

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Stasiun LRT Bekasi Barat terletak di Jl. Ahmad Yani menjadi stasiun LRT yang terintegrasi dengan pusat perbelanjaan Revo Mall Bekasi, menjadi salah satu daya tarik masyarakat menggunakan transportasi umum. Stasiun memiliki lokasi yang strategis, terhubung dengan Stadion Patriot, BCBD Summarecon, Terminal Bekasi, Stasiun KRL hingga perkantoran. Namun aksesibilitas dari Stasiun LRT menuju *landmark* tersebut belum terlayani dengan baik.

Sejumlah titik jalan di Kota Bekasi dikeluhkan para pengendara, karena seringkali mengalami kemacetan parah dan semrawut. (PosKota.co.id, 2024). Jalan Ahmad Yani sering terdapat kemacetan pada jam berangkat dan pulang kerja. Menurut data Tim PKL Kota Bekasi 2023 Tingkat pelayanan untuk ruas Jalan Ahmad Yani arah Selatan-Utara sebesar 0,95, sedangkan tingkat pelayanan untuk arah Utara-Selatan sebesar 0,87. maka berdasarkan *Level of Service (LOS)* ruas Jalan Ahmad Yani masuk dalam kategori E, dengan karakteristik arus lalu lintas tidak stabil. Akses masuk melalui Jl. Laskar pada Gate A dan Gate B berukuran 6,8 meter sehingga sering terjadi konflik kendaraan, bus, mobil, dan kendaraan besar konstruksi yang akan masuk ke area Stasiun LRT Bekasi Barat.

Fasilitas umum seperti Jalur pedestrian pada Jl. Laskar menuju stasiun masih belum memadai, saat berjalan tidak tersedia trotoar yang menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki khususnya bagi lansia, ibu hamil dan penyandang disabilitas. Penumpang merasa pengap berada didalam stasiun karena minimnya jalur vegetasi sehingga sirkulasi udara kurang baik. Penumpang turun di Gate A & Gate B yang berjalan kaki pada malam hari, dengan tujuan melanjutkan ke arah utara Jalan Ahmad Yani belum tersedia lampu penerangan sehingga menimbulkan ketidaknyamanan dan keamanan. Pengguna sepeda yang menuju stasiun tidak aman karena

jalur yg digunakan tidak terpisah atau terlindungi sehingga dapat berpotensi kecelakaan atau cedera.

Ketersediaan transportasi publik pada kawasan Stasiun Bekasi Barat belum tersedia halte/shelter Bus angkutan umum, Informasi mengenai rute keberangkatan dan pemberhentiannya Bus (*feeder*). Berdasarkan survei wawancara yang dilakukan, penumpang tidak dapat menentukan titik transit bus dikarenakan tidak tersedia informasi detail rute perjalanan. Terdapat pengemudi daring (ojek online) yang parkir liar di sepanjang Jl. Laskar, sehingga mengganggu. Tidak adanya *park and ride* menyebabkan kendaraan pribadi dan pengemudi daring (ojek online) tidak teratur saat menurunkan penumpang di Stasiun, serta untuk kendaraan mobil maupun Bus sulit bermanuver dikarenakan lebar jalan hanya 6,8 meter.

Kawasan TOD Bekasi Barat, terdapat Apartemen Mutiara yang terletak di Jl. Laskar, namun tidak terhubung dengan Stasiun, penumpang dari apartemen harus berjalan kaki memutar sejauh 300 meter dengan kondisi jalur pedestrian yang tidak ramah pejalan kaki, lansia dan penyandang disabilitas, seperti tidak tersedianya trotoar, *guiding block*, *ramp*/bidang landai. Penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi menuju stasiun kesulitan parkir dikarenakan tidak tersedianya ruang parkir pada Gate A dan Gate B.

Perencanaan konsep TOD di Stasiun LRT Bekasi Barat perlu prioritas yang terstruktur dan terintegrasi dengan baik. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka penulis mengambil judul "**ANALISIS PENERAPAN PRINSIP TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT PADA KAWASAN STASIUN LRT BEKASI BARAT**".

1.2. Identifikasi Masalah

Dengan mengkaji permasalahan di wilayah studi, teridentifikasi permasalahan sebagai berikut:

- a. Terjadi kepadatan penumpang yang menunggu Bus Kota pada jam berangkat dan pulang kerja, penumpang antri dengan berdiri sehingga menutupi akses keluar masuk Gate A.

- b. Tidak tersedia sarana (trotoar) pada jalur pendestrian menuju Gate B Stasiun LRT Bekasi Barat, lalu lintas akses masuk & keluar ramai kendaraan, sehingga penumpang merasa tidak aman.
- c. Tidak terdapat ruang terbuka sebagai jalur vegetasi
- d. Tidak tersedia lampu penerangan pada jalur pedestrian, berjalan keluar stasiun gelap dan tidak aman.
- e. Tidak terdapat jalur pesepeda yang menghubungkan ke Stasiun Bekasi Barat, perjalanan pesepeda menuju stasiun tidak terlindungi.
- f. Tidak tersedia papan informasi rute Bus Kita/ Trans Patriot di luar Stasiun Bekasi Barat, sehingga penumpang harus berkali-kali menanyakan ke petugas di dalam stasiun.
- g. Tidak tersedianya tempat parkir di Gate B Stasiun LRT Bekasi Barat, sehingga penumpang harus berjalan sejauh 400 m dari parkir Revo Mall melalui Gate C.

1.3. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- a. Bagaimana prinsip-prinsip dalam penerapan *Transit-Oriented Development* pada kawasan TOD Bekasi Barat?
- b. Bagaimana tingkat aksesibilitas kawasan TOD Stasiun LRT Bekasi Barat?
- c. Bagaimana prioritas rekomendasi peningkatan aksesibilitas Kawasan TOD Stasiun LRT Bekasi Barat sebagai solusi efektif dan efisien pada transportasi berkelanjutan?

1.4. Maksud dan Tujuan

- a. Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah seberapa besar kesesuaian penerapan prinsip *Transit-Oriented Development* di Kawasan TOD Stasiun LRT Bekasi Barat.

- b. Tujuan Penelitian

Berdasarkan penelitian yang akan dikaji memiliki tujuan sebagai berikut

- 1) Mengidentifikasi prinsip prinsip *Transit-Oriented Development* pada Stasiun Bekasi Barat

- 2) Menganalisis tingkat aksesibilitas Kawasan TOD Stasiun LRT Bekasi Barat
- 3) Menganalisis prioritas rekomendasi peningkatan aksesibilitas kawasan TOD Stasiun LRT Bekasi Barat guna menjadi solusi efektif dan efisien pada transportasi berkelanjutan.

1.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah kawasan TOD Bekasi Barat yang terletak di Pekayon Jaya, Bekasi Selatan. Kawasan TOD Bekasi Barat merupakan salah satu kawasan di Kota Bekasi yang memiliki keberagaman aktivitas. Pengembangan Kawasan TOD Bekasi Barat menerapkan konsep TOD yang ditunjang dengan keberadaan stasiun LRT Bekasi Barat dan Trans Patriot dengan tujuan memberikan rasa nyaman kepada masyarakat khususnya pejalan kaki. Dalam penelitian ini, ruang lingkup wilayah yang digunakan akan mengacu pada peta lokasi kawasan berorientasi transit yang disusun oleh DJKA Kemenhub.