

KAJIAN PREFERENSI PEMILIHAN MODA PENGUMPAN KOMUTER KRL STASIUN BEKASI, KOTA BBEKASI

Reny Savitri ^{1*}, Rio Santo ¹

¹ Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik
Universitas Krisnadwipayana, Indonesia

* e-mail: renisavitri@unkris.ac.id

Abstrak

Studi ini mengkaji bagaimana preferensi pengguna KRL dalam pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi, Kota Bekasi yaitu angkutan kota dan ojek daring. Analisis yang digunakan adalah analisis statistik deskriptif, uji hipotesis dan overlay. Terdapat 5 faktor yang memiliki hubungan dengan preferensi pemilihan moda pengumpan komuter yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keteraturan angkutan kota, serta biaya perjalanan angkutan kota. Faktor yang memiliki hubungan terkuat adalah biaya perjalanan ojek daring. Serta, faktor yang berpengaruh adalah keteraturan dan biaya perjalanan angkutan kota, serta biaya perjalanan ojek daring. Hasil studi ini dapat memberikan masukan terhadap Rencana Tata Ruang Kota Bekasi..

Several intercity feeder modes are available. However, factors that can explain the commuters' choices is still unknown. Therefore, this study examines factors related to their preferences in choosing intercity feeders. It focuses on data from passengers of electric rail cars (or Kereta Rel Listrik – KRL in Indonesia) who had to choose between public transport and an online motorcycle taxi when traveling to Bekasi Station in Bekasi City. The research covers five factors associated with their selection preferences; public transport safety, public transport comfort, public transport regularity and public transport travel costs. The data analysis uses descriptive statistics, hypothesis testing and overlay. The results show that commuters' preference are highly influenced by public transport regularity, public transport travel costs, and online motorcycle taxi travel costs, whereas the travel cost factor of online motorcycle taxis being the largest. The research findings can provide input for the Bekasi City Spatial Plan.

Kata kunci: *Moda Pengumpan, Angkutan Kota, Ojek Daring, Rencana Pola Ruang dan Struktur Ruang, Kota Bekasi*

PENDAHULUAN

Kota Bekasi merupakan kawasan penyangga ibu kota Jakarta dan termasuk bagian dari Kawasan Strategis Nasional Jabodetabekpunjur (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak & Cianjur) yang ditetapkan pada Perpres No. 60 Tahun 2020. (69, 2020).Perkembangan Jakarta yang pesat memberikan dampak terhadap peningkatan interaksi antara Kota Bekasi dengan Kota Jakarta. Fungsi Kota Bekasi dalam sistem Jabodetabekpunjur sebagai penyedia permukiman dan pelayanan, sehingga menjadi pilihan bagi masyarakat untuk bertempat tinggal di Kota Bekasi, namun tetap beraktivitas di wilayah Kota Jakarta.

Teori mengenai harga lahan yang dikemukakan oleh Von Thunen (1826) juga mendukung terjadinya hal tersebut. Dengan asumsi, bahwa nilai lahan terkait dengan adanya hubungan antara jarak, pasar dan produksi. Semakin jauh dari pusat pasar, maka harga sewa lahan akan semakin murah dan semakin tinggi kemampuan untuk membayar sewa lahan, maka semakin besar kemungkinannya kegiatan tersebut berada di pusat pasar. Pada kasus ini, wilayah Kota Jakarta menjadi pusat pasar.(Prasetya & Sunaryo, 2013)

Pemilihan tempat tinggal di luar Jakarta, khususnya Kota Bekasi mengakibatkan pola pergerakan ulang-alik (commuting) penduduk dalam melakukan aktivitasnya, dengan pelakunya disebut sebagai komuter. Menurut Statistik Komuter Jabodetabek 2019, jumlah pelaku komuter Kota Bekasi yang berkegiatan utama di luar Kota Bekasi ada sebanyak 373.125 jiwa, merupakan 15,54% dari total jumlah penduduk Kota Bekasi. (Tsalis et al., n.d.)

Dalam mendukung pergerakan komuter menuju Kota Jakarta, moda transportasi publik yang sering digunakan adalah Kereta Rel Listrik (KRL) atau Kereta Commuter Line. VP Corporate Secretary KAI Commuter Anne Purba menyebutkan Stasiun Bekasi memiliki rata-rata volume 9.531 pengguna per hari (Hapsari & Maulana, n.d.). Namun komuter Kota Bekasi untuk mencapai Stasiun Bekasi masih memerlukan moda pengumpan dari tempat tinggalnya yaitu angkutan kota dan ojek daring. Angkutan ojek daring muncul karena ketidakmampuan angkutan umum (angkot/angdes/bus kota) menjangkau penumpang yang berdomisili di daerah-daerah pinggiran yang jauh dari akses angkutan umum. (Priyambodo & WR, 2019).

Ada dua faktor yang berkontribusi dalam meningkatkan jumlah pengguna angkutan umum, antara lain. Faktor Eksternal dan Internal. Faktor eksternal mencakup aspek yang diatur oleh pihak di luar perusahaan. Aspek yang mempengaruhi pengguna sebelum menaiki moda pengumpan menuju kereta komuter, antara tempat asal/tujuan menuju stasiun. Faktor internal merupakan aspek yang diperoleh pada saat menggunakan moda pengumpan. Faktor eksternal dan internal tersebut dikelompokkan menjadi faktor spasial dan non spasial untuk menilai preferensi pemilihan moda pengumpan (Dwiatmoko et al., 2020)

Preferensi dalam pemilihan moda pengumpan dipengaruhi oleh faktor spasial dan non spasial, yang menyebabkan perbedaan pergerakan antar individu. (Prayogo, 2016) Faktor spasial antara lain dipengaruhi oleh kemudahan pengguna untuk mencapai lokasi Stasiun Bekasi dari tempat tinggalnya. Sedangkan faktor non spasial yaitu dipengaruhi oleh karakteristik pergerakan, karakteristik pelaku pergerakan dan karakteristik sistem moda transportasi. Saat ini alternatif moda pengumpan yang tersedia angkutan kota dan ojek daring. Ojek daring memiliki karakteristik pelayanan yang khusus, berbeda dengan angkutan kota. (Mustaqima, n.d.) Dalam upaya meningkatkan tingkat pelayanan moda pengumpan transportasi massal bagi pengguna menuju Kereta Rel Listrik (KRL) dan masukan dalam RTRW Kota Bekasi, sehingga perlu diketahui preferensi pengguna dalam pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi.

METODE PENELITIAN

Metode analisis yang dilakukan pada penelitian ini yaitu untuk mengolah data yang didapatkan melalui survei primer dan survei sekunder, agar dapat menjawab sasaran penelitian yang ingin dicapai. Adapun metode analisis yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menjelaskan karakteristik komuter (Priyambodo & WR, 2019) Kota Bekasi dalam bentuk diagram dan tabel sebaran frekuensi berdasarkan data-data yang diperoleh dari survei primer melalui penyebaran kuesioner
2. Analisis Uji Hipotesis menggunakan uji Chi-Square, Cramer's V dan T (parsial) untuk mengetahui hubungan antara karakteristik komuter Kota Bekasi dengan preferensi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. (Alfiansyah & Setiawan, 2022)
3. Analisis spasial dengan metoda overlay (Hussein, n.d.) untuk menjelaskan keterkaitan preferensi pemilihan moda komuter Kota Bekasi ke Stasiun Bekasi berdasarkan sebaran lokasi tempat tinggal dengan Pola Ruang dan Struktur Ruang Kota Bekasi

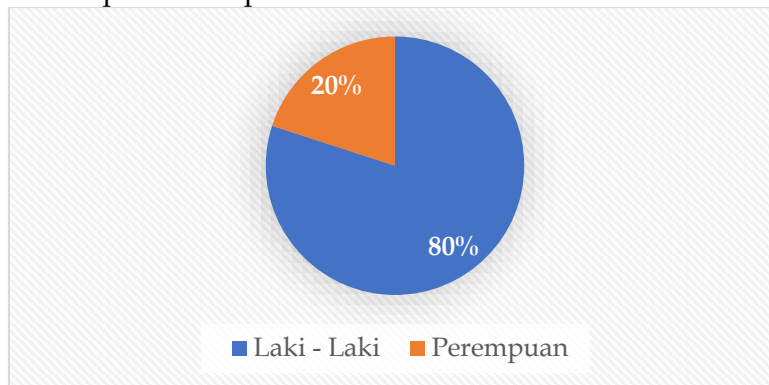
HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Pelaku Pergerakan

Karakteristik komuter Kota Bekasi sebagai pelaku pergerakan akan dijelaskan dengan mendeskripsikan karakteristik yang dibagi berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan dan pendapatan (Lestari & Dewanti, 2021).

1. Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 Persentase Komuter Kota Bekasi Berdasarkan Jenis Kelamin

Pada Gambar 1, terlihat bahwa persentase komuter Kota Bekasi terdiri dari perempuan sebesar 80% dan laki-laki sebesar 20%. Hal ini dapat diartikan bahwa komuter Kota Bekasi yang menggunakan Kereta Rel Listrik dari Stasiun Bekasi, cenderung didominasi oleh perempuan. Adapun preferensi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi berdasarkan jenis kelamin komuter Kota Bekasi dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Preferensi Pemilihan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Jenis Kelamin Komuter Kota Bekasi

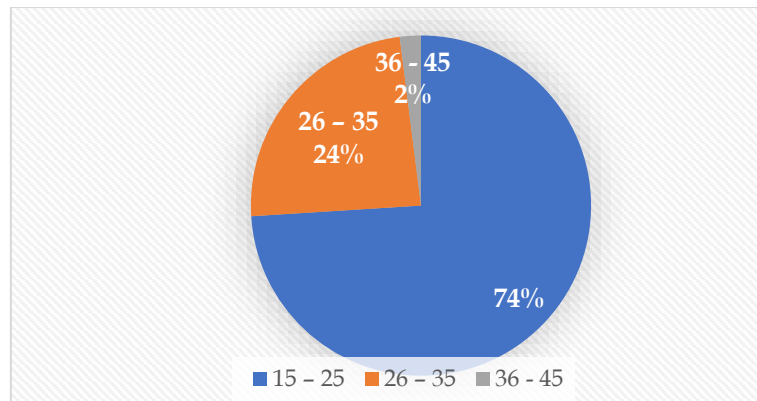
No	Jenis Kelamin	Pemilihan Moda			Jumlah
		Angkutan Kota	Ojek Daring	Angkutan Kota & Ojek Daring	
1	Laki - laki	1	14	5	20
2	Perempuan	8	63	9	80
Total		9	77	14	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Terlihat bahwa jumlah komuter Kota Bekasi terbanyak adalah perempuan yang memilih moda pengumpan ojek daring, yaitu sebanyak 63 orang. Sedangkan 20% 80% Laki-laki Perempuan 39 jumlah komuter Kota Bekasi paling sedikit adalah laki-laki yang memilih moda pengumpan angkutan kota, yaitu sebanyak 1 orang.

2. Usia

Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan usia dapat dilihat pada Gambar 2



Gambar 2 Persentase Komuter Kota Bekasi Berdasarkan Jenis Kelamin

Terlihat bahwa kelompok usia 15 – 25 tahun memiliki persentase terbesar dengan 74%. Sedangkan kelompok usia 36 – 45 tahun memiliki persentase terkecil dengan 2%. Adapun preferensi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi berdasarkan usia komuter Kota Bekasi dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Preferensi Pemilihan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Usia Komuter Kota Bekasi

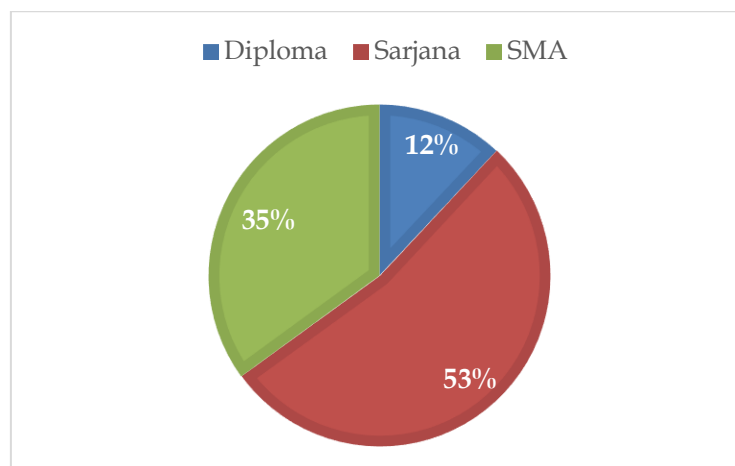
No	Usia (Tahun)	Pemilihan Moda			Jumlah
		Angkutan Kota	Ojek Daring	Angkutan Kota & Ojek Daring	
1	15 - 25	7	58	9	74
2	26 - 35	1	19	4	24
3	36 - 45	1	0	1	2
Total		9	77	14	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Terlihat bahwa sebanyak 58 orang dari kelompok usia 15 – 25 tahun dan 19 orang dari kelompok usia 26 – 35 tahun, lebih memilih menggunakan ojek daring sebagai moda pengumpan ke Stasiun Bekasi.

3. Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan pendidikan terakhir dapat dilihat pada Gambar 3.

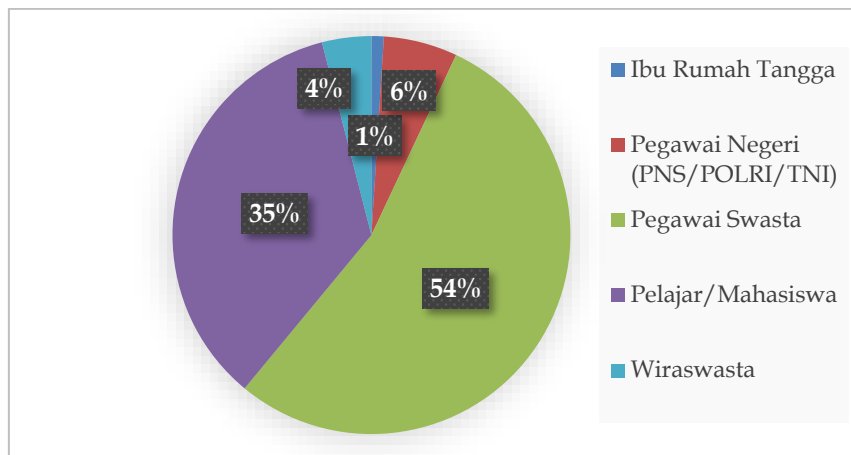


Gambar 3 Persentase Komuter Kota Bekasi Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pada Gambar 3, terlihat bahwa mayoritas komuter memiliki pendidikan terakhir pada tingkat pendidikan sarjana, yaitu sebesar 53%.

4. Pekerjaan

Pekerjaan merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan pekerjaan dapat dilihat pada Gambar 4.

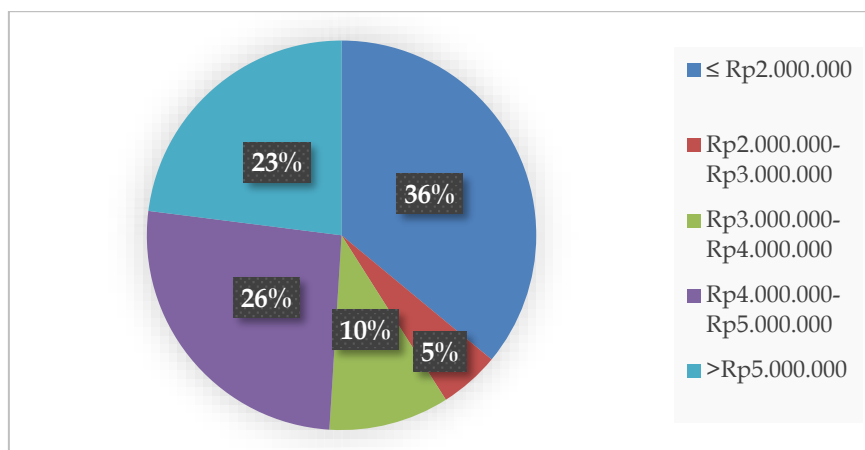


Gambar 4 Persentase Komuter Kota Bekasi Berdasarkan Pekerjaan

Pada Gambar 4, terlihat bahwa sebagian besar komuter Kota Bekasi merupakan pegawai swasta dengan persentase 54%.

5. Pendapatan

Pendapatan merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan pendapatan dapat dilihat pada Gambar 5



Gambar 5 Persentase Komuter Kota Bekasi Berdasarkan Pendapatan

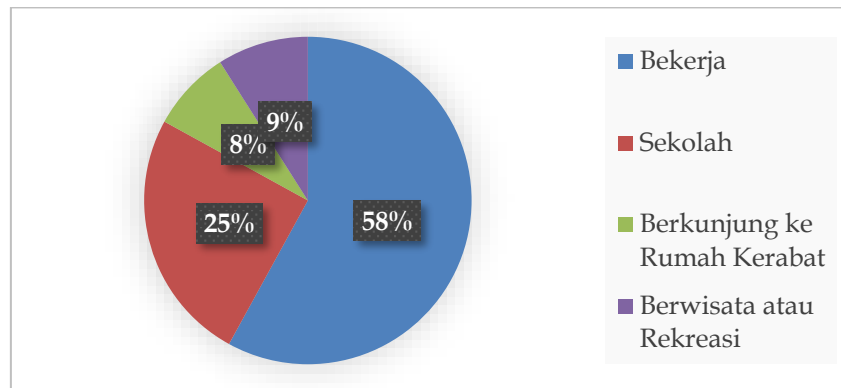
Pada Gambar 5 terlihat bahwa mayoritas komuter Kota Bekasi memiliki pendapatan pada kisaran kurang dari Rp2.000.000,00 per bulannya dengan persentase 36%.

Karakteristik Pergerakan

Karakteristik pergerakan komuter Kota Bekasi akan dijelaskan dengan mendeskripsikan karakteristik yang dibagi berdasarkan maksud pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan. (Prayogo, 2016)

1. Maksud Pergerakan

Maksud pergerakan merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan maksud pergerakan dapat dilihat pada Gambar 6.

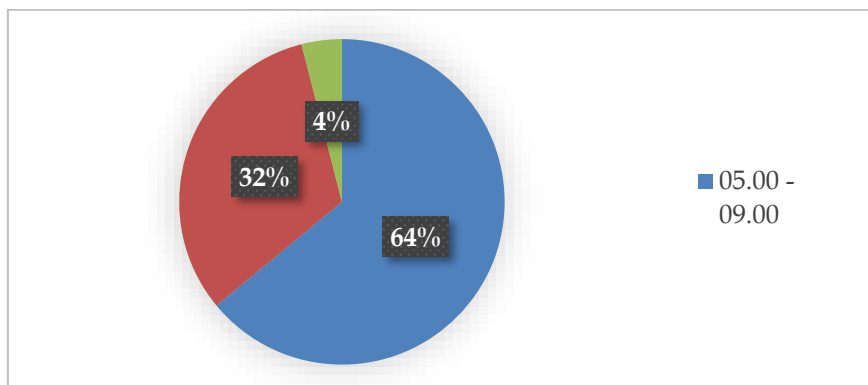


Gambar 6 Persentase Maksud Pergerakan Komuter Kota Bekasi

Berdasarkan Gambar 6, dapat disimpulkan bahwa maksud pergerakan yang dominan dari komuter Kota Bekasi adalah bekerja dengan persentase sebesar 58%.

2. Waktu Terjadinya Pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Persentase komuter Kota Bekasi berdasarkan waktu terjadinya pergerakan dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7 Persentase Waktu Terjadinya Pergerakan Komuter Kota Bekasi

Berdasarkan hasil analisis komuter Kota Bekasi paling banyak melakukan pergerakan ke Stasiun Bekasi pada rentang waktu 05.00-09.00 dengan persentase sebesar 64%.

3. Waktu Tempuh

Waktu tempuh merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi komuter dalam memilih moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Adapun preferensi pemilihan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi berdasarkan waktu tempuh komuter Kota Bekasi dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Penilaian Tingkat Keamanan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Preferensi Komuter Kota Bekasi

No	Waktu Tempuh (Menit)	Pemilihan Moda			Jumlah
		Angkutan Kota	Ojek Daring	Angkutan Kota & Ojek Daring	

1	0 - 15	2	22	5	29
2	16 - 30	2	37	5	44
3	31 - 45	2	13	4	19
4	46 - 60	3	5	0	8
Total		9	77	14	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan hasil analisis, waktu tempuh dari pergerakan komuter Kota Bekasi paling banyak pada rentang waktu 16-30 menit dengan jumlah komuter sebanyak 44 orang. Hal ini juga bergantung kepada lokasi tempat tinggal dari masing-masing komuter.

Karakteristik Sistem Moda Transportasi (Menteri Perhubungan, 2019)

1. Keamanan

Tingkat kewanaman ini dinilai dari preferensi komuter Kota Bekasi terhadap aspek kewanaman masing-masing moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Penilaian tingkat kewanaman moda pengumpan berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi dapat dilihat secara jelas pada Tabel 4.

Tabel 4 Penilaian Tingkat Kewanaman Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Preferensi Komuter Kota Bekasi

No	Jenis Moda	Kewanaman					Jumlah	Persentase (%)
		Sangat Buruk	Buruk	Cukup	Baik	Sangat Baik		
1	Angkutan Kota	0	14	216	84	0	314	62,80
2	Ojek Daring	0	0	84	244	55	383	76,60

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan hasil analisis preferensi komuter Kota Bekasi terhadap aspek kewanaman, menunjukkan bahwa ojek daring sebagai moda pengumpan mendapatkan persentase nilai sebesar 76,60%. Dapat disimpulkan bahwa ojek daring dinilai lebih baik daripada angkutan kota pada tingkat kewanaman.

2. Keselamatan

Tingkat Keselamatan ini dinilai dari preferensi komuter Kota Bekasi terhadap aspek keselamatan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Penilaian tingkat keselamatan moda pengumpan berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi dapat dilihat secara jelas pada Tabel 5.

Tabel 5 Penilaian Tingkat Keselamatan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Preferensi Komuter Kota Bekasi

No	Jenis Moda	Keselamatan					Jumlah	Persentase (%)
		Sangat Buruk	Buruk	Cukup	Baik	Sangat Baik		
1	Angkutan Kota	0	26	243	24	0	293	58,60
2	Ojek Daring	0	2	111	220	35	368	73,60

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi pada Tabel 5, ojek daring sebagai moda pengumpan mendapatkan persentase nilai sebesar 73,60%. Dapat disimpulkan bahwa ojek daring dinilai lebih baik daripada angkutan kota pada tingkat keselamatan.

3. Kenyamanan

Tingkat kenyamanan ini dinilai dari preferensi komuter Kota Bekasi terhadap aspek kenyamanan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Penilaian tingkat kenyamanan

moda pengumpan berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi dapat dilihat secara jelas pada Tabel 6.

Tabel 6 Penilaian Tingkat Kenyamanan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Preferensi Komuter Kota Bekasi

No	Jenis Moda	Kenyamanan					Jumlah	Persentase (%)
		Sangat Buruk	Buruk	Cukup	Baik	Sangat Baik		
1	Angkutan Kota	0	38	237	8	0	283	56,60
2	Ojek Daring	0	2	120	196	50	368	73,60

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi pada Tabel 6 ojek daring sebagai moda pengumpan mendapatkan persentase nilai sebesar 73,60%. Dapat disimpulkan bahwa ojek daring dinilai lebih baik daripada angkutan kota pada tingkat kenyamanan.

4. Keteraturan

Tingkat keteraturan ini dinilai dari preferensi komuter Kota Bekasi terhadap aspek keteraturan moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Penilaian tingkat keteraturan moda pengumpan berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi dapat dilihat secara jelas pada Tabel 7.

Tabel 7 Penilaian Tingkat Keteraturan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Preferensi Komuter Kota Bekasi

No	Jenis Moda	Keteraturan					Jumlah	Persentase (%)
		Sangat Buruk	Buruk	Cukup	Baik	Sangat Baik		
1	Angkutan Kota	0	142	78	12	0	232	46,40
2	Ojek Daring	0	2	99	188	90	381	76,20

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi pada Tabel 7, ojek daring sebagai moda pengumpan mendapatkan persentase nilai sebesar 76,20%. Dapat disimpulkan bahwa ojek daring dinilai lebih baik daripada angkutan kota pada tingkat keteraturan.

5. Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan ini dinilai berdasarkan preferensi Komuter Kota Bekasi terhadap tarif yang dikenakan pada setiap moda pengumpan ke Stasiun Bekasi. Penilaian biaya perjalanan moda pengumpan berdasarkan preferensi komuter Kota Bekasi dapat dilihat secara jelas Tabel 8.

Tabel 8 Penilaian Biaya Perjalanan (Tarif) Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi Berdasarkan Preferensi Komuter Kota Bekasi

No	Jenis Moda	Biaya Perjalanan					Jumlah	Persentase (%)
		Sangat Buruk	Buruk	Cukup	Baik	Sangat Baik		
1	Angkutan Kota	0	10	90	252	10	362	72,40
2	Ojek Daring	0	18	63	280	0	361	72,20

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan preferensi Komuter Kota Bekasi pada Tabel 8, angkutan kota sebagai moda pengumpan mendapatkan persentase nilai sebesar 72,40%. Dapat disimpulkan bahwa angkutan kota dinilai lebih baik daripada ojek daring dalam segi biaya perjalanan.

Hubungan Karakteristik Komuter Kota Bekasi dengan Pemilihan Moda Pengumpan ke Stasiun Bekasi

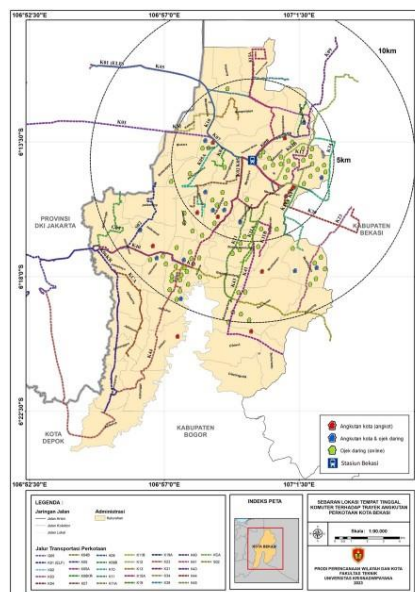
Berdasarkan hasil analisis, variabel keamanan angkutan kota, keselamatan angkutan kota, kenyamanan angkutan kota, keteraturan angkutan kota, biaya perjalanan angkutan kota, kenyamanan ojek daring dan biaya perjalanan ojek daring memiliki hubungan atau keterkaitan dengan preferensi pemilihan moda. Sedangkan, variabel sisanya tidak memiliki hubungan atau keterkaitan dengan preferensi pemilihan moda.

Variabel yang memiliki keterkaitan paling erat dalam mempengaruhi preferensi pemilihan moda adalah variabel biaya perjalanan ojek daring dengan nilai 0,546. Hal ini disebabkan karena biaya perjalanan ojek daring cenderung lebih mahal daripada angkutan kota, namun komuter Kota Bekasi tetap lebih banyak memilih menggunakan ojek daring karena dinilai lebih unggul pada faktor pelayanan lainnya.

Variabel yang memiliki keeratan paling rendah dalam mempengaruhi preferensi pemilihan moda adalah pendidikan terakhir dengan nilai 0,092. Hal ini dikarenakan komuter Kota Bekasi dari berbagai latar belakang pendidikan terakhir lebih banyak memilih moda pengumpan ojek daring untuk mencapai Stasiun Bekasi.

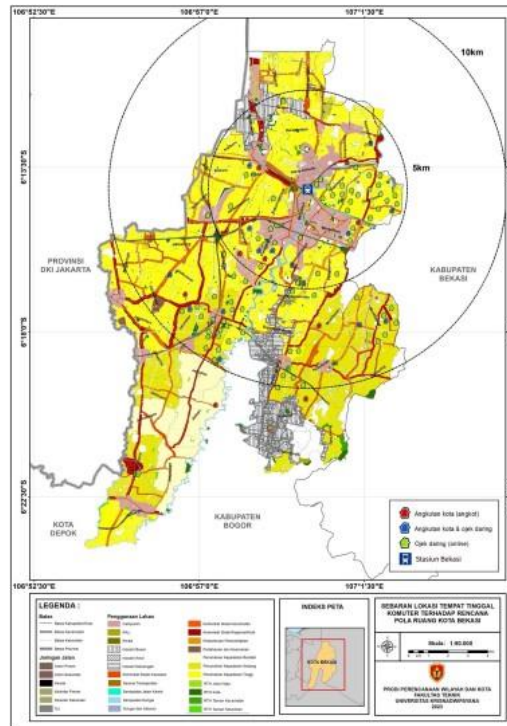
Identifikasi Sebaran Lokasi Tempat Tinggal Komuter dan Pemilihan Moda Pengumpan Terhadap Pola Ruang dan Struktur Ruang Kota Bekasi

Untuk mengetahui apakah komuter sudah terlayani jaringan angkutan kota, maka dilakukan analisis *overlay* antara peta sebaran lokasi tempat tinggal Komuter dengan peta trayek angkutan di Kota Bekasi. Hal ini bertujuan untuk mengidentifikasi tingkat aksesibilitas komuter ke Stasiun Bekasi dengan menggunakan angkutan kota.



Gambar 8 Peta Sebaran Lokasi Tempat Tinggal Komuter Terhadap Trayek Angkutan Kota di Kota Bekasi

Pada Gambar 8 dapat dilihat bahwa terdapat trayek-trayek angkutan kota yang melayani pergerakan Komuter Kota Bekasi ke Stasiun Bekasi. Bahkan, beberapa trayek angkutan kota melewati Stasiun Bekasi seperti K01 (ELF), K02, K09, K09B, K10 dan K15A. (D. P. K. Bekasi, n.d.) Pada penelitian ditemukan bahwa preferensi komuter terhadap moda pengumpan didominasi oleh pengguna ojek daring sebagai moda pengumpan, walau trayek telah tersedia



Gambar 9 Peta Overlay Sebaran Lokasi Tempat Tinggal Komuter Terhadap Rencana Pola Ruang Kota Bekasi

Analisis overlay dilakukan untuk mengetahui identifikasi lokasi tempat tinggal komuter terhadap Rencana Pola Ruang Kota Bekasi. Pada Gambar 9 terlihat bahwa lokasi tempat tinggal komuter Kota Bekasi didominasi oleh peruntukan ruang campuran, perumahan kepadatan sedang dan perumahan kepadatan tinggi. Dengan jumlah komuter yang memilih moda pengumpanan ojek daring lebih besar, dapat diartikan bahwa trayek angkutan kota belum cukup baik dalam mendukung pergerakan komuter ke Stasiun Bekasi.

Lokasi Tempat Tinggal Komuter Terhadap Rencana Pola Ruang Kota Bekasi

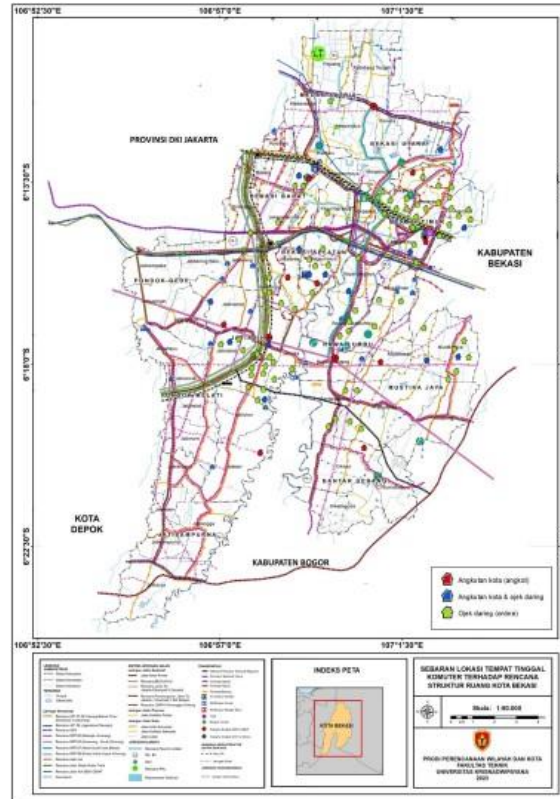
Arahan peruntukan ruang untuk perumahan di Kota Bekasi didominasi oleh perumahan dari tiga kelas kepadatan, yaitu perumahan kepadatan tinggi, perumahan kepadatan sedang dan perumahan kepadatan rendah. Analisis overlay dilakukan untuk mengidentifikasi sebaran lokasi tempat tinggal Komuter terhadap Rencana Pola Ruang Kota Bekasi. (P. K. Bekasi, 2011)

Pada Gambar 9 terlihat bahwa sebaran lokasi tempat tinggal Komuter Kota Bekasi didominasi oleh peruntukan ruang campuran, perumahan kepadatan sedang dan perumahan kepadatan tinggi. Dapat dilihat juga bahwa semakin mendekati titik lokasi Stasiun Bekasi maka tingkat kepadatan perumahan semakin tinggi. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa penduduk cenderung memilih tempat tinggal yang dekat dengan akses transportasi. Komuter pada wilayah sekitar Stasiun Bekasi, tetap memiliki preferensi yang tinggi terhadap moda pengumpanan ojek daring secara dominan, hal ini menunjukkan, bahwa penduduk pada kawasan perumahan yang memiliki harga tanah lebih tinggi, tetap memilih ojek daring walaupun biaya perjalanannya lebih mahal daripada angkutan kota.

Lokasi Tempat Tinggal Komuter Terhadap Rencana Struktur Ruang Kota Bekasi

Dalam rencana struktur ruang Kota Bekasi terdapat rencana pengembangan terminal di beberapa kelurahan. Berdasarkan Gambar 10, terdapat pengembangan struktur ruang di sekitar Stasiun Bekasi yang sangat tinggi dengan adanya rencana- rencana pengembangan sistem transportasi, seperti pembangunan jalur TOL, jalur MRT, jalur LRT dan Terminal.

Dapat dilihat juga bahwa dua kelurahan dengan jumlah komuter terbanyak berada di dekat rencana pengembangan Terminal Regional di sekitar Kelurahan Jatiasih dan Terminal Tipe C di Kelurahan Marga Mulya. Rencana pengembangan sarana dan prasarana transportasi dalam Rencana Struktur Ruang Kota (P. K. Bekasi, 2011) ini harus diikuti dengan peningkatan beberapa aspek pelayanan agar masyarakat mau beralih dari ojek daring ke angkutan kota.



Gambar 10 Peta Kajian Lokasi Tempat Tinggal Komuter Terhadap Rencana Struktur Ruang Kota Bekasi

KESIMPULAN

Karakteristik preferensi komuter Kota Bekasi dalam memilih moda pengumpan ke Stasiun Bekasi terbagi menjadi 3 yaitu karakteristik pelaku pergerakan, karakteristik pergerakan dan karakteristik sistem moda transportasi. Ketiga karakteristik tersebut kemudian telah dianalisis pada pembahasan sebelumnya sebagai berikut:

Karakteristik Pelaku Pergerakan terdiri dari jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan dan pendapatan. Komuter Kota Bekasi didominasi oleh perempuan dengan persentase sebesar 80%. Secara faktor usia, didominasi oleh 15 - 25 tahun dengan persentase 74%. Komuter Kota Bekasi dengan pendidikan terakhir Sarjana paling mendominasi dengan persentase sebesar 53%. Komuter Kota Bekasi paling banyak memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta dengan persentase sebesar 54%. Serta, Komuter Kota Bekasi dengan pendapatan kurang dari Rp2.000.000 paling mendominasi dengan persentase sebesar 36%.

Karakteristik pergerakan terdiri dari maksud pergerakan, waktu terjadinya pergerakan dan waktu tempuh. Komuter Kota Bekasi mayoritas memiliki maksud pergerakan untuk bekerja yaitu sebesar 58% dengan waktu terjadinya pergerakan pada jam 05.00 - 09.00 WIB yaitu sebesar 64%. Ditinjau dari waktu tempuh sangat beragam karena bergantung pada lokasi tempat tinggal Komuter Kota Bekasi, namun waktu tempuh Komuter Kota Bekasi paling banyak adalah 16-30 menit sebesar 44%.

Karakteristik Sistem Moda Transportasi dinilai berdasarkan 5 faktor tingkat pelayanan yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, keteraturan dan biaya perjalanan.

Ojek daring sebagai moda pengumpan ke Stasiun Bekasi mendapatkan nilai lebih unggul dalam faktor keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keteraturan. Sedangkan, angkutan kota sebagai moda pengumpan ke Stasiun Bekasi hanya unggul dalam biaya perjalanan. Faktor-faktor yang memiliki hubungan dengan preferensi pemilihan moda pengumpan Komuter Kota Bekasi ke Stasiun Bekasi adalah keamanan angkutan kota, keselamatan angkutan kota, kenyamanan angkutan kota, keteraturan angkutan kota, biaya perjalanan angkutan kota, kenyamanan ojek daring dan biaya perjalanan ojek daring. Faktor yang memiliki hubungan paling kuat adalah biaya perjalanan ojek daring. Serta, faktor yang paling mempengaruhi preferensi pemilihan moda pengumpan Komuter Kota Bekasi ke Stasiun Bekasi adalah keteraturan angkutan kota, biaya perjalanan angkutan kota, dan biaya perjalanan ojek daring.

Komuter Kota Bekasi terbanyak pertama berasal dari Kecamatan Bekasi Timur yaitu sebesar 25% dan terbanyak kedua berasal dari Kecamatan Jatiasih. Kedua kecamatan tersebut didominasi oleh peruntukan ruang campuran, perumahan kepadatan sedang dan perumahan kepadatan tinggi. Terdapat dua rencana pengembangan terminal yang berdekatan dengan kecamatan tersebut, yaitu Terminal Regional di Kelurahan Jatiasih dan Terminal Tipe C di Kelurahan Marga Mulya. Rencana pengembangan sarana transportasi ini harus dibarengi dengan peningkatan aspek pelayanan angkutan kota agar masyarakat mau beralih dari sistem pelayanan ojek daring ke angkutan kota, misalnya dengan pengembangan sistem BRT atau BTS (*Buy The Service*), (PM No. 15, 2019) bahwa operator jasa angkutan umum dibayar secara bulanan dll. (Miro, n.d.)

DAFTAR PUSTAKA

- Alfiansyah, T. A., & Setiawan, R. P. (2022). Hubungan antara Karakteristik Sosio-Demografi dan Penggunaan Taman dengan Subjective Well-being Penduduk Kota Surabaya. *Jurnal Soshum Insentif*, 5(2), 132-146. <https://doi.org/10.36787/jsi.v5i2.829>
- Dwiatmoko, H., Mudjanarko, S. W., & Setiawan, I. (2020). Peran Angkutan Kereta Api Komuter Dalam Meningkatkan Perekonomian Di Wilayah Gerbang Kertasusila. In *Scopindo*.
- Hapsari, M. A., & Maulana, I. (n.d.). 5 KRL dengan Stasiun Penumpang terbanyak, salah satunya Citayam, *Kompas*, 2021.
- Hussein, S. (n.d.). Analisis Overlay dalam Sistem Informasi Geografis. Sistem Informasi Geografis. <https://geospasialis.com/category/sig/Bekasi>, D. P. K. (n.d.). *Trayek Kendaraan Kota Bekasi*
- Lestari, S., & Dewanti, D. (2021). Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan. In *Jurnal Penataan Ruang* (Vol. 16, Issue 2). <https://doi.org/10.12962/j2716179x.v16i2.7399>
- Miro, F. (n.d.). *Perencanaan transportasi untuk mahasiswa, perencana, dan praktisi /*
- Mustaqima, Z. Z. (n.d.). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Umum Berbasis On line di Jakrta, 2018.
- Menteri Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. In *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.
- Prasetya, N. A., & Sunaryo, B. (2013). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Harga Lahan *Teknik PWK*, 2(2), 223-232.
- Priyambodo, P., & WR, D. J. (2019). KARAKTERISTIK ANGKUTAN OJEK SEPEDA MOTOR DI KABUPATEN SIDOARJO (Studi Kasus Angkutan Ojek Sepeda Motor di



- Kecamatan Candi) THE CHARACTERISTIC OF MOTOCYCLE OJEK TRANSPORT IN SIDOARJO DISTRICT (Chase Study Motorcycle Ojek Transport In Candi Sub-District). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 15(3), 151. <https://doi.org/10.25104/jptd.v15i3.1209>
- Prayogo, G. (2016). STRATEGI ALIH MODA SEPEDA MOTOR KE ANGKUTAN KOTA DI KECAMATAN BEKASI TIMUR BERDASARKAN PREFERENSI PENGGUNA
- P. P. R. I. N. (2020). Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 60 tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Dan Cianjur. In Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2001 (Vol. 2003, Issue 1).
- PM No. 15. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. *PM 15 Tahun 2019*, 13.
- Peraturan Daerah Bekasi, P. K. (2011). *Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 13 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2011-2031*
- Tsalis, H., Prabawa, P. D., & Prisanjaya, G. (n.d.) (2019). Statistik Komuter Jabodetabek