

INTISARI

Peningkatan mobilitas di Koridor Yogyakarta Solo memerlukan layanan transportasi yang handal. Untuk itu dilakukan peningkatan layanan dengan pergantian dari KRD Prameks menjadi KRL Yogyakarta Solo beserta penambahan stasiun pemberhentian melalui reaktivasi 4 stasiun yaitu Stasiun Srowot, Stasiun Ceper, Stasiun Delanggu dan Stasiun Gawok. Penambahan stasiun pemberhentian ini diharapkan dapat membangkitkan penggunaan KRL masyarakat sekitar stasiun, walaupun di sisi lain dapat memperlama waktu tempuh karena penambahan waktu berhenti. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan pengaruh penambahan stasiun pemberhentian terhadap penggunaan KRL dan perjalanan yang dilakukan oleh penumpang eksisting dan penumpang potensial serta mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan KRL Yogyakarta Solo.

Analisis deskriptif, tabulasi silang dan regresi logistik biner terhadap 213 kuesioner menunjukkan bahwa penambahan stasiun pemberhentian dapat menimbulkan potensi perubahan perilaku perjalanan dari masyarakat sekitar stasiun dalam bentuk perjalanan baru sebanyak 64% dengan tujuan utama Kota Yogyakarta yang didominasi dengan maksud rekreasi. Potensi perjalanan baru ini selanjutnya menyebabkan peningkatan waktu, jarak dan biaya perjalanan. Pada penumpang eksisting terdapat perubahan perilaku perjalanan dengan 89% penumpang beralih moda dari kendaraan pribadi. Hal ini dapat terjadi karena waktu perjalanan yang lebih singkat dengan menggunakan KRL. Keputusan penggunaan KRL Yogyakarta Solo dipengaruhi oleh jumlah kepemilikan kendaraan, jarak ke stasiun, perubahan tujuan, layanan parkir dan apakah perjalanan yang dilakukan merupakan perjalanan baru atau bukan.

Kata Kunci : KRL Yogyakarta Solo, penggunaan KRL, perilaku perjalanan, regresi logistik biner, rekativasi stasiun pemberhentian.

ABSTRACT

Increasing mobility in the Yogyakarta Solo Corridor requires reliable transportation services. For this reason, service improvements were carried out by changing from KRD Prameks to KRL Yogyakarta Solo along with the addition of stopping stations through reactivation of 4 stations, namely Srowot Station, Ceper Station, Delanggu Station and Gawok Station. The addition of this stopping station is expected to increase the use of KRL in the community around the station, although on the other hand it can prolong the travel time due to the additional stop time. This study aims to explain the effect of adding a stopping station to the use of KRL and trips made by existing and potential passengers and to identify the factors that influence the use of KRL Yogyakarta Solo.

Descriptive analysis, cross tabulation and binary logistic regression on 213 questionnaires showed that the addition of stopping stations could lead to potential changes in travel behavior from the community around the station in the form of new trips as much as 64% with the main destination of Yogyakarta City being dominated by recreational purposes. These new trip potentials further lead to increased travel times, distances and costs. For existing passengers, there is a change in travel behavior with 89% of passengers switching modes from private vehicles. This can happen due to shorter travel time by using KRL. The decision to use the Yogyakarta Solo KRL is influenced by the number of vehicle ownership, distance to the station, changes in destination, parking services and whether the trip is a new trip or not.

Keyword: Binary logistic regression, KRL Yogyakarta Solo, rail station reactivation, ridership, travel behaviour