akan memungkinkan lebih banyak perjalanan orang untuk mengakses daerah perkotaan tanpa meningkatkan jumlah pergerakan kendaraan, sementara menggunakan ruang jalan yang ada. P & R fasilitas harus menghasilkan penurunan arus kendaraan.
3. Menghemat kapasitas parkir. Penggunaan P & R memungkinkan peningkatan penyediaan lahan parkir yang efektif total untuk daerah sasaran padat tanpa menggunakan lahan di pusat tanah. Untuk mentransfer kapasitas parkir dari daerah pusat ke pinggiran pusat kota membuat lahan tersedia untuk tujuan lain. Penyediaan kapasitas parkir di pinggir kota

dapat mengakibatkan memiliki lahan yang lebih sentral yang tersedia untuk tujuan lain nilai lebih efisien atau lebih tinggi.

4. Untuk meningkatkan kualitas perjalanan untuk pengendara mobil. P & R dapat menghindari pengendara dan kendaraan mereka dari kemacetan, dan/atau mencari tempat parkir di daerah perkotaan yang mungkin belum terbiasa. P & R harus dirancang untuk menurunkan biaya yang dirasakan oleh orang yang berpergian ke daerah yang padat sehingga untuk menarik lebih banyak perjalanan ke kota. Dengan kata lain, penggunaan P & R harus dirancang untuk menjadi lebih murah dan / atau lebih nyaman daripada alternatif mengemudi mobil ke daerah perkotaan padat.
5. Berkontribusi tujuan lingkungan. P & R akan membantu mengurangi emisi kendaraan dengan memungkinkan baik pengurangan keseluruhan tingkat lalu lintas di daerah pusat atau restrukturisasi lalu lintas mengalir jauh dari pusat. Daerah sasaran secara umum dapat diharapkan memperoleh manfaat dari kebisingan berkurang dan getaran kerusakan. Kualitas hidup harus ditingkatkan dalam hal kebebasan yang lebih besar dan mengurangi intrusi visual dengan lalu lintas.

Sedangkan menurut The Scottish Transport Research Laboratory (1999) kekurangan dari sistem *park and ride* adalah:

1. kemacetan jalan tidak cukup berat untuk menjamin perubahan modus perjalanan
2. Pengguna diharapkan untuk mengubah moda terlalu banyak (mobil-kereta-bus-jalan)
3. Parkir ditengah kota sudah tersedia walaupun terbatas dan tanpa biaya.
4. Fasilitas dan infrastruktur Angkutan umum masih buruk
5. Lokasi *park and ride* yang tidak nyaman
6. Tidak terintegrasi dengan sistem angkutan umum tersebut.

Layanan *park and ride* sebagai salah satu bentuk fasilitas perpindahan moda harus mampu

memberikan layanan yang maksimal agar mampu bersaing dengan moda pribadi. Jaminan untuk memperoleh moda lanjutan adalah hal yang tidak bisa dipisahkan dari layanan *park and ride*. Keandalan moda lanjutan baik dari waktu tempuh, frekuensinya, rute layanan maupun kesesuaian jadwalnya adalah hal mutlak yang harus dibenahi agar layanan ini mampu bersaing dengan kendaraan pribadi (Spillar, 1997).

Pelayanan berupa sistem informasi perjalanan, dengan dukungan fasilitas sistem perkerasan permukaan (*paving*), sistem perlampuan (*lighting*), informasi yang jelas, keamanan dan kenyamanan di ruang tunggu dan adanya petugas yang melakukan pengamanan terus menerus 24 jam akan memberikan efek pada peningkatan pengguna *park and ride*.

Layanan *park and ride* akan semakin lengkap apabila mampu menggabungkan dengan akses bagi pejalan kaki maupun pesepeda yang nyaman. Pada dasarnya bagi pengguna angkutan umum, sebagian besar perjalanan yang mereka lakukan pastilah dimulai atau diakhiri dengan berjalan kaki untuk menuju tujuannya. Oleh karena itu agar perjalanan mereka menjadi lebih nyaman dan tanpa hambatan (*seamless*) perlu disediakan fasilitas yang nyaman bagi moda tersebut seperti pedestrian maupun jalur sepeda. Rak sepeda diadakan untuk memfasilitasi pengguna kendaraan pribadi berupa sepeda.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dilakukan dengan penyebaran kuesioner di lapangan secara langsung kepada pengguna jasa kereta api dan masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi di Stasiun Bekasi. Sampel adalah bagian dari populasi yang memiliki sifat – sifat yang sama dari objek yang merupakan sumber data (Sukandarrumidi, 2002). Untuk jumlah populasi yang besar dan tidak diketahui jumlahnya, jumlah minimum sampel yang dapat digunakan adalah antara 100-1000 responden

(Alreck&seetle,1994). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode pengambilan sampel secara *purposive sampling*, dengan jumlah 100 responden mengingat keterbatasan waktu penelitian. Penelitian dilakukan pada tahun 2013, di stasiun bekasi dengan responden penduduk bekasi yang menggunakan kereta api maupun tidak.

B. Analisis Data

Data yang telah terkumpul diolah dengan analisis deskriptif. Deskripsi data tersebut dapat ditampilkan dalam bentuk grafik, tabel untuk memudahkan pembacaan hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Stasiun Bekasi

Perparkiran Stasiun Bekasi saat ini seluas 4416 m², dengan kapasitas parkir 5000 kendaraan. Kondisi parkir di Stasiun Bekasi masih kurang baik, hal ini dapat dilihat dari sarana parkir yang ada disana, seperti gerbang parkir yang masih manual dengan tiket manual yang ditulis tangan. Hal ini kurang baik karena dapat menimbulkan masalah keamanan, karcis manual dengan tulisan tangan mudah digandakan sehingga rentan kejahatan berupa pencurian kendaraan yang diparkir disana. Selain itu penarikan tarif parkir yang dilakukan dengan manual, dapat menimbulkan potensi kecurangan dalam penarikan tarif parkir

tersebut. Tarif parkir saat ini di Stasiun Bekasi secara resmi adalah 4000 rupiah untuk mobil dan 3000 rupiah untuk sepeda motor, namun dalam pelaksanaannya terkadang petugas parkir sering menaikkan tarif parkir secara tidak resmi, jika pengembangan kedepan akan menggunakan system komputerisasi hal ini dapat dikurangi. Kondisi perparkiran yang kurang baik juga ditunjukkan dengan tidak adanya rambu-rambu atau petunjuk parkir bagi pengguna perparkiran. Pengusahaan parkir di Stasiun Bekasi saat ini dikelola oleh anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesi (KAI) yaitu PT RESKA dengan sistem penunjukan langsung.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan pada masyarakat terutama pengguna jasa kereta api, PT. KAI sudah memulai melakukan pengembangan perparkiran di area Stasiun Bekasi diantaranya adalah telah melakukan sterilisasi pedagang-pedagang yang ada di area Stasiun Bekasi, merelokasi beberapa tempat seperti tempat pengiriman barang. Hal ini dilakukan dalam rangka untuk mengembangkan perparkiran (*park and ride*) di Stasiun Bekasi. Adapun rencana pengembangan perparkiran di Stasiun Bekasi di rencanakan akan diperluas menjadi 9000 m² dengan kapasitas kendaraan sebanyak 5000 kendaraan. Akan dibangun petunjuk parkir dan menggunakan gerbang parkir otomatis dan tiket manual.

Tabel 4. Rencana Perubahan Perparkiran di Stasiun Bekasi

Area perubahan	Eksisting	Rencana
Luas lahan Parkir	4416 m ²	9000 m ²
Kapasitas	2000 kendaraan	5000 kendaraan
Rambu-rambu/petunjuk parkir	Tidak ada	Ada
Gerbang parkir	Manual	otomatis
Tarif	3000/4000	Disesuaikan lagi dengan perda Bekasi
Pengusahaan	Penunjukan langsung (anak perusahaan PT,KAI)	Masih dalam tahap pengkajian (apakah tetap penunjukan langsung atau dengan lelang untuk umum)

Sumber: Hasil Analisis, 2013

B. Variabel Pelayanan

variabel-variabel pelayanan yang digunakan dalam penelitian ini diperkecil menjadi lima variabel yaitu:

1. Tarif parkir. Dalam penerapannya pada sistem *park and ride* perlu di pertimbangkan tarif parkir di Stasiun Bekasi sehingga dapat meningkatkan pengguna parkir dan melanjutkan perjalanan dengan kereta api.
2. Waktu Perjalanan.
3. Waktu tunggu.
4. Keandalan.
5. Kenyamanan.

6. Keamanan. Kemanan merupakan faktor penting dalam pengembangan *park and ride*, dalam penelitian ini keamanan yang ditawarkan adalah ketersediaan Petugas keamanan selama 24 jam, menggunakan CCTV dan penerangan yang baik.

Dimana kelima variabel diatas dikombinasikan menjadi beberapa alternatif pilihan, sehingga responden dapat memilih beberapa alternatif yang diharapkan dalam pengembangan pelayanan *park and ride* di Stasiun Bekasi. Alternatif-alternatif tersebut disajikan sebagai berikut:

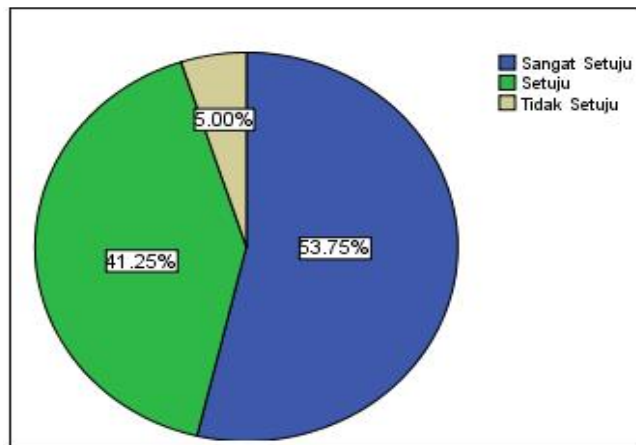
Tabel 5. Pilihan Alternatif

Alternatif	Tarif		Waktu Perjalanan	Waktu Tunggu	Keandalan	Kenyamanan	Keamanan
	Mobil	Motor					
1	5000	3750	Lebih Cepat 20%	5 menit	Sesuai Jadwal dan tepat waktu	Ruang tunggu non AC, tidak dilengkapi selasar menuju Parkir	Petugas keamanan 24 jam, ada CCTV dan penerangan Baik
2	5000	3750	Lebih cepat 30%	10 Menit	Tidak Sesuai Jadwal dan tepat waktu	Ruang tunggu AC, dilengkapi selasar menuju Parkir	Petugas keamanan 24 jam, ada CCTV dan penerangan Baik
3	5000	3750	Tetap	15 Menit	Sesuai Jadwal dan tepat waktu	Ruang tunggu non AC, tidak dilengkapi selasar menuju Parkir	Petugas keamanan 24 jam, tdk CCTV, penerangan baik
4	6000	4500	Lebih cepat 30%	15 Menit	tidak sesuai jadwal+tepat waktu	ruang tunggu AC, tidak dilengkapi selasar menuju parkir	Petugas keamanan tidak 24 jam, CCTV, penerangan baik
5	6000	4500	Lebih cepat 20%	15 Menit	sesuai jadwal+tepat waktu	ruang tunggu AC, dilengkapi selasar menuju parkir	Petugas keaaman 24 jam, tdk CCTV, penerangan baik
6	6000	4500	Tetap	10 Menit	sesuai jadwal+ tidak tepat waktu	ruang tunggu AC, dilengkapi selasar menuju parkir	Petugas keamanan 24 jam, CCTV, penerangan baik

Sumber: Hasil Analisis, 2013

C. Persepsi dan Harapan Masyarakat terhadap *Park and Ride* di Stasiun Bekasi.

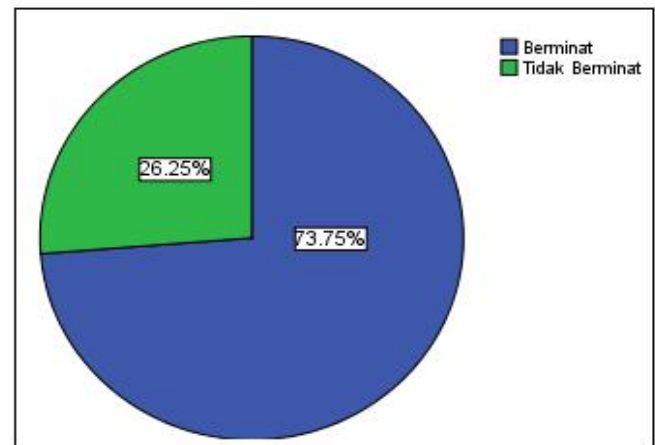
Persepsi masyarakat Bekasi terhadap pengembangan konsep *park and ride* di Stasiun Bekasi adalah baik, hal ini dapat dilihat dari persentase yang sangat rendah yaitu sebanyak 5% yang menyatakan tidak setuju dengan konsep pengembangan *park and ride*, sedangkan 95% responden lainnya setuju dan sangat setuju. Selain itu persepsi baik terhadap konsep *park and ride* terlihat dari besarnya minat responden yang berminat menggunakan *park and ride* di Stasiun Bekasi yaitu sebanyak 73,75% menyatakan berminat menggunakan *park and ride* di Stasiun Bekasi. Persentase minat menggunakan *park and ride* dapat dilihat pada gambar 1 dan gambar 2.



Gambar 1. Konsep *Park and Ride*

Jika masing-masing alternatif pilihan layanan *park and ride* di Stasiun Bekasi dianalisis secara deskriptif, dapat kita lihat jumlah distribusi respon terhadap masing-masing alternatif, dapat diketahui alternatif mana yang diharapkan oleh responden pengguna *park and ride* di Stasiun Bekasi yang terlihat pada tabel 6.

Dari tabel 6 dapat diketahui secara deskriptif bahwa alternatif 1 memiliki nilai rata-rata tertinggi yaitu 4,22 dengan standar deviasi sebesar 0,675 sedangkan alternatif 5 memiliki nilai rata-rata terendah yaitu 2,00 dengan standar deviasi 1,019, dari nilai rata-rata ini dapat terlihat bahwa pilihan layanan pada alternatif satu adalah pilihan layanan yang paling diminati oleh responden.



Gambar 2. Minat menggunakan *Park and Ride*

Tabel 6. Distribusi Respon Terhadap Alternatif

Alternatif	Rata-rata	Standar Deviasi	Distribusi Respon (%)				
			Sangat Setuju	Setuju	Ragu-ragu	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
1	4,22	0,675	36,2	50	13,8	0	0
2	2,01	1,049	1,2	10	17,5	31,2	40
3	2,18	0,911	0	5	36,2	30	38,8
4	2,11	1,067	2,5	7,5	25	28,8	36,2
5	2,00	1,019	2,5	5	21,2	32,5	38,8
6	1,78	0,856	0	0	27,5	22,5	50

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2013

Pelayanan yang diharapkan masyarakat terhadap perkembangan *park and ride* di Stasiun Bekasi adalah tarif parkir untuk mobil 5000 rupiah dan tarif parkir motor 3750 rupiah dari tarif awal sebesar 4000 untuk mobil dan 3000 untuk sepeda

motor. Waktu perjalanan lebih cepat 20% menjadi 41 menit dari kondisi awal menggunakan KA 51 menit (Bekasi-Jakarta kota). Waktu tunggu hanya 5 menit, kedatangan kereta tepat waktu dan sesuai jadwal, petugas

keamanan 24 jam, ada CCTV dan penerangan yang baik, alternatif ini dipilih responden walaupun fasilitas kenyamanan di park and ride kurang baik yaitu tanpa ruang tunggu AC dan tidak ada selasar dari tempat parkir menuju pemberangkatan kereta api, perbedaan fasilitas semula dan yang diharapkan dapat dilihat pada tabel 7.

Sedangkan alternatif yang sedikit dipilih oleh responden adalah alternatif 6 dimana pilihan layanan pada alternatif enam adalah tarif parkir mobil 6000 rupiah dan tarif parkir sepeda motor 4500 rupiah dengan waktu perjalanan kereta api tetap, waktu tunggu 10 menit, kondisi keamanan baik, ada CCTV, petugas keamanan 24 jam, ruang tunggu AC dan lengkap dengan selasar menuju peron alternatif ini diberikan kondisi kedatangan kereta tidak tepat waktu dan tidak sesuai jadwal.

Hal ini menunjukkan bahwa fasilitas kenyamanan seperti ruang tunggu yang ber AC, penggunaan selasar dari tempat parkir menuju peron kereta api bukan merupakan fasilitas yang dianggap penting oleh responden, sedangkan waktu tunggu dan waktu perjalanan yang singkat direspon baik oleh responden sebagai fasilitas dalam park and ride di Stasiun Bekasi. Jaminan untuk memperoleh moda kereta api adalah hal yang tidak bisa dipisahkan dari layanan *park and ride* di Stasiun Bekasi. Keandalan moda kereta api di Stasiun Bekasi baik dari waktu tempuh, frekuensinya, rute layanan maupun kesesuaian jadwalnya adalah hal mutlak yang harus dipenuhi agar layanan ini mampu bersaing dengan kendaraan pribadi.

1. Perbandingan Skor Pemilihan Alternatif

Hasil uji perbandingan pemilihan alternatif fasilitas pelayanan di Stasiun Bekasi dilakukan berdasarkan penggunaan moda dapat dilihat pada tabel 8. Dari tabel 8 tersebut dapat diketahui bahwa dari enam pengujian ada lima pengujian yang diketahui memiliki p-value uji t lebih dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa lima pengujian tersebut yaitu pemilihan

alternatif 1, pemilihan alternatif 3, pemilihan alternatif 4, pemilihan alternatif 5, pemilihan alternatif 6 tidak ada perbedaan yang signifikan terhadap pemilihan alternatif antara pengguna Kereta Api dengan bukan pengguna kereta api. kecenderungan memilih fasilitas pelayanan yang di tawarkan dalam bentuk kombinasi beberapa variabel dalam suatu pilihan alternatif antara pengguna kereta api dari Stasiun Bekasi dan bukan pengguna kereta api adalah sama.

Kesamaan dalam memilih alternatif pelayanan ini dapat disebabkan karena penggunaan *park and ride* lebih dipengaruhi oleh tarif dan waktu perjalanan (Casserly, 2000) sehingga baik pengguna kereta api atau bukan akan menggunakan *park and ride* jika tarif parkir kendaraan dan tarif kereta api lebih murah dari menggunakan angkutan umum lain atau kendaraan pribadi mereka akan cenderung menggunakan *park and ride*, begitu juga dengan waktu tempuh moda lanjutan (kereta api) jika memarkirkan kendaraan pribadi dan menggunakan kereta api lebih cepat sampai ke tujuan, mereka berkenderungan akan memilih menggunakan *park and ride* di Stasiun Bekasi.

Hanya alternatif ke 2 yang memiliki signifikansi sama dengan 0,05 hal ini menunjukkan ada perbedaan dalam pemilihan alternatif ke 2. Bukan pengguna kereta api lebih besar besar keinginannya memilih alternatif dua dibandingkan dengan responden yang sudah menggunakan kereta api. Di beberapa negara berkembang termasuk di Indonesia penggunaan kendaraan pribadi dalam melakukan aktifitas sehari-hari terus meningkat dari tahun ketahun hal ini disebabkan karena keunggulannya dalam waktu perjalanan yang lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan kendaraan umum atau kereta api. Hal ini dapat menjelaskan mengapa alternatif ke dua lebih banyak dipilih oleh pengguna non kereta api karena pada alternatif dua variabel yang paling menonjol adalah waktu perjalanan yang lebih cepat sebanyak 30 persen. Signifikasi perbedaan pemilihan alternatif antara pengguna KA dengan bukan pengguna kereta api dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 7. Perbedaan Kondisi Fasilitas Awal dan Harapan Masyarakat Kedepan

NO	ASPEK	AWAL	ALTERNATIF YANG DIHARAPKAN
1	Tarif	Mobil:4000 Sepeda Motor: 3000	Mobil: 5000 Sepeda Motor: 3750
2	Waktu Perjalanan	51 Menit (Bekasi-Jakarta Kota)	41 Menit (Bekasi – Jakarta Kota)
3	Waktu Tunggu	7-15 menit	5 Menit
4	Keandalan	Sesuai jadwal, terkadang tidak tepat waktu	Sesuai jadwal, selalu tepat waktu
5	Kenyamanan	Tidak ada ruang tunggu, tidak ada selasar dari tempat parkir ke peron tempat pemberangkatan kereta api	Ada ruang tunggu tidak ber AC, tidak perlu menggunakan selasar dari tempat parkir ke ruang tunggu.
6	Keamanan	Ada petugas parkir, tidak ada CCTV, penerangan kurang baik	Petugas parkir 24 jam, ada CCTV, dan penerangan yang baik

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2013

Tabel 8. Pemilihan Perbandingan Alternatif Antara Pengguna Moda Kereta Api dan Bukan Moda Kereta Api

Alternatif	Perbandingan	Kelompok	N	Rata-rata	Standar Deviasi	t-value	P
1	Pengguna Moda	Pengguna KA	53	4.17	.700	-1.026	.308
		Bukan Pengguna KA	27	4.33	.620		
2	Pengguna Moda	Pengguna KA	53	1.85	.988	-1.988	.050
		Bukan Pengguna KA	27	2.33	1.109		
3	Pengguna Moda	Pengguna KA	53	2.19	.878	.187	.852
		Bukan Pengguna KA	27	2.15	.989		
4	Pengguna Moda	Pengguna KA	53	2.13	1.144	.228	.820
		Bukan Pengguna KA	27	2.07	.917		
5	Pengguna Moda	Pengguna KA	53	1.96	.960	-.462	.645
		Bukan Pengguna KA	27	2.07	1.141		
6	Pengguna Moda	Pengguna KA	53	1.79	.863	.254	.800
		Bukan Pengguna KA	27	1.74	.859		

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2013

b. Analisis Logit Biner

Analisis Logit Biner dilakukan untuk mengetahui peluang responden menggunakan *park and ride* di Stasiun Bekasi dengan variabel penjelas adalah alternatif 1, alternatif 2, alternatif 3, alternatif 4, alternatif 5, alternatif 6 dan penggunaan moda (pengguna kereta api dan bukan pengguna kereta api).

Tabel 9. Tabel logistik Biner

NO	VARIABEL	SIG	CLASSIFICATION	EXP (B)
1.	MODEL	0,003	73,4 %	
2.	Alternatif 1	0,65		1,020
3.	Alternatif 2	0,688		0,880
4.	Alternatif 3	0,232		0,594
5.	Alternatif 4	0,089		0,603
6.	Alternatif 5	0,448		0,799
7.	Alternatif 6	0,041		0,410
8.	Moda	0,006		0,032

Sumber : Hasil analisis tahun 2013

Dari hasil analisis diketahui bahwa model yang digunakan memiliki signifikansi 0,003 ($p < 0,05$) hal ini menunjukkan bahwa alternatif-alternatif pelayanan *park and ride* dan moda yang digunakan berpengaruh terhadap minat menggunakan *park and ride* di Stasiun Bekasi. Sedangkan dilihat dari persentase ketepatan model sebesar 73,4%. Hal ini berarti dari 80 observasi ada 58 yang tepat pengklasifikasiannya oleh model ini. Dari hasil analisis dapat diketahui sensitivitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi minat menggunakan *park and ride* di Stasiun Bekasi yaitu: Jika alternatif 1 dikembangkan sebesar 1 persen dan atau 1 unit maka kecenderungan akan meningkatkan minat pengguna sebesar 1,02 kali lipat. Jika alternatif 2 dikembangkan sebesar 1 persen dan atau 1 unit maka akan meningkatkan minat menggunakan *park and ride* tersebut sebanyak 0,88 kali. Jika alternatif 3 dikembangkan sebesar 1 persen dan atau 1 unit maka akan meningkatkan minat menggunakan *park and ride* tersebut sebanyak 0,594 kali.

Jika alternatif 4 dikembangkan sebesar 1 persen dan atau 1 unit maka akan meningkatkan minat menggunakan *park and ride* tersebut sebanyak 0,603 kali. Jika alternatif 5 dikembangkan sebesar 1 persen dan atau 1 unit maka akan meningkatkan minat menggunakan *park and ride* tersebut sebanyak 0,799 kali. Jika alternatif 6 dikembangkan sebesar 1 persen dan atau 1 unit maka akan meningkatkan minat menggunakan *park and ride* tersebut sebanyak 0,406 kali. Responden yang belum menggunakan Kereta api memiliki kecenderungan untuk menggunakan *park and ride* sebesar 0,032 kali dibandingkan yang telah menggunakan kereta api.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa persepsi masyarakat terhadap pengembangan *park and ride* di Stasiun Bekasi sangat baik. Hal ini dilihat dari 95% masyarakat Bekasi setuju dengan konsep *park and ride* serta 73,75% yang bersedia menggunakan *park and ride* tersebut. Variabel yang disusun untuk masing-masing alternatif pilihan pelayanan *park and ride* di Stasiun Bekasi adalah, Tarif, waktu perjalanan, waktu tunggu, keandalan, kenyamanan dan keamanan.

Dari hasil analisis deskriptif diketahui bahwa alternatif 1 merupakan alternatif pelayanan yang diharapkan oleh masyarakat yaitu: tarif parkir mobil Rp.5000 dan motor: 3750; waktu perjalanan 41 menit; waktu tunggu 5 menit; sesuai jadwal dan tepat waktu, petugas keamanan 24 jam, ada CCTV,

penerangan baik, ruang tunggu tidak perlu ber AC, tidak perlu dilengkapi selasar menuju peron kereta. Serta diketahui bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan dalam memilih alternatif pilihan layanan antara masyarakat pengguna KA dengan masyarakat yang belum menggunakan KA.

SARAN

Dalam mengembangkan layanan *park and ride* di Stasiun Bekasi hendaknya PT.KAI memperhatikan variabel-variabel tarif dan waktu perjalanan angkutan lanjutan (kereta api) dari *park and ride* di stasiun Bekasi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih, kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis, sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmi pertiwi. 60 Persen Warga Bekasi Beraktivitas di Jakarta. (<http://www.tempo.co/read/news/2012/03/28/083393142/60-Persen-Warga-Bekasi-Beraktivitas-di-Jakarta>), diakses tanggal 8 februari 2012.
- Alreck and settle, 1994. P.P. Aleck and settle, RB 1994. *The Survey Research Handbook*, Irwin Profesional Publising.
- Kota Bekasi Sebagai Kota Terpadat Nomor 4 di Indonesia. (<http://sapulidinews.com/bodetabek/berita.php?id=3134>), diakses tanggal 8 Februari 2013
- Noel E, 1998. *Park-and-ride: alive, well and expanding in the united stated*, journal of urban planning and Development, Vol 114, No 1, June 1988.
- O' Cinneide and cassarly, 2000. *modeling park and ride*, Univercity college, Cork, Ireland, 2000.
- Robert J. Spillar, P.E., 1997. *Park-and-Ride Planning and Design Guidelines*, Lead Transportation Engineer Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas, Inc.
- Sukandarrumidi, 2002. *Metodologi Penelitian*. Fakultas ateknik Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Transport research laboratory, 1999. *park and ride on scotland*, Scottish Executive, No.74. 1999
- Tamin, Ofyar Z, 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Institut Teknologi Bandung. Bandung
- UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Jalan.