

PERENCANAAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) PADA KAWASAN STASIUN BEKASI TIMUR " *PLANNING OF TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) IN THE EAST BEKASI STATION AREA* "

Muhammad Yusuf Indra Jaya^{1*}, Ghoefron Koerniawan², Rika Marlia³

Diploma IV Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia

*E-mail: yi27105@gmail.com

Abstract

This study focuses on the importance of implementing Transit Oriented Development (TOD) in the Bekasi Timur Station area. With 406,446 commuters in Bekasi City and 32,895 in Bekasi Timur District, the majority use private transportation, leading to congestion. The Bekasi City Government plans to develop vertical housing and rejuvenate slum housing around Bekasi Timur Station to reduce private vehicle usage and increase public transportation usage. The objectives of this study are to understand the public's interest in using public transportation, identify the characteristics of the Bekasi Timur Station area, and formulate development priorities based on TOD criteria. The research methods include analyzing existing characteristics, suitability levels, and development directions of the Bekasi Timur Station area based on TOD criteria. The study results show the area's characteristics, suitability levels, and necessary development directions to improve transportation safety and convenience in this area.

Keywords: *Oriented Development, Bekasi Timur Station, Public Transportation, Vertical Housing Development*

Abstrak

Penelitian ini berfokus pada pentingnya penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Bekasi Timur. Dengan 406.446 pekerja komuter di Kota Bekasi dan 32.895 di Kecamatan Bekasi Timur, mayoritas menggunakan transportasi pribadi yang menyebabkan kemacetan. Pemerintah Kota Bekasi berencana mengembangkan perumahan vertikal dan meremajakan perumahan kumuh di sekitar Stasiun Bekasi Timur untuk mengurangi penggunaan transportasi pribadi dan meningkatkan penggunaan transportasi umum. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui minat masyarakat menggunakan transportasi umum, mengidentifikasi karakteristik kawasan Stasiun Bekasi Timur, dan merumuskan prioritas arah pengembangan berdasarkan kriteria TOD. Metode penelitian meliputi analisis karakteristik eksisting, tingkat kesesuaian, dan arahan pengembangan kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria TOD. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik kawasan, tingkat kesesuaian, dan arahan pengembangan yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan transportasi di kawasan ini.

Kata Kunci: *Transit Oriented Development, Stasiun Bekasi Timur, Transportasi Umum, Pengembangan Perumahan Vertikal*

PENDAHULUAN

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 commuteline 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.

KAJIAN PUSTAKA

Perencanaan Transportasi

Transportasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Menurut Widyawati (2020) transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari prasarana dan sarana serta sistem pelayanan yang memungkinkan adanya kegiatan pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas orang, dan dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan juga dimungkinkannya akses kesemua wilayah.

Sistem Transportasi

Sistem dapat dipahami sebagai gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan, jika salah satu dari komponen mengalami perubahan maka komponen lain akan juga mengalami perubahan. Dalam perkembangan transportasi, terdapat suatu sistem yang dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat berbagai aktivitas masyarakat.

Masalah Transportasi

Ruang lingkup permasalahan transportasi kini semakin luas dan cukup parah, permasalahan ini bukan hanya terjadi pada negara maju, ataupun negara berkembang, baik di kota ataupun perkotaan. Permasalahan ini tidak hanya terbatas sampai pada sarana dan prasarana transportasi saja namun kepada lingkup penyebab timbulnya permasalahan yang di akibatkan faktor lain. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi menyebabkan mobilitas seseorang semakin meningkat, bahkan dapat melebihi kebutuhan pergerakan biasanya sehingga berdampak pada kapasitas sistem transportasi yang ada. Hal ini selaras dengan apa yang di utarakan oleh Tamin (2000). Permasalahan transportasi tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan

lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Peran dan Manfaat Transportasi

Seperti yang tertuang dalam buku Ofyar Z. Tamin yang berjudul perencanaan dan permodelan transportasi, ciri utama prasarana transportasi adalah melayani pengguna bukan berupa barang atau komoditas. Sehingga hal ini menegaskan bahwa prasarana tersebut tidak mungkin disimpan dan digunakan hanya pada saat diperlukan, karena sistem transportasi harus selalu dapat digunakan dimana pun dan kapan pun sehingga tidak kehilangan manfaat dari transportasi tersebut. Pada dasarnya sistem prasarana transportasi mempunyai dua peran utama antara lain:

1. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, peran yang satu ini sering digunakan oleh para perencana pengembangan wilayah untuk dapat mengembangkan wilayah sesuai dengan rencana.
2. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan didaerah atau wilayah tersebut sebagaimana di jelaskan di atas pada bagian pertama.

Berikut manfaat transportasi menurut Soesilo (1997), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Adapun beberapa manfaat antara lain:

1. Penghematan biaya operasi
Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya.
2. Penghematan waktu
Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang.
3. Pengurangan kecelakaan
Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi.
4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi
Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah.
5. Manfaat tidak langsung
Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi.

Transit Oriented Development (TOD)

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di perkenalkan dan di komodifikasi dari konsep-konsep sebelumnya yang serupa oleh Peter Calthorpe pada tahun akhir 1990an. Konsep yang di perkenalkan dan di modifikasi oleh Peter Calthorpe kemudian menjadi perangkat perencanaan modern ketika Calthorpe menerbitkan "*The New American Metropolis*" pada tahun 1993. *Transit Oriented Development* (TOD) kemudian menjadi terminologi umum sebagai komunitas atau lingkungan dengan fungsi campuran yang mendorong orang untuk tinggal di dekat layanan transit dan mengurangi ketergantungan mereka pada kendaraan bermotor. Secara definisi *Transit Oriented Development* (TOD) sangatlah beragam hal ini bisa di lihat dari banyaknya ahli yang mendefinisikan *Transit Oriented Development* (TOD) tersebut.

METODE PENELITIAN

Pada metode analisa penelitian yang berjudul Perencanaan Transit Oriented Development (TOD) pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur, ada tiga tahapan analisa yang digunakan yaitu Mengidentifikasi karakteristik eksisting Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan variabel Transit Oriented Development (TOD), Menganalisis tingkat kesesuaian Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria Transit Oriented Development (TOD), dan Merumuskan arahan pengembangan Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria Transit Oriented Development (TOD).

HASIL DAN PEMBAHASAN

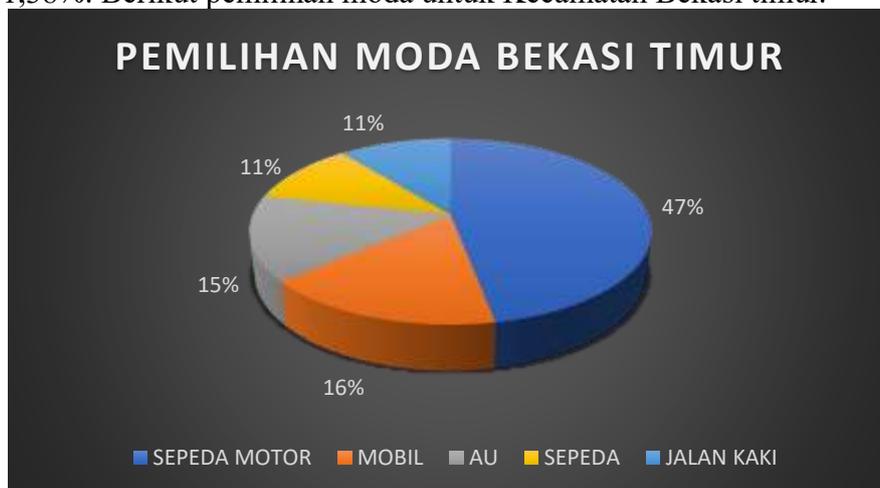
1. Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat Bekasi Timur



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 1. Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat Kota Bekasi

Berdasarkan hasil survei wawancara rumah tangga (home interview) yang dilakukan Taruna/i Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD pada tahun 2023 di Kota Bekasi menunjukkan bahwa masyarakat Kota Bekasi cenderung menggunakan transportasi pribadi berupa sepeda motor dengan alasan cepat, nyaman, dan juga praktis dengan tujuan perjalanan untuk bekerja, sekolah, dan lain-lain. Dengan persentase transportasi pribadi sebesar 88,97% dan masyarakat yang menggunakan transportasi umum sebesar 11,03%. Dengan rincian masyarakat yang menggunakan transportasi pribadi berupa sepeda motor sebesar 49%, mobil pribadi sebesar 17,08%, sepeda sebesar 11,61%, dan berjalan kaki sebesar 11,38%. Berikut pemilihan moda untuk Kecamatan Bekasi timur.



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 2. Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat Bekasi Timur

a. Karakteristik Penumpang KRL Stasiun Bekasi Timur

1) Jenis Kelamin



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 3. Persentase Karakteristik Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan grafik tersebut karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin pada Stasiun Bekasi Timur didominasi oleh jenis kelamin perempuan yaitu dengan persentase sebesar 60% dan jenis kelamin laki-laki sebesar 40%, dengan jumlah penumpang perempuan berjumlah 5.257 orang atau penumpang dan jumlah penumpang laki-laki berjumlah 3504 orang atau penumpang.

2) Usia

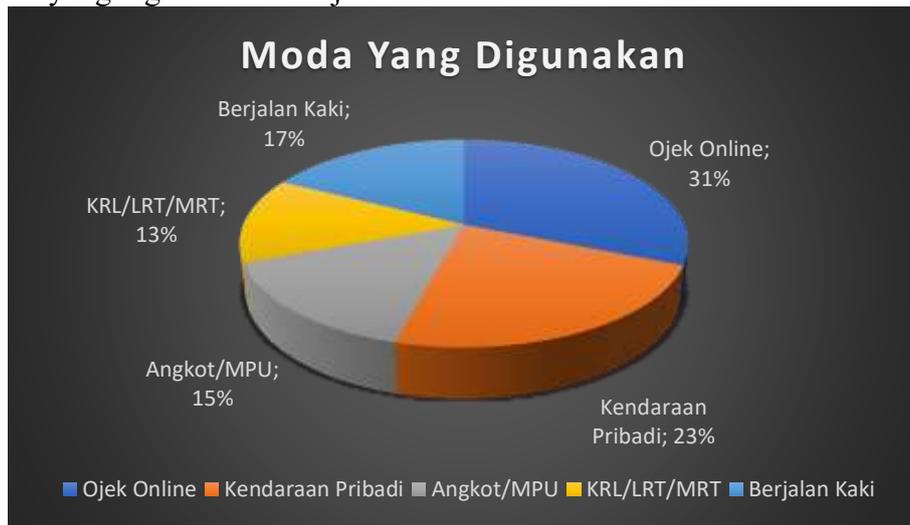


Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 4. Persentase Karakteristik Penumpang Pada Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Usia

Berdasarkan grafik tersebut karakteristik penumpang berdasarkan usia pada Stasiun Bekasi Timur didominasi oleh penumpang pada usia 18-25 tahun yaitu dengan persentase sebesar 50% dan jumlah 4.381 orang atau penumpang, terbesar kedua pada usia 25-40 tahun yaitu 37% dengan jumlah 3.238 orang atau penumpang, terbesar ketiga usia <18 tahun yaitu sebesar 5% dengan jumlah 476 orang atau penumpang, keempat dengan usia 41-50 tahun yaitu sebesar 4% dengan jumlah 381 orang atau penumpang, dan dengan usia >50 tahun sebesar 3% dengan jumlah 286 oarnag atau penumpang.

3) Moda yang digunakan menuju stasiun



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 5. Persentase Karakteristik Penumpang Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Moda Yang Digunakan

Berdasarkan grafik persentase penumpang pada Stasiun Bekasi Timur berdasarkan moda yang digunakan menuju stasiun didominasi oleh ojek online dengan persentase sebesar 31% dan kendaraan pribadi sebesar 23%, kemudian dengan berjalan kaki sebesar 17%, penumpang yang menggunakan moda angkot atau Mobil Penumpang Umum (MPU) sebesar 15%, dan KRL/LRT/MRT sebesar 13%.

4) Jarak menuju stasiun

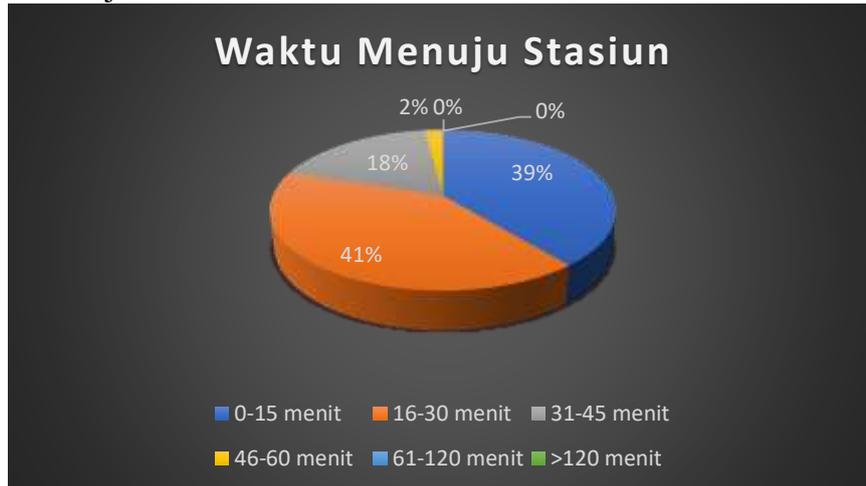


Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 6. Persentase Karakteristik Penumpang Pada Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Jarak Menuju Stasiun

Berdasarkan grafik karakteristik penumpang berdasarkan jarak menuju Stasiun Bekasi Timur didominasi oleh jarak 3-6 km sebesar 55% dengan jumlah 4.819 orang atau penumpang, kemudian persentase terbesar kedua dengan jarak tempuh 1-3 km sebesar 24% dengan jumlah 2.103 orang atau penumpang, persentase terbesar ketiga dengan jarak tempuh <1 km sebesar 12% dengan jumlah 1.051 orang atau penumpang, dan jarak tempuh 6-10 km sebesar 9% dengan jumlah 788 orang atau penumpang.

5) Waktu menuju stasiun



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 7. Persentase Karakteristik Penumpang Pada Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Waktu Tempuh

Berdasarkan grafik karakteristik penumpang berdasarkan waktu menuju Stasiun Bekasi Timur didominasi dengan waktu 16-30 menit dengan persentase sebesar 41% sebanyak 3.592 orang atau penumpang, waktu tempuh selama 0-15 menit dengan persentase sebesar 39% sebanyak 3.417 orang atau penumpang, waktu tempuh selama 31-45 menit dengan persentase sebesar 18% sebanyak 1.577 orang atau penumpang, sedangkan waktu tempuh selama 46-60 menit dengan persentase 2% sebanyak 175 orang atau penumpang.

6) Maksud perjalanan

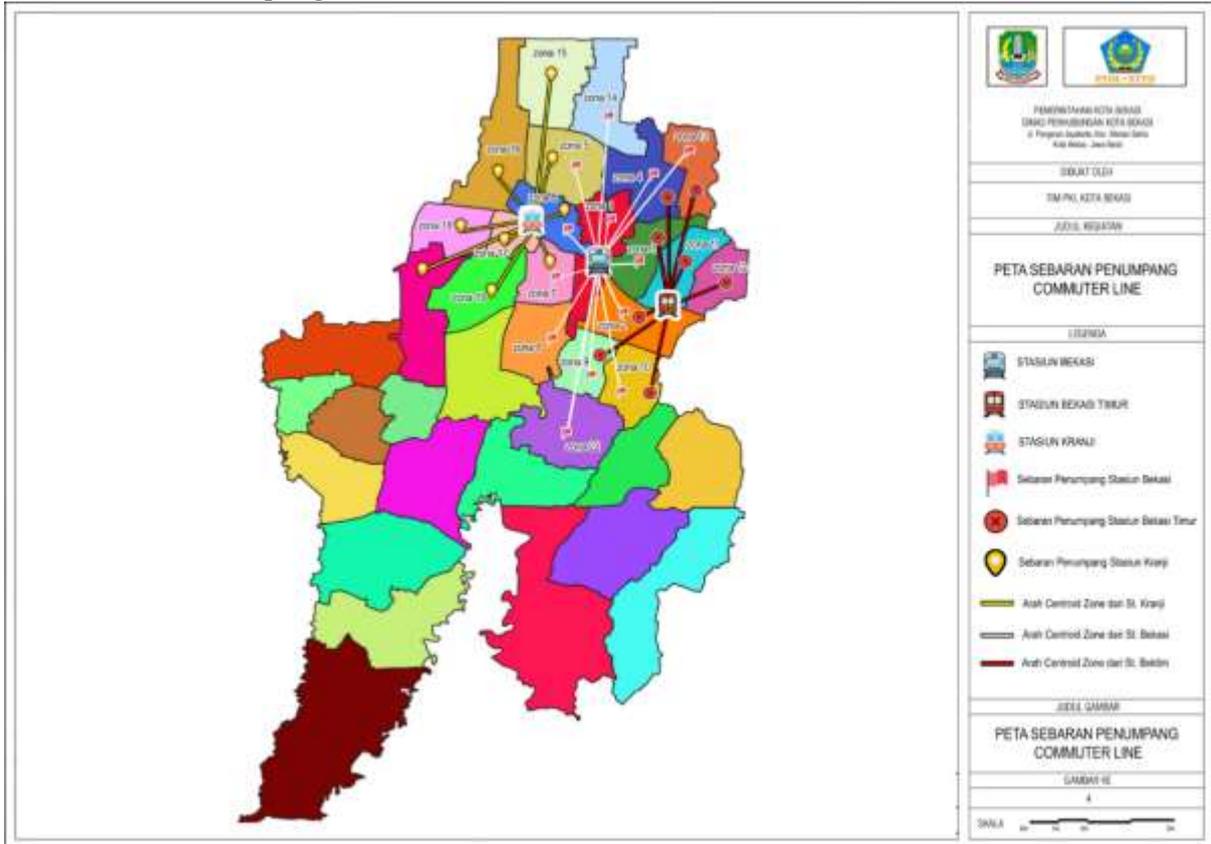


Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 8. Persentase Karakteristik Penumpang Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Maksud Perjalanan

Berdasarkan grafik karakteristik penumpang berdasarkan maksud perjalanan pada Stasiun Bekasi Timur didominasi oleh bekerja dengan persentase sebesar 61% berjumlah 2.344 orang atau penumpang, kemudian persentase tersebar kedua dengan maksud perjalanan untuk sekolah atau kuliah dengan persentase 14% sebanyak 1.227 orang atau penumpang, persentase terbesar ketiga dengan maksud perjalanan untuk melakukan perjalanan pulang dengan persentase sebesar 10% sebanyak 876 orang atau penumpang, persentase terbesar keempat dengan persentase sebesar 9% berjumlah 788 orang atau penumpang, kemudian persentase terbesar kelima dengan maksud perjalanan untuk sosial dengan persentase 6% sebanyak 526 orang atau penumpang, dan dengan maksud perjalanan untuk melakukan rekreasi dan ibadah sebesar 0% atau tidak ada orang atau penumpang yang melakukan perjalanan dengan maksud untuk rekreasi dan ibadah.

b. Sebaran Penumpang Stasiun Bekasi Timur



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 9. Peta Persebaran Penumpang KRL Stasiun di Kota Bekasi (Stasiun Bekasi Timur)

2. Mengidentifikasi Karakteristik Eksisting Kawasan Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Variabel Transit Oriented Development (TOD)

Menganalisa Kesesuaian Kawasan Eksisting Stasiun Bekasi Timur Berdasarkan Kriteria Pada Konsep Transit Oriented Development (TOD)

Tabel 1. Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian

No	Indikator	Variabel	Kriteria
1	Density	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Minimum 70%
		Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimum 2,0
		Kepadatan Bangunan	20 -75 unit bangunan/ha
2	Diversity	Penggunaan lahan residential	Persentase penggunaan lahan: - 30% residential - 70% non residential
		Penggunaan lahan non-residential	
3	Design	Keberadaan jalur pedestrian	Ketersediaan jalur 100% pada kawasan

No	Indikator	Variabel	Kriteria
		Kondisi jalur pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat bollard dan paving tactile - Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum - Terdapat pohon peneduh
		Keberadaan jalur sepeda	Lebar min 1,5meter

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Pada tahap analisis kesesuaian kawasan eksisting Stasiun Bekasi Timur berdasarkan kriteria pada konsep Transit Oriented Development (TOD) Menganalisa Kesesuaian Indikator Kepadatan (Density) Pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur

3. Analisis Analytical Hierarchy Procces (AHP)

Tabel 2. Hasil Analisis Prioritas pengembangan Aksesibilitas Pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur

Kriteria	Bobot	Alternatif	Bobot
Kepadatan penggunaan Lahan (<i>Density</i>)	0,148	Kepadatan Bangunan	0,521
		Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	0,077
		Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	0,403
Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)	0,225	Penggunaan Lahan Perumahan	0,372
		Penggunaan Lahan Perkantoran	0,137
		Penggunaan Lahan Perdagangan dan Jasa	0,128
		Penggunaan Lahan Fasilitas Umum	0,363
Ramah Terhadap Pejalan Kaki (<i>Design</i>)	0,627	Keberadaan Jalur Pedestrian	0,740
		Kondisi Jalur Pedestrian	0,160
		Keberadaan Jalur Sepeda	0,100

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Berdasarkan dari hasil analisis perhitungan dengan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) melalui penggunaan atau implementasi aplikasi expert choice 11 terhadap prioritas dari Arah Pengembangan Pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur. Kriteria yang menjadi prioritas adalah Kriteria Ramah Terhadap Pejalan Kaki (Design) dengan bobot nilai 0,627 atau 62,7% dengan alternatif penyelesaian terbaik untuk dikembangkan pada kawasan adalah keberadaan jalur pedestrian pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur dengan bobot nilai sebesar 0,740 dengan persentase bobot sebesar 74%. Berikut hasil analisis dari prioritas pengembangan pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa penelitian yang telah dilakukan, kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil survey wawancara rumah tangga (home interview) yang berbasis homebase menunjukkan minat masyarakat Kecamatan Bekasi Timur cenderung menggunakan transportasi pribadi berupa sepeda motor dengan alasan cepat, nyaman, dan juga praktis dengan maksud perjalanan untuk bekerja, sekolah, dan lain-lain. Dengan persentase masyarakat yang menggunakan transportasi pribadi sebesar 85,18% dan masyarakat yang menggunakan transportasi umum sebesar 14,82%. Dengan rincian masyarakat yang menggunakan transportasi pribadi berupa sepeda motor sebesar 47%, mobil pribadi sebesar 17%, sepeda sebesar 11%, dan berjalan kaki sebesar 11%.

2. Kesesuaian dari karakteristik eksisting pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan variabel Transit Oriented Development (TOD) mencapai 25%. Dari karakteristik eksisting, 2 dari 8 variabel sudah sesuai dengan konsep Transit Oriented Development (TOD), yang meliputi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Kepadatan Bangunan. Sedangkan 6 variabel yang belum sesuai adalah Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Penggunaan Lahan Residential, Penggunaan Lahan Non-Residential, Keberadaan Jalur Pedestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, dan Keberadaan Jalur Sepeda. Berdasarkan keadaan eksisting maka kawasan Stasiun Bekasi Timur dikategorikan ke dalam tipologi Urban Downtown, dikarenakan kepadatan hunian pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur mencapai 288 unit/ha yaitu lebih besar dari 110 unit/ha.
3. Prioritas dari arah pengembangan pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur berdasarkan wawancara terhadap 7 (tujuh) narasumber atau expert (ahli) yang diolah menggunakan software expert choice 11 menunjukkan bahwa prioritas utama yang penting untuk dikembangkan adalah kriteria ramah terhadap pejalan kaki (design) dengan prioritas alternatif yaitu mengadakan jalur pedestrian pada Kawasan Stasiun Bekasi Timur.

REFERENSI

- _____. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.
- _____. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 07 Tahun 2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.
- _____. Peraturan Kota Bekasi Nomor 13 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah. Kota Bekasi.
- _____. Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.
- Afandi, Ahmad. Penerapan AHP (*Analytical Hierarchy Process*) Terhadap Pemilihan Supplier Di UD. Nagawangi Alami Sejahtera Malang. Program Studi Teknik Industri Institut Teknologi Nasional Malang.
- Arifin, Muhammad Nur. 2022. Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Insitut Teknologi Nasional Malang.
- Arsyad, Muhammad Afif, dan Handayeni, Ketut Dewi Martha Erli. (2018). Pengukuran Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep Transit Oriented Development (TOD). Surabaya. 2337-3520.
- Ayuningtias, Sekar Hapsari, dan Karmilah, Mila. (2019). Penerapan Transit Oriented Development (TOD) Sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan. Semarang.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bekasi. 2023. Kota Bekasi Dalam Angka 2023. Kota Bekasi.
- Berney G. Galaser dan Anselm L. Strauss. 2012. *The Discovery of Grounded Theory* Ichicago: Aldeline Publishing Company.
- Breithaupt, Manfred. (2002). *Perencanaan Guna Lahan dan Transportasi Perkotaan Untuk Transportasi Yang Berkelanjutan*. Jerman.

- Calthrope, P.1993. *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dreams*. Princeton Architectural Press. New York.
- Despacio. (2014). *TOD Standard* Institute for Transportation & Development Policy. New York.
- Dittmar, H., dan Ohland, G. (2004). *The New Transit Town*. Washington: Island Press. Florida Department of Transportation. (2012).
- Florida TOD Guidebook. Florida: Florida Department of Transportation
- Hidayanti, Agustina N. *Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur*. Jawa Timur.
- <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6395074/makin-banyak-orang-ri-yang-rumahnya-jauh-dari-tempat-kerja>. Pekerja Komuter di Indonesia Pada Tahun 2023. Selasa, 27 Februari 2024.
- https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Bekasi_Timur#:~:text=Alasan%20dibuat%20stasiunnya%20ini%20karena,angkutan%20penumpang%20di%20stasiun%20tersebut.
- Institute for Transportation Development and Policy 2014, *TOD Standard*. New York: Despacio.
- Isa, Muhammad Hidayat. *Transit Oriented Development (TOD) Sebagai Solusi Alternatif Dalam Mengatasi Permasalahan Kemacetan Di Kota Surabaya*. Surabaya.
- Jayusman, Iyus. (2020). *Studi Deskriptif Kuantitatif Tentang Aktivitas Belajar Mahasiswa*. Siliwangi. 2580-0027.
- Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan (PKL) Kota Bekasi Program Studi D-IV Transportasi Darat (2023). Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD
- Munawar, Ahmad. 2009. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Jurusan teknik Sipil. Universitas Gajah Mada. Jogjakarta.
- Ofyzar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB.
- Rahmasari, Hardianti F, Aisyah, Arini N, dan Wilandari, Anindita, & Kusumawardani. (2015). *Pengaruh Transportasi Kota Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota*.
- Santina, Rizki Ocha. (2021). *Analisis Peran Orangtua Dalam Mengatasi Perilaku Sibling Rivalry Anak Usia Dini*. Universitas Bina Bangsa Getsempena.
- Setyodhono, Sapto. (2017). *Faktor yang Mempengaruhi Pekerja Komuter di Jabodetabek Menggunakan Moda Transportasi Utama*. Jakarta Selatan.
- Sidik, Firman. (2022). *Pendekatan Teori Sistem Input, Proses dan Output Di Lembaga Pendidikan*. IAIN Sultan Amai Gorontalo. P-ISSN 1907-0969 E-ISSN 2442-8272.