

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jumlah pekerja komuter di Kota Bekasi mencapai 406.446 jiwa dari jumlah penduduk Kota Bekasi 2.496.198 jiwa, sedangkan jumlah pekerja komuter di Kecamatan Bekasi Timur mencapai 32.895 jiwa dari jumlah penduduk Kecamatan Bekasi Timur sebanyak 224.232 jiwa. Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan pekerja komuter di Kota Bekasi yang menggunakan transportasi pribadi/dinas mencapai 93,19%, sedangkan yang menggunakan transportasi umum sebesar 6,81%. Karakteristik pekerja komuter pada bulan Februari 2023 didominasi oleh pekerja laki-laki sebesar 71,32%, sedangkan perempuan sebesar 28,68% (BPS 2023).

Penyebab kemacetan di suatu kota umumnya disebabkan oleh meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi pribadi (Tamin, 2000). Berdasarkan Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Kota Bekasi Tahun 2023 tercatat 89,20% masyarakat Kota Bekasi lebih memilih untuk menggunakan transportasi pribadi sedangkan 10,80% menggunakan transportasi umum. Hal ini dikarenakan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi pribadi dianggap mudah, nyaman, cepat, murah dan efisien. Sehingga kemacetan menimbulkan dan membawa dampak negatif terhadap kondisi perkotaan dan juga penduduk seperti polusi udara, pemborosan bahan bakar, waktu perjalanan yang relative lama, serta akan menambah biaya perjalanan.

Kota Bekasi memiliki 3 (tiga) stasiun *commuterline* yang merupakan stasiun transit. Pemerintah Kota Bekasi berencana mengembangkan perumahan vertikal di sekitar Stasiun Bekasi Timur dan meremajakan perumahan kumuh disekitar Stasiun Bekasi Timur. Hal tersebut bertujuan mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal berkonsep *Transit Oriented Development* (TOD). Menurut rencana pemerintah tersebut tujuan dari pengembangan perumahan vertikal dan menerapkan konsep *Transit Oriented*

Development (TOD) agar masyarakat Kecamatan Bekasi Timur memiliki pola hidup sehat dengan berjalan kaki dan mengurangi penggunaan transportasi pribadi serta beralih menggunakan transportasi umum. Tujuan yang lain yaitu mengkonektifitas akses pejalan kaki yang terhubung dari Taman Cut Meutia - Transpark Mall Juanda - Stasiun Bekasi Timur, fasilitas tersebut dapat menarik masyarakat atau pengunjung yang berkunjung bisa merasakan kemudahan dan kenyamanan dari akses pejalan kaki di sekitar Stasiun Bekasi Timur. Banyaknya ojek online yang naik ke jalur pedestrian mengakibatkan tidak nyamannya para pejalan kaki saat menggunakan jalur tersebut dan tidak nyaman untuk digunakan oleh masyarakat disabilitas dikarenakan *kerb* pada jalur pedestrian yang ada tidak landai melainkan terpotong dan cukup membahayakan bagi masyarakat disabilitas.

Jika mengacu pada Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 13 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah bahwa posisi wilayah Kota Bekasi sendiri berbatasan dengan wilayah DKI Jakarta berdampak pada arah kebijakan pembangunan Kota Bekasi yang berorientasi pada kepentingan nasional bersama-sama dengan Bogor, Depok dan Tangerang sekaligus menjadi bagian dari kawasan penyeimbang (*counter magnet*) DKI Jakarta. Sehingga penelitian ini mengangkat judul **"PERENCANAAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) PADA KAWASAN STASIUN BEKASI TIMUR"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang ada dan melihat kondisi yang ada di lapangan, identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum.
2. Karakteristik eksisting pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur belum sesuai berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD).
3. Keluhan akses pejalan kaki pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang ada maka dapat dirumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana minat masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum?
2. Bagaimana karakteristik eksisting pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan variabel dari kriteria *Transit Oriented Development* (TOD)?
3. Bagaimana prioritas arah pengembangan Kawasan Stasiun Bekasi Timur terhadap konsep *Transit Oriented Development* (TOD)?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dan Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1.4.1 Maksud

Maksud dari penelitian ini adalah dapat mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan transportasi pribadi dan mengetahui sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur.

1.4.2 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengetahui minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum.
2. Mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kesesuaiannya terhadap variabel dan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).
3. Merumuskan prioritas arah pengembangan Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).

1.5 Ruang Lingkup

Dalam setiap studi penelitian yang dilakukan tentu perlu adanya batasan-batasan pembahasan ruang lingkup yang dilakukan, yang dimana memiliki tujuan untuk memberikan batasan-batasan yang jelas mengenai pembahasan materi dan lokasi penelitian yang akan menjadi fokus pembahasan pada penelitian ini.

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi ini membahas mengenai batasan-batasan teori yang digunakan dalam penelitian. Berikut lingkup materi dalam penelitian yang berjudul Perencanaan *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur.

1. Melakukan indentifikasi karakteristik eksisting Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD). Pada tahap ini dilakukan indentifikasi karakteristik pada kawasan Stasiun Bekasi Timur dengan menggunakan *buffer zone* 800 meter yang mana ditarik dari titik transit yaitu Stasiun Bekasi Timur. Variabel yang digunakan meliputi Kepadatan Penggunaan Lahan (*Density*), Penggunaan Lahan Bercampur (*Diversity*), dan Ramah Terhadap Pejalan Kaki (*Design*).
2. Menganalisis kesesuaian Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Pada tahap ini proses analisis kesesuaian dilakukan dengan menggunakan metode analisa *comparatif constant*.
3. Merumuskan prioritas arah pengembangan Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Pada tahap ini dilakukan perumusan arah pengembangan kawasan Stasiun Bekasi Timur yang menjadi prioritas berdasarkan *expert* (ahli) dengan menggunakan metode *Analythical Hierarchy Process* (AHP) berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).

1.5.2 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian

Ruang lingkup wilayah yang akan di bahas pada penelitian ini adalah Kawasan Stasiun Bekasi Timur dengan radius 800 meter. Hal ini berdasarkan pada Florida TOD Guidebook (2012), dimana dalam buku tersebut menjelaskan bahwa suatu kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki radius $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ mil (400-800 meter) dari titik transit dan dapat ditempuh dalam waktu 5-10 menit dengan berjalan kaki. Sehingga ruang lingkup lokasi pada penelitian ini adalah radius 800 meter

dari kawasan Stasiun Bekasi Timur, dengan melalui proses *buffer zone* kawasan, yang titik *buffer* nya terletak pada Stasiun Bekasi Timur.