

PENERAPAN PARK AND RIDE DI STASIUN BEKASI

The Implementation of Park and Ride at Bekasi Station

Mega Suryandari¹, Achmad Wicaksono¹ dan Imma Widyawati Agustin²

Diterima: 10 Juli 2015

Disetujui: 24 Agustus 2015

Abstrak: Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi. Metode yang digunakan penelitian ini adalah dengan penilaian kinerja parkir berdasarkan standar dan persepsi pengguna parkir dengan model kano, dan Analytic Hierarchy Process (AHP) untuk menganalisis penerapan park and ride di Stasiun Bekasi. Hasil penelitian menunjukkan kinerja parkir tidak memenuhi standar. Kinerja parkir Stasiun Bekasi bermasalah dilihat dari dua perspektif yaitu: akumulasi puncak melebihi kapasitas parkir dan indeks parkir lebih dari 1 (satu). Perbaikan kinerja parkir berdasarkan persepsi pengguna parkir dengan Model Kano, prioritas utama adalah garis parkir yang jelas dan sesuai standar. Prioritas penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi adalah penyediaan lahan parkir 28,48%. Dari hasil penelitian ini penulis merekomendasikan pembangunan gedung parkir sesuai persepsi pengguna parkir dan penerapan *park and ride* sebagai solusi jangka panjang.

Katakunci: *Park-and-ride, Parking, Kano-Model, Analytic-Hierarchy-Process*

Abstract: The purpose of this research is to know the implementation of park and ride at Bekasi Station. The method of analysis in this research is the assessment of parking performance based on standards and parking user perception with Kano-model, and the Analytic-Hierarchy-Process (AHP) to analyze the implementation of park and ride at Bekasi Station. The results show that parking performance doesn't meet the standard. The problem of parking performance at Bekasi Station are view from two perspectives, namely: the peak accumulation which is more than its capacity and parking index which is more than 1 (one). Improved performance based on user perception parking with Kano Model, the main priority is obvious parking lines and the parking standard. The priority of implemention of park and ride at Bekasi Station is provideparking 28.48%. From the results of this research, the writer recommends to build a parking in conformity with the parking user's perception for short term solution and the implementation of park and ride for the long term solution.

Keyword: *Park-and-ride, Parking, Kano-Model, Analytic-Hierarchy-Process*

¹ Jurusan Teknik Sipil, Universitas Brawijaya, Indonesia

² Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Brawijaya, Indonesia

Korespondensi: suryandarimega@gmail.com

Pendahuluan

Peningkatan permintaan angkutan kereta api harus bersamaan dengan kualitas pelayanan seperti penyediaan fasilitas pelayanan yang optimal terutama di Stasiun Bekasi. Berdasarkan Rencana PT. KAI DAOP 1 menargetkan 1,2 juta penumpang perhari di tahun 2018, target tersebut berdampak khususnya dalam persentase tinggi dalam jumlah penumpang dari dan menuju ke Jakarta dan Stasiun Bekasi (Virginia, 2013).

Dalam kajian analisis *park and ride* di Kota Bekasi, pada beberapa stasiun kereta api telah berkembang tempat penitipan kendaraan pribadi, dimana pengguna kendaraan pribadi menggunakan kendaraannya dari rumah lalu parkir kendaraannya pada tempat penitipan kemudian melanjutkan perjalanan dengan angkutan umum. Pola ini sering disebut dengan sistem *Park and ride*, dimana di beberapa negara sering dijadikan sebagai suatu strategi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi menuju pusat kota (Dishub Kota Bekasi, 2012). Cara yang efektif pengguna transportasi publik ke area kepadatan rendah dimana para komuter masih dapat menggunakan kendaraan pribadi untuk mengawali perjalanan sehingga berganti menggunakan angkutan umum dengan penerapan *park and ride* (Farhan, 2003).

Dari survei dilapangan, tempat penitipan resmi yang dikelola PT KAI ada 2 lokasi parkir dengan sistem *e-parking* dimana tarif parkir mengalami kenaikan dan belum adanya perbaikan dari segi keamanan dan kenyamanan pengguna parkir. Meningkatnya jumlah penumpang KRL yang turut mempengaruhi ketersediaan lahan parkir di area stasiun yang terbatas dengan kondisi parkir yang tidak memperhatikan standar yang berlaku untuk fasilitas parkir sehingga perlu adanya penataan parkir yang sesuai standar. Solusi untuk bertambahnya pengguna parkir diperlukan adanya fasilitas perpindahan pengguna kendaraan pribadi ke KRL (Kereta Rel Listrik). Upaya tersebut dikembangkan dengan fasilitas perpindahan moda dengan memperbanyak fasilitas alih moda dengan pengembangan sistem *park and ride* di Stasiun Bekasi.

Metode Penelitian

Lokasi penelitian yang berada di Kota Bekasi, Jawa barat, tepatnya di Stasiun Bekasi memiliki 2 lokasi parkir resmi yaitu lahan parkir sisi selatan dan lahan parkir sisi utara. Lahan parkir resmi di Stasiun Bekasi terdiri dari parkir motor dan mobil yang sudah menggunakan sistem *e-parking* (Gambar 1).



Sumber: Google Earth, 2015

Gambar 1. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini survei kinerja parkir berdasarkan persepsi pengguna parkir dengan jumlah sampel pengguna parkir menggunakan rumus Slovin, populasi pengguna parkir ditentukan dari data survei pada hari jumat, 6 maret 2015 yaitu 1588 kendaraan yang terdiri dari motor 1504 dan mobil 84. Dikarenakan populasi heterogen dan jumlahnya tidak proporsional maka digunakan teknik *disproportionate stratified random sampling*. Jumlah sampel digenapkan menjadi 400 responden, sampel pengguna parkir mobil sebanyak 84 dan sampel pengguna motor sebanyak 316. Dibawah ini merupakan hasil perhitungannya:

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

$$n = \frac{1588}{1 + (1588 \times (0,05)^2)}$$

$$n = 319 \approx 400 \dots\dots\dots(1)$$

Pada penelitian ini, langkah pertama adalah survei dan wawancara pendahuluan untuk mengetahui kondisi kinerja parkir di Stasiun Bekasi lalu merumuskan masalah dan tujuan penelitian. Langkah selanjutnya adalah pengumpulan data primer yang berupa survei kinerja parkir berdasarkan standar versus persepsi pengguna parkir dan penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi berdasarkan persepsi *stakeholder*. Lalu menganalisis kinerja parkir berdasarkan standar versus persepsi pengguna parkir dengan model kano dan analisis AHP untuk persepsi *stakeholder*. Rekomendasi penelitian ini adalah perbaikan kinerja parkir dengan penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi

Analisis Kinerja Parkir berdasarkan Standar

Penilaian kinerja parkir di Stasiun Bekasi berdasarkan standar Keputusan Dirjen Perhubungan Darat tentang pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir dimana item penilaiannya adalah ruang bebas kendaraan parkir, lebar bukaan pintu kendaraan, penentuan satuan ruang parkir (SRP), pola parkir, jalur sirkulasi, dan fasilitas penunjang parkir. Permasalahan parkir diketahui dari karakteristik parkir yaitu kapasitas parkir, akumulasi parkir, indeks parkir (Hobbs, 1979).

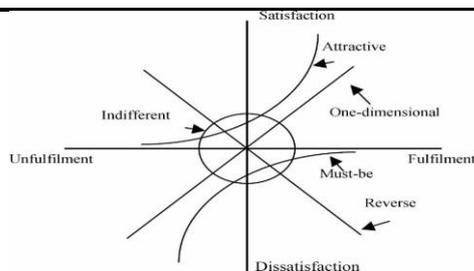
Analisis Model Kano

Untuk mengetahui Persepsi pengguna parkir terhadap fasilitas parkir yang ada di Stasiun Bekasi dengan menggunakan Model Kano. Mengidentifikasi persepsi pengguna parkir di Stasiun Bekasi berdasarkan variabel kenyamanan, keamanan, dan kemudahan parkir (Halim dkk, 2011 dan Chronika dkk, 2008), kinerja petugas parkir (Nurfajriat, 2007), tarif parkir, dan fasilitas tambahan (Ginn, 2009 dan BSTP, 2008) ke dalam diurutkan dalam 4 kategori model kano (Gambar 2) ialah:

1. *Must be* (atribut dasar): pada kategori ini, ketidakpuasan pengguna akan terjadi apabila suatu atribut tidak ada, tetapi kepuasan pengguna tidak berpengaruh signifikan apabila adanya atribut.
2. *One dimensional* (atribut yang diharapkan): pada kategori ini, kepuasan pengguna menunjukkan hubungan sejajar kinerja suatu atribut.
3. *Attractive* (atribut kesenangan): pada kategori ini, atribut menunjukkan hubungan sejajar antara kepuasan dan kinerja atribut.
4. *Indiferent*: keberadaan atribut tidak berpengaruh dalam kepuasan pengguna

Analisis Analytic-Hierarchy-Process (AHP)

Analytic-Hierarchy-Process ialah analisis yang menampung penilaian para ahli dalam rancangan terhadap suatu masalah (Saaty, 1990). Tabel 1 menunjukkan bahwa ada 12 responden dalam penentuan prioritas penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi diketahui dari analisis *Analytic Hierarchy Process (AHP)* yang *expert* dalam parkir Stasiun Bekasi diantaranya pihak akademisi, pihak pengguna parkir, operator parkir dan regulator parkir.



Sumber: Yang, 2005

Gambar 2. Model Kano

Tabel 1. Responden AHP

Instansi	Jumlah
Akademisi(STTD)	3 Orang
Pengguna Parkir(Staf Kemenhub)	3 Orang
Operator (PT.KAI)	3 Orang
Regulator (Dishub Kota Bekasi)	3 Orang

Hasil Dan Pembahasan

Kinerja Parkir Berdasarkan Standar

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui bahwa parkir Stasiun Bekasi tidak sesuai dengan standar Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor: 272/hk.105/DRJD/96 tentang pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir. Ketidaksesuaian standar parkir di Stasiun Bekasi salah satunya adalah ukuran garis parkir.

Tabel 2. Kinerja Parkir berdasarkan Standar

Permasalahan	Penjelasan
Tidak terdapat pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	Tidak tersedia parkir khusus kendaraan difabel
Tidak terdapat ukuran pasti pintu depan/belakang terbuka penuh	Tergantung kondisi parkir karena kendaraan yang diparkir tidak di rem tangan sehingga ada pengaturan oleh petugas
Garis parkir mobil	2,00 x4,00 m ²
Garis parkir motor	kondisi parkir motor x 1,5 m ²
Tidak sesuai lebar minimum jalur sirkulasi jalan satu arah	Lebar jalan hanya 2,5 m
Lampu penerangan	Lampu penerangan yang ada tidak membantu penerangan kendaraan yang diparkir
Tidak ada pos petugas di lahan parkir	Tidak ada pos petugas keamanan parkir

Kapasitas Parkir

Survei parkir yang dilakukan di Stasiun Bekasi pada Jumat, 6 maret 2015 untuk waktu sibuk pada hari kerja dan Sabtu, 7 maret 2015 untuk waktu sibuk pada hari libur untuk mewakili data kapasitas parkir (Gambar 3) dan akumulasi parkir. Kapasitas parkir sisi selatan adalah motor 418 SRP dan mobil 9 SRP (parkir mobil untuk malam hari) dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Hasil Perhitungan Kapasitas Parkir Sisi Selatan Stasiun Bekasi

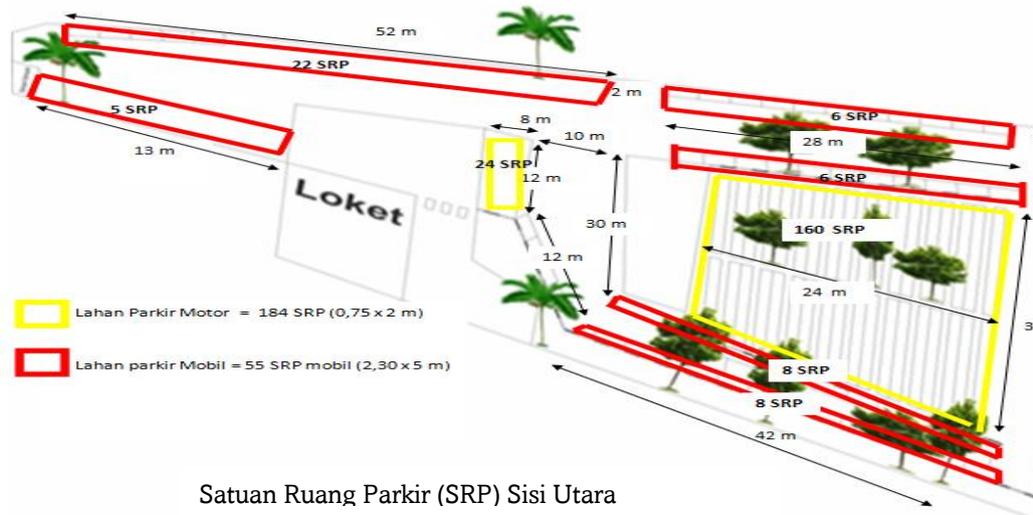
Keterangan	Sudut parkir	Pola Parkir	Total	Total kapasitas
Motor 1	900	Satu sisi, pulau, dua sisi	± 416 m ²	192 SRP
Motor 2	900	Satu sisi, pulau, satu sisi	± 110 m ²	58 SRP
Motor 3	900	Satu sisi, pulau, dua sisi	± 160 m ²	80 SRP
Mobil 1	900	Satu sisi	± 176 m ²	9 SRP
Motor 4	900	Satu sisi, pulau, dua sisi		88 SRP
Total SRP motor			418 SRP	
Total SRP mobil			9 SRP	

Kapasitas parkir sisi utara Stasiun Bekasi adalah motor 288 SRP dan mobil 55 SRP (tabel 4). Perhitungan kapasitas parkir di Stasiun Bekasi berdasarkan standar pedoman teknik penyelenggaraan fasilitas parkir.

Tabel 4. Hasil Perhitungan Kapasitas Parkir Sisi Utara Stasiun Bekasi

Keterangan	Sudut parkir	Pola Parkir	Total	Total kapasitas
Motor 1	900	Satu sisi, pulau, dua sisi	± 804 m ²	240 SRP
Motor 2	900	Satu sisi, pulau, satu sisi	± 96 m ²	48 SRP
Mobil 1	900	Dua sisi	± 194 m ²	16 SRP
Mobil 2	900	Dua sisi	± 128 m ²	12 SRP
Mobil 3	900	Satu sisi	± 65 m ²	5 SRP
Mobil 4	900	Satu sisi	± 260 m ²	22 SRP
Total SRP motor			288 SRP	
Total SRP mobil			55 SRP	



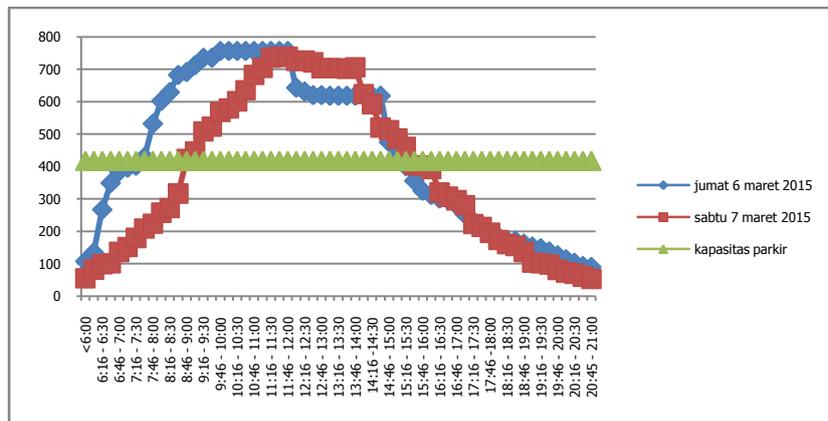


Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 3. Satuan Ruang Parkir (SRP) di Stasiun Bekasi

Akumulasi Parkir

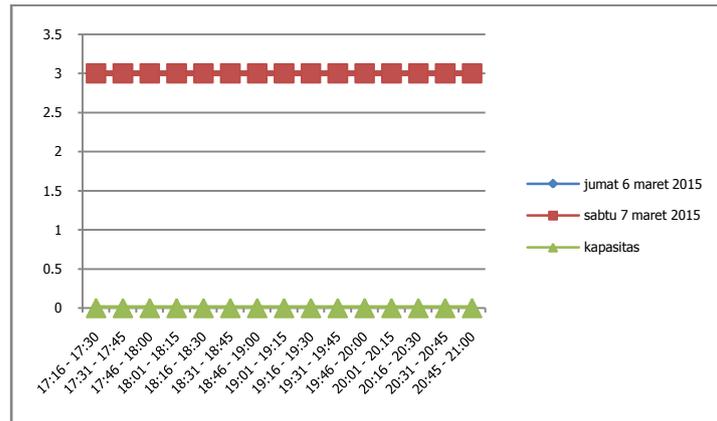
Gambar 4 menunjukkan bahwa akumulasi puncak terdapat 756 kendaraan motor lebih dari kapasitas parkir sebesar 338 kendaraan motor, dimana kapasitas yang tersedia adalah 418 kendaraan motor.



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 4. Grafik Akumulasi Motor terhadap Kapasitas Parkir Sisi Selatan

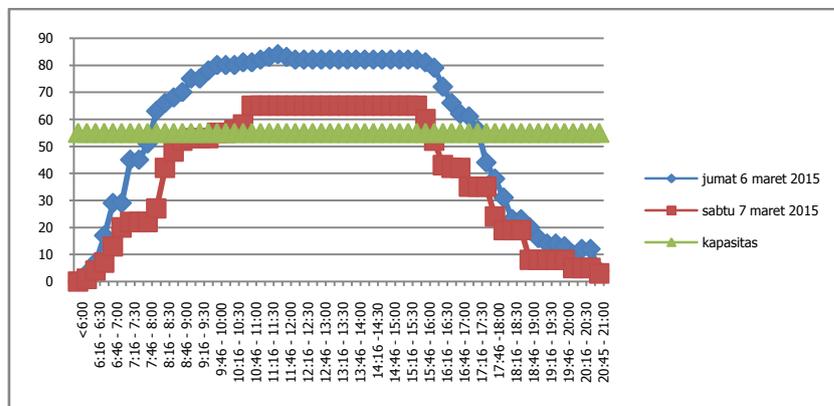
Akumulasi puncak terdapat 3 kendaraan angkutan umum (elf) lebih dari kapasitas parkir karena tidak terdapat parkir kendaraan angkutan umum di Stasiun Bekasi dapat dilihat pada gambar 5.



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 5. Grafik Akumulasi Angkutan Umum (elf) terhadap Kapasitas Parkir Sisi Selatan

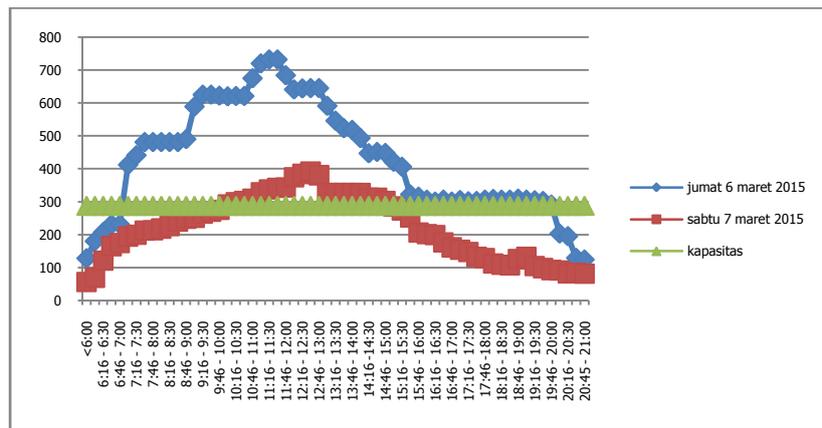
Akumulasi puncak terdapat 84 kendaraan mobil lebih dari kapasitas parkir sebesar 29 kendaraan, dimana kapasitas yang tersedia adalah 55 kendaraan mobil (gambar 6). Berdasarkan gambar 7 dapat diketahui bahwa akumulasi puncak terdapat 732 kendaraan motor lebih dari kapasitas parkir sebanyak 444 kendaraan motor, dimana kapasitas yang tersedia adalah 288 kendaraan motor.



Sumber: Hasil Analisis, 2015

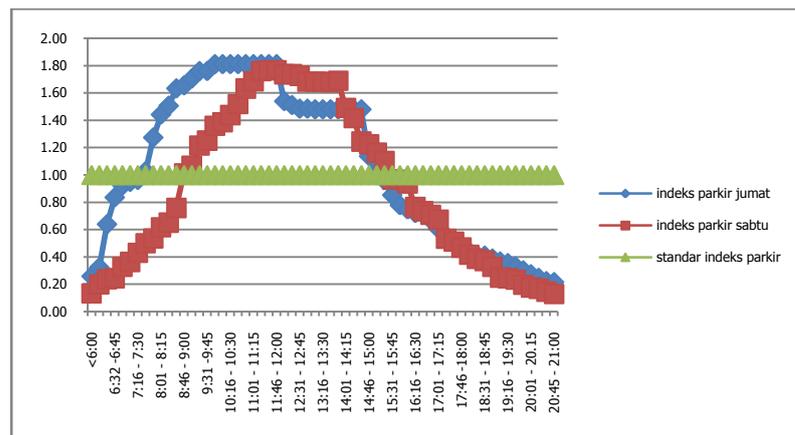
Gambar 6. Grafik Akumulasi Mobil terhadap Kapasitas Parkir Sisi Utara

Indeks parkir motor tertinggi sebesar 1,81 lebih dari standar indeks parkir sebesar 0,81, dimana standar indeks parkir adalah 1 (gambar 8). Gambar 9 menunjukkan bahwa Indeks parkir motor tertinggi adalah 2,54 lebih dari standar indeks parkir sebesar 1,54. Indeks parkir tertinggi adalah 1,53 lebih dari standar indeks parkir sebesar 0,53 (gambar 10).



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 7. Akumulasi Motor terhadap Kapasitas Parkir Sisi Utara



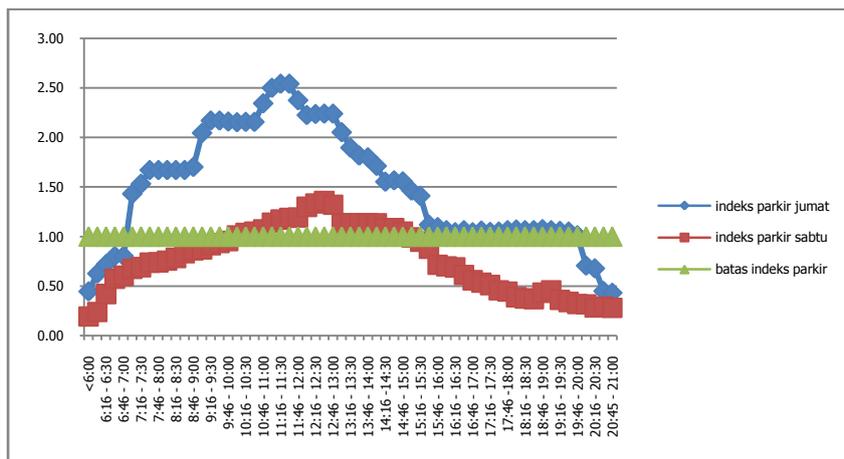
Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 8. Grafik Indeks Parkir Motor terhadap Standar Indeks Parkir Sisi Selatan

Kinerja Parkir berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir dengan Model Kano

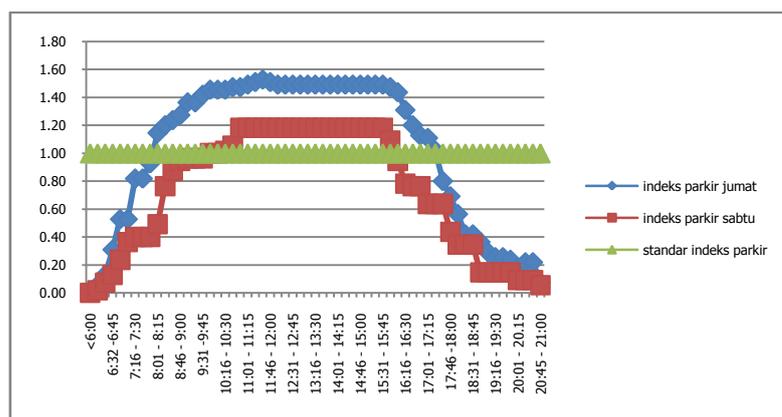
Hasil Analisis Deskriptif Pengguna Parkir

Pada Tabel 5 dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna parkir adalah pria karena survei dilakukan kepada pengendara motor dan mobil, penghasilan pengguna parkir <2juta-4juta karena UMR kota bekasi adalah Rp. 2,95 juta, pekerja karena survei dilakukan pada hari kerja, parkir perminggu 5 kali karena hari kerja, pengguna moda motor karena kemacetan kota bekasi dan pengguna kendaraan dengan berpenumpang 1 atau lebih ke Stasiun Bekasi karena waktu kerja dan sekolah bersamaan.



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 9. Grafik Indeks Parkir Motor terhadap Standar Indeks Parkir Sisi Utara



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 10. Grafik Indeks Parkir Mobil terhadap Standar Indeks Parkir Sisi Utara

Tabel 5. Hasil Analisis Deskriptif Pengguna Parkir di Stasiun Bekasi

No	Keterangan	Persentase
1	Jenis kelamin pengguna parkir	68% pria, 32% wanita
2	Penghasilan pengguna parkir	52% >2 juta-4juta, 23% >4juta-5juta, 22% >5juta, 3% 1juta-2juta
3	Maksud perjalanan pengguna parkir	78% bekerja, 9% kuliah/sekolah, 6% lain-lain, 5% belanja, 2% rekreasi
4	Moda yang sering digunakan ke Stasiun Bekasi	79% motor, 21% mobil
5	Parkir per minggu pengguna parkir	50% 5 kali, 17% 6 kali, 15% tidak tentu, 12% 2 kali, 6% 7 kali
6	Dengan siapa pengguna parkir menuju Stasiun Bekasi	74% lain-lain, 26% sendiri

Sumber: Hasil Analisis, 2015

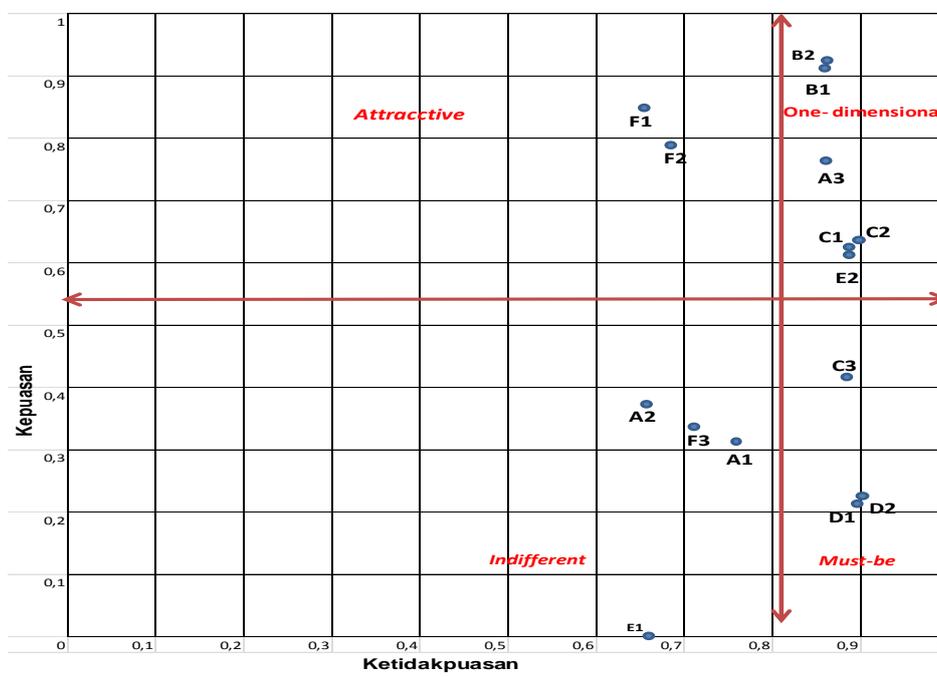
Hasil Model Kano

Tabel 6 dapat menunjukkan bahwa terdapat 15 atribut kinerja parkir berdasarkan persepsi pengguna parkir yang meliputi variabel keamanan, kenyamanan, kemudahan parkir, kinerja petugas parkir, tarif parkir, dan fasilitas tambahan.

Tabel 6. Atribut Fasilitas Parkir Stasiun Bekasi

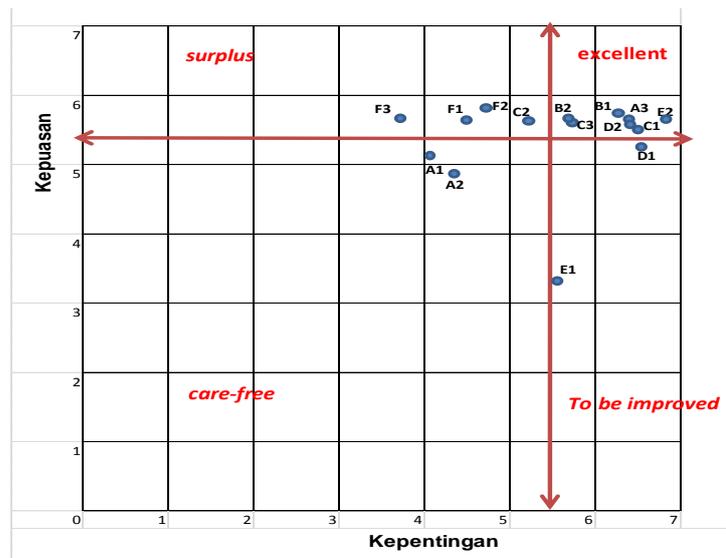
Atribut	Keterangan
A1	Pos keamanan yang dijaga petugas keamanan
A2	Tempat penitipan helm
A3	Fasilitas CCTV
B1	Fasilitas kanopi
B2	Papan petunjuk ketersediaan parkir di pintu masuk lahan parkir
C1	Pemisahan lahan parkir mobil dan motor
C2	Pemisahan pintu masuk dan keluar mobil dan motor
C3	Garis parkir yang jelas dan sesuai standar
D1	Petugas parkir yang sigap dalam memberikan informasi lahan parkir yang masih ada
D2	Petugas parkir yang sigap mengatur parkir
E1	E-parking reska yang telah menentukan tarif parkir yang berlaku sekarang
E2	Tarif berlangganan untuk pengguna parkir
F1	Fasilitas atm di lahan parkir
F2	Fasilitas kiss and ride di lahan parkir
F3	Fasilitas kafetaria di lahan parkir

Berdasarkan gambar 11 diketahui bahwa dalam kategori kano urutan pertama adalah *must be* dimana atribut yang masuk adalah garis parkir yang jelas dan sesuai standar (C3), petugas parkir yang sigap mengatur parkir (D2) dan petugas parkir yang sigap memberikan informasi lahan parkir yang masih ada (D1).



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 11. Diagram Model kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Parkir di Stasiun Bekasi



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 12. Diagram I-S Model Kano Pengguna Parkir di Stasiun Bekasi

Atribut yang masuk dalam kategori *excellent* adalah garis parkir yang jelas dan sesuai standar (C3), petugas parkir yang sigap mengatur parkir (D2), tarif berlangganan untuk pengguna parkir (E2), pemisahan lahan parkir mobil dan motor (C1), fasilitas CCTV (A3), fasilitas kanopi (B1) dan papan petunjuk ketersediaan parkir (B2) yang dapat dilihat pada gambar 12. Prioritas perbaikan kinerja parkir di Stasiun Bekasi ada 12 atribut dimana prioritas utama adalah garis parkir yang jelas dan sesuai standar (C3) dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Prioritas Pengembangan Kinerja Parkir Di Stasiun Bekasi Berdasarkan Model Kano

Prioritas	Atribut	Atribut	Keterangan
1	3	Garis parkir yang jelas dan sesuai standar	Diterapkan
2	D2	Petugas parkir yang sigap mengatur parkir	Diperbaiki
3	D1	Petugas parkir yang sigap dalam memberikan informasi lahan parkir yang masih ada	Diperbaiki
4	E2	Tarif berlangganan untuk pengguna kereta di Stasiun Bekasi	Diterapkan
5	C1	Pemisahan lahan parkir mobil dan motor	Diterapkan
6	A3	Fasilitas CCTV	Diterapkan
7	B1	Fasilitas kanopi	Diterapkan
8	B2	Papan petunjuk ketersediaan parkir di pintu masuk lahan parkir	Diterapkan
9	C2	Pemisahan pintu masuk dan keluar mobil dan motor	Diperbaiki
10	F1	Fasilitas ATM di lahan parkir	Diterapkan
11	F2	Fasilitas kiss and ride	Diterapkan
12	E1	E-parking reska yang telah menentukan tarif parkir yang berlaku sekarang	Diterapkan
13	F3	Fasilitas kafetaria di lahan parkir	Tidak mempengaruhi kepuasan pengguna parkir
14	A2	Tempat penitipan helm	Tidak mempengaruhi kepuasan pengguna parkir
15	A1	Pos keamanan yang dijaga petugas keamanan	Tidak mempengaruhi kepuasan pengguna parkir

Hasil Analytic Hierarchy Process (AHP)

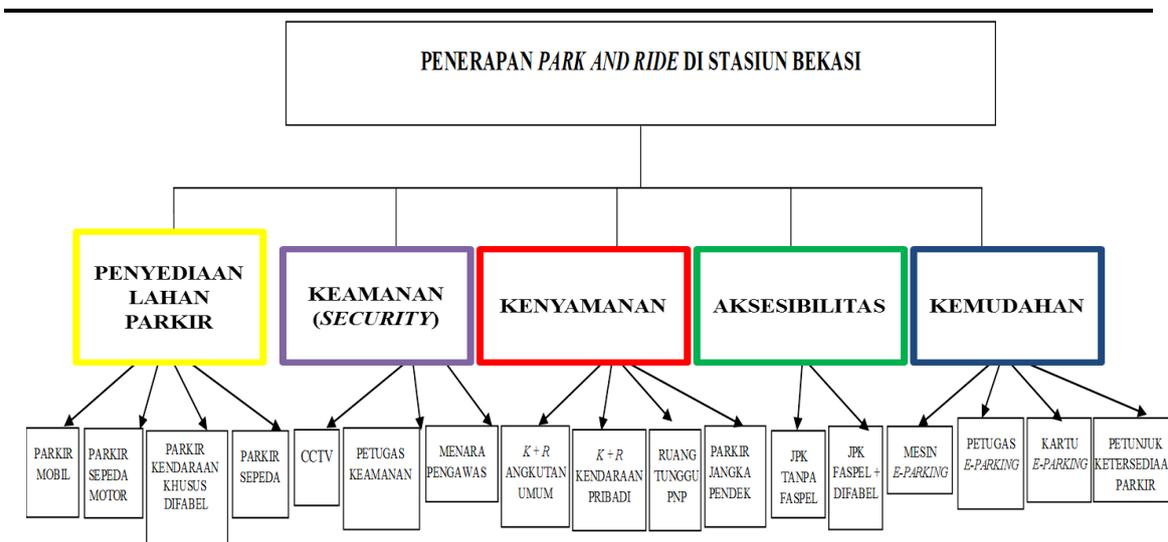
Tabel 7 menunjukkan bahwa prioritas utama dalam penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi berdasarkan persepsi *stakeholder* adalah penyediaan lahan parkir sebesar 28,48%.

Tabel 7. Tabel Penerapan *Park and ride* di Stasiun Bekasi (AHP)

Kriteria	Bobot (%)	Keterangan	Bobot (%)
Penyediaan lahan parkir	28,48%	Parkir sepeda motor	31,70%
		Parkir mobil	36,06%
		Parkir kendaraan khusus difabel	19,90%
		Parkir sepeda	12,34%
Keamanan (security)	24,38%	Menara pengawas	13,06%
		Petugas keamanan	39,63%
		CCTV	47,31%
Kenyamanan	23,72 %	Kiss and ride angkutan umum	35, 62%
		Kiss and ride kendaraan pribadi	31,38%
		Ruang tunggu penumpang	22,21%
		Parkir jangka pendek	10,80%
Aksesibilitas	12,49%	Jalur pejalan kaki tanpa fasilitas pelengkap	16,94%
		Jalur pejalan kaki dengan faslitas pelengkap dan difabel	83,06%
Kemudahan	10,93%	Mesin e-parking	24,60%
		Petugas e-parking	15,12%
		Kartu e-parking	25,66%
		Petunjuk ketersediaan parkir	34,62%

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan gambar 13 dapat diketahui prioritas utama dalam penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi adalah penyediaan lahan parkir yang terdiri dari parkir mobil, parkir sepeda motor, parkir kendaraan khusus difabel dan parkir sepeda.



Sumber: Hasil Analisis, 2015

Gambar 13. Prioritas Penerapan *Park and Ride* di Stasiun Bekasi

Kesimpulan

Dari hasil kinerja parkir:

a. Berdasarkan standar pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir terdapat 7 permasalahan standar parkir di Stasiun Bekasi.

b. Berdasarkan persepsi pengguna parkir dengan Model Kano ada 12 atribut yang harus diperbaiki di Stasiun Bekasi dimana prioritas utama adalah garis parkir yang jelas dan sesuai standar di lahan parkir (C3).

Berdasarkan persepsi *stakeholder*, prioritas utama penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi yaitu penyediaan lahan parkir sebesar 28,48%.

Saran

Untuk penelitian selanjutnya, diperlukan penilaian kinerja parkir dengan metode lain seperti SEM (*Structural Equation Modeling*), desain penerapan *park and ride* yang sesuai kondisi Stasiun Bekasi dengan melihat potensi pertumbuhan penumpang KRL (Kereta Rel Listrik) dan potensi pengguna parkir yang dikelola masyarakat.

Secara umum disarankan pemerintah memperhatikan kebutuhan pengguna parkir di Stasiun Bekasi dengan rekomendasi:

a. Rekomendasi jangka pendek adalah penyediaan lahan parkir dengan pembangunan gedung parkir sisi selatan dan sisi utara Stasiun Bekasi yang memenuhi persepsi pengguna parkir.

b. Rekomendasi jangka panjang adalah penerapan *park and ride* di Stasiun Bekasi.

Secara khusus disarankan untuk masyarakat pengguna kendaraan pribadi dari Bekasi - Jakarta beralih menggunakan angkutan umum KRL dengan memarkirkan kendaraan pribadinya di Stasiun Bekasi.

Daftar Pustaka

- BSTP. 2008, Pedoman teknis *park and ride busway* jabodetabek. Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Departemen Perhubungan.
- Chronika, Lidia, Mangunsong, Lamria, dan Narsih, 2008. Analisis Kepuasan Konsumen terhadap Kualitas Pelayanan Parkir di Mega Mall A. Yani Pontianak. Jurnal. Politeknik Negeri Pontianak.
- Departemen perhubungan, 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DJR/96 tentang Pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir Direktorat Jenderal Perhubungan darat.
- Dishub Kota Bekasi. 2012. Kajian analisis *park and ride* di Kota Bekasi, Bekasi: Dishub Kota Bekasi.
- Farhan, B. 2003. *Evaluation, modelling and policy assessment for park and ride service as a component of public transport*. Unpublished. *Disertation. Ohio State University*.
- Florida Department, 2012, *State park and ride guide*. Florida: Florida Department of Transport.
- Ginn, Simon. 2009. *The application of the park and ride and TOD concepts to develop a new frame work that can maximize public transport patronage*, Tesis. Queensland University of Technology.
- Halim, Melissa dan Megalara, Rona Nur. 2011. Evaluasi kapasitas dan kebutuhan parkir rumah sakit saiful anwar Malang dengan metode IPA dan SWOT. Skripsi tidak dipublikasikan. Malang: Universitas Brawijaya Malang
- Hobbs, F.D., 1979. *Traffic Planning and Engineering. Second edition*. edisi Indonesia, 1995. terjemahan Suprpto T.M. dan Waldijono, Perencanaandan Teknik Lalu Lintas. Edisi kedua, *Gadjah Mada University Press*. Yogyakarta.
- Nurfajriat. 2007. Kapasitas ruang parkir di lingkungan kampus dibandingkan dengan standar kebutuhan pengguna. Skripsi. Bandung: UNIKOM.

- Saaty, TL. 1990. *How to make a decision: The analytic hierarchy process*. *European journal of operation research*. 48(1): 9-26.
- Virginia, J. 2013. Redesain Stasiun Bekasi dengan pendekatan desain arsitektur. Skripsi. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Yang, Ching Chow. 2005. The Refined Kano's Model and It's Application, *Journal Total Quality Management* Vol 16. No.10: 1127-1137.