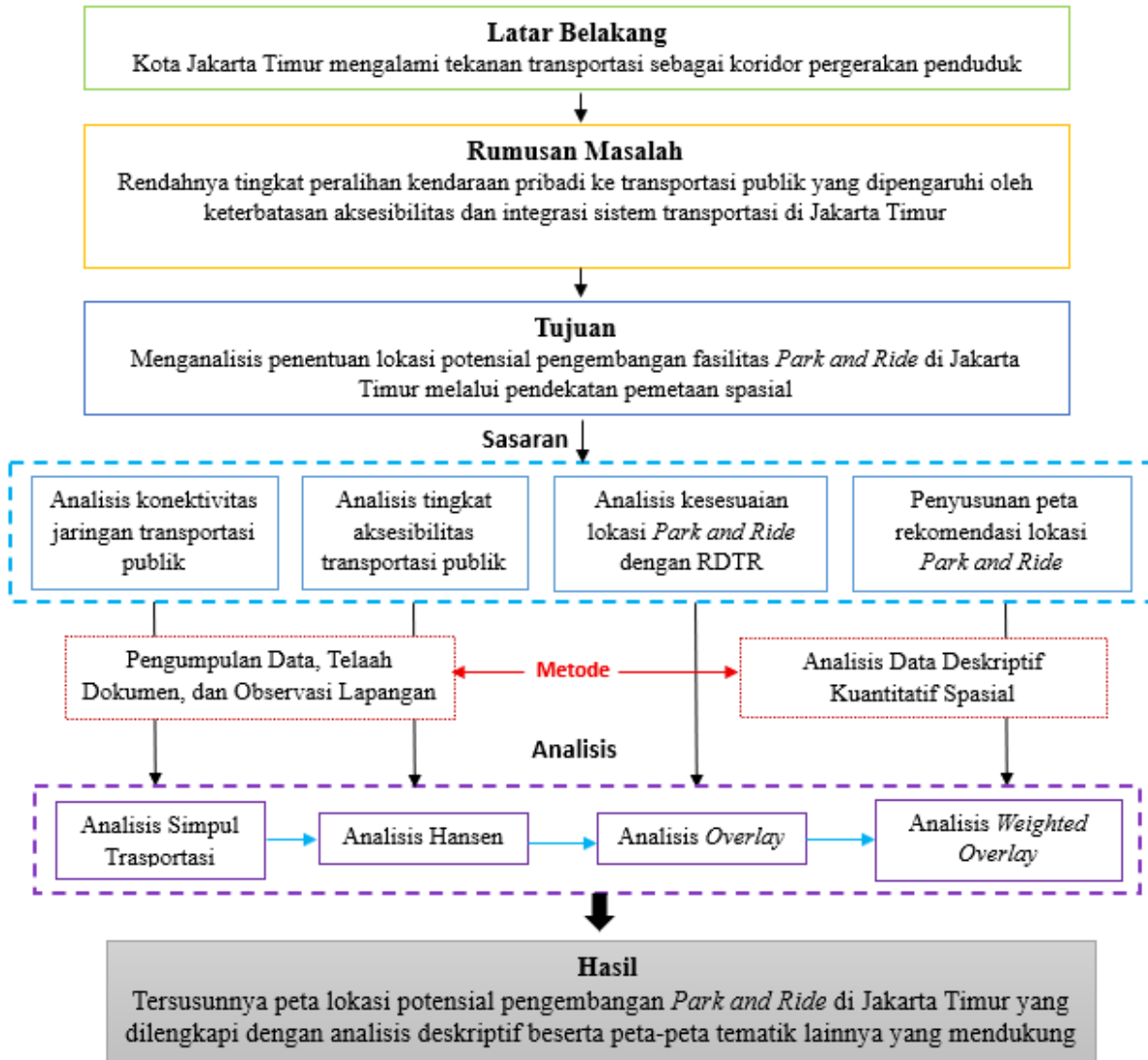


BAB II KONSEP PERENCANAAN

Pada konsep perencanaan ini, penulis menjelaskan uraian langkah kerja untuk mencapai luaran dalam penulisan tugas besar.



Sumber: Penulis, 2025

Gambar 2. Struktur Peta Konsep

Peta konsep penelitian pada gambar di atas menggambarkan alur pemikiran penelitian dalam menentukan lokasi potensial pengembangan fasilitas *Park and Ride* di Kota Jakarta Timur. Penelitian ini diawali dengan latar belakang permasalahan berupa tingginya tekanan sistem transportasi di Jakarta Timur sebagai salah satu koridor pergerakan utama penduduk. Kondisi tersebut memunculkan permasalahan rendahnya tingkat peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik yang dipengaruhi oleh keterbatasan aksesibilitas serta integrasi sistem transportasi yang belum optimal.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penentuan lokasi potensial pengembangan fasilitas *Park and Ride* di Jakarta Timur melalui pendekatan pemetaan spasial. Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian ini memiliki beberapa sasaran utama, yaitu analisis konektivitas jaringan transportasi publik (KRL, LRT, dan BRT), analisis tingkat aksesibilitas transportasi publik, analisis kesesuaian lokasi *Park and Ride* terhadap RDTR, serta penyusunan peta rekomendasi lokasi *Park and Ride*.

Proses penelitian dilakukan melalui tahapan pengumpulan data, telaah dokumen, dan observasi lapangan yang kemudian dianalisis menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif spasial. Tahapan analisis meliputi analisis konektivitas jaringan transportasi menggunakan analisis simpul transportasi, analisis aksesibilitas transportasi menggunakan metode Hansen, analisis kesesuaian tata ruang melalui metode *overlay*, serta integrasi seluruh variabel melalui analisis *weighted overlay*. Hasil akhir dari rangkaian analisis tersebut berupa peta lokasi potensial pengembangan *Park and Ride* di Jakarta Timur yang dilengkapi dengan analisis deskriptif serta peta tematik pendukung lainnya.

2.1 Konsep *Park and Ride*

Park and Ride (PNR) merupakan fasilitas perpindahan moda yang umumnya dikembangkan pada kawasan pinggiran kota atau sebelum memasuki kawasan pusat kegiatan (CBD), sehingga pengguna kendaraan pribadi dapat memarkir kendaraannya dan melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan umum menuju pusat kota (New Zealand Transport Agency, 2008). Dalam perspektif perencanaan transportasi kontemporer, PNR sebagai bagian dari strategi *Travel Demand Management* (TDM) dirancang dengan penempatan yang harus dipilih secara strategis agar mampu menarik pengguna kendaraan pribadi untuk melakukan perpindahan moda (Kim & Shim, 2021). Selain mempertimbangkan aspek aksesibilitas dan potensi permintaan, Nakamura et al. (2025) menjelaskan bahwa fasilitas *Park and Ride* secara khusus ditempatkan di luar kawasan pusat kota (*outside of urban centers*) sehingga masyarakat yang berasal dari wilayah pinggiran dapat mengakses pusat kota menggunakan transportasi umum tanpa menggunakan kendaraannya. Penempatan tersebut bertujuan mengurangi jumlah perjalanan kendaraan pribadi menuju pusat kota, sehingga dapat menekan kemacetan lalu lintas, mengurangi emisi kendaraan, serta mendukung sistem transportasi perkotaan yang lebih berkelanjutan.

2.2 Lahan Potensial

Secara umum, istilah potensial merujuk pada kemampuan atau kemungkinan suatu objek atau wilayah untuk berkembang atau dimanfaatkan secara optimal berdasarkan karakteristik yang dimilikinya. Dalam konteks perencanaan wilayah, potensi menggambarkan tingkat peluang suatu ruang untuk dikembangkan sesuai dengan fungsi tertentu dengan mempertimbangkan aspek fisik, aksesibilitas, serta kebijakan yang berlaku. Sedangkan lahan potensial dapat diartikan sebagai area atau bidang lahan yang memiliki tingkat kesesuaian tertentu untuk dikembangkan sesuai dengan tujuan perencanaan yang telah ditetapkan, dalam hal ini sebagai lokasi pengembangan fasilitas *Park and Ride*. Sehingga lahan potensial *Park and Ride* merupakan lokasi yang memiliki akses yang baik terhadap simpul transportasi publik, berada dalam jangkauan pelayanan (*coverage area*), serta memiliki potensi permintaan perjalanan yang memadai. Ketiga aspek tersebut menentukan efektivitas fasilitas *Park and Ride* dalam mendorong perpindahan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum, meningkatkan aksesibilitas transit, serta mendukung integrasi sistem transportasi (Liu et al., 2022; Romadhona et al., 2025). Namun, lahan potensial tidak hanya ditentukan oleh ketiga aspek tersebut serta ketersediaan ruang secara fisik, tetapi juga oleh keterpaduan berbagai aspek seperti kesesuaian tata guna lahan dan dukungan infrastruktur pendukung lainnya. Dalam penelitian ini, lahan potensial untuk pengembangan *Park and Ride* diidentifikasi melalui proses analisis yang sistematis menggunakan Sistem Informasi Geografis (SIG) berdasarkan beberapa indikator utama, yaitu luas lahan minimum, kedekatan terhadap simpul transportasi dalam radius pelayanan, tingkat aksesibilitas transportasi publik, serta kesesuaian dengan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Kombinasi indikator tersebut digunakan untuk memperoleh lokasi yang layak dikembangkan sebagai fasilitas *Park and Ride* sesuai kebutuhan integrasi sistem transportasi perkotaan.

2.3 Kebijakan Tata Ruang dan Transportasi di Jakarta Timur

Pengembangan sistem transportasi di Kota Jakarta Timur tidak terlepas dari kerangka kebijakan penataan ruang dan transportasi yang ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Secara normatif, arah pengembangan wilayah mengacu pada kebijakan nasional maupun daerah yang menekankan integrasi antara sistem transportasi dan pemanfaatan ruang perkotaan. Kebijakan tersebut bertujuan untuk meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta mendukung pembangunan transportasi publik yang berkelanjutan. Dalam konteks ini, penyediaan fasilitas pendukung

transportasi seperti *Park and Ride* menjadi bagian penting dalam mendukung integrasi antar moda dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap layanan transportasi publik.

2.3.1 Kebijakan Penataan Ruang dan Transportasi Secara Umum

Kebijakan penataan ruang dan transportasi di wilayah Jakarta Timur mengacu pada berbagai regulasi nasional dan daerah yang mengatur perencanaan ruang serta pengembangan sistem transportasi perkotaan. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang menegaskan bahwa penyelenggaraan penataan ruang harus memperhatikan keterpaduan antara pemanfaatan ruang dan sistem transportasi untuk mendukung pembangunan wilayah yang berkelanjutan. Selain itu, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja juga menekankan pentingnya penyederhanaan regulasi dalam pembangunan infrastruktur transportasi guna meningkatkan konektivitas wilayah dan efisiensi mobilitas masyarakat.

Di tingkat daerah, arah pengembangan ruang wilayah DKI Jakarta diatur melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta 2030. Dalam dokumen tersebut, sistem transportasi perkotaan diarahkan pada pengembangan jaringan transportasi publik massal yang terintegrasi dengan jaringan jalan serta sistem tata guna lahan perkotaan. Kebijakan ini bertujuan mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dan meningkatkan peran transportasi publik sebagai tulang punggung mobilitas perkotaan. Oleh karena itu, integrasi antara kebijakan transportasi dan penataan ruang menjadi dasar penting dalam perencanaan fasilitas pendukung seperti *Park and Ride* di wilayah Jakarta Timur.

2.3.2 Kebijakan RDTR dan Arah Pengembangan Transportasi

Kebijakan operasional penataan ruang di Kota Jakarta Timur secara lebih rinci diatur dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Dokumen ini memberikan arahan pemanfaatan ruang pada tingkat zona yang mencakup peruntukan lahan, intensitas pemanfaatan ruang, serta pengembangan sistem prasarana transportasi. Dalam RDTR tersebut, Jakarta Timur diarahkan sebagai kawasan yang memiliki peran strategis sebagai koridor pergerakan utama yang menghubungkan pusat Kota Jakarta dengan wilayah penyangga di kawasan Jabodetabek, sekaligus sebagai kawasan pendukung pusat kegiatan perkotaan. Sejalan dengan fungsi tersebut, kebijakan RDTR juga mendorong pengembangan sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi melalui peningkatan layanan transportasi publik massal seperti

KRL, LRT, dan BRT, serta penguatan integrasi antar moda.

Dalam kerangka tersebut, RDTR menetapkan sejumlah Strategi Wilayah Perencanaan (SWP) yang diprioritaskan untuk memperkuat sistem transportasi publik dan mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi. Salah satu implementasinya ialah penyediaan fasilitas *Park and Ride* sebagai prasarana pendukung yang menghubungkan perjalanan kendaraan pribadi dengan angkutan umum sehingga mampu meningkatkan keterhubungan antarmoda dan mengurangi pergerakan kendaraan menuju pusat kota. Dengan demikian, penyediaan *Park and Ride* diharapkan mampu menahan arus kendaraan pribadi sebelum memasuki pusat kota sekaligus meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap simpul transportasi publik.

2.3.3 Ketentuan Umum Penyediaan *Park and Ride*

Dalam kerangka kebijakan transportasi perkotaan DKI Jakarta, penyediaan fasilitas *Park and Ride* diatur sebagai bagian dari sistem prasarana transportasi yang mendukung integrasi antar moda. Berdasarkan arahan RDTR Provinsi DKI Jakarta Tahun 2022, fasilitas *Park and Ride* merupakan bagian dari prasarana transportasi yang direncanakan pada lokasi dengan keterhubungan langsung terhadap simpul transportasi massal seperti stasiun kereta api, stasiun LRT, terminal, maupun halte BRT. Lokasi tersebut juga perlu memiliki akses yang baik terhadap jaringan jalan utama, seperti jalan arteri atau kolektor agar mudah dijangkau oleh kendaraan dari wilayah sekitarnya.

Dari sisi tata guna lahan, pengembangan fasilitas *Park and Ride* harus sesuai dengan zonasi yang diperbolehkan dalam RDTR, seperti zona transportasi, perdagangan dan jasa, atau kawasan campuran yang mendukung aktivitas mobilitas. Sebaliknya, fasilitas tersebut tidak diperbolehkan berada pada zona lindung, jalur hijau, sempadan sungai, atau kawasan dengan fungsi ekologis penting. Ketentuan ini bertujuan untuk memastikan bahwa pengembangan *Park and Ride* tidak menimbulkan konflik pemanfaatan ruang serta tetap sejalan dengan kebijakan penataan ruang yang berlaku.

2.3.4 Implikasi Kebijakan terhadap Penelitian

Kebijakan penataan ruang dan transportasi yang berlaku di Provinsi DKI Jakarta memberikan kerangka dasar dalam penentuan lokasi pengembangan fasilitas *Park and Ride* di wilayah Jakarta Timur. Arahan kebijakan tersebut menekankan pentingnya integrasi sistem transportasi publik, pengendalian penggunaan kendaraan pribadi, serta penyediaan fasilitas pendukung peralihan moda sebagai bagian dari upaya mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang lebih efisien dan berkelanjutan. Dalam konteks penelitian ini, kebijakan

tersebut menjadi landasan dalam penyusunan variabel analisis, khususnya yang berkaitan dengan kedekatan lokasi terhadap simpul transportasi publik, tingkat aksesibilitas jaringan transportasi, serta kesesuaian pemanfaatan ruang dengan rencana tata ruang yang berlaku.

Lebih lanjut, implementasi kebijakan penataan ruang dan transportasi di tingkat operasional dijabarkan melalui berbagai dokumen perencanaan yang lebih rinci. Salah satu dokumen yang menjadi acuan utama dalam penelitian ini adalah Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Dokumen tersebut memberikan arahan spasial mengenai pemanfaatan ruang, pengembangan infrastruktur transportasi, serta penetapan kawasan prioritas yang mendukung integrasi sistem transportasi perkotaan. Dalam penelitian ini, RDTR digunakan sebagai dasar analisis kesesuaian tata guna lahan serta sebagai acuan dalam mengidentifikasi wilayah yang berpotensi dikembangkan sebagai lokasi *Park and Ride* sesuai dengan peruntukan ruang dan kebijakan transportasi yang berlaku.

2.4 Ketentuan Teknis Penyediaan *Park and Ride*

2.4.1 Ketentuan Lokasi Strategis

Park and Ride (PNR) dikembangkan berdasarkan konsep *intercept corridor*, yaitu penempatan fasilitas pada koridor perjalanan menuju pusat kota sebelum kendaraan memasuki kawasan dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Menurut International Transport Forum (ITF, 2021), konsep *intercept corridor* bertujuan mengintersepsi perjalanan kendaraan pribadi sehingga pengguna dapat beralih ke transportasi publik sebelum memasuki kawasan pusat kota. Sejalan dengan konsep tersebut, evaluasi lokasi perlu mempertimbangkan aspek aksesibilitas, keterhubungan dengan jaringan jalan dan transportasi publik, karakteristik tata guna lahan, serta potensi permintaan perjalanan (Palaguachi et al. (2024).

Oleh karena itu, lokasi *Park and Ride* umumnya ditempatkan di luar kawasan pusat kota (*outside urban centers*) agar mampu mengoptimalkan fungsi intersepsi perjalanan sekaligus mendukung integrasi dengan sistem transportasi publik (Nakamura et al. (2025). Berdasarkan literatur tersebut, ketentuan lokasi *Park and Ride* meliputi :

1. Berada pada koridor masuk menuju pusat kota (*intercept location*)
2. Tidak berada di dalam kawasan pusat kota (CBD)
3. Memiliki akses yang baik terhadap jaringan jalan utama atau terhubung langsung dengan jalan arteri atau kolektor

2.4.2 Radius terhadap Simpul Transportasi

Aksesibilitas menuju simpul transportasi merupakan salah satu aspek penting dalam mendukung efektivitas sistem transportasi publik. Menurut Żochowska et al. (2022), aksesibilitas transportasi dapat diukur berdasarkan berbagai indikator, seperti jarak, waktu tempuh, kemudahan menjangkau lokasi, serta peluang pengguna untuk mencapai tujuan perjalanan. Semakin dekat dan mudah suatu simpul transportasi dijangkau, maka semakin tinggi tingkat aksesibilitasnya sehingga dapat meningkatkan kemudahan masyarakat dalam memanfaatkan layanan transportasi publik. Atas dasar tersebut, jangkauan pejalan kaki menuju simpul transportasi menjadi salah satu parameter penting dalam penentuan lokasi *Park and Ride* karena berpengaruh terhadap kemudahan pengguna dalam mengakses layanan transportasi publik.

Dalam penelitian mengenai aksesibilitas transportasi publik di Jakarta, Hardi dan Murad (2023) mengklasifikasikan tingkat aksesibilitas berdasarkan jarak berjalan kaki menuju halte BRT, yaitu kurang dari 400 m sebagai kategori aksesibel (± 5 menit), 400–800 m sebagai kategori sedang (± 5 –10 menit), 800– lebih dari 1.200 m sebagai kategori rendah (± 10 –15 menit) hingga tidak aksesibel. Klasifikasi tersebut mengacu pada penelitian Kaszczyszyn dan Sypion-Dutkowska (2019) mengenai akses berjalan kaki menuju transportasi publik dan menunjukkan bahwa radius 400–800 m masih termasuk dalam jangkauan pelayanan yang dapat diterima oleh pengguna transportasi publik. Oleh karena itu, dalam penelitian ini radius 400–800 m digunakan sebagai acuan untuk menilai kedekatan lokasi *Park and Ride* terhadap simpul transportasi guna mendukung kemudahan perpindahan moda.

2.4.3 Ketentuan Luasan dan Kapasitas Minimum

Standar kebutuhan ruang parkir mengacu pada kapasitas pelayanan dan efisiensi lahan. Menurut Ortega et al. (2021), perencanaan *Park and Ride* harus mempertimbangkan lokasi, kapasitas parkir, karakteristik permintaan perjalanan (*travel demand*), dan cakupan pelayanan (*catchment area*) sebagai satu kesatuan sistem. Oleh karena itu, kapasitas fasilitas perlu disesuaikan dengan jumlah pengguna yang diproyeksikan agar mampu melayani kebutuhan parkir secara efektif sekaligus mendukung integrasi antarmoda. Selain mempertimbangkan kapasitas, penyediaan *Park and Ride* juga memerlukan ruang yang memadai untuk mengakomodasi area parkir kendaraan, jalur sirkulasi, area pejalan kaki, serta fasilitas pendukung lainnya. Kaltenbrunner et al. (2025) menjelaskan bahwa kapasitas

Park and Ride perlu disesuaikan dengan tingkat okupansi dan potensi permintaan agar dapat mengantisipasi kondisi penuh (*parking saturation*) serta kebutuhan ruang parkir tambahan.

Sejalan dengan itu, Greater Wellington Regional Council (2021) merekomendasikan bahwa kapasitas fasilitas *Park and Ride* sebaiknya direncanakan berdasarkan proyeksi permintaan pengguna (*projected demand*) sehingga pengembangan fasilitas dapat dilakukan secara efisien sesuai kebutuhan pelayanan. Berdasarkan berbagai literatur tersebut, penelitian ini menggunakan luas lahan berkisar $\pm 1.000\text{--}3.000\text{ m}^2$ sebagai kriteria operasional dalam mengidentifikasi lahan yang berpotensi dikembangkan menjadi *Park and Ride*. Rentang luasan tersebut tidak dimaksudkan sebagai standar baku internasional, melainkan merupakan hasil sintesis antara prinsip penentuan kapasitas berdasarkan permintaan pengguna (*travel demand*), kebutuhan ruang parkir, serta penyediaan ruang sirkulasi dan fasilitas pendukung.

Menurut Neufert (Architects' Data), perencanaan fasilitas parkir harus menyediakan ruang yang memadai untuk petak parkir, jalur sirkulasi kendaraan, ruang manuver, dan area pejalan kaki. Dengan mempertimbangkan kebutuhan ruang tersebut, luas sekitar 1.000 m^2 dinilai sebagai batas minimum yang masih mampu mengakomodasi fungsi dasar *Park and Ride* skala lingkungan, sedangkan luasan hingga sekitar 3.000 m^2 memberikan kapasitas pelayanan yang lebih memadai untuk menampung jumlah kendaraan yang lebih besar serta menyediakan ruang bagi fasilitas pendukung seperti area pejalan kaki, ruang tunggu, dan utilitas penunjang. Oleh karena itu, dalam penelitian ini lahan dengan luas $1.000\text{--}3.000\text{ m}^2$ dipertimbangkan sebagai rentang luasan yang layak untuk pengembangan *Park and Ride* sesuai dengan kapasitas pelayanan yang direncanakan.

2.4.4 Ketentuan Kesesuaian Tata Guna Lahan

Integrasi antara kebijakan transportasi dan tata ruang menjadi prasyarat utama dalam pengembangan PNR. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP, 2022) menekankan bahwa fasilitas pendukung transit seperti PNR harus ditempatkan pada zona yang mendukung aktivitas transportasi, seperti:

1. Zona transportasi
2. Perdagangan dan jasa
3. Kawasan campuran/ TOD

ITDP juga menegaskan bahwa fasilitas parkir skala besar tidak direkomendasikan pada ruang terbuka hijau lindung, sempadan sungai, dan kawasan dengan fungsi ekologis

penting karena dapat menimbulkan konflik pemanfaatan ruang. Dengan demikian, ketentuan tata guna lahan *Park and Ride* meliputi :

1. Sesuai dengan peruntukan transportasi atau kawasan komersial
2. Tidak berada pada zona lindung atau jalur hijau
3. Tidak bertentangan dengan RDTR yang berlaku.

2.5 Integrasi *Park and Ride* dan Aksesibilitas Transit

Integrasi antara fasilitas *Park and Ride* (PNR) dan sistem transportasi publik merupakan salah satu faktor utama yang menentukan efektivitas perpindahan moda dari kendaraan pribadi menuju angkutan umum. Keberhasilan fasilitas *Park and Ride* sangat dipengaruhi oleh tingkat keterhubungannya dengan sistem transportasi publik. Selain menyediakan ruang parkir bagi pengguna kendaraan pribadi, fasilitas ini harus didukung oleh lokasi yang mudah menjangkau simpul transit sehingga proses perpindahan perjalanan berlangsung secara efisien. Menurut Żochowska et al. (2022), aksesibilitas transportasi mencerminkan kemudahan suatu lokasi untuk dicapai berdasarkan jarak, waktu tempuh, dan peluang mencapai tujuan. Sejalan dengan hal tersebut, Ortega et al. (2021) menjelaskan bahwa perencanaan *Park and Ride* perlu mempertimbangkan keterpaduan antara lokasi fasilitas, aksesibilitas menuju jaringan transportasi publik, kapasitas parkir, karakteristik permintaan perjalanan (*travel demand*), serta cakupan pelayanan (*catchment area*) agar semakin besar peluang fasilitas *Park and Ride* mampu memberikan manfaat yang optimal bagi pengguna.

Pentingnya integrasi *Park and Ride* dengan sistem transportasi publik juga ditunjukkan pada penelitian Romadhona et al. (2025) di kawasan Greater Jakarta. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa penyediaan fasilitas *Park and Ride* berkontribusi dalam meningkatkan penggunaan transportasi publik melalui kemudahan akses menuju simpul transit serta mendukung kinerja kawasan berbasis Transit-Oriented Development (TOD). Temuan tersebut menunjukkan bahwa efektivitas *Park and Ride* dipengaruhi oleh keterhubungan antara fasilitas parkir, jaringan transportasi publik, dan kemudahan akses pengguna menuju simpul transit. Dengan demikian, tingkat aksesibilitas terhadap simpul transportasi digunakan sebagai salah satu variabel utama dalam mengidentifikasi lokasi potensial pengembangan *Park and Ride* di Kota Jakarta Timur.

2.6 Perbandingan Strategi *Park and Ride* dan *Feeder*

Park and Ride dan layanan *feeder* merupakan dua strategi yang saling melengkapi dalam mendukung sistem transportasi publik, meskipun memiliki fungsi yang berbeda. Menurut Ortega et al. (2021), *Park and Ride* merupakan fasilitas yang memungkinkan pengguna kendaraan pribadi memarkir kendaraannya pada lokasi tertentu sebelum melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi publik, sehingga berfungsi sebagai titik perpindahan moda (*intermodal transfer*). Sebaliknya, layanan *feeder* berperan sebagai angkutan pengumpan yang menghubungkan kawasan permukiman atau pusat aktivitas dengan simpul transportasi utama sehingga memperluas jangkauan pelayanan transportasi publik. Dengan demikian, *Park and Ride* lebih menekankan penyediaan fasilitas parkir sebagai pendukung perpindahan moda, sedangkan *feeder* berfokus pada penyediaan layanan angkutan yang menghubungkan kawasan asal perjalanan dengan jaringan transportasi massal.

Pemilihan strategi tersebut perlu disesuaikan dengan karakteristik wilayah dan pola pergerakan masyarakat. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP, 2022) menjelaskan bahwa fasilitas *Park and Ride* umumnya dikembangkan pada kawasan pinggiran kota atau koridor masuk menuju pusat kota untuk mengurangi perjalanan kendaraan pribadi ke kawasan perkotaan yang padat, sedangkan layanan *feeder* lebih efektif dalam meningkatkan jangkauan pelayanan transportasi publik pada kawasan yang memiliki kepadatan permukiman tinggi. Dalam konteks Kota Jakarta Timur yang berperan sebagai wilayah penghubung antara kawasan penyangga dan pusat kegiatan Jakarta, pengembangan *Park and Ride* dipandang sesuai untuk mendukung perpindahan ke transportasi publik sebelum memasuki kawasan dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Oleh karena itu, penelitian ini memfokuskan kajian pada identifikasi lokasi potensial pengembangan *Park and Ride* sebagai bagian dari upaya meningkatkan integrasi moda dan aksesibilitas transportasi publik di Jakarta Timur.