

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Penelitian ini bertujuan untuk menentukan lokasi potensial pengembangan fasilitas *Park and Ride* di Kota Administrasi Jakarta Timur melalui pendekatan analisis spasial berbasis Sistem Informasi Geografis (SIG) dengan mengintegrasikan enam variabel, yaitu kedekatan terhadap simpul transportasi, tingkat aksesibilitas transportasi publik, kedekatan terhadap jaringan jalan utama, kesesuaian tata ruang (RDTR), ketersediaan luas lahan, dan konektivitas jalur pedestrian. Berdasarkan hasil analisis simpul transportasi dan konektivitas moda, diperoleh bahwa kawasan Cawang dan Jatinegara merupakan simpul transportasi utama yang memiliki tingkat keterhubungan jaringan tertinggi karena mengintegrasikan berbagai moda transportasi publik, yaitu KRL *Commuter Line*, LRT Jabodebek, dan BRT TransJakarta. Selanjutnya, hasil analisis aksesibilitas menggunakan metode Hansen menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas dipengaruhi oleh kombinasi jarak perjalanan dan frekuensi pelayanan transportasi publik. Kawasan yang berada di sekitar simpul Cawang dan Jatinegara memiliki tingkat aksesibilitas yang lebih tinggi karena memiliki hambatan perjalanan yang relatif kecil serta didukung oleh frekuensi pelayanan yang lebih baik, sedangkan kawasan Ciracas, Pulo Gebang, Pulo Gadung, dan sebagian Cakung menunjukkan tingkat aksesibilitas yang lebih rendah akibat jarak perjalanan yang lebih panjang dan masih memerlukan perpindahan moda.

Hasil analisis kesesuaian terhadap RDTR menunjukkan bahwa tidak seluruh lokasi *Park and Ride* eksisting telah sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang. Beberapa lokasi masih berada pada zona yang tidak diperuntukkan bagi fasilitas transportasi, seperti jalur hijau, badan jalan, kawasan perumahan berkepadatan tinggi, maupun sarana pelayanan umum, sehingga berpotensi menimbulkan konflik pemanfaatan ruang dan membatasi pengembangan fasilitas di masa mendatang. Selain itu, beberapa lokasi eksisting masih memiliki keterbatasan luas lahan dan hanya melayani kendaraan roda dua sehingga belum mampu mendukung fungsi *Park and Ride* secara optimal. Oleh karena itu, dilakukan identifikasi lahan potensial baru dengan mempertimbangkan kesesuaian zonasi RDTR, luas lahan minimum, serta ketersediaan jalur pedestrian yang terhubung menuju simpul transportasi sebagai dasar dalam proses penentuan lokasi pengembangan.

Berdasarkan hasil integrasi seluruh variabel menggunakan metode *Weighted Overlay*, diperoleh bahwa sebagian besar lahan potensial berada pada kelas potensi tinggi

dengan luas 11,87 ha (66,17%), sedangkan sisanya berada pada kelas potensi sedang dengan luas 6,07 ha (33,83%), dan tidak terdapat lokasi yang termasuk dalam kelas potensi rendah karena seluruh kandidat lahan telah melalui proses penyaringan awal berdasarkan kesesuaian tata ruang, kedekatan terhadap simpul transportasi, serta luas lahan minimum. Hasil analisis juga menunjukkan bahwa lokasi potensial pengembangan *Park and Ride* tersebar di beberapa kawasan, yaitu 4 lokasi di Cawang, 2 lokasi di Cakung, 4 lokasi di Ciracas, 1 lokasi di Jatinegara, 1 lokasi di Kampung Rambutan, 2 lokasi di Pulomas, 3 lokasi di Pulo Gadung, 6 lokasi di Pulo Gebang, dan 1 lokasi di Taman Mini. Sebaran tersebut menunjukkan bahwa kawasan di sekitar simpul transportasi utama memiliki peluang pengembangan yang lebih besar karena didukung oleh tingkat aksesibilitas yang baik, kesesuaian tata ruang, ketersediaan lahan, jaringan jalan utama, dan konektivitas jalur pedestrian. Dengan demikian, pendekatan analisis spasial berbasis SIG yang mengintegrasikan berbagai variabel mampu mengidentifikasi lokasi-lokasi yang layak untuk dikembangkan sebagai fasilitas *Park and Ride* sekaligus menjadi dasar dalam penentuan prioritas pengembangan transportasi terintegrasi di Kota Administrasi Jakarta Timur.

## 5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan instansi terkait disarankan memprioritaskan pengembangan fasilitas *Park and Ride* pada lokasi-lokasi yang memiliki tingkat potensi tinggi berdasarkan hasil analisis *Weighted Overlay*. Pengembangan tersebut perlu didukung dengan penyediaan infrastruktur penunjang, khususnya jalur pedestrian yang aman dan terhubung dengan simpul transportasi publik, serta peningkatan fasilitas pendukung lainnya agar integrasi antarmoda dapat berjalan lebih efektif. Selain itu, pembangunan *Park and Ride* perlu memperhatikan kesesuaian dengan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) sehingga tidak menimbulkan konflik pemanfaatan ruang dan mampu mendukung sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan.

Bagi penelitian selanjutnya, disarankan untuk mengembangkan analisis dengan menambahkan variabel yang belum dikaji, seperti travel demand, kapasitas parkir, volume lalu lintas, biaya pembangunan, status kepemilikan lahan, serta integrasi dengan layanan transportasi pengumpan seperti JakLingko. Selain itu, penggunaan metode pembobotan yang lebih objektif, seperti *Analytical Hierarchy Process (AHP)* atau metode *Multi Criteria Decision Analysis (MCDA)* lainnya, dapat dipertimbangkan untuk meningkatkan akurasi dalam penentuan prioritas lokasi pengembangan *Park and Ride*.