

Sistem Penataan Kawasan Stasiun Kota Bekasi Sebagai Upaya Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas

Yudo Hariyanto¹, Irwan Prasetyo², Zefri³

¹⁾²⁾³⁾ Prodi Pascasarjana Kajian Pembangunan Perkotaan dan Wilayah, Universitas Krisnadwipayana
hariyantoyudo@gmail.com, prasmoeedomo@unkris.ac.id, zefri@unkris.ac.id

ABSTRAK

Banyaknya permasalahan yang ada pada Kawasan Kota maka perlunya menganalisis sistem penataan. studi analisis penyebab kemacetan jalan di pusat kota Bekasi khususnya dari jalan Juanda Stasiun Bekasi. Tujuan Penelitian adalah untuk mengetahui keefektifan transportasi umum di titik rawan kemacetan, untuk mengetahui upaya dari pemerintah dalam mengurai kemacetan, mencari solusi dan alternatif mengatasi kemacetan di kawasan stasiun kereta api di Kota Bekasi. Metode Analisis Deskriptif Kualitatif Untuk mengembangkan dalam aspek rekayasa kemacetan, aspek analisis spasial, analisa perubahan lahan Dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan logika deduktif verifikasi tetapi, menggunakan logika induktif Pola yang bergerak dalam sebaran fenomena di lapangan yang berhasil digali dari responden, kemudian dilakukan editing, kategorisasi, penafsiran, pemaknaan, dan pengambilan kesimpulan. Berdasarkan analisis dengan metode tersebut dihasilkan Terjadinya kemacetan arus lalu lintas di jalan Juanda Kawasan Stasiun Kranji di Kota Bekasi adalah pada hari kerja terjadi pada pagi harinya pada pukul 06.00-09.00 dengan jumlah kendaraan bervariasi 60 Kendaraan/menit setiap ruas jalan, banyaknya ojol dan angkutan umum yang mangkal disisi bahu jalan, Ketidaksiplinan pengemudi kendaraan merupakan faktor penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas di depan Kawasan Stasiun karena pengguna jalan tersebut baik pengemudi kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki tidak mematuhi tata tertib dalam berlalu lintas.

Kata Kunci: Sistem Penataan Kawasan, Kemacetan Lalu Lintas di Stasiun Kota.

ABSTRACT

Land Stewardship Balance is the balance between the availability of land and the need for control, use and utilization of land according to the function of the Regional Spatial Plan (RTRW) area. The meaning shows that the existence of this balance sheet can be an important element in the preparation of the Detailed Spatial Plan (RDTR) or Zoning Regulation (PZ). The research objective is to prepare a spatial pattern balance sheet as a strategy to control space utilization in accordance with the Bekasi Regency spatial plan. In this study, it can be seen that in the conversion of the Bekasi Regency spatial pattern, there is an additional area of 55,125.57 Ha of Bekasi Regency with a reduction of 74,136.29 Ha. The largest area addition occurred in wetland agricultural allotments. There are eighteen sources of land use that increase the area of wetland agriculture (wetland agriculture appears in eighteen of these land uses). While the largest source of reduction is on land allocation for settlements, which amounted to 27,299.23 hectares. Based on the results of the analysis and preparation of the land availability balance, it is known that the available land area in Bekasi Regency is 65,055.10 Ha, while the unavailable land area in Bekasi Regency is 61,793.17 Ha.

Keywords: Area Arrangement System, Traffic Congestion at City Station.

PENDAHULUAN

Banyaknya permasalahan-permasalahan yang ada pada Kota Bekasi melatarbelakangi perlu adanya analisis sistem penataan kawasan stasiun Bekasi sebagai upaya mengatasi kemacetan lalu lintas. Hal-hal yang menjadi latar belakang dari analisis ini adalah (1) aglomerasi kota dengan cara memperlambat alih fungsi lahan, (2) pergerakan penduduk dari tempat tinggal menuju tempat beraktifitas menyebabkan terjadinya kemacetan, (3)

efisiensi pergerakan yang dapat dicapai, penambahan pembuatan stasiun-stasiun baru menjadi pemecah atau pembagi jumlah arus penumpang pengguna moda Kereta Api.

Salah satu upaya untuk mengatasi masalah kemacetan adalah menganalisa bagaimana mendapatkan suatu keadaan lalu lintas yang tidak macet. Dalam suatu sistem, keadaan transisi antara macet menjadi tidak macet dan sebaliknya dapat dianalisa dengan melihat perubahan kestabilan sistem tersebut. Untuk melihat kestabilan suatu sistem dapat dilihat dari nilai-nilai eigen atas matriks yang bersesuaian dengan sistem tersebut. Nilai-nilai eigen akan menunjukkan stabil atau tidaknya titik ekuilibrium suatu sistem. Titik ekuilibrium tersebut akan stabil apabila nilai eigennya mempunyai bagian real negatif, sedangkan akan tidak stabil apabila terdapat nilai eigen yang mempunyai bagian real positif (Olsder & Woude, 2004: 57). Apabila pada suatu sistem mempunyai nilai eigen yang bagian realnya bernilai 0 (nol) atau imajiner murni maka sistem tersebut dalam kondisi rentan terhadap gangguan. Sedikit saja sistem diganggu, maka nilai eigen dapat berpindah ke daerah positif (menjadi titik ekuilibrium yang tidak stabil) atau ke daerah negatif (menjadi titik ekuilibrium yang stabil). Hal ini yang memungkinkan terjadinya bifurkasi (Wiggins, 1990: 254).

METODE PENELITIAN

Teknik Pengumpulan Data

Lokasi Penelitian Pemilihan daerah dilakukan secara *purposive*, yaitu pemilihan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu (Masri Singarimbun dan Sofyan Effendi, 1985). Penelitian dilakukan dengan mengambil lokasi di ruas jalan disekitar stasiun Kota Bekasi yaitu jalan Ahmad Yani, jalan Pasar Proyek, jalan Bekasi Babelan.

Pengumpulan data yang digunakan dalam menganalisis sistem penataan kawasan Stasiun Kereta Api Kota Bekasi meliputi beberapa tahap, yaitu :

a. Tahap awal berupa :

- Analisis literatur dan menelaah materi yang tertuang didalam RDTRK, dalam scope yang lebih luas lagi adalah yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Kota.
- Data sekunder didapat dari data-data yang telah diperoleh dari instansi terkait yang berhubungan dengan data yang diperlukan dalam penelitian ini. Data Sekunder yang diperlukan dari instansi-instansi terkait dalam penelitian ini adalah data jaringan jalan dan status jalan Kota Bekasi tahun 2017.

b. Tahap pengambilan data primer, meliputi :

- Identifikasi bangunan , yang meliputi:
 - Penggunaan bangunan meliputi penggunaan utama atau penggunaan lainnya.
 - Pemilikan dan status bangunan menyangkut seluruh bentuk pemilikan terhadap bangunan yang ada.
 - Keadaan bangunan yang menyangkut kondisi bangunan baik buruknya serta kontruksinya bertingkat.
- Identifikasi Jaringan Jalan dan lalu lintas harian meliputi :
 - Fungsi setiap pengguna jalan dari mulai jalan arteri hingga ke jalan setapak.
 - Kondisi menyangkut lebar jalan, keadaan perkerasan kemampuan untuk

dilalui kendaraan.

- Mengenal arus lalu lintas kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor arus manusia pejalan kaki dan lain-lain, tempat parkir, daya tampung yang ada.

Data Primer dilakukan melalui survei sendiri untuk mendapatkan data primer yang ada di lapangan atau daerah penelitian. Data primer yang didapatkan lapangan berupa data volume lalu lintas didapatkan dengan melakukan pengukuran lalu-lintas harian secara langsung lapangan.

- Identifikasi Penduduk
Jumlah penduduk, struktur umur, struktur pekerjaan, pendidikan, jumlah usia sekolah dan jumlah murid, kepadatan penduduk dewasa ini dan lain-lain yang kiranya dapat melengkapi data, disusun dalam bentuk tabel, diagram dan lain-lain yang dapat dibaca langsung serta mudah dianalisis.
- Identifikasi unsur kota
Jenis dan Tehnik Pengumpulan Data Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisa data sekunder dan Survei. Data sekunder didapat dari data-data yang telah diperoleh dari instansi terkait yang berhubungan dengan data yang diperlukan dalam penelitian ini.

Mengenal pola umum pembangunan kota, orientasi lingkungan terhadap kota keseluruhan, kedudukan lingkungan tersebut dalam struktur kota dan lain-lain yang menampakan tingkat jenjang di dalam kawasan kota yang diterapkan ke dalam peta keseluruhan kota lengkap dengan wilayah administrasi hingga kebatas wilayah keseluruhan yang menunjukkan pola administrasi Pemerintahan.

Kapasitas Dasar (Co)

No	Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)
1	Empat lajur terbagi (4x-D atau jalan satu arah (x/1)	1.650
2	Empat lajur tak terbagi (4 X-UD)	1.500
3	Dua lajur tak terbagi	2.900

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

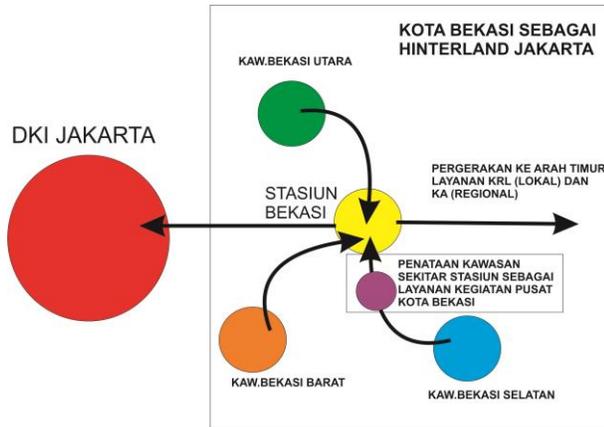
Faktor Penyesuaian Untuk Lebar Efektif Jalan (FCw)

Faktor koreksi kapasitas akibat lebar jalan diperoleh dari dimensi lebar jalan. Informasi lebar jalan yang diperoleh dilengkapi dengan informasi pengurangan lebar jalan akibat kegiatan tepi jalan untuk memperoleh lebar jalan efektif.

GAMBARAN UMUM

Perkembangan kota Bekasi yang pesat memberikan warna perkembangan kota yang tinggi, Daerah Kawasan Stasiun Bekasi secara administrasi masuk dalam kecamatan Bekasi Selatan secara Struktur Wilayah Kota Bekasi menjadi Pusat Pelayanan Kegiatan Kota dengan Fungsi sebagai Central Bussines District (CBD). Dalam Pengembangan Kotanya CBD ini merupakan pengembangan kegiatan Kota yang bersifat Komersial Building dan memberikan nilai tambah ekonomi untuk memutar perkembangan ekonomi Kota Bekasi. Layanan Komersial yang direncanakan dalam RTRW Kota Bekasi pada Kawasan Stasiun Bekasi memberikan peluang perkembangan antar wilayah yang tercipta dari pergerakan Komuter antara DKI Jakarta dan Kota Bekasi. Interaksi yang tinggi ini memberikan peluang perkembangan hunian vertical untuk kemudahan penyediaan bagi masyarakat sub urban untuk melakukan pergerakan di arah Urban (Jakarta).

Gambar 4.1 Hinterland Kota Bekasi ke Jakarta



Berikut ini adalah tabel kawasan atau daerah lokasi penelitian ada di daerah Kawasan Stasiun Kota Bekasi perlunya penataan kawasan kemacetan lalu lintas terjadi setiap harinya:

Tabel Jumlah Penduduk di Kota Bekasi Tahun 2018

Kecamatan	Luas (Ha)	Persentase
Pondok Gede	1.591.562	7.56
Jatisampurna	1.954.073	9.28
Pondok Melati	1.179.925	5.61
Jatiasih	2.427.411	11.53
Bantargebang	1.843.890	8.76
Mustika Jaya	2.641.557	12.55
Bekasi Timur	1.463.410	6.95
Rawa Lumbu	1.685.280	8.01
Bekasi Selatan	1.606.120	7.63
Bekasi Barat	1.492.680	7.09
Medansatria	1.188.270	5.65
Bekasi Utara	1.974.822	9.38
Kota Bekasi	21.049.000	100

Tinjauan Umum Wilayah Kota Bekasi



Kota Bekasi Secara Umum : Kota Bekasi terletak di bagian utara Provinsi Jawa Barat, yaitu tepatnya berada pada posisi 106° 48` 78` - 107° 27` 29` Bujur Timur dan 6° 10` - 6° 30` Lintang Selatan. Berada pada ketinggian sekitar 19 m dpl. Kota ini mempunyai luas wilayah 21049 Ha (210,49 km²) yang terdiri dari 15 kecamatan, 187 desa, jarak terjauh antara utara dan selatan adalah ± 33,8 km. Batas-batas administrasi Kota Bekasi adalah sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kelurahan Marga Mulya;
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Marga Jaya;
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Kayu Ringin dan Harapan Mulya;
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Kelurahan Duren Jaya

DATA KEPADATAN PENDUDUK

Berdasarkan dari Proyeksi Penduduk Badan Pusat Statistik Kota Bekasi kelurahan yang paling padat adalah kelurahan Bintara dengan 79.327 jiwa , dan kepadatan penduduk 16.639 jiwa / KM2 dengan luas wilayah 328.120 Km2 , yang paling padat penduduknya adalah kelurahan Kotabaru mencapai 30.323 jiwa / KM2 perbandingan luas wilayah yang hanya 161.100 Km2 dan Kelurahan Duren Jaya dengan jumlah penduduk 72.296 jiwa berikut adalah tabel data penduduk kawasan stasiun Kota Bekasi adalah:

Tabel 4.4 Data Penduduk Kawasan Stasiun Kota Bekasi Tahun 2017

Kelurahan	Luas (Km)	Rumah Tangga	Jumlah Penduduk
BEKASI TIMUR			
Margahayu	4.656	14.155	64.466
Bekasi Jaya	3.482	11.344	58.411
Duren Jaya	3.638	23.160	72.296
Aren Jaya	2.856	12.903	65.074
BEKASI BARAT			
Bintara Jaya	234.170	10.493	48.299
Bintara	328.120	20.592	79.327
Kranji	249.000	35.349	47.961
Kota Baru	161.000	13.852	49.951
Jaka Sampurna	520.290	17.417	76.280
BEKASI UTARA			
Harapan Jaya	5	16.490	94.348
Kaliabang Tengah	4	22.083	108.790
Perwira	2	9.472	42.653
Harapan Baru	2	10.570	43.858
Teluk Pucung	4	19.547	68.242
Marga Mulya	3	5.585	24.949

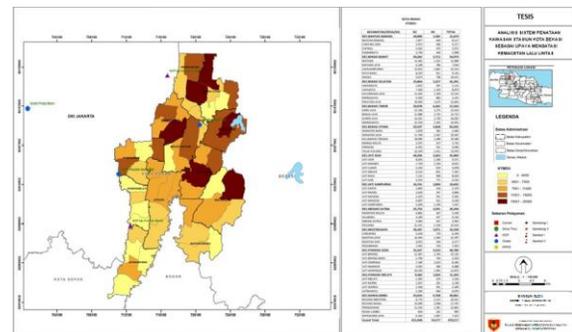
Sumber : Badan pusat Statistik Angka 2018

- Kawasan pusat kota juga di lintasi oleh jalur kereta api yang melayani angkutan kereta Jabotabek yaitu melayani pergerakan ke arah barat kota (Jakarta) yang saat ini dilayani oleh jenis angkutan Kereta Rangkaian Listrik (KRL) dan Kereta Rel Diesel (KRD) dan juga melayani angkutan kereta non-Jabotabek (lokomotif) yaitu melayani pergerakan ke arah timur kota (Bandung, Cirebon, Jawa Tengah, dan Jawa Timur). Sementara itu, Stasiun Kereta Api yang terdapat di Kota Bekasi meliputi :



- Stasiun Bekasi di Jalan Jend. Sudirman adalah stasiun sedang yang berfungsi memberikan pelayanan antar-kota antar-propinsi dan/atau dalam propinsi, dan bukan merupakan tempat akhir perjalanan (transit),
- Stasiun Kranji di Jalan Sultan Agung adalah stasiun kota yang berfungsi memberikan pelayanan angkutan dalam wilayah perkotaan atau melayani kawasan sekunder dan primer.
- Sistem transportasi perkotaan merupakan sistem yang kompleks dan melibatkan berbagai instansi atau lembaga. Oleh karena itu, koordinasi kelembagaan antar lembaga terkait dalam sistem transportasi baik di dalam Kota Bekasi maupun dengan wilayah di sekitarnya, harus ditingkatkan.

Satuan Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) Kota Bekasi mencatat jumlah kendaraan bermotor ini terus tumbuh setiap bulan. Negatifnya, berpotensi menambah titik kemacetan bila infrastruktur jalan lambat atau bahkan tidak dilakukan sama sekali," Dampak negatif lain dari pesatnya jumlah kendaraan di Bekasi adalah meningkatnya polusi udara yang mengakibatkan tingkat kesehatan masyarakat



menurun. Peningkatan jumlah bus kota yang beroperasi di Kota Bekasi juga dapat diketahui dari

makin meningkatnya jumlah bus kota yang keluar masuk ke terminal Bekasi selama 1 tahun.

JENIS KENDARAAN	TAHUN					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kendaraan Umum						
Taksi	6.875	7.312	9.325	10.522	11.092	11.087
Mini Bus	644	581	485	424	409	553
Mikrobus	414	496	550	596	673	302
Otobus	386	499	536	566	1.026	1.319
Angkutan Kota	3.762	3.383	2.985	3.040	3.188	2.809
Kendaraan Bukan Umum						
Mini Bus	26	44	131	167	204	130
Mikrobus	26	16	20	74	95	236
Otobus	29	16	34	39	48	88
Mobil Gerobak	5.104	5.928	6.616	7.532	9875	12.032
Pick Up	12935	14.524	15.534	17.347	20.122	21.163
Bak Tertutup	5.548	6.271	6.607	7.448	9.502	10.804
Tangkai	155	240	181	131	277	419
Double Cabin	62	48	11	30	77	92
Kereta Gandengan	2	6	27	149	151	154
Kereta Tempel	46	50	51	79	115	193
Bestel Wagon	231	344	398	381	415	323
Traktor	94	120	115	115	118	226
M.Khusus	15	12	24	24	31	26

Sumber Data: Dinas Perhubungan, Dinas Kereta Api, Badan Pusat Statistik
Angka 2018

Tabel Jumlah Kendaraan Umum dan Bukan Umum menurut jenis Kendaraan pada Tahun 2012-2017

Menurut data Januari-Desember 2018, jumlah kendaraan baru di Kota Bekasi mencapai 130.349 unit. Mereka terdiri dari roda dua sebanyak 99.995 unit dan kendaraan roda empat sebanyak 30.354. Data itu menunjukkan bahwa setiap bulan rata-rata kendaraan baru di Kota Bekasi mencapai 10.862 unit.

Data Motor dan Mobil

Berikut ini adalah diagram daftar penjualan motor dan mobil tiap tahun ketahun masyarakat kota bekasi masih menyukai kendaraan roda dua, selain diminati masyarakat kendaraan roda dua dan roda empat sangat mudah dibawa kemana-mana. Belum lagi memberi kemudahan dalam mengantar anak sekolah, ibu-ibu belanja ke pasar daripada capek-capek menunggu angkutan umum suka lama ngetemnya.

Tabel Jumlah Kendaraan Bermotor ada di Setiap Wilayah ada di Kecamatan Kota Bekasi

HASIL DAN PEMBAHASAN

Volume Lalu Lintas

Jalan Pahlawan

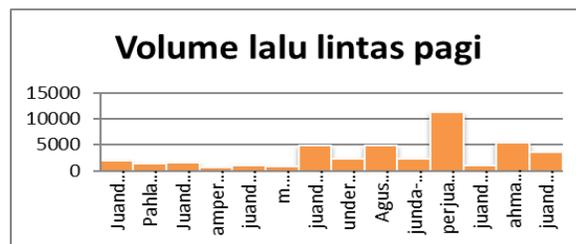
Berdasarkan Tabel dapat diketahui bahwa volume lalu lintas memiliki kecenderungan lebih tinggi lalu lintas Juanda ke Pahlawan setiap harinya untuk sepeda motor, sementara untuk arah sebaliknya Pahlawan ke Juanda untuk roda empat lebih tinggi. Jalan saling berdekatan mempunyai keterkaitan antara satu sama lainnya khususnya volume lalu lintas yang ada pada kedua jalan tersebut.

Kecenderungan dalam kenaikan volume lalu lintas ini dapat disebabkan oleh jumlah kendaraan yang ada pada pagi, dan sore harinya yang merupakan jumlah yang sebagian besar adalah kendaraan dari penduduk yang berpergian dan pulang kerja. Tinggi volume lalu lintas yang ada pada jalan juanda dan pahlawan sangat dipengaruhi oleh volume kendaraan.

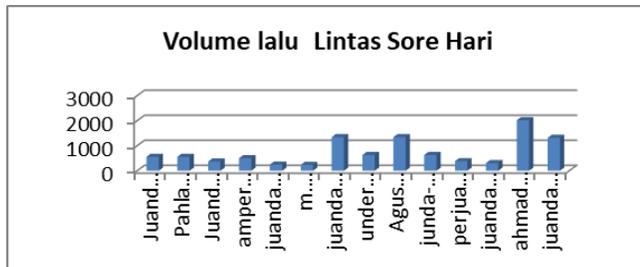
Berdasarkan data yang diperoleh dan hasil observasi dilapangan yang telah dilakukan maka dapat diketahui bahwa volume lalu lintas pada setiap jalur jalan memiliki perbedaan di jalan Ampera.

Banyak aktifitas kegiatan berangkat kerja, mahasiswa dan pelajar melakukan aktifitas untuk tujuan masing-masing. Dan menggunakan moda transportasi kendaraan kereta api

Gambar 5.8 Grafik Volume Lalu Lintas Pagi hari



Volume Lalu Lintas Sore Hari



Volume lalu lintas pada sore hari merupakan volume lalu lintas yang paling tinggi jika dibandingkan dengan volume pada pagi hari.

Tingkat Kemacetan

Tingkat kemacetan adalah hasil yang di dapat setelah dilakukan klarifikasi berdasarkan nilai dari tingkat pelayanan jalan pada suatu ruas jalan. Tingkat pelayanan jalan itu sendiri merupakan ukuran kualitatif yang menerangkan kondisi operasional lalu lintas pada suatu jalan. Maka semakin baik juga kondisi lalu lintas pada suatu ruas jalan tersebut. Tingkat pelayanan jalan tinggi yaitu tingkat pelayanan A sedangkan tingkat pelayanan jalan rendah yaitu tingkat jalan . Tingkat pelayanan jalan merupakan suatu tingkatan yang nilainya ditentukan oleh nilai yang dihasilkan dari ratio volume lalu lintas per kapasitas jalan.

Tabel Ratio volume lalu lintas per Kapasitas Jalan

JALAN PAHLAWAN		
V/C Ratio		
A-B	B-A	Dua Arah
0.2313292	0.261752	0.2875522
JALAN AMPERA		
V/C Ratio		
A-B	B-A	Dua Arah
0.235675	0.094033	0.164854
JALAN M.YAMIN		
V/C Ratio		
A-B	B-A	Dua Arah
0.126005	0.120519	0.123262
JALAN UNDERPASS		
V/C Ratio		
A-B	B-A	Dua Arah
0.66251254	0.292054	0.4584654
JALAN AGUS SALIM		
V/C Ratio		
A-B	B-A	Dua Arah
0.66251254	0.292054	0.4584654
JALAN PERJUANGAN		
V/C Ratio		
A-B	B-A	Dua Arah

ANALISIS KONDISI LALU LINTAS

Analisis Tata Guna Lahan dan Tata Lingkungan

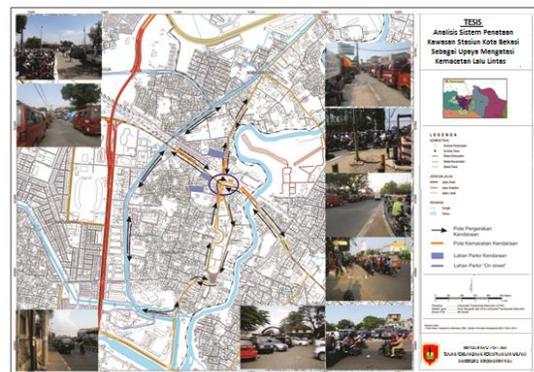


Beberapa potensi dan permasalahan yang berkaitan dengan tata guna lahan dan tata lingkungan yang diperkirakan akan dan dapat mempengaruhi perkembangan Kawasan Stasiun Bekasi adalah:

- ◆ Perkembangan eksisting penggunaan lahan di kawasan stasiun beksi adalah kegiatan hunian horizontal yang bertumpuk dan padat karena keterbatasan lahan.
- ◆ Perubahan Fungsi lahan dari kawasan terbuka menjadi lapangan parkir kendaraan yang bertumpuk sampai kejalanan
- ◆ Nilai dan Harga lahan makin tinggi sehingga fungsi Ruang terbuka Hijau terabaikan

Peta Eksisting Kawasan

Stasiun Kota Bekasi



PENINGKATAN TRANSPORTASI UMUM SECARA MASSAL

Berikut ini pengembangan kendaraan umum di Kawasan Stasiun Kota Bekasi

1. Pengembangan Angkot Online di Kawasan Stasiun Kota Bekasi

Pengembangan angkot online perlu diberlakukan Wilayah Kawasan Stasiun Kota Bekasi, diharapkan pengembangan aplikasi tron dan ok trip mencakup kawasan stasiun kota bekasi ramai dan dipadati para pengguna jalan ibu kota. Apalagi saat ini pasar transportasi online menjadi transportasi masyarakat. Tarif jelas angkot online dan nyaman diberikan dapat memancing masyarakat untuk pindah ke angkutan umum, pemerintah dapat merubah pola pikir masyarakat selama ini kawasan Stasiun Kota Bekasi, pengemudi angkot ugal-ugalan tambah tarif suka seenaknya menaikkan harga. Apalagi kawasan Stasiun Kota Bekasi terkenal tindak kriminal tinggi dalam angkutan umum

Gambar 4.17 Angkot Berbasis Online Kawasan Narogong perlu di Perluas area Kawasan Stasiun Kota Bekasi

Angkutan Umum OK Trip Kawasan Kampung Melayu- Pondok Bambu-Duren Sawit dapat menjadi contoh Kawasan Stasiun Kota Bekasi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan tentang penyebab kemacetan lalu lintas di Kawasan Stasiun di Kota Bekasi pada tahun 2019 adalah sebagai berikut:

1. Terjadinya kemacetan arus lalu lintas di jalan juanda Kawasan Stasiun Kranji di Kota Bekasi adalah pada hari kerja (Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jumat,) terjadi pada pagi harinya pada pulul 06.00-09.00 dengan jumlah kendaraan

bervariasi 60 Kendaraan/menit setiap ruas jalan. Sementara sore hari pada pukul 16.15-18.30 rata-rata kendaraan dari hari Senin sampai Sabtu mengalami peningkatan kemacetan tambah truk-truk kontainer memperburuk kemacetan lalu lintas dan sering mengalami kecelakaan. Beban jalan tidak sebanding dengan beban jumlah truk-truk melintasi kawasan tersebut. Kawasan Stasiun Kranji pusat masyarakat melakukan aktivitas yaitu berangkat kerja, kawasan stasiun, pusat perbelanjaan, pasr dan sekolah. Perjalanan masyarakat yang bersamaan tersebut menyebabkan padatnya arus lalu lintas sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas.

2. Banyaknya ojol dan angkutan umum yang mangkal disisi bahu jalan antara 0,5-1 meter sehingga meyebabkan sempitnya jalur jalan di Kawasan Stasiun Besar Bekasi dan Kranji, sehingga banyaknya sarana transportasi yang melewati jalur jalan tersebut mengalami kemacetan pada jam-jam sibuk pagi dan sore.
3. Ketidaksiplinan pengemudi kendaraan merupakan faktor penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas di depan Kawasan Stasiun karena pengguna jalan tersebut baik pengemudi kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki tidak mematuhi tata tertib dalam berlalu lintas. Misalnya banyak calon penumpang angkutan kota yang tidak disiplin menyetop dan menaiki angkutan tersebut dari tepi jalan, pengemudi kendaraan bermotor yang memotong laju kendaraan, pejalan kaki yang menyeberang disembarang tempat.

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan tersebut, maka penulis memberikan beberapa saran untuk mengurangi kemacetan

lalu lintas di Kawasan Stasiun Kota Bekasi yaitu sebagai berikut:

1. Merelokasi pedagang kaki lima yang berjualan menempati sisi kanan dan kiri badan jalan atau toko-toko tidak punya parkir kendaraan harus dicarikan solusi tidak mengganggu pengguna jalan lainnya
2. Menyarankan kepada Dinas Perhubungan Kota Bekasi untuk memasang rambu-rambu dilarang parkir di Kawasan stasiun agar badan jalan tidak sempit sehingga arus lalu lintas menjadi lancar.
3. Menyediakan tempat manggkal angkutan umum dan ojek online yang khusus wilayah.
4. Menyarankan kepada supir angkutan umum untuk mematuhi atural lalu lintas dengan tidak menaik dan menurunkan penumpang sembarang tempat, sehingga arus lalu lintas menjadi lancar

DAFTAR PUSTAKA

Winna Elvia J, 2017 Perbaikan Jalan pada Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) dengan Menggunakan Metode Enkapsulasi Hidrogel Bakteri Bacillus Subtilis Sebagai Pemulihan Keretakan Pada Beton, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta

Ni Wayan Nining Ismiranti, I Putu Eka N.Kencana, Komang Gde Sukarsa, Januari 2016 E-Jurnal Matematika Vol. 5 PP 7-13 ISSN: 2303-1751 Jurusan Matematika Fakultas Mifa Universitas Udaya.

Rangga apriliyanto dan Tri Sudiby, Volu.03 No.02 Agustus 2018 Jurnal teknik sipil dan lingkungan, Analisis Kemacetan dan Perkiraan Tingkat Pelayanan Jalan

pada Masa Mendatang (Studi Kasus Jalan Raya Sawangan Depok), Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan IPB, Kampus IPB Darmaga, Bogor 16880.

Sumit Raut, Sudhir Kumar Sinha*, Harshad Khadilkar Shripad Salsingkar Journal of Rail Transport Planning & Management 9 (2019), A rolling horizon optimisation model for consolidated hump yard operational planning. India

Frances Agyapong, Thomas Kolawole Ojo, Journal of Urban Management 7 (2018) 85–96, Managing traffic congestion in the Accra Central Market, Ghana, Department of Geography and Regional Planning, Faculty of Social Science, College of Humanities and Legal Studies, University of Cape Coast, Cape, Ghana

Reid Ewing, Guang Tian, Allison Spain, and J. P. Goates, Journal of Public Transportation, Vol. 17, No. 4, 2014 Effects of Light-Rail Transit on Traffic in a Travel Corridor University of Utah