KAJIAN STUDI KAWASAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) JATICEMPAKA KECAMATAN PONDOK GEDE KOTA BEKASI

Fauziya Bagawat Sari, ST. MT
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Krisnadwipayana
Fauziya67@gmail.com

Abstrak

Kota Bekasi memiliki jumlah penduduk sebesar 2,5 juta penduduk pada tahun 2020 menjadikan Kota Bekasi padat, sehingga perlu untuk memperbaiki sistem tata ruang, termasuk sistem perencanaan angkutan moda.Seiring dengan berkembangnya wilayah Jabodetabek yang dipengaruhi perkembangan di Jakarta pada kota-kota sekitarnya. Dengan adanya Proyek Strategi Nasional di Kota Bekasi seperti DDT (Double-double Track) dan LRT (Light Rail Transit) yang dapat berpotensi untuk menjadi kawasan TOD (Transit Oriented Development). Di bangunnya stasiun LRT dan keberadaan lokasi TOD Jaticempaka yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta maka arah pengembangan kegiatan perekonomian pada masa yang akan datang memiliki kecenderungan berkembangnnya fungsi kegiatan perekonomian skala kawasan dan skala kota, sehingga arah pengembangan TOD Jaticempaka memiliki kecenderungan untuk di kembangkan menjadi TOD skala pelayanan sub pusat kota.Sehingga, masyarakat dapat menambah pilihan moda transportasi umum dan mempermudah akses ke tempat tujuan, serta mengakomodir kebutuhan masyarakat mengejar perputaran aktifitas dalam juga luar Kota Bekasi. Maksud Kegiatan adalah Penyusunan **Kajian Studi Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Jaticempaka Kecamatan Pondok Gede Kota Bekasi**

Kata kunci: TOD Jaticempaka, Kawasan, angkutan moda

PENDAHULUAN

Kota Bekasi merupakan salah satu perkotaan yang banyak melakukan perilaku *commuting*, sehingga setiap hari memberikan bangkitan lalu lintas yang tinggi dan menyumbangkan masalah kemacetan. salah satu penangan dalam mengatasi masalah ini adalah pengembangan angkutan massal yang berbasis rel. Agar pengembangan sistem angkutan massal yang berbasis rel dapat mencapai sasaran dan menjangkau langsung kepada masyarakat, maka perlu dikembangkan juga konsep kawasan yang mendukung pengembangan sistem angkutan massal yang berbasis rel, yaitu salah satunya adalah pengembangan kawasan dengan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

Transit Oriented Development atau disingkat TOD merupakan salah satu konsep pengembangan kawasan perkotaan yang mengutamakan pemanfaatan transportasi publik daripada kendaraan pribadi. Curtis (*dalam Bishop 2015*) mengemukakan tujuan pengembangan kawasan dengan konsep TOD yaitu guna mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dengan meningkatkan penggunaan transportasi umum massal dan mempromosikan pembangunan tanpa menciptakan *sprawl*.

Pemerintah Kota Bekasi dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bekasi Tahun 2011 – 2031 hasil revisi di tahun 2017 mulai menggunakan pendekatan perencanaan konsep TOD untuk mengembangkan titik-titik transit yang tersebar di wilayah Kota Bekasi. Salah satunya adalah mengembangkan transportasi massal berupa rencana pembangunan LRT (*light rail transit*) Cawang-Bekasi Timur yang merupakan bagian lintas pelayanan 3 LRT Jabodebek yang terdiri dari Stasiun Jatibening Baru, Stasiun Cikunir 1, Stasiun Cikunir 2, Stasiun Bekasi

Barat, dan Stasiun Bekasi Timur. Berdasarkan kondisi eksisting yang ada, kawasan transit LRT di Kota Bekasi masih dalam tahap pembangunan trase stasiun serta sarana dan prasarana yang mengarah pada komponen-komponen TOD, dengan jenis kegiatan guna lahan seperti perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, dan pembangunan jaringan jalur pejalan kaki. Namun, pola pembangunan di sekitar kawasan transit belum terintegrasi satu sama lain antar komponen dalam mengarah ke bentuk kawasan dengan konsep TOD. Hal tersebut disebabkan karena karena keterbatasan anggaran pembangunan, jika pembangunan dilakukan secara bersamaan.

Landasan Teori

Konsep *Transit Oriented Development* (*TOD*) di awali dengan konsep aktivitas pergerakan manusia, baik dengan moda maupun berjalan. Pergerakan sebagai salah satu aktivitas yang paling banyak dilakukan oleh manusia, diwadahi dengan penempatan-penempatan pusat-pusat aktivitas yang terintegrasi dengan titik-titik transit, sehingga diharapkan dapat mendorong penggunaan transportasi publik. Pusat-pusat aktivitas dihubungkan antara satu dengan yang lain dalam jarak tempuh berjalan yang nyaman dan aman sebagai upaya untuk mengurangi pergantian antar moda (Wijaya, 2009

Kawasan Berorientasi Transit (Kawasan TOD) adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermoda dan antarmoda yang berada pada radius **400 (empat ratus) meter sampai dengan 800 (delapan ratus)** meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

Pengembangan system transportasi massal merupakan prasyarat utama pengembangan kawasan TOD dan keberhasilan TOD dipengaruhi oleh jumlah pengguna transportasi massal pada simpul-simpul transit. Pengembagan system transportasi ini sangat penting untuk menciptakan pasar sebagai daya Tarik kegiatan di sekitar simpul transit.

System transportasi massal meliputi moda transportasi massal berkapasitas tinggi, sedang dan rendah, baik pada jarak dekat maupun jarak sedang dan jauh serta headway. System transportasi massl harus disertai dengan system transit atau system pergantian moda yang efisien dan lingkungan yang ramah untuk pejalan kaki. Persyarat transportasi massal dalam pengembangan kawasan TOD minimal memiliki 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda jarak jauh. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 1** di bawah ini.

Tabel 1
Prasyarat Transportasi Massal Dalam Pengembangan Kawasan TOD

Kriteria		TOD Regional Pusat Pelayanan Kota	TOD Kota Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan Pusat Pelayanan
Moda Transit	**Komuter Jarak Dekat (dalam Kota)**			
	Mikrobus	√	√	√
	Bus Kota, BRT	√	√	√
	a. LRT	√	√	√
	b. MRT	√	√	-
	Komuter Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi)			
	a. LRT	√	√	√
	b. MRT	√	√	-
	• Kereta cepat	√	√	-
	• Kereta api	√	√	-
	• Commuter line	√	√	√
	• Bus Ekspres (Bus antar Kota/Provinsi)	√	√	-
Headway		< 5 menit	5-15 menit	15-30 menit

Sumber : Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit

METODE PENELITIAN

Metode Pengumpulan Data.

Dalam melakukan pengumpulan data, dilakukan melalui survey primer dan survei sekunder. Untuk mendapatkan data-data karakteristik kawasan transit dilakukan melalui survei primer menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi lapangan, pengamatan citra satelit, dan kuisioner. Sedangkan survei sekunder dilakukan untuk menunjang data-data hasil survei primer dengan menggunakan teknik pengumpulan data melalui survei instansional ke beberapa badan terkait.

Metode Analisis Penelitian

Dalam menganalisis keterkaitan antara karakteristik kawasan transit berdasarkan prinsip TOD terhadap rencana pengembangan kawasan transit stasiun *Light Rail Transit* (LRT) yang ada di Kota Bekasi , dilakukan melalui tiga tahapan analisis. Berikut tahapan analisis yang dilakukan:

A. Mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit stasiun Light Rail Transit (LRT)

Dalam mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit digunakan analisis Delphi, dengan menganalisis variabel-variabel konsep TOD yang didapatkan dari hasil kajian pustaka dengan menyatukan pendapat beberapa ahli (pemerintah, swasta dan akademisi) hingga terjadi konsensus. Kriteria dikelompokkan menjadi tiga yaitu kepadatan penggunaan Lahan (*density*), penggunaan lahan campuran (*diversity*) dan ramah terhadap pejalan kaki (*design*) dengan indikator kategori tersebut masing-masing memiliki sub kriteria yaitu empat belas variabel sub kriteria antara lain karakter pengembangan, aktivitas kawasan, presentase lahan terbangun, jumlah jenis kegiatan, tipe tunian, target unit hunian, kepadatan hunian, alokasi parkir, intensitas pemanfaatan ruang, ketersediaan Jalur pejalan kaki dan akomodasi *diffable*, ketersediaan fasilitas jalur sepeda, ketersediaan fasilitas jalur penyeberang jalan, ketersediaan pohon peneduh, taman, dan RTH lain, dan konektivitas jalur pejalan kaki (*feeder transportasi*).

B. Menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit dengan kriteria kawasan TOD

Dalam menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit dengan kriteria TOD dilakukan dengan analisis kriteria. Analisis kriteria dilakukan dengan menggunakan teori yang menjadi pertimbangan dalam mengidentifikasi sejauh mana kesesuaian kondisi eksisting kawasan transit stasiun LRT Kota Bekasicdengan kriteria TOD. Kriteria yang digunakan dalam analisis ini diperoleh dari hasil tinjauan pustaka pada beberapa pedoman seperti TOD *standard* yang dikeluarkan oleh Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017, *Institute for Transportation Development and Policy*, Florida TOD *Guidebook*, dan beberapa teori pakar lainnya. Standar yang digunakan sebagai kriteria bersifat umum dan sudah disesuaikan dengan beberapa peraturan menteri maupun daerah, sehingga dapat diadaptasikan di Indonesia. Berikut merupakan kriteria kawasan TOD.

Tabel 2. Kriteria Kawasan dengan Konsep TOD

Variabel	Kriteria
Kepadatan Penggunaan Lahan (*density*)	
Kepadatan hunian	200 – 650 jiwa/Ha
Alokasi Parkir	3-5 point kriteria parkir
Intensitas Pemanfaatan Ruang	Min. KDB 70% Min. KLB 2-3 Min. jumlah lantai min 2-8
Pengembangan Kawasan Campuran (*diversity*)	
Karakter Pengembangan	Min. ada pertokoan atau pasar
Aktivitas Kawasan	14-17 jam
Presentase Lahan terbangun	Min. 60%-80% : 20%-40%
Jumlah jenis kegiatan	Min. 2 jenis kegiatan yaitu utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang.
Tipe Hunian	Min. ketinggian sedang
Target Unit Hunian	Min. 2.500-10.000
Ramah terhadap Pejalan Kaki (*design*)	

Ketersediaan Jalur pejalan Kaki & akomodasi *diffable*	Ketersediaan 70-90%
Ketersediaan Jalur sepeda	Min. terdapat fasilitas jalur sepeda atau bike sharing
Ketersediaan jalur penyebrang jalan	Min. terdapat zebra cross
Ketersediaan RTH dan Pohon Peneduh	Ketersediaan 75-80%
Konektivitas Jalur Pejalan Kaki	Min. terdapat angkutan kota

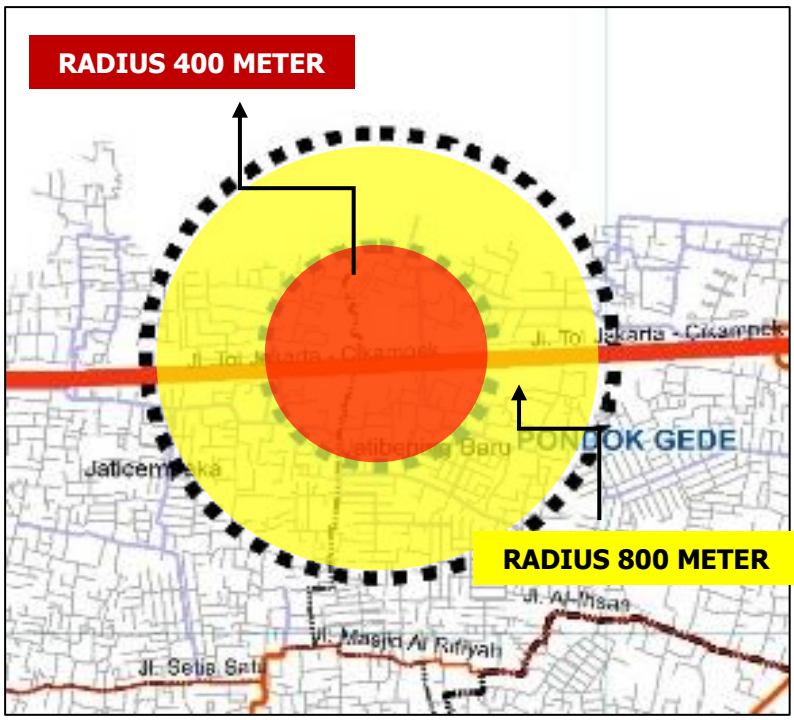
Sumber : Permen ATR/BPN No. 16 Tahun 2017, TOD Guidebook, 2012 dan TOD Standars, 2014

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Permen ATR No. 16 Tahun 2017 tentang pedoman pengembangan kawasan berorientasi transit suatu kawasan TOD memiliki radius 400-800 meter dari titik simpul transit atau dapat ditempuh 5-10 menit dengan berjalan kaki. Lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah radius kawasan transit LRT Kota Bekasi yakni 400-800meter . Adapun secara administratif wilayah studi. Dalam rangka analisis penentuan prioritas pengembangan kawasan TOD LRT adalah di Kota Bekasi dilakukan penelitian di TOD LRT Jaticampaka Kecamatan Pondok Gede.

Lokasi TOD berada di BWP Pondok Gede, deliniasi kawasan TOD yang berada pada radius 400 meter maka wilayah yang terkena dampak yaitu Kelurahan Jatibening Baru dengan luas 30,32 ha dan Kelurahan Jaticempaka 19,68 ha. Sedangkan deliniasi kawasan TOD yang berada pada radius 800 meter maka wilayah yang terkena dampak yaitu Kelurahan Jatibening Baru dengan luas 117.77 ha dan Kelurahan Jaticempaka 82,23 ha. Untuk lebih jelasnya mengenai deliniasi TOD Jaticempaka dapat dilihat pada **Gambar 1, Tabel 3** dan **Tabel 4** .

Gambar 1
Deliniasi Kawasan TOD Jaticempaka



Tabel 3
Luas Wilayah Yang Terkena Dampak
Pada Radius 400 meter TOD Jaticempaka

Kecamatan	Kelurahan	Luas (ha)
Pondok Gede	Jatibening Baru	30.32
	Jaticempaka	19.68
Jumlah		**50.00**

Sumber : Hasil Perhitungan, Tahun 2018

Tabel 4
Luas wilayah Yang Terkena Dampak
Pada Radius 800 meter TOD Jaticempaka

Kecamatan	Kelurahan	Luas (ha)
Pondok Gede	Jatibening Baru	117.77
	Jaticempaka	82.23
Jumlah		**200,00**

Sumber : Hasil Perhitungan, Tahun 2018

Karakter pengembangan lokasi TOD Jaticempaka saat ini merupakan pusat kegiatan perekonomian skala lingkungan hal ini di tandai dengan ada pasar tradisonal dan juga berkembangnya kegiatan perdagangan dan jasa skala lingkungan di sebagian Jalan Kemang Raya, Jalan Antilope-jalan Curug Raya dan Jalan Kapin Raya baru.

Namun demikian dengan di bangunnya stasiun LRT dan keberadaan lokasi TOD Jaticempaka yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta maka arah pengembangan kegiatan perekonomian pada masa yang akan datang memiliki kecenderungan berkembangnnya fungsi kegiatan perekonomian skala kawasan dan skala kota, sehingga arah pengembangan TOD Jaticempaka memiliki kecenderungan untuk di kembangkan menjadi TOD skala pelayanan sub pusat kota. Sesuai tipologi TOD skala pelayanan sub pusat kota maka kriteria pengembangan fungsi perekonomian khususnya diarahkan untuk fungsi sekunder dan regional.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian ini maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Pengembangan TOD di Indonesia pada dasarnya adalah masih merupakan hal yang baru dikembangkan di Indonesia. Sebagai acuan pengembangannya telah diatur dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit dan sebagai pengembangan awal di Indonesia baru sebatas di wilayah perkotaan Jabodetabek -Punjur sebagaimana tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi tahun 2018-2029, yang kemudian dilakukan penyempurnaan berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak dan Cianjur.
2. Konsep TOD ini pada dasarnya merupakan konsep pengembangan kawasan di dalam dan di sekitar simpul transit agar bernilai tambah yang menitikberatkan pada integrasi antarjaringan angkutan umum massal, dan antara jaringan angkutan umum massal dengan jaringan moda transportasi tidak bermotor, serta pengurangan penggunaan kendaraan bermotor yang disertai pengembangan kawasan campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

3. Seiring dengan adanya Proyek Strategis Nasional yang melalui Kota Bekasi terutama PSN DDT (Double-double Track) dan LRT (Light Rail Transit) yang dapat berpotensi untuk pengembangan

kawasan TOD (Transit Oriented Development) di Kota Bekasi, maka kemudian Kota Bekasi melakukan studi tentang pengembangan kawasan TOD pada jalur LRT yang melalui Kota Bekasi pada tahun 2018 dengan titik studi adalah Stasiun LRT Jaticempaka.

4. Dalam hal sudah terjadi kesepakatan dalam penentuan titik lokasi pengembangan kawasan TOD di Kota Bekasi, maka dapat dilakukan pembagian pengelolaan antara pemerintah dengan pemerintah daerah Kota Bekasi. Sehingga pengembangan kawasan TOD di Kota Bekasi dapat berkembang secara optimal sesuai dengan tata ruang dan sekaligus dapat mengatasi masalah transportasi di Kota Bekasi.

DAFTAR PUSTAKA

Bishop, Zane. (2015). *Transit-Oriented Development: Benefits and Studies*. Virginia: Ball State University

Danbury Branch Improvement Program. (2010). *Transit Oriented Development.* URS Corporation AES

C. Jotin Khisty dan B.Kent Hall. (2005). *Dasar -dasar Rekayasa Tansportasi Jilid 1*. Erlangga, Jakarta

C. Jotin Khisty dan B.Kent Hall. (2005). *Dasar -dasar Rekayasa Tansportasi Jilid 2*. Erlangga, Jakarta

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1999). *Rekayasa Lalu Lintas : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas Di Wilayah Perkotaan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat*, Jakarta.

Morlok, Edward K, 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi,* Terjemahan Johan.K, Hainim, Erlangga. Jakarta

Warpani, Suwardjoko MTCP,1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan* , Bharata Karya Aksara, Jakarta