

SKEMA PARK AND RIDE DI JAKARTA (PEMBELAJARAN DARI SINGAPURA)

PARK AND RIDE SCHEME IN JAKARTA (LESSON LEARN FROM SINGAPORE)

Junedi Sembiring

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta-Indonesia
junedi86@yahoo.com/j.sembiring@alumnus.rug.nl

Diterima: 30 Januari 2015, Direvisi: 6 Februari 2015, Disetujui: 27 Februari 2015

ABSTRACT

Jakarta has complex problem about transportation. Uncontrolled increase the number of vehicle makes Jakarta really crowded and congestion at many roads. It is also caused by a lot of vehicle from buffer city namely Bogor, Depok, Tangerang and Bekasi. The Government made regulation to solve this problem with restriction vehicle for example implementation scheme park and ride that was started 2007. Park and ride scheme is one of instruments Travel Demand Management (TDM) that succeeded in several countries such as in Europe, Canada and United State (US). Moreover, Singapore that has highest technology in transport in ASEAN has proven that park and ride can be relied. Singapore developed park and ride system from 1975 for supporting road price system. It is different happened in Jakarta, until now, the performance of facilities park and ride that government provided still not working well, can be seen user still ignored using park and ride facilities. This study, author trying to answer how the regulation about park and ride in Jakarta, furthermore, lesson learned from Singapore about how they developed park and ride systems although they also got a lot failed but they tried to integrate with the other transportation policy. This study used primer and secondary data that analyzed by literature review and descriptive analysis. A lot of thing has to be done to develop park and ride scheme in Jakarta. One of them is lack of coordination between local governments nearby Jakarta.

Key words: congestion, park and ride, regulation

ABSTRAK

Jakarta memiliki permasalahan transportasi yang cukup rumit. Pertambahan jumlah kendaraan yang tidak terkendali membuat lalu lintas Kota Jakarta sangat padat dan mengalami kemacetan di berbagai titik. Hal ini juga ditambah banyaknya kendaraan yang bergerak dari kota-kota satelit di sekitar Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Pemerintah membuat kebijakan untuk mengatasi permasalahan ini dengan sistem pembatasan kendaraan, seperti penerapan skema park and ride yang dimulai tahun 2007. Skema park and ride merupakan salah satu instrumen Travel Demand Management (TDM) yang telah terbukti berhasil di berbagai negara seperti di Eropa, Kanada, dan Amerika Serikat. Bahkan Singapura yang teknologi transportasinya paling baik di wilayah ASEAN telah membuktikan bahwa skema park and ride dapat diandalkan. Singapura mengembangkan sistem park and ride dari tahun 1975 untuk mendampingi sistem lainnya yaitu sistem road pricing. Lain halnya yang terjadi di Jakarta, sampai saat ini, tingkat keberhasilan dari fasilitas yang disediakan oleh pemerintah ini masih kurang, terlihat dengan peminat yang menggunakannya masih sedikit. Dalam penelitian ini, penulis mencoba melihat bagaimana kebijakan skema park and ride diterapkan di Jakarta. Selanjutnya, akan mengambil pembelajaran dari pengalaman Singapura mengembangkan sistem tersebut meskipun mereka mengalami banyak kegagalan tetapi mereka berusaha mengintegrasikan dengan kebijakan lain di bidang transportasi. Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder yang akan dianalisis menggunakan literature review dan deskripsi analisis. Banyak hal yang harus dibenahi dalam pengembangan sistem park and ride di Jakarta. Salah satu yang sangat berpengaruh adalah kurangnya koordinasi antara pemerintah daerah yang berkontribusi terhadap kemacetan di area pusat Kota Jakarta.

Kata kunci: kemacetan, park and ride, kebijakan

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan wilayah perkotaan, permintaan transportasi semakin meningkat. Saat ini, banyak perkotaan mengalami proses perubahan bentuk. Perubahan ini cenderung diakibatkan oleh semakin intensifnya kegiatan di perkotaan serta diiringi oleh pertumbuhan dan kepadatan penduduk yang tidak terkontrol. Hal ini tentu mengakibatkan lahan di wilayah perkotaan menjadi semakin terbatas, harga lahan semakin meningkat, sedangkan kebutuhan atau intensitas penggunaan lahan semakin tinggi. Fenomena tersebut mendorong terjadinya perluasan kawasan

perkotaan menuju daerah pinggiran kota. Permukiman-permukiman baru tumbuh di wilayah pinggiran sebagai konsekuensi dari sulitnya mendapatkan lahan yang terjangkau di pusat kota. Proses sub-urbanisasi terjadi dengan cepat membuat struktur kota berubah drastis menjadi skala besar. Tumbuhnya wilayah-wilayah pinggiran menjadi daerah perkotaan baru tentu tidak seketika lepas dari ketergantungannya terhadap kota inti. Hal ini berpengaruh besar terhadap sektor transportasi. Jumlah perjalanan yang meningkat, panjang perjalanan yang

cenderung tinggi, penggunaan kendaraan pribadi dalam skala yang besar mengakibatkan kemacetan adalah contoh permasalahan transportasi yang terjadi akibat perubahan struktur kota yang tidak terkendali.

Hal tersebut seperti yang terjadi di Jakarta. Jakarta sebagai ibu kota negara menjadi pusat bagi berbagai kegiatan baik dari sektor swasta maupun pemerintah. Tingkat perkembangan ekonomi Jakarta sangat tinggi dibandingkan dengan kota besar lainnya di Indonesia. Ini mengakibatkan banyaknya lapangan pekerjaan dan kesempatan usaha yang besar/*economic opportunity* yang tinggi. Maka, Jakarta menjadi magnet bagi masyarakat untuk berbondong-bondong mencari peluang bagi kehidupan ekonominya.

Menurut data BPS hasil sensus penduduk tahun 2010, jumlah penduduk Jakarta adalah 9.588.198 jiwa. Namun pada siang hari, angka tersebut meningkat hingga 15 juta jiwa. Hal ini akibat seiring datangnya para pekerja dari kota satelit seperti Bekasi, Tangerang, Bogor, dan Depok. Ada sekitar 5,4 juta komuter dari luar Jakarta yang bekerja di DKI Jakarta. Mereka masuk Jakarta pada pagi hari dan kembali ke wilayahnya sore hingga malam hari. Selain itu, ada sekitar satu juta orang Jakarta yang bekerja dan belajar di wilayah Jabodetabek.

Hal tersebut di atas tentu berakibat pada pergerakan orang atau barang terkait kegiatannya.

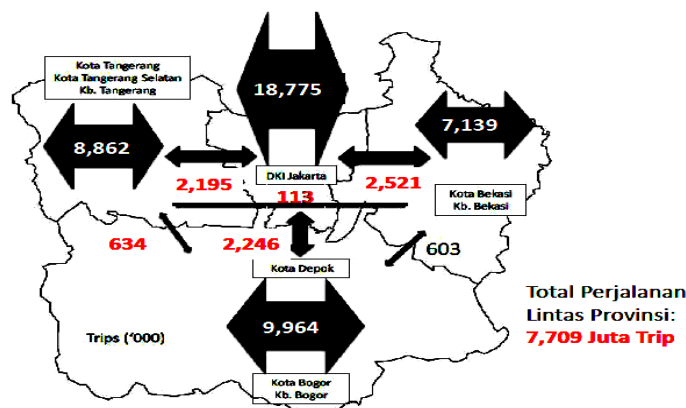
Pergerakan tersebut berimbas kepada lalu lintas jalan di ibu kota. Polda Metro Jaya mencatat, pada kuartal kedua tahun 2011, jumlah kendaraan yang beredar di Jakarta ada 11.362.396 unit (roda dua 8.244.346 unit dan roda empat 3.118.050 unit). Dari jumlah ini, 98% adalah kendaraan pribadi sisanya sebanyak 859.692 unit atau 2% adalah angkutan umum yang mengangkut 66% total penduduk Jakarta. Polda Metro Jaya juga menambahkan sekitar 700 ribu kendaraan dari wilayah penyangga seperti Bogor, Tangerang, Depok dan Bekasi yang setiap hari masuk ke ibu kota. Data lain, JATRAPIS 2012, mengatakan bahwa ada sekitar 53 juta pergerakan yang terjadi di wilayah Jabodetabek pada tahun 2010.

Jumlah pergerakan masyarakat yang sangat besar berbanding terbalik dengan kondisi jalan yang tersedia di Jakarta. Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta menyatakan bahwa *road ratio* di Jakarta baru mencapai sebesar 6,28% dan pertumbuhan panjang jalan di Jakarta rata-rata hanya 0,01% per tahun. Hal ini tentu tidak seimbang apabila dibandingkan dengan pertumbuhan kendaraan. Pada 2010 Institut Studi Transportasi (Instran) mengatakan pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi di Jakarta sekitar 13,5% mobil dan sepeda motor sekitar 48,7%, sehingga dapat diprediksi apabila pertumbuhan jumlah kendaraan mengalami perilaku yang sama maka jumlah total perjalanan akan semakin bertambah dari tahun ke tahun.

Tabel 1.
Total Kebutuhan Perjalanan perhari di Wilayah Jabodetabek Tahun 2010

Jenis Moda	Total Perjalanan	Antar Zona (Kab/Kota)	Internal Zona (Kab/Kota)
Sepeda Motor	28,123,863	9,411,513	18,712,350
Kendaraan Pribadi	10,501,094	3,063,945	7,437,150
Angkutan Umum	14,426,818	5,177,538	9,249,280
Total	53,051,776	17,652,996	35,398,780

Sumber: JATRAPIS, 2012



Sumber: JAPTRAPIS, 2012

Gambar 1.
Pola Perjalanan Harian di Wilayah Jabodetabek (Semua Moda).



Sumber:Kompasiana, 2014

Gambar 2.
Gambaran Kemacetan Pada Jam Puncak di Jakarta.

Mengacu pada data hasil kajian *Study on Integrated Transportation Masterplan for Jabodetabek (SITRAMP)* Bappenas, kemacetan lalu lintas menyebabkan pemborosan dan kerugian ekonomi hingga Rp. 8,3 triliun per tahun. Bappenas juga mengingatkan estimasi kerugian ekonomi akibat kemacetan bisa mencapai Rp. 28,1 triliun, sedangkan kerugian nilai waktu perjalanan mencapai Rp. 36,9 triliun. Jumlah tersebut merupakan nilai kerugian yang sangat besar, apabila dibandingkan dengan jumlah investasi pemerintah terhadap pengembangan dan pemeliharaan jalan di ibu kota.

Saat ini, pemerintah kota Jakarta sedang berusaha membenahi sistem transportasi untuk mengatasi permasalahan tersebut. Salah satu strategi yang ditawarkan adalah dengan melakukan pembatasan kendaraan yang masuk ke area pusat kota Jakarta yang berasal dari kota pinggiran. *Park and ride* adalah salah satu pilihan dalam pengembangan sistem ini. Pemerintah telah membangun beberapa fasilitas *park and ride* di beberapa lokasi, serta memasukkan lokasi-lokasi strategis lain dalam rencana tata ruang dan wilayah Provinsi DKI Jakarta. Usaha yang dilakukan oleh pemerintah ini mengalami beberapa hambatan dan tantangan yang harus dipecahkan agar tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dapat terpenuhi.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta harus melihat bagaimana skema *park and ride* ini berhasil diterapkan di beberapa negara lain dan perjuangan yang panjang dengan mengembangkan perencanaan transportasi yang terintegrasi seperti Singapura. Di negeri tetangga ini, skema *park and ride* telah dikembangkan dari tahun 1975 dengan berbagai permasalahan dan tantangan yang mereka hadapi sampai saat ini. Skema ini telah mencapai titik yang diharapkan meskipun dengan *share* yang tidak begitu banyak. Pembelajaran yang didapat dari

pengalaman Singapura tentu akan sangat bermanfaat bagi perencanaan skema *park and ride* di Jakarta walaupun tantangan yang dihadapi akan sangat berbeda. Dimana permasalahan transportasi di Jakarta lebih kompleks. Dalam perencanaan transportasi di Jakarta harus sensitif dengan kondisi-kondisi yang ada di Jakarta itu sendiri dan akan lebih bijak apabila belajar dari negara lain yang mungkin tidak hanya belajar dari negara yang sukses melakukannya tetapi dapat belajar juga dari negara yang berjuang mengimplementasikan suatu strategi untuk mengurangi atau mengatasi masalah transportasi ini.

Maka dari itu, penelitian ini mencoba memaparkan rangkaian usaha penerapan skema *park and ride* di Singapura, serta kondisi eksisting skema *park and ride* di Jakarta. Dengan menarik pembelajaran dari Singapura, pada akhirnya penelitian ini memberikan gambaran strategi yang dapat dilakukan oleh pemerintah Jakarta terkait penerapan skema *park and ride*.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Skema *Park and Ride*: Apa dan Mengapa?

Dalam menyelesaikan masalah transportasi di wilayah perkotaan, *Travel Demand Management (TDM)* saat ini telah dikembangkan dan dicoba diterapkan oleh para ahli transportasi. Salah satu tujuan dari TDM adalah untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang melintas di wilayah perkotaan (Rodriguez, Murtha, 2009). James Luk (1992) membagi TDM kedalam 4 kelompok strategi (Ginn, 2009; Filiyanti, 2005). Salah satunya adalah strategi meningkatkan utilisasi aset dimana *park and ride* menjadi teknik TDM dalam metode yang terkait okupansi kendaraan, sehingga dapat disimpulkan bahwa salah satu tujuan *park and ride* ini tentu

berkaitan dengan mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang melintas pada suatu lokasi tertentu.

Fasilitas *park and ride* adalah hal yang utama untuk daya tarik dan pengoperasian sistem angkutan modern karena para pengguna jalan cenderung memilih transportasi umum ketika mereka mampu menggabungkan penggunaan fasilitas ini dengan kendaraan pribadi mereka (Konstantinos, Matthew, Zongzhi, 2010). Skema *park and ride* telah terbukti berhasil di berbagai negara seperti di Eropa, Kanada dan Amerika Serikat. Bahkan Singapura yang teknologi transportasinya paling baik di wilayah Asean telah membuktikan bahwa skema *park and ride* dapat diandalkan dalam mengurangi kemacetan (Seik, 1997).

B. Definisi *Park and Ride*

Ada beberapa definisi *park and ride* yang dikemukakan oleh para peneliti. Seperti yang dikutip oleh Ginn (2009) bahwa Trunbull (1995), Noel (1998), O’Cineidde dan Casserly (2000), Lam et al (2001) memberikan definisi yang kurang lebih sama mengenai *park and ride*. Dari beberapa pendapat tersebut, secara sederhana dapat disimpulkan bahwa *park and ride* adalah dimana para pengendara yang menggunakan kendaraan pribadi dengan okupansi yang kecil, baik sebagai pengemudi maupun penumpang, memarkirkan kendaraannya di suatu lokasi tertentu kemudian melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan kendaraan berokupansi tinggi. Fasilitas parkir ini biasanya terintegrasi dengan fasilitas transit, atau setidaknya memiliki akses yang mudah dengan berjalan kaki. Selain itu, kendaraan okupansi tinggi ini dapat berupa kereta komuter, bus atau angkutan umum perkotaan.

C. Manfaat dan Tujuan *Park and Ride*

Park and ride memiliki catatan yang efektif dalam membantu untuk memfasilitasi permintaan terhadap kendaraan umum dan membantu mengurangi jumlah perjalanan dalam suatu kawasan (Ginn, 2009). Salah satu alasan utama dari kebutuhan *park and ride* di area luar sub-urban adalah untuk memenuhi kebutuhan para penduduk yang tinggal di luar kota akibat dari tidak tersedianya lahan tempat tinggal yang terjangkau di dalam kota, namun tetap membutuhkan akses menuju CBD untuk bekerja. Kesempatan untuk mendapatkan akses yang baik menuju fasilitas *park and ride* diharapkan dapat mendorong para komuter ini untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadinya menuju pusat kota.

Noel (dalam Ginn, 2009) juga menambahkan bahwa “*bagian terpenting dari pengintegrasian perencanaan kota dan kebutuhan transportasi pada area perkotaan adalah kemampuan untuk menghitung permintaan parkir pada koridor dan untuk mengidentifikasi lokasi yang cocok untuk fasilitas park and ride dimasa yang akan datang.*”

Noel (1998) dan Simpson (2000) sama-sama memberikan pendapat mengenai manfaat dan tujuan *park and ride* (dalam Ginn, 2009). Manfaat dan tujuan yang diharapkan dapat dicapai dengan memberlakukan skema *park and ride* pada jangka panjang, sebagai berikut:

1. Mengurangi konsumsi energi, penggunaan transportasi umum akan mengurangi penggunaan energi secara keseluruhan.
2. Mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan berkurangnya pergerakan mobil. Penempatan fasilitas *park and ride* di lokasi yang strategis akan mengurangi jumlah kendaraan yang melintas di jalan menuju CBD pada jam-jam sibuk.
3. Mengurangi polusi udara dari kendaraan bermotor, sehingga mengurangi kerusakan lingkungan baik di pusat kota maupun di sepanjang jalan radial yang menuju pusat kota.
4. Mengurangi permintaan tempat parkir pada lokasi tempat kerja dan CBD.
5. Meningkatkan jumlah pengguna rutin dari kendaraan umum.
6. Meningkatkan aksesibilitas menuju tempat kerja. Ketersediaan fasilitas *park and ride* dapat menjembatani para pekerja menuju tempat kerja lebih cepat dibanding akses jalan yang lebih memakan waktu serta meningkatkan jumlah orang yang mendapatkan akses menuju pusat kota.
7. Mengurangi permasalahan tempat parkir yang ada. Penyediaan fasilitas *park and ride* secara signifikan akan membantu mengurangi parkir ilegal di jalanan.

D. Tipe *Park and Ride*

Trunbull (1995) membagi *park and ride* dalam beberapa kategori, yaitu berdasarkan lokasi, kegunaan dan desain (dalam Ginn, 2009). Berikut kategori berdasarkan lokasi:

1. Lokasi terpencil dimana *park and ride* relatif jauh dari pusat utama, biasanya menawarkan perubahan moda untuk para penghuni di luar suburban area atau satelit komuter.

2. *Park and ride* yang berlokasi di sekeliling area yang berbatasan dengan CBD untuk menangkap lonjakan lalu lintas di CBD.

Kategori berdasarkan kegunaan:

1. *Park and ride* eksklusif yang direncanakan dan didesain khusus untuk melayani fungsi angkutan seperti terminal atau stasiun.
2. Fasilitas bersama dimana tempat parkir disediakan oleh pusat perbelanjaan, fasilitas pendidikan, tempat olah raga, dan lain-lain.

Kategori berdasarkan desain mungkin beragam berdasarkan kecukupan ketersediaan lahan parkir, keamanan, akses jalan, *landscape*, halte, keterhubungan jalur pejalan kaki kepada lokasi simpul, dan fasilitas pendukung seperti pencahayaan, toilet umum dan lain-lain.

E. Faktor Penentu Keberhasilan dan Kegagalan Skema *Park and Ride*

Untuk mencapai keberhasilan dalam penerapan skema *park and ride* tentu ada beberapa faktor yang harus diperhatikan. Faktor-faktor tersebut menjadi penentu dalam mencapai tujuan yang diharapkan dari pemberlakuan skema *park and ride*. Scottish dalam *Transport Research Laboratory* (1999) memberikan beberapa alasan dari gagal dan berhasilnya skema *park and ride* dalam Ginn (2009). Berikut adalah alasan untuk keberhasilan:

1. Pelayanan transportasi umum yang handal, sering dan berkualitas tinggi;
2. Penggunaan fasilitas *park and ride* dengan berpindah ke kendaraan umum masih lebih cepat dibanding menggunakan mobil pribadi;
3. Parkir kendaraan di pusat kota mahal dan sulit;
4. Parkir di fasilitas *park and ride* aman;
5. Tarif parkir di fasilitas *park and ride* lebih murah dibanding parkir di pusat kota; dan
6. Fasilitas *park and ride* mudah dijangkau.

Selain itu, ada beberapa hal yang dapat membuat skema *park and ride* ini gagal, yaitu:

1. Kemacetan lalu lintas tidak begitu parah sehingga memerlukan perubahan moda perjalanan;
2. Para pelanggan harus berpindah-pindah dengan terlalu banyak moda (contoh: mobil-kereta-bus-jalan kaki)
3. Tempat parkir di pusat kota mudah didapat dengan tarif terjangkau/gratis;
4. Layanan kendaraan umum dan infrastruktur pendukung yang buruk;

5. Lokasi *park and ride* yang tidak nyaman;
6. Fasilitas ini tidak terintegrasi dengan sistem transportasi umum.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Pendekatan penelitian dilakukan dengan pendekatan deskriptif kualitatif yaitu proses penelitian dan pemahaman teori-teori yang ada berdasarkan metodologi yang menyelidiki fenomena sosial yang terjadi di realita.

B. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan secara primer dan data sekunder. Data primer diambil pada saat kunjungan ke area *park and ride* di Jakarta. Data sekunder diambil dari literatur-literatur yang ada mengenai *park and ride* di Singapura dan Jakarta.

C. Metode Analisis

Secara umum penelitian ini akan dilakukan analisis penerapan *park and ride* di Singapura dan akan sebagai pembelajaran untuk Jakarta dalam pengembangan *park and ride*. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan *content analysis* dari literatur-literatur yang diperoleh. Data primer akan dianalisis dengan fakta di lapangan dengan teori yang ada di Jakarta.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Skema *Park and Ride* di Singapura

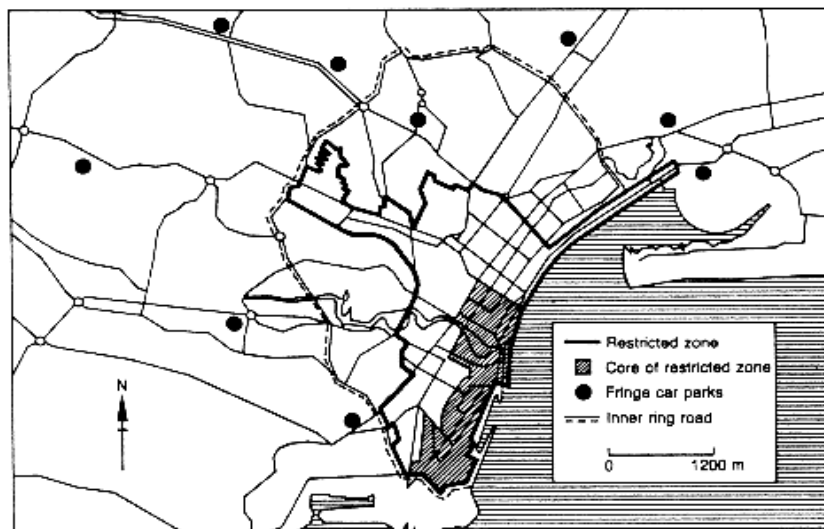
Dengan perkembangan transportasi yang sangat pesat, pemerintah Singapura melihat perlunya campur tangan dalam mengatur *demand* perjalanan. Indikasi ini terlihat dengan pertumbuhan kepemilikan kendaraan yang sangat meningkat di tahun 1970-an hingga tahun 1980-an yaitu sebesar 9%-11% pertahun. Selain itu terjadi kemacetan area *Central Business District* (CBD) yang terindikasi dengan rata-rata kecepatan kendaraan hanya sebesar 10-18 km/jam. Dengan pertimbangan hal tersebut, pemerintah Singapura mengambil beberapa kebijakan seperti penerapan sistem *Area Liscensing Scheme* (ALS) pada tahun 1975 (*Land Transport Authority/LTA*, 2013). Skema ini kemudian berkembang dengan sistem *Electronic Road Pricing* (ERP). Untuk melengkapi skema tersebut, maka dibuat fasilitas *park and ride* berdasarkan rekomendasi dari *Road Transport Action Committee*. Dengan mengambil pembelajaran pada penerapan skema *park and ride* yang

telah berhasil diterapkan di London Inggris pemerintah mulai membangun fasilitas ini pada tahun 1975. Berikut adalah bagaimana evolusi skema *park and ride* yang terjadi di Singapura yang berawal di tahun 1975 sampai saat ini.

1. Tahun 1975

Lokasi *park and ride* merupakan parkir mobil di *Fringe Car Parks* (FCP) terhubung dengan *shuttle bus* yang dioperasikan oleh *City Shuttle Services* (CSS). Dua minggu pertama okupansi rata-rata hanya sekitar 9% dari kapasitas yang disediakan. Kondisi kurangnya pengguna fasilitas ini terlihat dari

feedback yang diberikan oleh pengguna yang menyatakan bahwa tarif bus dan parkir mahal, lokasi yang tidak nyaman, adanya ketidaknyamanan penumpang yang harus berganti-ganti moda dan jarak berjalan yang cukup jauh. Dengan kegagalan yang terjadi beberapa bulan kemudian CSS menambah jangkauan ke area perumahan, menurunkan tarif bus. Namun pada akhirnya dengan kurangnya minat masyarakat lokasi parkir ini secara bertahap dirubah kegunaannya menjadi tempat parkir biasa untuk truk, terminal bus atau bahkan dijadikan area perumahan.



Sumber: Lewis, 1993, dalam Seik 1997

Gambar 3.
Lokasi *Fringe Car Parks* (FCP).

2. Tahun 1987 - 1992

Pada tahun 1987, Singapura mulai mengoperasikan *Mass Rapid Transit* (MRT) yang memiliki rute sepanjang 67 km dengan 42 stasiun yang 15 diantaranya merupakan stasiun bawah tanah di area CBD. Dengan diberlakukannya MRT ini *Public Work Department* (PWD) of *Ministry of National Development* (MND) mulai memperkenalkan *MRT based park and ride*. Lokasi *park and ride* yang dipilih yaitu di tempat parkir pemukiman area *High-tech Business District* (HBD) yang dekat dengan stasiun MRT. Karakteristik dari layanan skema *park and ride* pada saat itu, jam layanan: 07.00 am. s.d. 06.30 pm. (*weekdays*), 07.00 am. s.d. 02.30 pm. (*Saturday*), Minggu libur.

Skema ini juga masih tidak populer, terbukti pada rentang waktu Agustus 1990-Juni 1991 rata-rata hanya 15

pengendara yang memesan tiket bulanan, sehingga pemerintah melakukan usaha peningkatan layanan pada tahun 1992. Ada penambahan 3 area *park and ride* menghasilkan penambahan jumlah kendaraan 29 perbulan.

Pada awal tahun 1990 juga diberlakukan kebijakan dalam pembatasan kepemilikan kendaraan, yaitu dengan sistem *Vehicle Quota System* (VQS). Sistem ini berhasil menurunkan pertumbuhan jumlah kendaraan sebesar 30% pertahunnya. Kebijakan ini tentu disikapi pemerintah Singapura dengan lebih meningkatkan kualitas layanan angkutan umum dengan fasilitas pendukung *park and ride*.

3. 1993: Revised *Park and Ride Scheme*

Pada Oktober 1993, untuk meningkatkan layanan *park and ride* akhirnya terjadi pengambilalihan pengoperasian skema *park and ride* dari *Public Work Department* (PWD) ke *Singapore Mass*

Rapid Transit (SMRT). Hal ini agar terjadi integrasi dalam pengoperasian untuk meningkatkan keinginan masyarakat menggunakan layanan ini.

Strategi baru yang diterapkan oleh SMRT dalam meningkatkan layanan:

Penambahan jam layanan; *Weekdays* s.d. 07.00 pm., *Saturday* s.d. 03.00 pm. Jumlah lokasi *park and ride* menjadi 8 lokasi. Publikasi dengan penyebaran *leaflets*, poster dan iklan di majalah.

Hasilnya pada bulan pertama ada penambahan pengguna sebesar 162 yang secara bertahap terus meningkat hingga mencapai 200 *user*/bulan pada Januari 1994.

4. 1995: Enhance Park and Ride

Park and ride dengan kualitas yang baik mulai diperkenalkan pada 8 Desember 1995 oleh Transitlink Pt.Ltd. Perusahaan ini mengambil alih pengoperasian fasilitas *park and ride* dan berbagai layanan transportasi lain di Singapura secara terintegrasi. Pada tahap ini, kembali menawarkan strategi baru dalam pengoperasian *park and ride* untuk menarik minat masyarakat yaitu dengan penambahan waktu layanan s.d. 08.00 pm. pada *weekdays*. *User* dapat memilih melanjutkan perjalanan tidak hanya menggunakan MRT tapi juga bus. Penumpang dengan *Multiple Journeys*

(transit) akan mendapatkan potongan S\$ 0,25. Penambahan lokasi *park and ride* sebanyak 11 dimana lokasinya berdekatan dengan stasiun MRT dan halte bus.

Hal menarik yang dilakukan oleh *Transitlink* adalah dalam strategi publikasi, yaitu dengan melakukan beberapa hal berikut:

- Dilakukan upacara peresmian yang diliput oleh banyak media;
- Menempelkan poster di 100 bus;
- Penyebaran *leaflets* di berbagai lokasi;
- Menempelkan *leaflets* di kaca mobil yang diparkir di area CBD dan HBD;
- Penyebaran poster kepada berbagai komunitas; dan
- Menghubungi dan memberikan informasi kepada *user* yang pernah menggunakan *park and ride*.

Hasil yang didapat adalah pada 10 bulan pertama tahun 1996 skema ini dapat mengurangi 1,2 % kendaraan yang menuju CBD.

5. Tahun 2014

Dengan masih dikelola oleh *Transitlink* saat ini Singapura memiliki total 42 lokasi *park and ride* yang tersebar di seluruh area Singapura secara merata, *North*: 13, *East*: 9, *West*: 10, *North East*: 7, *North West*: 3.



(Sumber: www.transitlink.com.sg)

Gambar 4.
Lokasi *Park and Ride* di Singapura Saat Ini.

Keunikan dari pengoperasian *park and ride* di Singapura saat ini yaitu dengan penambahan fasilitas yang dapat dirasakan langsung oleh pengguna seperti jam operasi: 07.00 am. s.d. 09.00 pm. *weekdays* dan 07.00 am. s.d. 03.00 pm. *Saturday*. Tarif dibagi dalam 3 skema yang berbeda.

Sistem informasi yang baik: selain pengguna dapat melihat informasi di *website* resmi *Transitlink* dan pemerintah, mereka pun dimanjakan dengan sistem informasi yang baik dan terintegrasi.



(Sumber: www.transitlink.com.sg)

Gambar 5.
Jarak Jalan Park and Ride Dengan Lokasi Transit.



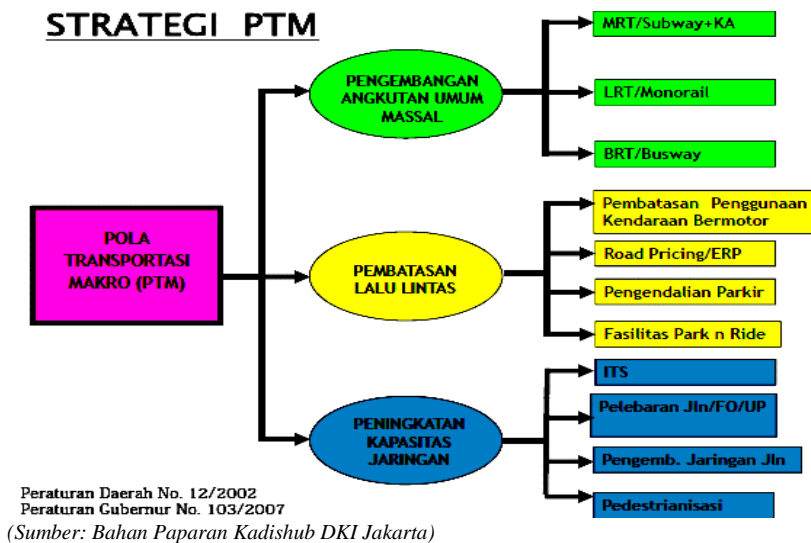
(Sumber: www.transitlink.com.sg)

Gambar 6.
Peta Lokasi Park and Ride di Lokasi Umum.

B. Skema Park and Ride di Jakarta

Dalam menjawab tantangan permasalahan transportasi, pemerintah DKI Jakarta mulai merumuskan strategi untuk pemecahan permasalahan tersebut. Dengan menyusun strategi pola transportasi makro (PTM),

diharapkan ada perbaikan layanan sistem transportasi Jakarta secara bertahap. Salah satu strategi ini adalah pembatasan lalu lintas dimana sistem *park and ride* masuk menjadi sistem yang akan dikembangkan.



Gambar 7.
Bagan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta.

Karena permasalahan *park and ride* juga terkait dengan pemilihan lokasi yang sesuai, maka strategi *park and ride* juga dimasukkan dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW DKI Jakarta 2030, pasal 31. Dalam Perda ini tentu mengatur mengenai lokasi strategis dimana fasilitas ini dibangun, dimana dinyatakan sebagai berikut:

1. Salah satu rencana pengembangan perparkiran dengan membangun fasilitas parkir perpindahan moda (*park and ride*).

2. Pengembangan sistem fasilitas parkir perpindahan moda (*park and ride*) dilakukan di pusat kegiatan, stasiun angkutan jalan rel, *shelter* angkutan massal, dan terminal angkutan umum.

Dalam peraturan daerah tersebut juga telah ditentukan lokasi dimana fasilitas *park and ride*.

Tabel 2.
Lokasi Pengembangan Fasilitas *Park and Ride* Sesuai Dengan Perda Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW 2030

No.	Lokasi	Keterangan
1.	Kota/Kampung Bandan	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
2.	Rawa Buaya	Lokasi Stasiun dan Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
3.	Tanah Abang	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
4.	Manggarai	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
5.	Senen	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
6.	Pasar Minggu	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
7.	Tanjung Barat	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
8.	Cakung	Lokasi Stasiun Untuk Sistem <i>Park and Ride</i>
9.	Kalideres	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
10.	Blok M	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
11.	Lebak Bulus	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
12.	Ragunan	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
13.	Kampung Rambutan	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
14.	Pulo Gebang	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
15.	Tanjung Priok	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>
16.	Kembangan	Lokasi Potensi Penyediaan Fasilitas <i>Park and Ride</i>

Penyelesaian permasalahan transportasi di Jakarta juga telah menjadi isu yang diangkat secara nasional. Pemerintah pusat melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melihat permasalahan transportasi Jakarta sebagai isu yang harus diselesaikan dalam skala regional, sehingga mulai mengembangkan *Masterplan* yang ditawarkan kepada pemerintah daerah Jabodetabek untuk membenahi sistem angkutan umum massal yang berbasis jalan yang terintegrasi (Ditjen Hubdat, Kemenhub, 2013). Hal ini untuk menjembatani kebijakan di wilayah Jabodetabek yang pada prinsipnya merupakan pemerintahan daerah yang terpisah.

Berikut konsep angkutan umum massal berbasis jalan yang ditawarkan:

1. Jaringan bus utama (17 trayek),
2. Jaringan bus pengumpan (10 trayek),
3. *Park and ride* (9 lokasi),
4. Fasilitas terintegrasi (17 lokasi), dan
5. Fasilitas pesepeda dan pejalan kaki.

Dengan formulasi sebagai berikut:

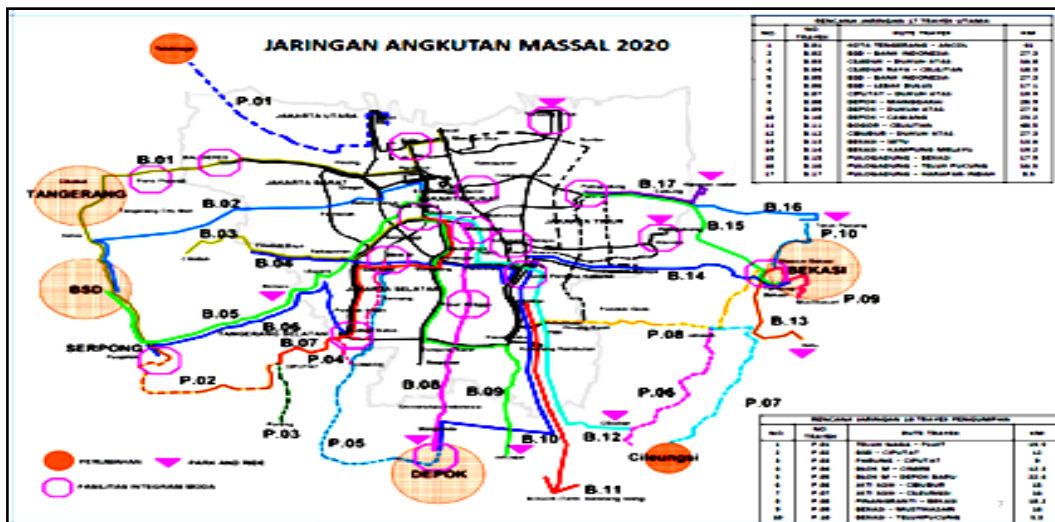
1. Jaringan dan pelayanan angkutan umum yang terintegrasi pada tahun 2020, dan
2. Pembangunan infrastruktur yang mencakup: pembangunan koridor *busway*, fasilitas *park and ride*, fasilitas integrasi antar moda dan fasilitas pejalan kaki serta sepeda.

Dalam hal tersebut di atas terlihat bahwa pemerintah melihat sarana parkir dengan sistem skema *park and ride* merupakan fasilitas yang perlu dikembangkan sejalan dengan peningkatan layanan angkutan umum, sehingga dapat mendukung keberhasilan konsep angkutan umum massal berbasis jalan yang terintegrasi di seluruh area Jabodetabek. Hal ini tentu akan berimbas baik pada keadaan transportasi di kota Jakarta yang selama ini mendapat pengaruh besar dari pergerakan masyarakat di wilayah Bogor, Depok, Tangerang serta Bekasi.

Tabel 3.
Usulan Pelaksanaan Masterplan Angkutan Umum Massal Jabodetabek

No.	Komponen	Periode Pelaksanaan 2014-2020	Instansi Pelaksana
1.	Pelayanan dan Jaringan Angkutan Umum		
a.	Trayek <i>Busway</i>	17 Trayek	Pusat
b.	Trayek Bus Pengumpan	10 Trayek	Pusat
c.	Bus Gandeng untuk <i>Busway</i>	738 Bus	Pusat
d.	Bus untuk Bus Pengumpan	169 Bus	Pusat
2.	Infrastruktur		
a.	Koridor <i>Busway</i>	17 Koridor	Pusat/Pemda
b.	Fasilitas <i>Park and Ride</i>	9 Lokasi	Pusat/Pemda
c.	Fasilitas Integrasi	17 Lokasi	Pusat/Pemda
d.	Fasilitas Pesepeda dan Pejalan Kaki	-	Pusat/Pemda

Sumber: Ditjen Hubdat, Kemenhub, 2013



Sumber: Ditjen Hubdat, Kemenhub, 2013

Gambar 8.
Peta Jaringan Angkutan Massal Tahun 2020.

C. Kondisi Existing Skema *Park and Ride* di Jakarta Saat Ini

Seperti yang tercantum dalam *website* resmi Dinas Perhubungan Propinsi Jakarta, beberapa tahun terakhir, dimulai dari tahun 2007, Pemerintah Kota Jakarta mulai membangun fasilitas *park and ride* di beberapa titik simpul.

Saat ini lokasi *park and ride* yang telah disediakan adalah di Ragunan, Terminal Kali Deres, Terminal Kampung Rambutan dan Terminal Lebak Bulus. Ke depan, Pemprov DKI Jakarta berencana akan menambah lokasi *park and ride* lain seperti Terminal Pulogebang, maupun lokasi-lokasi lain yang potensial terutama pada lokasi yang terhubung langsung dengan angkutan massal.

Selain penambahan lokasi, Pemprov DKI Jakarta berusaha meningkatkan kapasitas *park and ride* eksisting melalui sistem parkir vertikal, seperti halnya yang dikembangkan pada fasilitas *park and ride* Ragunan, pada

Halte *Busway* Ragunan Koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas), yang baru dibangun dengan teknologi Jepang. Tempat parkir ini telah diresmikan oleh Gubernur Provinsi DKI Jakarta Fauzi Bowo bersamaan dengan pelaksanaan peluncuran *Busway* Koridor XI pada tanggal 28 Desember 2011 lalu. Sistem konstruksi bangunan *park and ride* ini terdiri dari bangunan parkir tiga lantai dengan sistem bongkar pasang (*knock down system*) dengan luas total area mencapai 1.627,5 m². Tempat ini direncanakan mampu menampung 91 mobil dan 50 unit motor.

Lain halnya dengan *park and ride* Ragunan, Kali Deres, Kampung Rambutan dan Lebak Bulus masih berbentuk pelataran parkir. Berdiri sejak tahun 2007, *park and ride* Terminal Kalideres mampu menampung sekitar 100 mobil dan 200 motor. Fasilitas *park and ride* ini terhubung dengan *busway* koridor III (Kalideres-Harmoni). *Park and ride* Terminal Kampung Rambutan luas area parkir 2.000 m²,

dengan kapasitas masing-masing 500 kendaraan untuk mobil maupun motor, serta terintegrasi dengan *Busway* Koridor VII (Kampung Rambutan-Kampung Melayu). Sedangkan *park and ride* Terminal Lebak Bulus mampu menampung 500 kendaraan (baik mobil maupun motor) dan terhubung dengan *Busway* Koridor VIII (Lebak Bulus-Harmoni). Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga menambahkan bahwa apabila terjadi peningkatan permintaan kapasitas parkir, tidak tertutup kemungkinan akan diterapkan sistem parkir vertikal seperti halnya di Ragunan.

D. Kebijakan tarif

Selain beroperasi selama 24 jam penuh, fasilitas *park and ride* juga memiliki tarif yang

terjangkau yaitu sebesar Rp. 4.500,- untuk kendaraan roda empat atau lebih, dan Rp. 1.500,- untuk kendaraan roda dua per hari (Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta, 2013). Khusus untuk fasilitas *park and ride* Ragunan tarif parkir terintegrasi dengan harga karcis *busway*, sehingga masyarakat dapat melakukan pembayaran sekaligus dalam bentuk tarif terpadu parkir dan bus TransJakarta. Tarif yang diberlakukan yaitu Rp. 8000,- untuk kendaraan roda empat atau lebih dan Rp. 5000,- untuk kendaraan roda dua, dengan perhitungan tiket bus TransJakarta sebesar Rp. 3.500,-. Pengguna dapat lebih menghemat ongkos yang dikeluarkan dengan memilih jam parkir sekitar pukul 05.00 sampai 07.00 pagi karena tarif TransJakarta hanya sebesar Rp. 2500,-.



Sumber: <http://1.bp.blogspot.com>

Gambar 9.
Fasilitas *Park and Ride* Ragunan.

E. Permasalahan Fasilitas *Park and Ride* Liar (Illegal)

Selain fasilitas resmi yang disediakan oleh pemerintah DKI Jakarta. Saat ini, fasilitas *park and ride* liar di Jakarta semakin menjamur. Keberadaannya tidak sesuai dengan rencana pengembangan area parkir kota, karena pada dasarnya fasilitas ini hanya memanfaatkan lahan-lahan kosong tanpa memiliki ijin resmi. Pada awalnya fasilitas seperti ini hanya area-area kecil, semakin hari semakin membesar. Kebingungan dan kebutuhan para pengguna jalan di Jakarta akan tempat parkir dijawab oleh sebagian orang sebagai ladang untuk mendapatkan keuntungan yang cukup besar. Beberapa penyedia jasa ini bahkan berani merubah lokasi rumah atau kawasan perdagangan menjadi lahan parkir mengingat keuntungan yang akan mereka dapat.

Lokasi parkir liar ini biasanya berada lebih dekat dengan stasiun, terminal atau lokasi-lokasi transit strategis lainnya. Seringkali lokasi ini juga berada di halte-halte bus gelap, seperti halnya di kawasan Pasar Rebo atau Cawang

UKI Jakarta timur. Di area ini, banyak terdapat tempat parkir mobil/motor ilegal yang beroperasi 24 jam.

Pengguna yang memanfaatkan fasilitas *park and ride* ilegal karena selain lebih dekat dengan akses kendaraan umum, banyak diantara pengguna yang memiliki fasilitas antar jemput oleh perusahaan tempat mereka bekerja yang melintasi lokasi parkir tersebut. Fenomena seperti ini harus segera ditindaklanjuti oleh pemerintah, karena selain mengganggu, terkadang operator *park and ride* tersebut menggunakan lahan kosong yang bukan miliknya hanya untuk mengeruk keuntungan. Selain itu, banyak diantara para operator parkir ilegal ini juga memanfaatkan rumah atau kawasan pemukiman sebagai area parkir. Para pengendara tidak memiliki pilihan karena lokasi yang ditawarkan lebih strategis dan waktu operasi yang lebih fleksibel. Pemerintah Kota Jakarta harus bertindak untuk menertibkan hal ini dan membuat fasilitas *park and ride* yang lebih baik sesuai permintaan para penggunanya.

Permasalahan lain yang timbul dari fasilitas *park and ride* ini adalah tarif layanan yang tidak dapat dikontrol. Tarif yang berlaku

adalah tarif pasar berdasarkan kebijakan dari penyedia jasa tanpa mempertimbangkan standar kebijakan tarif kota.



Sumber: <http://programukm.blogspot.com>

Gambar 10.
Parkir Motor *Park and Ride* Ilegal.

F. Lokasi Potensial Penempatan Fasilitas *Park and Ride* (Jabodetabek)

Lokasi yang tepat dan strategis tentu menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat untuk menggunakan fasilitas *park and ride*. Sesuai dengan karakteristik utamanya, bahwa fasilitas *park and ride* harus terhubung atau terintegrasi dengan kendaraan umum atau minimal memiliki akses yang dekat seperti berjalan kaki menuju fasilitas transportasi umum, maka sebaiknya penempatan lokasi *park and ride* di Jakarta lebih dekat dengan stasiun kereta api komuter, bus Trans Jakarta, terminal angkutan umum atau halte-haltes bus yang menghubungkan kota-kota satelit dengan Jakarta.

Berdasarkan kategori lokasi maka *park and ride* dapat ditempatkan di area luar pusat kota/kota inti atau di pintu masuk, atau bibir terluar kota inti. Maka, untuk Jakarta, lokasi *park and ride* dapat ditempatkan pada kota-kota satelitnya, Bekasi, Tangerang, Bogor dan Depok, atau di titik terluar Jakarta.

Pada kota area luar Jakarta seperti Bekasi, Tangerang, Bogor dan Depok, lokasi *park and*

ride dapat dipilih stasiun kereta api komuter yang melayani rute ke Jakarta, contohnya di Stasiun Bekasi, Stasiun Tangerang, Stasiun Parung, Stasiun Serpong, Stasiun Depok, dan Stasiun Bogor. Selain itu juga adanya potensi besar untuk menempatkan fasilitas *park and ride* di sekitar stasiun-stasiun kecil yang melintas diantara stasiun utama tersebut, minimal untuk parkir sepeda motor. Selain di area stasiun kereta api, dapat juga di lokasi terminal, seperti lokasi Terminal Bekasi Timur, Terminal Baranangsiang Bogor, Terminal Cibinong, Terminal Citeureup, Terminal Depok, Terminal Pondok Gede, Terminal Poris Plawad.

Pada area sisi luar Jakarta dapat dipilih lokasi yang berhubungan langsung dengan halte utama bus TransJakarta atau terminal angkutan umum di Jakarta. Lokasi-lokasi halte utama bus TransJakarta yaitu, Terminal Blok-M, Stasiun Kota, Terminal Pulo Gadung, Terminal Kali Deres, Terminal Kp. Rambutan, Ragunan, Pluit, Cililitan, Tanjung Priok, Ancol, Pulo Gebang dan Pinang Ranti.



Sumber: <http://tangerangnews.com>

Gambar 11.
Fasilitas *Park and Ride* Terminal Poris Plawad Tangerang.

Seperti yang dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta, tren pembangunan fasilitas *park and ride* juga merambat ke pemerintah Tangerang dan Bekasi. Apabila pemerintah Bekasi baru merencanakan pembangunan fasilitas tersebut di lokasi Perumahan Harapan Indah, Kecamatan Medan Satria karena lokasinya berdekatan dengan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)(Dishub Bekasi dikutip oleh poskotanews.com), Pemerintah Kota Tangerang telah membangun fasilitas *park and ride* dilokasi Terminal Poris Plawad, Tangerang yang juga memiliki angkutan APTB ini. Tarif parkir *park and ride* yang berlaku di Terminal Poris Plawad ini berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2011 untuk kendaraan sepeda sebesar Rp. 500,- untuk 1 jam pertama dan jam berikutnya Rp. 500,- juga, serta tarif maksimalnya hanya Rp. 1.500,-. Adapun kendaraan bermotor roda dua dikenai biaya parkir Rp. 1.000,- untuk 1 jam pertama dan dikenakan Rp. 500,- per jam berikutnya dengan tarif maksimal, yaitu Rp. 2.000,-. Sementara itu, tarif parkir mobil sebesar Rp. 2.000,- selama 1 jam pertama dan tambahan Rp. 1.000,- per jam berikutnya dengan tarif maksimal adalah Rp. 6.000,- (Kepala Sub Bagian Tata Usaha APTB Tangerang Abdul Rouf dikutip dari tangerangnews.com).

Maka, lokasi yang memiliki angkutan APTB ini juga dapat dijadikan salah satu alternatif pemilihan lokasi *park and ride*. Saat ini baru terdapat empat rute APTB yakni Tangerang-Kalideres, Ciputat-Kota, Bekasi-Pulogadung, dan Bekasi-Kampung Rambutan.

G. Tantangan dan Pembelajaran

Pelaksanaan skema *park and ride* masih menghadapi kendala yang menjadi tantangan seperti:

1. Masih minimnya pengguna fasilitas *park and ride* yang disediakan oleh pemerintah.
2. Pengguna *park and ride* lebih didominasi oleh pengguna sepeda motor, hal ini dimungkinkan karena fasilitas angkutan umum yang masih jauh dari harapan masyarakat. Para pengguna mobil masih akan memilih kendaraan pribadi dibanding dengan angkutan umum yang kurang memberikan kenyamanan bagi mereka.
3. Banyak bermunculan tempat parkir yang berfungsi sebagai fasilitas *park and ride* ilegal yang tidak sesuai dengan ijin dan aturan yang telah ditetapkan.

4. Masih kurangnya koordinasi antar pemerintah daerah Kota Jakarta dengan daerah lain seperti Bogor, Tangerang, Depok, dan Bekasi dalam membuat jaringan transportasi yang terintegrasi
5. Minimnya publikasi dan sosialisasi yang diterapkan. Hal ini mungkin terkait dana yang disediakan oleh pemerintah masih terbatas.

Dalam menjawab tantangan tersebut di atas, pemerintah Kota Jakarta dapat mengambil pembelajaran dari pengalaman Singapura, seperti berikut:

1. Pemerintah Singapura mengembangkan skema *park and ride* untuk melengkapi skema lainnya seperti *Area Licensing Scheme (ALS)* dan *Vehicle Quota System (VQS)*. Selain itu, adanya usaha untuk meningkatkan layanan angkutan umum seperti penerapan sistem MRT dan BRT. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan transportasi yang ada dilakukan secara terintegrasi, bukan merupakan usaha yang terpisah-pisah.
2. *Never give up*: Pemerintah Singapura terus melakukan perbaikan pada sistem yang diterapkan dalam skema *park and ride* meskipun berkali-kali mengalami kegagalan. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah memiliki komitmen yang kuat dalam menyelesaikan permasalahan transportasi bukan sesuatu yang akan hilang ketika menghadapi hambatan.
3. Pemerintah Singapura meminta *feedback* dari para pengguna untuk memperbaiki layanan yang disediakan. *Feedback* dari masyarakat merupakan masukan dalam melakukan perbaikan sistem yang masih mengalami beberapa kekurangan, sehingga masyarakat sebagai sasaran kebijakan dapat merasakan manfaatnya secara nyata.
4. Pemerintah Singapura menyerahkan pengelolaan *park and ride* kepada badan khusus yang mengelola layanan transportasi secara terintegrasi, *Transit Link (Transit Link, 2013)*, sehingga dalam melakukan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan layanan transportasi umum dapat lebih mudah dilaksanakan secara terintegrasi antar sistem yang dikembangkan.
5. Melakukan sosialisasi dan publikasi yang sangat terencana terkait manfaat serta lokasi *park and ride* yang dikembangkan.

KESIMPULAN

Skema *park and ride* sebagaimana telah dibuktikan oleh Singapura akan dapat efektif untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang menuju pusat kota. Pelaksanaan skema *park and ride* ini agar dapat berhasil harus melalui tahapan perencanaan yang baik. Selain itu faktor utama penentu keberhasilan dari skema *park and ride* adalah adanya jaminan layanan transportasi umum yang lebih baik dibanding dengan kendaraan pribadi penggunanya.

Saat ini, pemerintah Jakarta mulai membangun fasilitas *park and ride* di beberapa lokasi yang dianggap strategis. Bagaimanapun, skema *park and ride* di Jakarta belum secara signifikan berhasil mengatasi permasalahan kemacetan. Hal ini terlihat dengan sedikitnya pengendara yang memanfaatkan fasilitas *park and ride* dan berpindah menggunakan transportasi umum. *Park and ride* tidak akan berhasil apabila diterapkan secara parsial, tidak terintegrasi dengan strategi lain. *Park and ride* akan berhasil apabila merupakan salah satu bagian dari sebuah *integrated transport policy*. Beberapa teknik manajemen permintaan lalu lintas yang akan bersinergi baik dengan *park and ride* seperti pajak bahan bakar, kontrol penggunaan dan kepemilikan kendaraan, pengawasan *land use development* dan *Transit Oriented Development (TOD)*, *parking controls* dan *pricing*, dan lainnya.

SARAN

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta harus bekerja sama dengan pemerintah kota satelitnya seperti Bekasi, Tangerang, Bogor dan Depok, untuk bersama-sama mengembangkan fasilitas *park and ride* dan sistem transportasi yang terintegrasi. Hal ini menjawab tantangan dari pemerintah pusat melalui *Masterplan* yang dikembangkan untuk angkutan umum di wilayah Jabodetabek. Kota-kota tersebut ikut andil dalam memberikan dampak negatif terhadap permasalahan transportasi di Jakarta, karena sebagian penduduknya adalah para komuter. Selain itu, penerapan skema *park and ride* tentu hanya akan berhasil apabila pemerintah dapat memberikan jaminan akan pelayanan transportasi umum yang baik, sehingga masyarakat bersedia untuk berpindah dari kendaraan pribadinya ke kendaraan umum dengan fasilitas *park and ride*.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada Bapak Dr. Heru Praboyo, DEA (Dosen Magister Transportasi ITB) atas masukan yang telah diberikan di tulisan ini. Tanpa masukan dari beliau tulisan ini jauh dari sempurna.

DAFTAR PUSTAKA

- Ditjen Hubdat. Kemenhub. 2013. *Usulan Masterplan Angkutan Massal Jabodetabek*.
- Ginn, S. 2009. *Master Thesis: The Application of The Park and Ride and TOD Concepts to Develop a New Framework That Can Maximase Public Transport Patronage*. Australia: School of Civil Engineering, Queensland University of Technology.
- Konstantinos, K., Matthew, K., Zongzhi, L. 2010. *Optimizing Pricing Policies in Park and Ride Facilities: A Model and Decision Support System with Application*. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, Volume 10, Issue 5.
- Land Transport Authority. *Park and Ride*. (Online). (<http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/transport-options-for-motorists/park-and-ride.html>, diakses tanggal 1 April 2013).
- Pemerintah Propinsi DKI Jakarta. 2012. *Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW 2030*. Jakarta.
- Pemerintah Propinsi DKI Jakarta. 2012. *Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran*. Jakarta.
- Rodriguez, J., Murtha, T. 2009. *Strategy Paper: Travel Demand Management*, Illinois: Chicago Metropolitan Agency Planning, Chicago.
- Seik, F. T. 1997. *Experiences from Singapore's Park and Ride Scheme (1975-1996)*, Elsevier Science Ltd., HABITATITNL., Vol. 21, No. 4, pp 427-44.
- Transit Link. *Park & Ride (P&R) Scheme*. (Online). (<http://www.transitlinks.com.sg>, diakses tanggal 1 April 2013).
- Unit Pengelolaan Perparkiran DKI Jakarta. *Sosialisasi Park and Ride*. (Online). (http://uftparkirdishubdki.com/view_article.php?id=9, diakses tanggal 1 April 2013).