

Identifikasi Penggunaan Lahan Sekitar *Park and Ride* BRT Trans Jogja

Identification of Land Use Around Park and Ride BRT Trans Jogja

Yasmine Azura Kirana^{a*}, Anita Ratnasari Rakhmatulloh^a, Diah Intan Kusumo Dewi^a

^a*Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia*

Abstrak

Dalam rangka memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat dan menyelesaikan masalah transportasi di perkotaan, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta menyediakan sistem Bus Rapid Transit (BRT) atau dikenal sebagai Trans Jogja dengan fasilitas pendukungnya yaitu *park and ride*. Keberadaan sistem transportasi dan tata guna lahan memengaruhi tingginya bangkitan dan tarikan pergerakan masyarakat, serta pemilihan moda transportasi dan fasilitas pendukungnya. Berdasarkan hal ini perlu dilakukan pemetaan penggunaan lahan sekitar *park and ride* untuk memaksimalkan penggunaan fasilitas ini maupun untuk merancang *park and ride* baru. *Park and ride* yang dikaji pada penelitian ini yaitu *Park and Ride Gamping* yang terletak di Kabupaten Sleman dan Taman Parkir Ngabean yang terletak di Kota Yogyakarta. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui karakteristik kawasan sekitar *park and ride* berdasarkan keberagaman penggunaan lahan. Analisis deskriptif kuantitatif dan metode pemetaan digunakan dalam penelitian ini. Hasil menunjukkan bahwa penggunaan lahan sekitar *Park and Ride Gamping* didominasi oleh sawah irigasi dan permukiman. Permukiman menciptakan bangkitan pergerakan yang tinggi karena berimplikasi pada tingginya jumlah penduduk yang ingin memenuhi kebutuhan mereka di pusat kota, yaitu Kota Yogyakarta. *Park and Ride Gamping* termasuk *suburban commuter oriented center*, sedangkan Taman Parkir Ngabean, penggunaan lahan cenderung bervariasi yaitu permukiman, perdagangan dan jasa, pariwisata dan budaya, serta perkantoran. Penggunaan lahan ini menghasilkan tingginya bangkitan dan tarikan pergerakan masyarakat dengan lokasi tujuan pergerakan di sekitar tempat parkir ini, sehingga Taman Parkir Ngabean termasuk *urban mixed use center*. Perbedaan penggunaan lahan ini dapat terlihat bahwa masing-masing *park and ride* menghasilkan pergerakan masyarakat yang berbeda pula.

Kata kunci: Penggunaan Lahan; Trans Jogja; *Park and Ride*.

Abstract

In order to meet the needs of people's movement and solve transportation problems in urban areas, The Special Region of Yogyakarta provides a Bus Rapid Transit (BRT) system known as Trans Jogja with supporting facilities, park and ride. In the transportation system, land use affects the generation and attraction of people's movements, as well as the choice of transportation modes and supporting facilities. Based on that, it is necessary to map the land use around parks and rides to maximise the use of these facility. The park and rides studied in this study are Park and Ride Gamping located in Sleman Regency and Ngabean Parking Park located in Yogyakarta City. The purpose of this study is to determine the characteristics of the area around the park and rides based on the diversity of land use. Quantitative descriptive analysis and mapping methods were used in this study. This study shows the results that the land use around Park and Ride Gamping is dominated by irrigated rice fields and settlements. Settlements creates high movement generation because it has implications for the high number of residents who want to meet their needs in the city center, Yogyakarta City. Park and Ride Gamping is a suburban commuter oriented center, meanwhile in the Ngabean Parking Park land use tends to vary (settlements, trade and services, tourism and culture, and office). This land use cause high generation and attraction with the destination location of the user's movement around this parking lot, so Ngabean Parking Park is an urban mixed use center. With this difference in land use, it can be seen that each of these park and ride produce different movements.

Keyword: Land Use; Trans Jogja; *Park and Ride*.

1. Pendahuluan

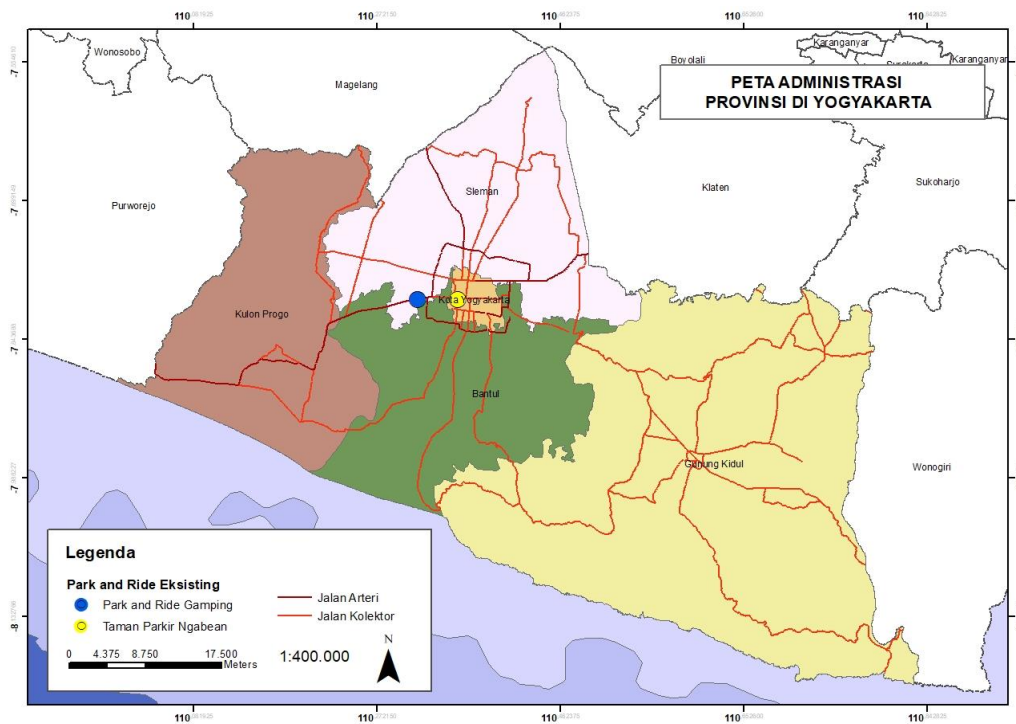
Fenomena pergerakan masyarakat yang berasal dari pinggiran/luar kota ke pusat kota untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari menyebabkan permasalahan berupa tingginya

* Corresponding author. Yasmine Azura Kirana
E-mail address: yasmineazuraa@gmail.com

penggunaan kendaraan pribadi di pusat kota (Hamid et al., 2008). Penggunaan kendaraan pribadi ini juga disebabkan oleh sistem transportasi umum yang tidak terlalu menarik bagi komuter yang tinggal di pinggiran kota yang disebabkan oleh beberapa hal seperti waktu perjalanan yang lama, kurangnya layanan *door to door*, jadwal transportasi umum yang tidak tepat, serta jumlah kendaraan umum yang rendah (Islam et al., 2015). Dalam menyelesaikan masalah transportasi di perkotaan ini, Bus Rapid Transit (BRT) hadir sebagai sistem terpadu dari fasilitas, pelayanan, dan kenyamanan bus yang secara kolektif mampu meningkatkan kecepatan dan keandalan serta terintegrasi dengan identitas transit yang kuat (Riawan, 2018). Salah satu fasilitas pendukung BRT yaitu *park and ride* yang merupakan fasilitas untuk memwadahi kegiatan peralihan moda dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum untuk (Karamychev & van Reeve, 2011). Beberapa penelitian yang dilakukan di Eropa menunjukkan bahwa *park and ride* merupakan cara yang efisien untuk mengurangi kemacetan (Clayton et al., 2014; Dijk & Montalvo, 2011). Selain itu *park and ride* juga membantu mencapai pola mobilitas yang berkelanjutan (Tennøy et al., 2020). Kemampuan fasilitas *park and ride* ini dalam mengurangi dampak negatif yang diakibatkan oleh ketergantungan dalam menggunakan transportasi pribadi, telah menarik perhatian peneliti untuk meningkatkan efektivitas fasilitas tersebut. Handayani & Ariyani (2018) dan He et al (2012), melakukan penelitian terkait karakteristik pengguna dan keinginan untuk menggunakan *park and ride*. Qin et al (2013) menggunakan *decision field theory* untuk mempelajari perilaku keputusan dan memberikan informasi yang memungkinkan pembuat kebijakan untuk merumuskan rencana dengan lebih baik dan mempromosikan penggunaan fasilitas *park and ride*.

Selain itu dalam sistem transportasi, tata guna lahan sangat mempengaruhi pergerakan masyarakat. Perbedaan penggunaan lahan menciptakan *trip generation* (bangkitan pergerakan) dan *trip attraction* (tarikan perjalanan) yang berbeda pula (Tamin, 2000). Karakteristik penggunaan lahan juga mempengaruhi pemilihan penggunaan transportasi serta fasilitas pendukungnya, khususnya *park and ride*. Hal ini dapat dilihat pada penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Rio Metro Regional Transit District (2012), terdapat tiga tipe *park and ride* yaitu (1) *Park and ride* yang terletak jauh dengan pusat kota dengan penggunaan lahan sekitarnya yang didominasi oleh permukiman dan komersial, (2) *Park and ride* yang lebih dekat dengan pusat kota dengan penggunaan lahan sekitarnya yang didominasi oleh permukiman dan komersial, dan (3) *Park and ride* yang terletak di pusat kota dengan penggunaan lahan yang bervariasi. Pada penelitian ini juga dibahas mengenai jarak pergerakan pengguna dan moda transportasi yang digunakan. *Park and ride* yang terletak di pinggiran kota menarik masyarakat yang berasal dari guna lahan permukiman khususnya permukiman dengan kepadatan rendah hingga menengah. *Park and ride* banyak dimanfaatkan karena mampu melayani masyarakat untuk melakukan perjalanan jarak jauh ke pusat kota. Bakogiannis et al (2018) mengemukakan bahwa penggunaan lahan komersial, perumahan, dan tempat parkir ini menjadi kajian yang cukup disorot. Hamid et al (2008) menemukan 62.3% pengguna *park and ride* memiliki tujuan bekerja yang berarti penggunaan lahan sekitar berupa perkantoran atau perdagangan dan jasa.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang terdiri dari 5 kabupaten/kota (Kabupaten Sleman, Kabupaten Bantul, Kabupaten Gunung Kidul, Kabupaten Kulon Progo, dan Kota Yogyakarta) dengan tingginya pertumbuhan dan penggunaan jumlah kendaraan pribadi tiap tahunnya untuk melakukan pergerakan. Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki sistem transportasi BRT yang pelayanannya terkonsentrasi di kawasan aglomerasi perkotaan Yogyakarta (Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, dan Kabupaten Bantul) dengan Kabupaten Sleman dan Bantul termasuk area peri urban kawasan perkotaan ini. Dalam mendukung penggunaan Trans Jogja dari kawasan pinggiran Kota Yogyakarta, terdapat tempat parkir yang difungsikan sebagai *park and ride* diantaranya yaitu *Park and ride* Gamping yang terletak di Kecamatan Gamping, Kabupaten Sleman dan Taman Parkir Ngabean yang terletak di Kecamatan Ngampilan, Kota Yogyakarta.



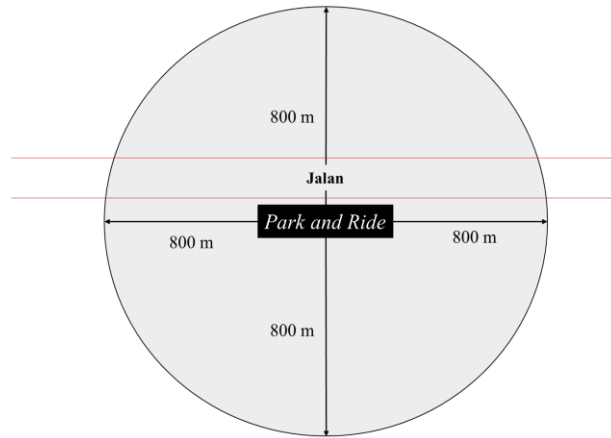
Gambar 1. Peta Lokasi *Park and Ride* (Penulis, 2022)

Kedua tempat parkir *Park and ride* Gamping dan Taman Parkir Ngabean diharapkan mampu menangkap pergerakan masyarakat untuk menuju pusat kota khususnya dari arah barat. Akan tetapi pada kondisi eksisting, kedua parkir eksisting ini belum berfungsi optimal seperti *park and ride* seharusnya. Hal ini ditunjukkan pada *Park and ride* Gamping yang penggunaannya masih rendah (Putri, 2019). Taman Parkir Ngabean lebih berfungsi sebagai tempat parkir bagi masyarakat yang ingin mengunjungi kawasan wisata Malioboro daripada masyarakat yang ingin menggunakan BRT. Hal ini disebabkan jarak *park and ride* yang terlalu dekat dengan pusat kota dan kawasan wisata (Batuwael, 2018). Selain itu, terdapat rencana pengembangan *park and ride* baru di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan permasalahan tersebut serta penelitian terdahulu terkait penggunaan lahan, kajian terkait penggunaan lahan sekitar perlu dilakukan. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui karakteristik kawasan sekitar *park and ride* berdasarkan keberagaman penggunaan lahan. Sehingga nantinya dapat dijadikan pedoman pengembangan kawasan sekitarnya yang pada akhirnya dapat optimal dalam menangkap pergerakan masyarakat.

2. Metode

Lokasi penelitian berada di sekitar *Park and ride* Gamping, Kabupaten Sleman dan Taman Parkir Ngabean, Kota Yogyakarta. Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data primer dan sekunder. Metode pengumpulan data primer yaitu dengan melakukan observasi lapangan terkait kondisi penggunaan lahan sekitar *park and ride* serta menyebarkan kuesioner terkait jarak pergerakan dan moda transportasi yang digunakan oleh pengguna *park and ride*. Metode pengumpulan data sekunder yaitu dengan telaah situs geoportal.jogjakota.go.id dan geoportal.slemankab.go.id untuk mendapatkan data spasial penggunaan lahan pada tahun 2021 yang merupakan data berorientasi geografis.

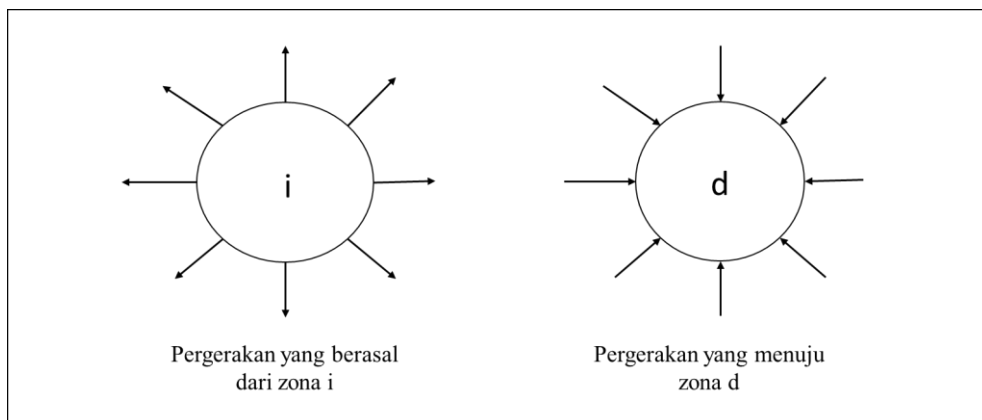
Metode analisis data yaitu dengan metode pemetaan dan statistik deskriptif. Metode pemetaan dilakukan dengan bantuan aplikasi ArcGIS. Proses dalam SIG ini diawali dengan melakukan *buffer* sejauh 800 meter dari titik *park and ride* dan dilakukan *overlay* terhadap penggunaan lahan serta menampilkan tabel luasan penggunaan lahan yang diteliti. Selain itu digunakan analisis deskriptif untuk menggambarkan data yang berkaitan dengan karakteristik penggunaan lahan di sekitar *park and ride*.



Gambar 2. Ilustrasi Radius Wilayah Penelitian (Penulis, 2022)

3. Kajian Literatur

Penggunaan lahan merupakan wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada satu waktu (Johara et al, 1999). Menurut Sughandhy (1999) penggunaan lahan merupakan suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi maksud pembangunan secara optimal dan efisien. Tata guna lahan dalam suatu kota memiliki pola yang berbeda, yaitu menyebar, mengelompok, dan aktivitas tertentu yang memiliki lokasi “one off”. Berkaitan dengan transportasi, tata guna lahan tersebut menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas yang berbeda, tergantung pada jenis tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada (Tamin, 2000). Bangkitan pergerakan merupakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah. Tarikan pergerakan digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah.



Gambar 3. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Tamin, 2000)

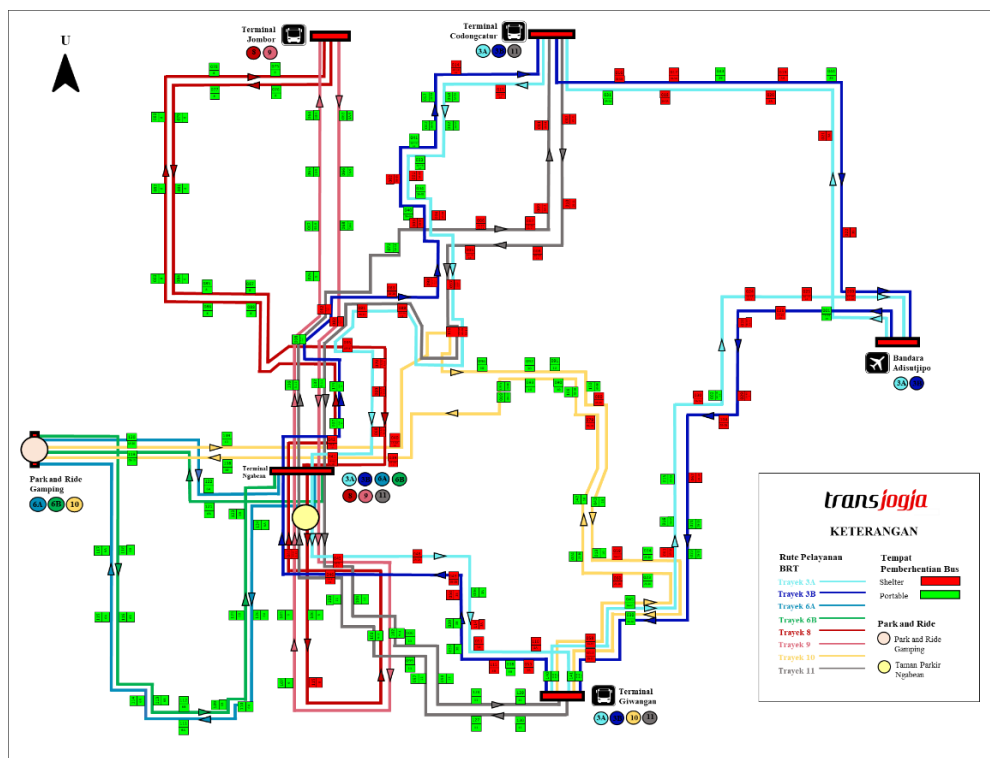
Klasifikasi penggunaan lahan menurut UU Penataan Ruang Nomor 26 Tahun 2007 terbagi menjadi dua kawasan utama yaitu kawasan lindung dan budidaya. Kawasan lindung merupakan wilayah dengan fungsi utama untuk melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan. Sedangkan kawasan budidaya adalah wilayah dengan fungsi utama untuk dibudidayakan berdasarkan kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan. Pada Tabel 1 menunjukkan klasifikasi penggunaan lahan berdasarkan Undang- Undang Penataan Ruang No 26 Tahun 2007.

Tabel 1. Klasifikasi Guna Lahan (UU Penataan Ruang No. 26 Tahun 2007)

Kawasan Lindung	Kawasan budidaya
1. Kawasan yang memberikan perlindungan kawasan bawahnya; (Hutan lindung, gambut, dan resapan air)	1. Kawasan hutan produksi
2. Kawasan perlindungan setempat (sempadan pantai, sempadan sungai, sekitar danau/waduk, dan sekitar mata air)	2. Kawasan hutan rakyat
3. Kawasan suaka alam dan cagar budaya (suaka alam, suaka alam laut dan perairan lainnya, pantai berhutan bakau, taman nasional, taman hutan raya, taman wisata alam, cagar alam, suaka margasatwa, serta cagar budaya dan ilmu pengetahuan)	3. Kawasan pertanian
4. Kawasan rawan bencana alam (kawasan rawan letusan gunung berapi, gempa bumi, tanah longsor, gelombang pasang, dan rawan banjir)	4. Kawasan perikanan
5. Kawasan lindung lainnya (taman buru, cagar biosfer, kawasan perlindungan plasma nutfah, kawasan pengungsian satwa, dan terumbu karang)	5. Kawasan pertambangan
	6. Kawasan permukiman
	7. Kawasan industri
	8. Kawasan perdagangan jasa
	9. Kawasan pariwisata
	10. Kawasan tempat beribadah
	11. Kawasan pedidikan
	12. Kawasan pertahanan keamanan

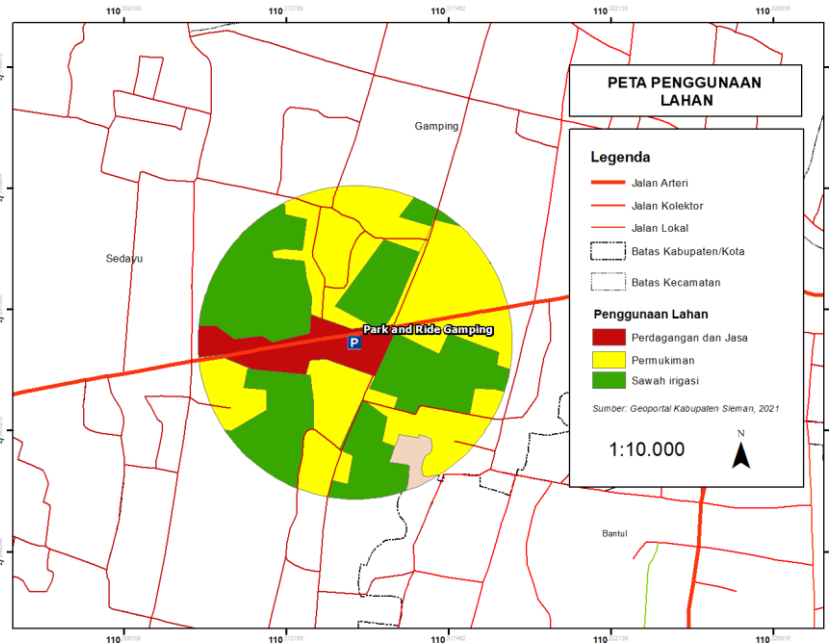
4. Hasil dan Pembahasan

Park and ride Gamping ditujukan sebagai fasilitas pendukung pergerakan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja. *Park and Ride* Gamping dan Halte Gamping yang terletak di Kabupaten Sleman dilewati oleh Trans Jogja dengan trayek 6A, 6B, dan 10, sedangkan Taman Parkir Ngabean dan Halte Ngabean yang terletak di Kota Yogyakarta dilewati oleh Trans Jogja dengan trayek 3A, 3B, 6A, 6B, 8, 9, dan 11 (Gambar 4). Pada *park and ride* Gamping, penggunaan lahan diukur sejauh radius 800 meter dari masing-masing titik *park and ride* atau seluas 201 Ha.

**Gambar 4.** Rute Trans Jogja yang Melewati *Park and Ride* (Analisis Penulis, 2022)

4.1. Penggunaan Lahan pada Park and Ride Gamping

Pada *Park and Ride* Gamping, wilayah penelitian termasuk ke dalam wilayah administrasi Kecamatan Gamping. Gambar 5 menunjukkan peta keberagaman penggunaan lahan dari *Park and Ride* Gamping.



Gambar 5. Peta Penggunaan Lahan *Park and Ride* Gamping (Analisis Penulis, 2022)

Tabel 2. Dokumentasi dan Deskripsi Penggunaan Lahan Sekitar *Park and Ride* Gamping (Penulis, 2022)

Dokumentasi	Deksripsi
<p>Permukiman</p> 	<p>Sebagai tempat hunian, permukiman pada sekitar <i>park and ride</i> didominasi oleh bangunan bertingkat satu lantai dan dua lantai. Guna lahan permukiman ini didukung dengan ketersediaan jalan yang memadai dan fasilitas umum</p>
<p>Perdagangan dan Jasa</p> 	<p>Perdagangan jasa dengan proporsi 3,57% terletak di sepanjang jalan arteri yang menghubungkan kabupaten di sebelah barat Kota Yogyakarta dengan Kota Yogyakarta. Beberapa jenis guna lahan ini berupa toko oleh-oleh, SPBU, tempat makan, dan sebagainya. Guna lahan ini mampu mendatangkan keuntungan bagi pemiliknya dan memberikan nilai tambah pada suatu kawasan</p>

Dokumentasi

Deksripsi

Sawah Irigasi

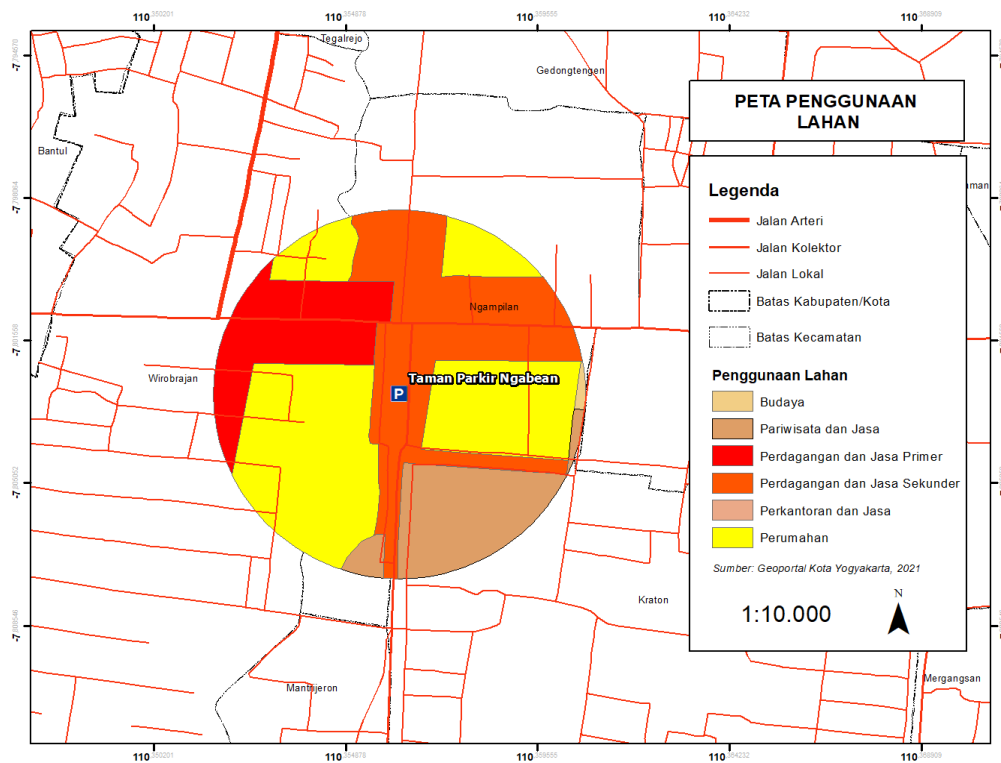


Guna lahan sawah irigasi merupakan guna lahan terbesar (49,25%) di sekitar *Park and Ride* Gamping. Hal ini sesuai dengan karakteristik Kabupaten Sleman yang didominasi oleh guna lahan non terbangun

Pada sekitar *Park and ride* Gamping, penggunaan lahan didominasi oleh sawah irigasi sebesar 99 Ha (49,25%) yang diikuti oleh permukiman sebesar 93,76 Ha (46,65%), perdagangan jasa sebesar 7,18 Ha (3,57%) dan sarana olahraga berupa stadion sebesar 1,06 Ha (0,53%). Pada *Park and Ride* Gamping ini guna lahan permukiman menjadi salah satu bangkitan perjalanan terbesar yang dapat berimplikasi pada tingginya jumlah penduduk dimana masyarakat akan melakukan perjalanan dari tempat tinggal mereka. Hal ini diperkuat dengan Kecamatan Gamping memiliki jumlah penduduk ketiga terbesar di Kabupaten Sleman dengan jumlah penduduk sebesar 103.192 jiwa (BPS, 2021). Bangkitan perjalanan yang tinggi ini didukung oleh aksesibilitas yang mendukung yaitu adanya jalan arteri, *park and ride*, dan transportasi umum.

4.2. Penggunaan Lahan pada Taman Parkir Ngabean

Pada Taman Parkir Ngabean, wilayah penelitian termasuk ke dalam wilayah administrasi Kecamatan Ngampilan. Gambar 6 menunjukkan peta keberagaman penggunaan lahan dari *Park and Ride* Gamping.



Gambar 6. Peta Penggunaan Lahan Taman Parkir Ngabean (Analisis Penulis, 2022)

Tabel 3. Dokumentasi dan Deskripsi Penggunaan Lahan Sekitar Park and Ride Gamping (Penulis, 2022)

Dokumentasi	Deksripsi
<p style="text-align: center;">Permukiman</p> 	<p>Sebagai tempat hunian, permukiman pada sekitar <i>park and ride</i> didominasi oleh bangunan bertinggi satu lantai dan dua lantai. Guna lahan permukiman ini didukung dengan ketersediaan jalan yang memadai dan fasilitas umum</p>
<p style="text-align: center;">Perdagangan dan Jasa</p> 	<p>Perdagangan jasa dengan proporsi 42,4% terkonsentrasi di sepanjang jalan. Beberapa jenis guna lahan ini berupa bangunan usaha perdagangan (eceran dan grosir): pertokoan dan warung, bangunan penginapan (hotel dan penginapan lainnya). Guna lahan ini mampu mendatangkan keuntungan bagi pemiliknya dan memberikan nilai tambah pada suatu kawasan</p>
<p style="text-align: center;">Pariwisata dan Budaya</p> 	<p>Penggunaan lahan ini diarahkan untuk memanfaatkan potensi yang ada di Kota Yogyakarta, khususnya di sekitar Taman Parkir Ngabean. Beberapa bangunan yang terkenal di sekitar <i>park and ride</i> ini berupa Ndalem Mangkubumen yang dahulunya merupakan kediaman putra mahkota kesultanan Yogyakarta. Tidak jauh dari bangunan ini, terdapat peninggalan kompleks kerajaan lainnya yaitu Taman Sari. Saat ini Taman Sari dapat dikunjungi oleh masyarakat. Selain yang berkaitan dengan budaya, juga terdapat Jogja National Museum yang merupakan museum dan galeri seni kontemporer</p>
<p style="text-align: center;">Perkantoran</p> 	<p>Sebagai ibu kota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Kota Yogyakarta yang merupakan lokasi tempat Taman Parkir Ngabean berada juga memiliki guna lahan perkantoran baik pemerintah maupun non pemerintah (4,03%)</p>

Pada Taman Parkir Ngabean, penggunaan lahan pada radius 800 meter digunakan untuk berbagai macam hal yaitu permukiman sebesar 57,48 Ha (28,61%), budaya sebesar 14,9 Ha (7,42%), pariwisata sebesar 35,24 Ha (17,54%) perdagangan dan jasa sebesar 85,17 Ha (42,4%), dan perkantoran sebesar 8,09 Ha (4,03%). Sarana pariwisata berupa budaya dan sejarah yang terkenal di sekitar Taman Parkir Ngabean seperti Ndalem Mangkubumen, Taman Sari, dan Jogja National Museum. Guna lahan ini menimbulkan tarikan perjalanan ke kawasan ini. Besarnya tarikan perjalanan yang dihasilkan ini mengakibatkan banyak masyarakat yang menggunakan *park and ride* untuk menuju kawasan tersebut. Selain itu guna lahan permukiman di sekitar Taman Parkir Ngabean menyebabkan bangkitan perjalanan bagi *park and ride* dimana masyarakat akan menggunakan *park and ride* dan transportasi umum sebagai bagian dari perjalanan mereka.

4.3. Komparasi *Park and Ride* Gamping dan Taman Parkir Ngabean

Komparasi *park and ride* Gamping dan Taman Parkir Ngabean ditinjau berdasarkan jenis *park and ride*, luas tempat parkir, total rute Trans Jogja yang melewati *park and ride*, penggunaan lahan sekitar, jarak yang ditempuh oleh pengguna dari *park and ride* ke lokasi tujuan, dan moda transportasi yang digunakan oleh pengguna dari *park and ride* ke lokasi tujuan yang ditunjukkan oleh tabel 4.

Tabel 4. Komparasi *Park and Ride* Gamping dan Taman Parkir Ngabean (Penulis, 2022)

No	Kategori	<i>Park and Ride</i> Gamping	Taman Parkir Ngabean
1	Jenis <i>Park and Ride</i>	<i>Suburban Commuter Oriented Center</i>	<i>Urban Mixed Use Center</i>
2	Luas Tempat Parkir (Ha)	0,05	0,24
3	Tingkat Penggunaan Parkir	Sedang	Sedang
4	Total Koneksi Bus (Rute)	3 (6A, 6B, 10)	7 (3A, 3B, 6A, 6B, 8, 9, dan 11)
5	Penggunaan Lahan Sekitar	Sawah irigasi, permukiman, perdagangan dan jasa	<i>Mixed use</i> (permukiman, perdagangan dan jasa, pariwisata dan budaya, perkantoran)
6	Jarak dari <i>Park and Ride</i> ke Tujuan	5 – 10 km (56%)	< 5 km (59%)
7	Moda Transportasi dari <i>Park and Ride</i> ke Tujuan	Trans Jogja (98%) Angkutan Kota (2%)	Trans Jogja (19%) Angkutan Kota (5%) Jalan Kaki (70%) Ojek Online (7%)

Berdasarkan Tabel 4., *Park and Ride* Gamping yang terletak di pinggiran kota menunjukkan perbedaan dengan Taman Parkir Ngabean yang terletak cukup dekat dengan pusat kota. Terletak di Kabupaten Sleman, penggunaan lahan di sekitar *Park and Ride* Gamping masih menunjukkan ciri pedesaan. Selain itu moda transportasi dari *park and ride* ke lokasi tujuan yang digunakan oleh pengguna didominasi oleh Trans Jogja. Hal ini didukung dengan adanya tiga rute Trans Jogja yaitu rute 6A, 6B, dan 10. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara penggunaan lahan dengan pergerakan masyarakat karena permukiman pada pinggiran kota ini menyebabkan bangkitan pergerakan dimana masyarakat akan menggunakan *park and ride* dan transportasi umum karena jarak yang cukup jauh untuk menuju tujuan mereka, pusat Kota Yogyakarta (5-10 km). Hasil ini sejalan dengan penelitian Rio Metro Regional Transit District (2012) yaitu *park and ride* yang terletak di pinggiran kota dengan penggunaan lahan permukiman dan komersial memiliki pengguna dengan rata-rata jarak pergerakan yang jauh, karena masyarakat ingin menuju pusat kota. Berdasarkan hal tersebut,

park and ride ini telah sejalan sesuai fungsinya yaitu sebagai fasilitas untuk menitipkan kendaraan dan melanjutkannya dengan transportasi umum.

Pada Taman Parkir Ngabean, penggunaan lahan sekitarnya menunjukkan penggunaan lahan yang bervariasi. Variasi penggunaan lahan ini menyebabkan tarikan pergerakan dimana masyarakat hanya akan menitipkan kendaraanya di tempat parkir ini dan melanjutkan perjalanan dengan berjalan kaki ke berbagai fasilitas di sekitarnya. Hal ini disebabkan berdasarkan hasil kuesioner, jarak dari *park and ride* ke lokasi tujuan menunjukkan jarak yang cukup dekat (< 5 km). Selain itu didukung dengan adanya jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman serta terkoneksi ke beberapa fasilitas umum. Berdasarkan hal tersebut, walaupun Taman Parkir Ngabean dan Halte Ngabean merupakan halte transit yang dilewati oleh cukup banyak rute Trans Jogja (3A, 3B, 6A, 6B, 8, 9, dan 11), pengguna fasilitas tempat parkir ini cenderung tidak menggunakan Trans Jogja.

5. Kesimpulan

Penggunaan lahan pada *Park and Ride* Gamping yang terletak di pinggiran Kota Yogyakarta didominasi oleh sawah irigasi dan diikuti oleh permukiman, sedangkan penggunaan lahan Taman Parkir Ngaben cenderung bervariasi yaitu permukiman, perdagangan dan jasa, pariwisata dan budaya, serta perkantoran. *Park and ride* Gamping digunakan masyarakat untuk menitipkan kendaraan pribadi dan melanjutkan pergerakan dengan Trans Jogja menuju pusat Kota Yogyakarta. Lain halnya dengan Taman Parkir Ngabean dengan keberagaman penggunaan lahan menyebabkan bangkitan dan tarikan pergerakan dimana tujuan pergerakan masyarakat yaitu di sekitar tempat parkir ini, sehingga masyarakat hanya berjalan kaki setelah memarkirkan kendaraannya disini. Hal ini juga didukung dengan adanya jalur pejalan kaki yang terkoneksi dengan berbagai fasilitas umum disekitarnya. Oleh sebab itu, *Park and Ride* Gamping termasuk *suburban commuter oriented center* dan Taman Parkir Ngabean termasuk *urban mixed use center*. Perbedaan penggunaan lahan ini terlihat bahwa masing-masing *park and ride* menghasilkan pergerakan masyarakat yang berbeda pula.

Referensi

- Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., & Siti, M. (2018). Land Use and Transportation: Identifying the relationship between parking and land use in the Municipality of Zografou, Athens. *RELAND: International Journal of Real Estate & Land Planning*, 1, 260–267.
- Batuwael, T. D. E. M. A. (2018). *Evaluasi Park and Ride Sebagai Prasarana Penunjang Angkutan Umum*. UAJY.
- BPS. (2021). *Kabupaten Sleman dalam Angka 2021*. Badan Pusat Statistik.
- Clayton, W., Ben-Elia, E., Parkhurst, G., & Ricci, M. (2014). Where to park? A behavioural comparison of bus Park and Ride and city centre car park usage in Bath, UK. *Journal of Transport Geography*, 36, 124–133.
- Dijk, M., & Montalvo, C. (2011). Policy frames of Park-and-Ride in Europe. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1106–1119.
- Hamid, N. A., Mohamad, J., & Karim, M. R. (2008). Travel behaviour of the park and ride users and the factors influencing the demand for the use of the park and ride facility. *Chemistry International*, 37(2), 10–14.
- Handayani, K., & Ariyani, B. S. P. (2018). Commuters' travel behaviour and willingness to use park and ride in Tangerang city. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 202(1), 12019.
- He, B., He, W., & He, M. (2012). The attitude and preference of traveler to the Park & Ride facilities: a case study in Nanjing, China. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 43, 294–301.
- Islam, S. T., Liu, Z., Sarvi, M., & Zhu, T. (2015). Exploring the mode change behavior of park-and-ride users. *Mathematical Problems in Engineering*, 2015.
- Johara, T. J., & others. (1999). *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah Bandung: Penerbit ITB*.
- Karamychev, V., & van Reeve, P. (2011). Park-and-ride: Good for the city, good for the region? *Regional Science and Urban Economics*, 41(5), 455–464.
- Putri, R. N. (2019). *Evaluasi Lokasi Halte Park and Ride Trans Jogja di Kawasan Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta (Kasus: Halte Park and Ride Ambarketawang)*. Universitas Gadjah Mada.
- Qin, H., Guan, H., & Wu, Y.-J. (2013). Analysis of park-and-ride decision behavior based on Decision

- Field Theory. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18, 199–212.
- Riawan, W. A. (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan [The Service Analysis of Medium Capacity Bus Rapid Transit on the Urban Transportation System]. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(2), 119–132.
- Rio Metro Regional Transit District. (2012). *Park and Ride Users Survey: Summary Report*.
- Sughandhy, A. (1999). Penataan Ruang dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup. *PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta*.
- Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, edisi kedua. *Bandung: Penerbit ITB*.
- Tennøy, A., Hanssen, J. U., & Øksenholt, K. V. (2020). Developing a tool for assessing park-and-ride facilities in a sustainable mobility perspective. *Urban, Planning and Transport Research*, 8(1), 1–23.