

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan hasil pengolahan data yang dilakukan pada bab sebelumnya, penulis mengambil kesimpulan bahwa:

1. Berdasarkan delapan prinsip konsep pengembangan TOD (*Transit Oriented Development*) pada kawasan Terminal Kalijaya dan Stasiun Cikarang, terdapat prinsip yang perlu ditingkatkan terkait pengadaan jalur pejalan kaki, penentuan titik lokasi halte, dan jalur sepeda guna menjawab permasalahan transportasi pada kawasan.
2. Penilaian akhir kondisi eksisting pada kawasan Terminal Kalijaya dan Stasiun Cikarang menunjukkan bahwa kawasan kajian mendapatkan rekapitulasi 57 poin pada *TOD Standard 3.0*, sehingga kawasan dikategorikan sebagai kawasan dengan *Bronze Standard* (56 – 70 poin). Sehingga dilakukan upaya peningkatan serta merencanakan kawasan berorientasi transit dan poin akhir yang didapatkan yaitu 87 poin yang menjadikan kawasan Terminal Kalijaya dan Stasiun Cikarang sebagai kawasan dengan *Gold Standard*.
3. Berdasarkan hasil analisis prinsip TOD (*Transit Oriented Development*) pada kawasan Terminal Kalijaya dan Stasiun Cikarang penentuan desain yang sesuai dan dapat diaplikasikan adalah sebagai berikut:
 - a. Perencanaan jalur pejalan kaki dan fasilitas pejalan kaki
 - Hasil perhitungan lebar efektif minimum trotoar pada setiap segmen ruas jalan di koridor kajian dengan lebar 150 cm.
 - Fasilitas penyeberangan ruas segmen jalan yang sesuai yaitu Pelican dengan lapak tunggu/pelindung pada ruas jalan segmen JL. Raya R.E. Martadinata 4, JL. Raya H.O.S. Cokroaminoto 1, JL. Raya Yos Sudarso 1, dan JL. Kapten Soemantri serta fasilitas

penyeberangan pelican pada ruas jalan JL. Raya R.E. Martadinata 1, JL. Raya R.E. Martadinata 2, JL. Raya R.E. Martadinata 3, dan JL. Raya H.O.S. Cokroaminoto 2.

b. Perencanaan Jalur Sepeda

Rute sepeda menyambung dan terhubung (direct route). Usulan rute ini melewati segmen ruas Jl. R.E Martadinata 1, Jl. R.E Martadinata 2, Jl. R.E Martadinata 3, Jl. R.E Martadinata 4, Jl. H.O.S Cokroaminoto 1, Jl. H.O.S Cokroaminoto 2, Jl. Yos Sudarso 1, dan Jl. Kapten Soemantri. Tipe jalur sepeda yang dapat diterapkan pada Kawasan adalah tipe jalur sepeda A dan B.

- Berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte pada trayek K – 39C dan trayek K - 42 melalui perhitungan permintaan dibutuhkan 6 (enam) masing – masing pada saat pulang dan pergi di kantong penumpang pada jalan yang dilalui oleh trayek tersebut. Untuk memudahkan naik dan turun penumpang, berikut ialah lokasi halte yang didapatkan berdasarkan pedoman teknis dan kantong penumpang:

- 1) Halte Terminal Kalijaya - Masjid Besar Al Mukarromah (Trayek K -39C Berangkat)
- 2) Halte Masjid Besar Al Mukarromah - Sentra Grosir Cikarang (SGC) (Trayek K -39C Berangkat)
- 3) Halte Terminal Kalijaya - Alfamart HOS Cokroaminoto (Trayek K -42 Berangkat)
- 4) Halte Alfamart HOS Cokroaminoto - Atlas Diesel (Trayek K - 42 Berangkat)
- 5) Halte Atlas Diesel - BCA KCP Cikarang (Trayek K -42 Berangkat)
- 6) Halte BCA KCP Cikarang - Sentra Grosir Cikarang (SGC) (Trayek K -42 Berangkat)
- 7) Halte Sentra Grosir Cikarang (SGC) - Masjid Besar Al Mukarromah (Trayek K -39C Pulang)

- 8) Halte Masjid Besar Al Mukarromah - Terminal Kalijaya (Trayek K -39C Pulang)
 - 9) Halte Sentra Grosir Cikarang (SGC) - BCA KCP Cikarang (Trayek K -42 Pulang)
 - 10) Halte BCA KCP Cikarang - Atlas Diesel
 - 11) Halte Atlas Diesel - Alfamart HOS Cokroaminoto (Trayek K - 42 Pulang)
 - 12) Halte Alfamart HOS Cokroaminoto - Terminal Kalijaya (Trayek K -42 Pulang)
- Dari analisis standar ruang gerak bebas penumpang, ukuran dimensi halte yang diusulkan dimensinya menjadi standar minimum, yaitu 4 x 2 meter, dengan tinggi 2,5 meter. Selain itu, desain halte yang baru dirancang untuk sesuai dengan kondisi di lokasi halte yang telah ditentukan.
- c. Peningkatan KDB perumahan koefisien dasar bangunan (KDB) perumahan hingga mencapai 80%.
 - d. Perencanaan taman dan ruang terbuka hijau pada titik lokasi halte rencana.

6.2 Saran

1. Pemerintah Kabupaten Bekasi segera melakukan pembangunan pada kawasan sesuai prinsip pengembangan TOD (*Transit Oriented Development*) guna mendukung penerapan kawasan berprinsip pengembangan TOD (*Transit Oriented Development*) pada kawasan.
2. Pemerintah Kabupaten Bekasi terlibat dalam memfasilitasi pembebasan lahan pembangunan kawasan TOD (*Transit Oriented Development*) dan menyelesaikan potensi sengketa agraria, khususnya terkait konsolidasi tanah.
3. Perlunya kajian lebih lanjut terkait peningkatan intensitas pemanfaatan ruang yang sesuai dengan konsep TOD (*Transit Oriented Development*).