

PENATAAN RUANG KORIDOR JALAN JATIWARINGIN RAYA PONDOK GEDE KOTA BEKASI (RUAS JALAN DARI JEMBATAN TOL JATIWARINGI RAYA SAMPAI DENGAN PONDOK GEDE PLAZA)

Herlin Sukmarini, ST., M.Si¹, Purnama Siddiq¹

¹ Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik
Universitas Krisnadwipayana, Indonesia

Abstrak

Seiring dengan pertumbuhan perdagangan dan jasa di koridor jalan Jatiwaringin Raya tersebut muncul beberapa pengaruh negatif yang dapat menurunkan kualitas lingkungan perkotaan akibat kurang terencananya koridor jalan Jatiwaringin Raya. Jika ditinjau, permasalahan di Jalan Jatiwaringin Raya diantaranya bangunan-bangunan yang menutupi GSB, Pengalihan fungsi badan jalan oleh pedagang kaki lima, mbaurnya berbagai aktivitas perdagangan dan jasa, pendidikan, kesehatan dan terminal sehingga menimbulkan kemacetan arus lalu lintas di sepanjang koridor jalan. Dengan mengacu kepada Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi tahun 2011-2031, UUPR No.26 Tahun 2007 dan Undang-undang No.38 Tahun 2004 tentang jalan. analisa yang digunakan untuk menentukan strategi dan konsep penataan antara lain analisis kebijakan pengembangan wilayah, analisis Analisis Kebijakan Pengembangan Wilayah, Analisis Intensitas Pemanfaatan Ruang, Analisis Koridor Jl.Jatiwaringin Raya, Analisis Aksesibilitas dan Analisis SWOT yang melibatkan masyarakat pelaku usaha di Jalan Jatiwaringin Raya. Dari hasil analisis dapat ditentukan konsep penataan koridor Jalan Jatiwaringin Raya berupa rencana wujud bangunan, penyediaan relokasi pedagang informal, penataan kawasan secara vertikal, penataan perparkiran dan perbaikan sarana dan prasarana.

Kata kunci: Koridor Jalan, GSB, Pengembangan Wilayah, Aksesibilitas

PENDAHULUAN

Posisi dari Kota Bekasi yang diapit oleh Kota Jakarta, Kota Depok, dan Kabupaten Bekasi dapat menjadi potensi eksternal dari wilayah Pusat Pelayanan Kota. Pengaruh keberadaan dari kota/kabupaten sekitarnya dapat meningkatkan pergerakan masyarakat Kota Bekasi terutama Pusat Pelayanan Kota maupun dari luar, hal tersebut juga dapat meningkatkan perekonomian di Pusat Pelayanan Kota. (Sutaryo Abidin 2015) Potensi dari internal wilayah yang dimiliki oleh Pusat Pelayanan Kota adalah arahan kebijakan yang diberikan kepada wilayah ini. Arahan kebijakan yang diberikan adalah Pusat Pelayanan Kota dijadikan pusat pemerintahan, perdagangan dan jasa. Potensi tersebut perlu dikembangkan, dengan adanya

peningkatan pelayanan dan Sarana pendukung yang memadai. Arahan kebijakan tersebut mempengaruhi pergerakan dari masyarakat Pusat Pelayanan Kota maupun sekitarnya, bahkan diluar Kota Bekasi untuk dapat berinvestasi.

Dikutip dari RDTR Kota Bekasi, Perkembangan Kota Bekasi saat ini lebih mengarah kepada peran Kota Bekasi sebagai wilayah permukiman bagi para *commuter* (penduduk Kota Bekasi yang bekerja di Kota Jakarta). Sejak dibangunnya Jalan Tol Jatiwaringin, secara alamiah dan bertahap Kota Bekasi beralih peran sebagai kawasan permukiman. Selain sebagai kawasan permukiman, Kota Bekasi berkembang pula kegiatan-kegiatan perdagangan dan jasa yang merupakan *multiplier effect* (efek ganda) dari

perkembangan pembangunan kawasan permukiman.

Kawasan perdagangan dan jasa/komersial tingkat regional, tumbuh dan berkembang di pusat kota, tepatnya di sepanjang Jalan Jatiwaringin Raya, Pondok Gede. Perdagangan dan Jasa ini meliputi pasar, pertokoan, restoran dan sebagainya, dengan Pasar Pondok Gede sebagai pusat orientasi utamanya. Melihat potensi tersebut, di wilayah ini dimungkinkan akan selalu berkembang kompleks perdagangan, terutama untuk pertokoan dan tempat kuliner dengan skala sedang dan besar.

Jalan Jatiwaringin Raya, Kota Bekasi terletak di timur Jakarta, diapit 2 kota yakni Jakarta Timur dan Bekasi. Sebagai pintu masuk Jawa Barat dari Jakarta tentu saja menjadi penopang atau kota penyangga Jakarta. Jatiwaringin merupakan ring pertama perbatasan jawa barat dan jakarta sehingga dalam berbagai faktor perkembangan pembangunan akan mengikuti perkembangan pembangunan jakarta secara langsung atau tidak langsung.

Dalam perkembangannya, ruas jalan jatiwaringin raya makin tumbuh pesat dalam bidang perdagangan dan jasa dengan banyaknya bangunan-bangunan baru seperti pertokoan, restoran, pusat reparasi dan sebagainya. Namun sekarang ini makin didominasi oleh restoran atau tempat kuliner mulai dari yang sederhana, sampai dengan *franchise* lokal dan internasional sehingga Jalan Jatiwaringin

bisa dibilang telah menjadi kawasan kuliner masa kini. Seiring dengan pertumbuhan perdagangan dan jasa di koridor jalan Jatiwaringin Raya tersebut muncul beberapa pengaruh negatif yang dapat menurunkan kualitas lingkungan perkotaan akibat kurang terencananya koridor jalan Jatiwaringin Raya.

METODE PENELITIAN

Lokasi studi terletak di Pusat Kota Bekasi, Jawa Barat, Indonesia tepatnya berada pada Kecamatan Pondok Gede yakni Jalan Jatiwaringin Raya di Kelurahan Jatiwaringin dengan batasan wilayah studi yakni dari Jembatan Tol Jatiwaringin sampai dengan Pondok Gede Plaza. Pada RDTR Kota Bekasi tahun 2011-2031, Kecamatan Pondok Gede memiliki luas 210,49 km² dan memiliki kepadatan tertinggi dari kecamatan lainnya yakni mencapai 2.663.011 jiwa yang terdiri dari 1.344.022 jiwa laki-laki dan 1.318.989 jiwa perempuan.

Kecamatan Pondok Gede memiliki 5 kelurahan yakni Kelurahan Jatiwaringin, Kelurahan Jatimakmur, Kelurahan Jatibening, Kelurahan Jatibening Baru dan Kelurahan Jaticempaka. Pada RDTR Kota Bekasi tahun 2011-2031, Kecamatan Pondok Gede merupakan wilayah kecamatan dengan BWP Pondok Gede dan memiliki fungsi utama yakni sebagai pemerintahan, perkantoran, perdagangan dan jasa dan pendidikan.

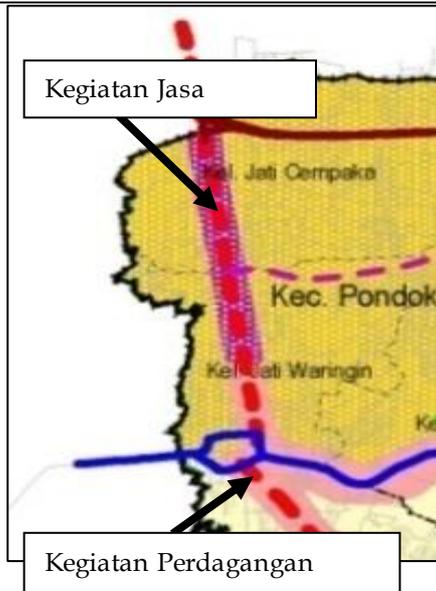
HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kebijakan Pengembangan Kawasan

Tabel 1 Hasil Analisis Kebijakan Pengembangan Kawasan dengan RDTR Kota Bekasi

No	RDTR Kota Bekasi Tahun 2011-2031	Kondisi Eksisting	Permasalahan
1	Rencana Peningkatan Fungsi dan Kapasitas Jalan di jalan Jatiwaringin Raya, kelurahan Jatiwaringin, Kecamatan Pondok Gede : 1. Fungsi jalan Arteri Primer 2. RUMIJA/Lebar Jalan 18-20 Meter 3. Tipe Jalan 4/2 D	Menurut RTRW Kota Bekasi Tahun 2011-2031, eksisting koridor Jalan Jatiwaringin ialah: 1. Fungsi jalan Arteri Sekunder 2. RUMIJA 8 Meter 3. Tipe Jalan 2/2 UD	Permasalahan yang terjadi yaitu : Kawasan perdagangan dan jasa di Jalan Jatiwaringin hanya berada disisi jalan, apabila dilakukan pelebaran jalan dari RUMIJA asal 8 Meter menjadi 18-20 Meter berarti akan menghapus kawasan perdagangan dan

-
- | | | | |
|---|--|--|---|
| 2 | Rencana Zona Perdagangan dan Jasa/Komersial skala regional (K1) di Jalan Jatiwaringin Raya | Menurut kondisi dilapangan : kawasan perdagangan dan jasa di koridor Jalan Jatiwaringin termasuk dalam Perdagangan Sepanjang Jalan (Pita/Ribbon) karena kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jatiwaringin Raya sangat mudah dijangkau mudah dijangkau karena posisinya yang dekat dengan pintu Tol Dalam Kota dan tersambung dengan Tol JORR sehingga Jalan Jatiwaringin menjadi akses vital menuju Jakarta maupun Jawa Barat. | jasa yang menjadi rencana zonasi, karena dibelakang sudah masuk kawasan perumahan
Permasalahan yang terjadi yaitu :
Kawasan Jatiwaringin adalah kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi, dari area perdagangan dan jasa maupun perumahan. Jadi, Kurang memungkinkan untuk dijadikan sebagai Kawasan Perdagangan Terpusat skala regional (K1). |
| | 1. Perdagangan Terpusat/Konsentrik. | | |
| | a. Diarahkan untuk melayani perdagangan skala regional dengan jenis pasar modern dan pusat perbelanjaan. | | |
| | b. Dikembangkan pada kawasan yang mempunyai akses tinggi sehingga mudah dijangkau dan dijadikan pusat yang memacu tumbuh dan berkembangnya Kawasan Perkotaan. | | |
| | 2. Perdagangan Sepanjang Jalan (Pita /Ribbon) | | |
| | a. Jenis kegiatan perdagangan yang memudahkan pencapaian ke lokasi karena sebagian besar jaringan jalan dapat dilalui transportasi umum maupun pribadi. | | |
| | b. Jenis perdagangan sepanjang jalan yang membentuk pola <i>ribbon</i> pada pengembangan di Kawasan Pondok Gede dapat dikembangkan dalam bentuk kawasan mengambang (<i>Floating Zone</i>). | | |
| 3 | Pembagian Zona Perdagangan dan Jasa di Jalan Jatiwaringin Raya : | Kegiatan-kegiatan di sepanjang koridor Jalan Jatiwaringin masih bercampur antara kegiatan perdagangan, kegiatan jasa, pendidikan dan pemerintahan. | Sulit untuk ditata kembali dengan dipisahkan zona kegiatan karena kawasan ini sudah terlanjur padat dan tidak ada tempat sebagai relokasi sementara. |
-



Sumber : RDTR Kota Bekasi Th.2011-2035

1. Kegiatan Perdagangan, terdiri dari pusat perbelanjaan retail dan grosir skala besar yang diwujudkan dengan adanya bangunan Mall dan Plaza. Disamping itu tumbuh juga kegiatan perdagangan Pasar Swalayan (department store), rumah makan, material kayu, show room mobil besar dan kecil, mebel, barang kertas, dll.
2. Kegiatan Jasa, terdiri dari bengkel kendaraan besar dan kecil, hotel, fotocopy dan percetakan, travel, studio foto, pendidikan, teknologi informasi (internet dan komputer), keuangan/bank dan asuransi, pompa bensin, hiburan, salon kecantikan dll

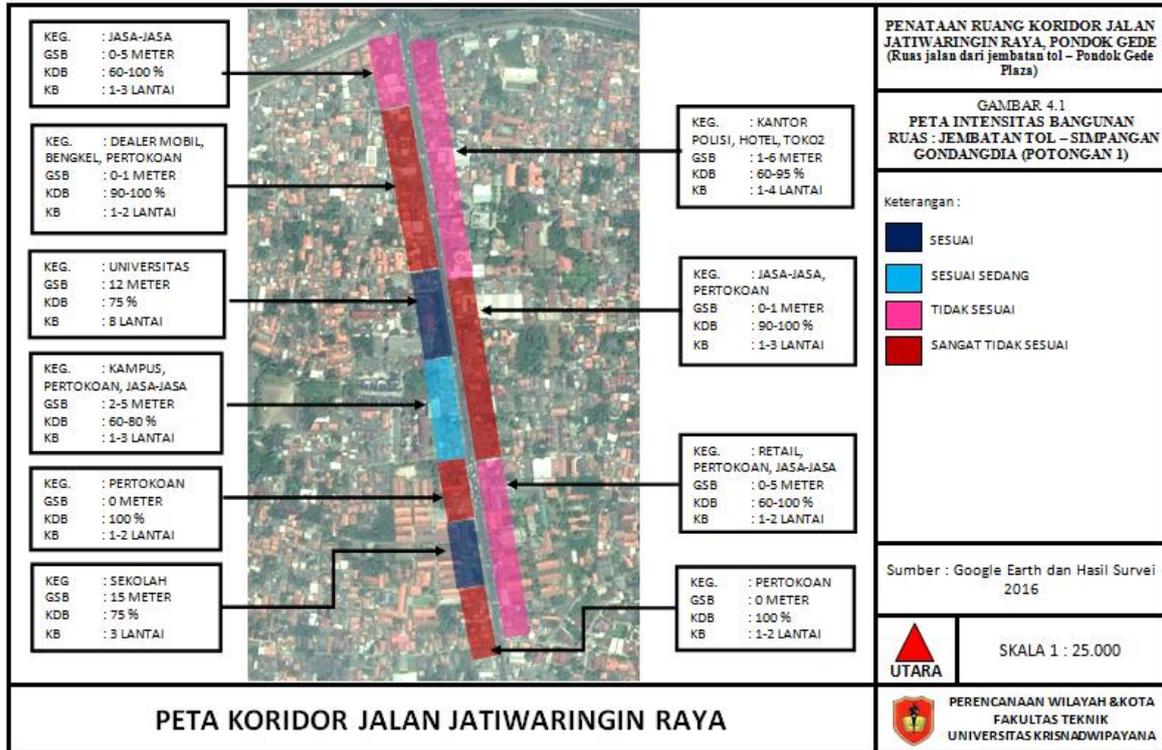
Sumber : Peneliti

Analisis Intensitas Pemanfaatan Ruang

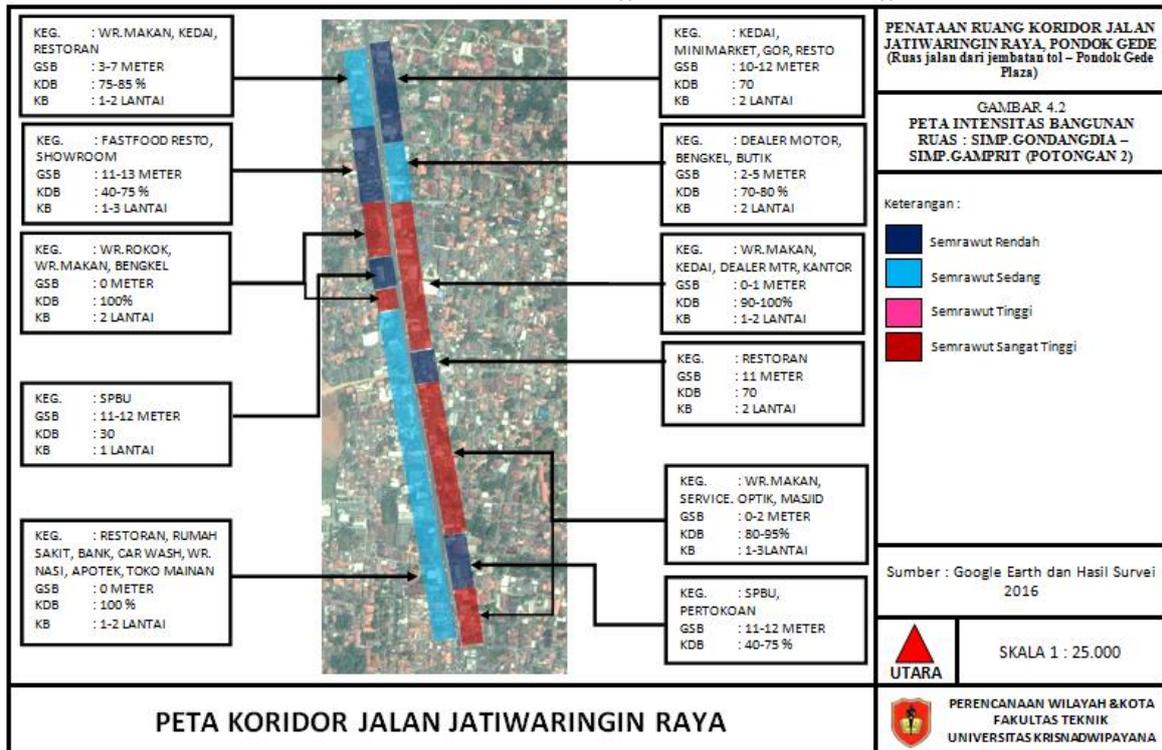
Tabel 2 Ketentuan GSB Terhadap Jalan Arteri Primer Untuk Kawasan Komersial Skala Regional BWP Pondok Gede

		Ketentuan GSB	
		Jarak Muka Bangunan	Jarak Bebas Antar Bangunan Samping dan Belakang
Rencana	RUMIJA		Jarak bebas samping maupun belakang ditetapkan 4 m pada lantai dasar, dan pada setiap penambahan lantai, jarak bebas di atasnya ditambah 0,5 m dari jarak bebas lantai di bawahnya sampai mencapai jarak bebas terjauh 15 m
Berdasarkan	RDTR Kota	11 Meter	
Bekasi Tahun	2011-2031		

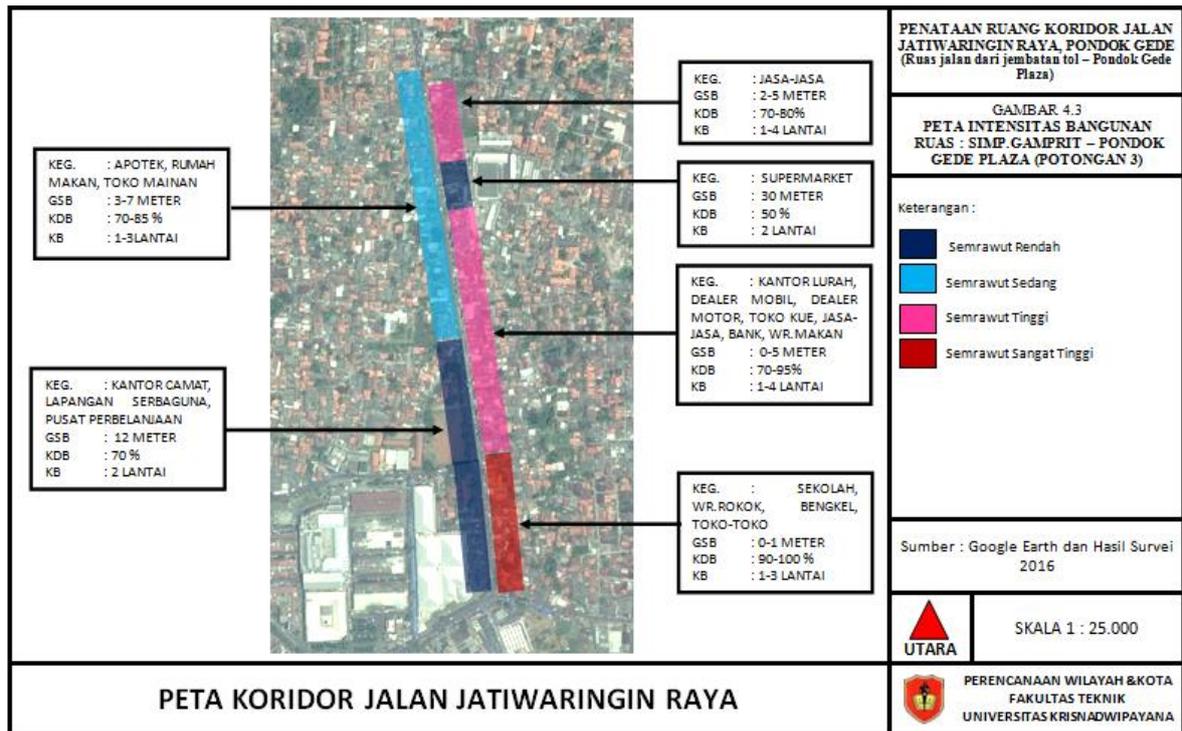
Analisis Koridor Jalan Jatiwaringin Raya



Gambar 1 Peta Intensitas Bangunan untuk Potongan 1



Gambar 2 Peta Intensitas Bangunan untuk Potongan 2



Gambar 3 Peta Intensitas Bangunan untuk Potongan 3

Tabel 3 Hasil Analisis Intensitas Bangunan

Blok	Indikator						Hasil
	GSB		KDB		Ketinggian Bangunan		
	RDTR	Eksisting	RDTR	Eksisting	RDTR	Eksisting	
1		10-12 m		70-75%		2-8 Lantai	Sesuai Ketentuan
2	Min	1-10 m		70-95%	Max	1-4 Lantai	Kurang Sesuai
3	11 m	0 - 5 m	70% -	60-100%	8 Lt	1-2 Lantai	Tidak Sesuai
4		0-1 m		8-100%		1-4 Lantai	Sangat Tidak Sesuai

Sumber : Peneliti

Dari hasil analisis diatas dapat disimpulkan bahwa :

1. Bangunan-bangunan di area sesuai dengan ketentuan RDTR yaitu rata-rata memiliki GSB 10-12 meter, KDB paling tinggi 75% dan ketinggian bangunan tidak melebihi ketentuan maksimal 8 Lantai.
2. Bangunan-bangunan di area hijau memiliki tinggi bangunan yang sesuai dengan ketentuan RDTR

3. Bangunan-bangunan di area kuning tidak sesuai dengan ketentuan RDTR karena memiliki rata-rata GSB dibawah 11 meter dan KDB dominan lebih dari 75%, yaitu maksimal 8 lantai, akan tetapi memiliki GSB dibawah 11 meter dan sebagian bangunan dengan KDB lebih dari 75% Jadi peneliti menetapkan area hijau kurang sesuai dengan ketentuan RDTR.

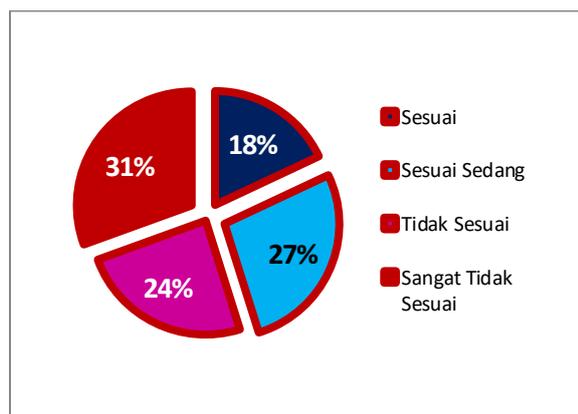
walaupun ketinggian bangunan dibawah ketentuan maksimal.

4. Bangunan-bangunan di area merah memiliki GSB paling rendah yaitu 0-1 meter dan KDB dominan paling tinggi. Walaupun ketinggian bangunan sesuai dengan ketentuan akan tetapi peneliti menetapkan area merah sebagai area dengan bangunan yang sangat tidak sesuai.

Dari klasifikasi permasalahan di Koridor Jalan Jatiwaringin Raya pada **gambar 3.7**, Peneliti menghitung total jarak koridor Jalan Jatiwaringin Raya sisi kanan dan sisi kiri sepanjang 5657 Meter dan dapat dirumuskan yaitu:

1. Area biru dengan predikat *Sesuai* memiliki panjang total 1016,41 Meter
2. Area hijau dengan predikat *Sesuai Sedang* memiliki panjang total 1538,64 Meter
3. Area kuning dengan predikat *Tidak Sesuai* memiliki total jarak 1372,47 Meter
4. Area merah dengan predikat *Sangat Tidak Sesuai* memiliki total jarak 1729,48

Jadi, dari hasil pengitungan diatas dapat disimpulkan berupa persentase yang dituangkan dapat diagram berikut :



Gambar 4 Diagram Persentase Kesesuaian Koridor Jalan Jatiwaringin Raya

Dari diagram tersebut dapat disimpulkan bahwa area dengan predikat Over Crowded memiliki persentase yang lebih tinggi yaitu sebesar 31 % yang artinya

koridor Jalan Jatiwaringin Raya masih didominasi oleh bangunan-bangunan informal yang tidak sesuai dengan tata guna lahan.

Analisis Kemacetan Lalu Lintas Koridor Jalan Jatiwaringin Raya

Masalah kemacetan lalu lintas seringkali terjadi pada kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan dan penggunaan lahan yang tinggi. Selain itu, kemacetan lalu lintas terjadi karena volume lalu lintas tinggi yang disebabkan bercampurnya lalu lintas penerus (through traffic), lalu lintas regional dan lokal. lokal. Bilamana sifat kemacetan lalu lintas tersebut merupakan suatu kejadian yang rutin, akibatnya bukan saja akan mempengaruhi inefisiensi penggunaan sumber daya, tetapi juga dapat mengganggu kegiatan di lingkungan yang ada. Selain itu, berdampak luas pula terhadap kelancaran kegiatan sosial ekonomi kota. Demikian juga yang terjadi di jalan Jatiwaringin Raya yang menghubungkan antara Kota Bekasi dengan Kota Jakarta hampir setiap hari kerja dan hari libur ruas jalan ini selalu terjadi kemacetan lalu lintas. Panjang ruang jalan Jatiwaringin Raya dari jembatan Jatiwaringin sampai Pondok Gede Plaza yaitu ± 2800 meter dengan lebar 8 meter dan tipe jalan dua lajur-dua jalur (2/2 UD).

Berdasarkan hasil pengamatan/survey yang dilakukan, maka penyebab kemacetan yang sering terjadi di jalan Jatiwaringin Raya adalah sebagai berikut :

A. Aktivitas Pejalan Kaki/ Penyeberang Jalan

Aktivitas pejalan kaki/penyeberang jalan yang ada di jalan Jatiwaringin cukup banyak. Rata-rata waktu tempuh bagi pejalan kaki untuk menyeberang dengan lebar ruas jalan 8 m adalah 1,25m/detik (pemilihan pejalan kaki yang menyeberangi ruas jalan Jatiwaringin Raya

dilakukan secara random). Selain itu tidak ada fasilitas penyeberangan seperti Zebracross atau Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang menyebabkan pejalan kaki menyeberang dimanapun. Titik para pejalan kaki lebih banyak menyeberang yaitu di depan Pondok Gede Plaza, Giant, SD dan TK Assyafiah, Kampus Assyafiah, kampus BSI dan simpangan Jl,Unkris. Berdasarkan hasil pengamatan adanya aktivitas pejalan kaki ini juga menyebabkan terjadinya waktu hambatan sebesar 5-15 detik/kendaraan

dan kecepatan rata-rata kendaraan menjadi 5-10 km/jam.

B. Perilaku Pengemudi Angkutan Kota

Angkutan kota atau angkot adalah salah satu moda transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat Indonesia. Tetapi angkot juga sering menjadi penyebab kemacetan yang terjadi, karena sering berhenti mendadak untuk menurunkan penumpang dan juga berhenti / ngetem pada tempat yang dilarang. Angkutan kota yang melewati Jalan Jatiwaringin Raya adalah sebagai berikut:

Tabel 4 Trayek dan Rute Angkutan Kota yang Melewati Jalan Jatiwaringin

NO	TRAYEK	JURUSAN	JUMLAH
1	K-02	Terminal Bekasi - Pondok Gede	290
2	K-08.A	Sumar Arta - Pondok Gede	68
3	K-22	Sumber Arta - Pondok Gede	60
4	K-22.A	Kantor Walikota Jaktim - Pondok Gede	110
5	K-27	Pondok Gede - Peru Angkasa Puri	18
6	G-05	Pondok Gede - Curug	42
7	G-07	Pondok Gede Curug	8
8	MM 45	Pulo Gadung - Pondok Gede	19

Sumber : Hasil Survei, 2016

Berdasarkan hasil pengamatan, titik-titik angkot berhenti / ngetem berada di daerah Pondok Gede Plaza, depan Lapangan Serbaguna (pada titik ini menjadi terminal bayangan), di daerah Giant Pondok Gede, di daerah persimpangan Gamprit, di depan BSI Jatiwaringin dan depan Universitas Assyafiyah. Perilaku angkot ini menyebabkan terjadinya waktu hambatan sebesar 5-20 detik/kendaraan dan kecepatan rata-rata kendaraan menjadi 5-10 km/jam.

C. Banyaknya Kendaraan

Arus kendaraan yang melewati jalan Jatiwaringin Raya sangat banyak. Hal ini dapat dilihat dari hasil pengamatan pada **Tabel 5** dan **Tabel 6** tentang jumlah arus kendaraan ruas jalan dari Jembatan Tol Jatiwaringin ke Pondok Gede Plaza dan dari Pondok Gede Plaza ke Jembatan Tol Jatiwaringin.

Tabel 5 Rate of Flow Jalan
 Arah : Jembatan Tol Jatiwaringin - Pondok
 Gede Plaza

Waktu Pengamatan	Rate of Flow (Kend/jam)
07.00-08.00 WIB	1.829
08.00-09.00 WIB	1.595
12.00-13.00 WIB	713
13.00-14.00 WIB	762
17.00-18.00 WIB	804
18.00-19.00 WIB	891

Tabel 6 Rate of Flow Jalan
 Arah : Pondok Gede Plaza -
 Jembatan Tol Jatiwaringin

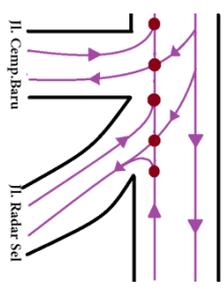
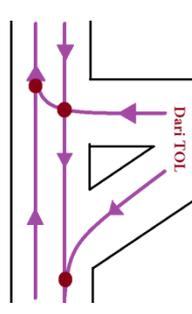
Waktu Pengamatan	Rate of Flow (Kend/jam)
07.00-08.00 WIB	1.004
08.00-09.00 WIB	812
12.00-13.00 WIB	801
13.00-14.00 WIB	818
17.00-18.00 WIB	1.559
18.00-19.00 WIB	1.525

Berdasarkan tabel hubungan antara waktu pengamatan dengan tingkat arus (rate of flow) didapatkan bahwa pada arah dari Jembatan Tol Jatiwaringin - Pondok Gede Plaza tingkat arus terbesar terjadi pada pukul 07.00 – 08.00 WIB. Sedangkan, untuk arah dari Pondok Gede Plaza - Jembatan Tol Jatiwaringin tingkat arus terbesar terjadi pada pukul 17.00 – 18.00 WIB.

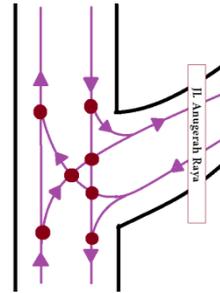
D. Persimpangan Jalan

Persimpangan adalah pertemuan atau percabangan jalan, baik sebidang maupun yang tidak sebidang (Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas jalan). Persimpangan-persimpangan jalan pertama yang menjadi penyebab macet di jalan Jatiwaringin Raya di jelaskan pada **Tabel 7**.

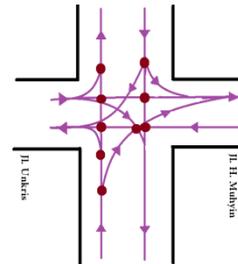
Tabel 7 Titik Persimpangan Yang Menjadi Simpul Kemacetan Koridor Jalan Jatiwaringin Raya

NO	TITIK SIMPANGAN	ARUS KENDARAAN
1	Persimpangan Jl. Radar dan Jl.Cempaka Baru sebagai jalan masuk permukiman dan padang Golf yang menyebabkan antarian kendaraan yang puncaknya pada akhir pekan atau hari libur. Pada simpangan ini memiliki 5 titik hambatan.	
2	Jalan keluar tol yang menimbulkan titik hambatan yang krusial karena jumlah kendaraan dari tol yang banyak terlebih pada jam pulang kerja dan hari libur dan tidak ada lampu lalu lintas dan pengaturan simpangan tersebut kurang di kontrol oleh Polisi Lalu Lintas.	

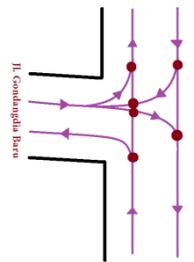
3 Persimpangan Jalan Anugerah Raya yang menimbulkan 7 titik hambatan



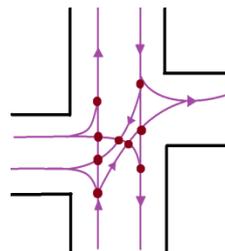
4 Persimpangan yang mempertemukan Jalan Jatiwaringin Raya dengan Jalan Unkris dan Jalan Muhyin yang menimbulkan 9 titik hambatan. Intensitas kendaraan yang keluar dan masuk cukup sering terutama Jl. Unkris sebagai jalan masuk ke Universitas Krisnadwipayana.



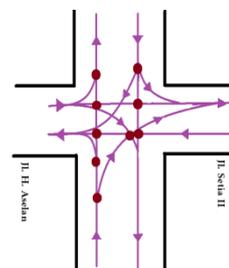
5 Persimpangan Jalan Gondangdia Baru menimbulkan 6 titik hambatan. Intensitas keluar masuk kendaraan cukup sering karena Jalan Gondangdia sebagai jalan masuk menuju kawasan perumahan padat.



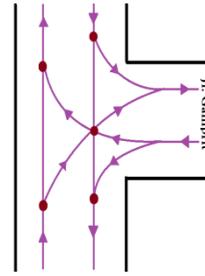
6 Persimpangan Jalan Binalontar baru dan Jalan Setia I menimbulkan 9 titik hambatan. Tetapi kendaraan yang keluar masuk Jalan Binalontar dan Jalan Setia I sangat jarang hanya pada pada waktu jam berangkat dan pulang kerja.



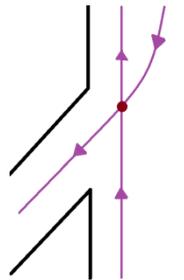
6 Persimpangan antara Jalan Jatiwaringin Raya dengan Jalan H. Aselan dan Jalan Setia II menimbulkan 9 titik hambatan. Tetapi intensitas kendaraan yang keluar masuk sangat jarang.



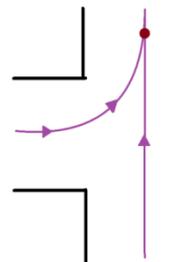
-
- 7 Persimpangan Jalan Gamprit sebagai jalan kolektor sekunder menimbulkan 5 titik hambatan. Walau memiliki sedikit titik hambatan, intensitas keluar masuk kendaraan sangat besar sehingga permasalahan kemacetan pada simpangan ini sangat besar.



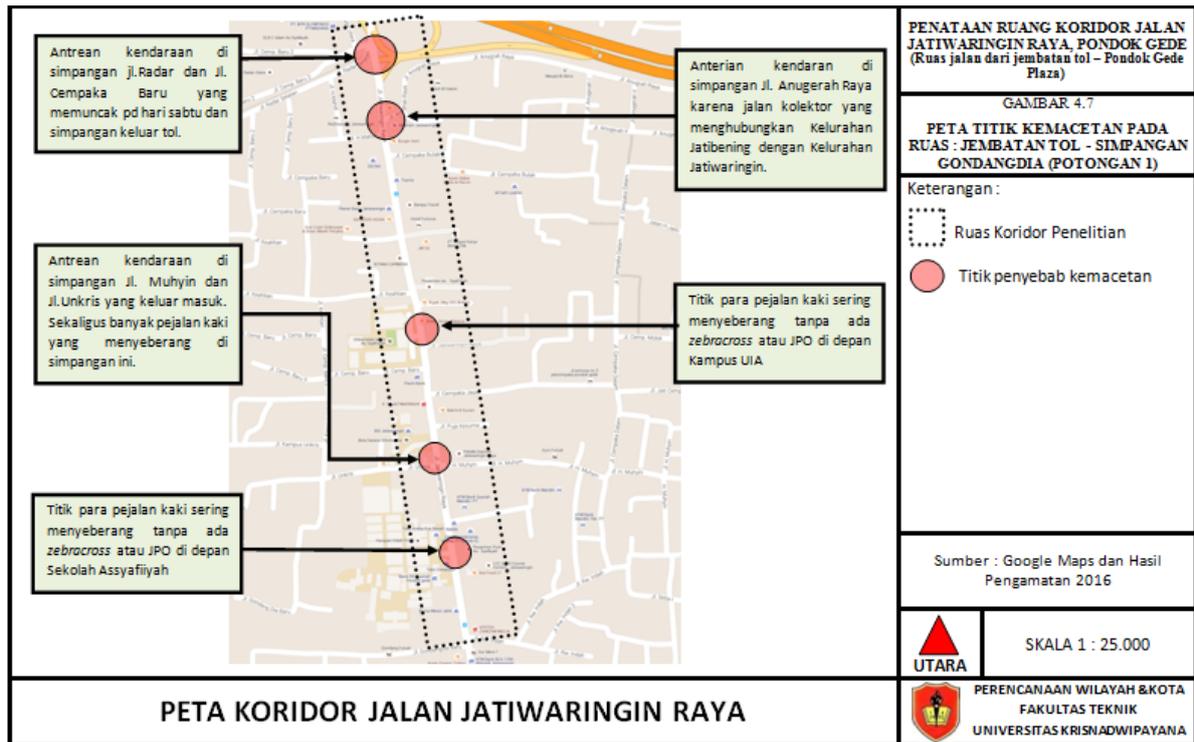
- 8 Pada Jalan Masjid 1 arus masuk kendaraan terutama angkutan umum menimbulkan hambatan kendaraan dari arah selatan.



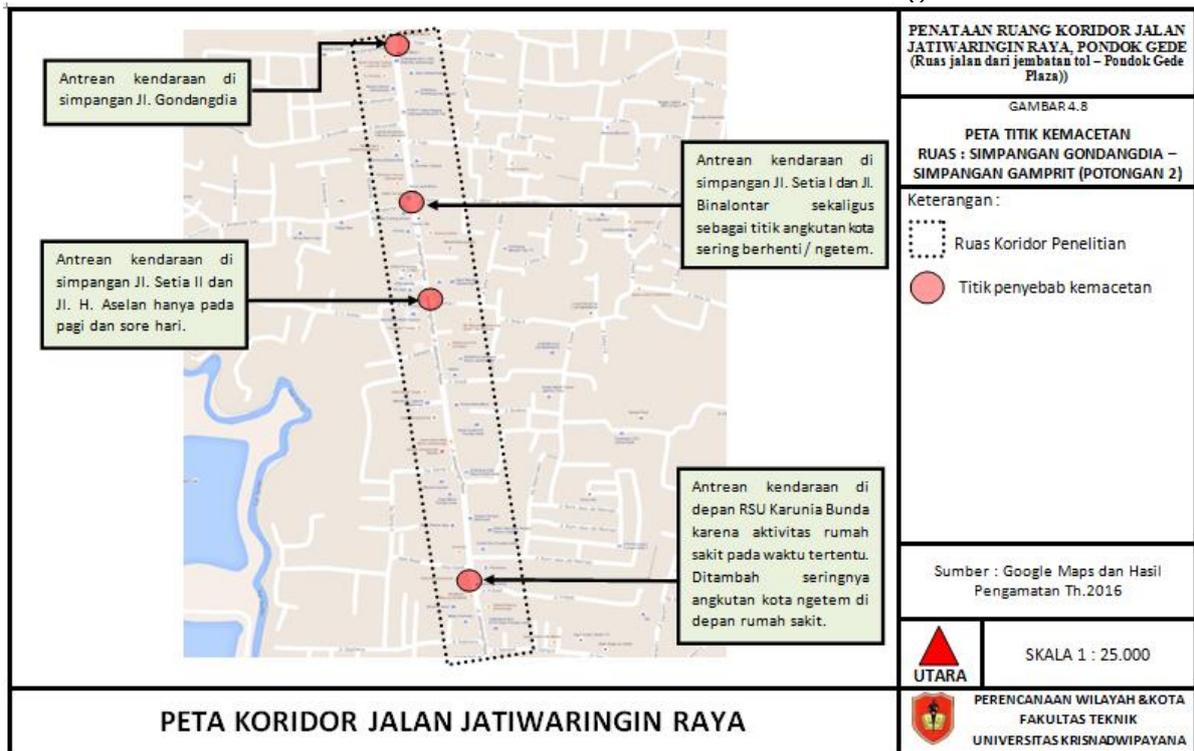
- 9 Simpangan jalan Masjid Nurul Ihsan yang menjadi jalan keluar Angkutan Kota dari terminal. Menimbulkan 1 titik hambatan.



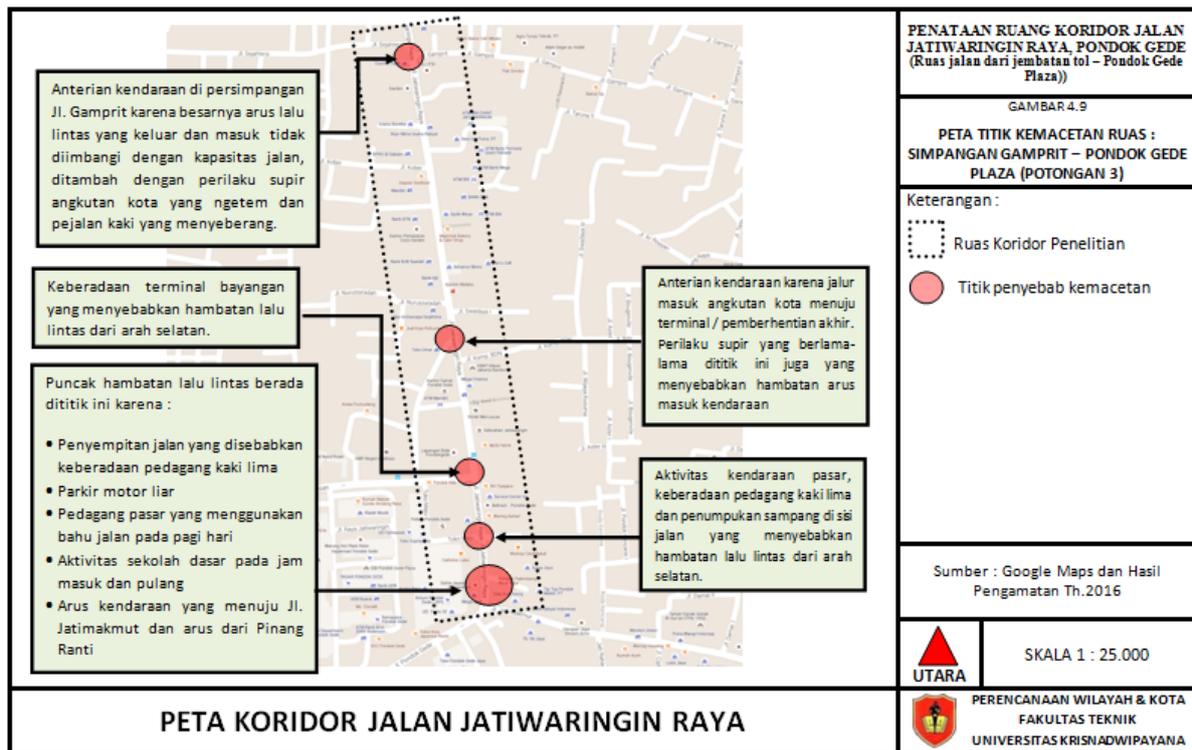
Kesimpulan dari tabel diatas adalah persimpangan yang menimbulkan titik hambatan paling banyak ada pada simpangan Jalan Anugerah Raya, simpangan Jalan Unkris, simpangan Jalan Setia I dan simpangan Jalan Setia II. Tetapi, yang menimbulkan hambatan paling sering ada di simpangan jalan keluar Tol, simpangan jalan Anugerah Raya, simpangan jalan Unkris dan simpangan jalan Gamprit.



Gambar 5 Peta Titik Kemacetan untuk Ruas Potongan 1



Gambar 6 Peta Titik Kemacetan untuk Ruas Potongan 2



Gambar 7 Peta Titik Kemacetan untuk Ruas Potongan 3

Analisis SWOT

Analisis ini berdasarkan pendapat masyarakat dan hasil pengamatan lapangan. Dan analisis SWOT ini dituang dalam tabel matriks yang terbagi 3 tabel yaitu Tabel 8, Tabel 9, dan Tabel 10.

Tabel 8 Matriks Analisis SWOT untuk Ruas : Jembatan Tol - Simpangan Gondangdia (Potongan 1)

SITUASI INTERNAL		STRENGTH	WEAKNESS
SITUASI EKSTERNAL		<ul style="list-style-type: none"> ➢ Banyaknya jenis kegiatan ➢ Perkerasan Jalan yang baik ➢ Akses mudah dari pintu tol langsung ke Jalan Jatiwaringin 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Hampir 80 % bangunan di sisi jalan tidak teratur (GSB kecil bahkan tidak ada dan KDB sangat tinggi) ➢ Lebar jembatan Tol lebih kecil dari lebar jalan Jatiwaringin (Bottle Neck) ➢ Simpul kemacetan besar di simpangan Radar, jalan keluar tol dan simpangan Anugerah Raya ➢ Menurunnya kualitas sarana dan prasarana
		OPPORTUNITY	STRATEGI S-O
<ul style="list-style-type: none"> ➢ Penetapan kawasan Pondok Gede sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota-1 ➢ Rencana pengembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa Jl.Jatiwaringin menjadi Kawasan Komersial skala 		<ul style="list-style-type: none"> ➢ Pengelompokan jenis kegiatan agar lebih teratur. ➢ Peningkatan sarana parkir yang lebih memadai. ➢ Mengendalian kegiatan dengan menekan pesatnya 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Penertiban bangunan-bangunan yang tidak teratur dengan menempatkan beberapa kegiatan di satu bangunan vertikal dengan GSB, KDB dan KB sesuai dengan ketentuan. ➢ Peningkatan lebar jembatan Tol Jatiwaringin

Regional (K1)		usaha retail agar tidak menggerus usaha mandiri yang	➤ Memasang lampu lalu lintas di simpangan keluar Tol
➤ Usaha retail makin tumbuh pesat			
➤ Dibangunnya Tol BECAKAYU		kebanyakan pengelolaanya ialah penduduk Kecamatan Pondok Gede	
		➤ Membuat jalan baru keluar tol sebagai alternatif bagi kendaraan yang hanya ingin lewat Jl. Jatiwaringin.	

THREATS	STRATEGI S-T	STRATEGI W-T
➤ Makin tingginya aktivitas bandara Halim Perdanakusuma, menyebabkan kenaikan standar maksimum ketinggian bangunan.	➤ Meningkatkan sarana transportasi umum di Jalan Jatiwaringin Raya dengan membangun transportasi masal berbasis rel agar mobilitas kawasan ini menjadi lebih mudah, berkurangnya kendaraan pribadi.	➤ Pengaturan ukuran bangunan dengan penetapan standar tinggi lantai, lebar mezanin dan pergola. Melihat eksisting antara bangunan 3 lantai satu dengan bangunan 3 lantai lain tidak sama tinggi. Jadi secara perspektif sangat tidak rapi.
➤ Meningkatnya Moda transportasi kecamatan makasar		➤ Pengaturan lalu lintas yang lebih ketat untuk menanggulangi arus masuk kendaraan dari Tol

Tabel 9 Matriks Analisis SWOT untuk ruas : Simpangan Gondangdia – Simpangan Gamprit

		STRENGTH	WEAKNESS
SITUASI INTERNAL		➤ Adanya aktivitas pembangkit seperti kampus, sekolah, kantor pemerintahan dan kantor swasta.	➤ Buruknya prasarana bagi pejalan kaki seperti kondisi trotoar yang putus-putus, tutupan drainase yang tidak pas sehingga membahayakan pejalan kaki dan tidak ada JPO atau bahkan zebracross untuk menyeberang.
			➤ Adanya simpul kemacetan di persimpangan Gamprit karena tidak ada pengaturan lalu lintas oleh petugas.
			➤ Perilaku angkutan kota yang sering berhenti (<i>ngetem</i>) atau berjalan dengan kecepatan sangat rendah sehingga menghambat laju kendaraan lain.
SITUASI EKSTERNAL		STRATEGI S-O	STRATEGI W-O
OPPORTUNITY			
➤ Penetapan kawasan Pondok Gede sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota.	➤ Peningkatan sarana-dan prasarana yang ada di Koridor Jalan Jatiwaringin seperti pembuatan halte angkutan umum pada setiap instansi	➤ Peningkatan prasarana bagi pejalan kaki seperti perbaikan lantai trotoar, membuat JPO di titik pejalan kaki sering menyeberang terutama di dekat persimpangan dan area pusat pendidikan, pemerintahan dan	
➤ Pengembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa Jl.Jatiwaringin			

menjadi Kawasan Komersial Regional (K1)	Kawasan skala Regional (K1)	pendidikan dan pemerintahan, penataan jalur pejalan kaki agar memudahkan masyarakat dalam berlalu lalang tanpa menggunakan kendaraan dan membuat ruang parkir terpadu untuk mengatasi ruang parkir yang terbatas pada setiap bangunan.	perkantoran.
➤ Peningkatan lebar Jalan Gamprit			
THREATH		STRATEGI S-T	STRATEGI W-T
➤ Meningkatnya aksesibilitas kawasan Jatiwaringin akan membuat kemacetan lebih meningkat yang menyebabkan kegiatan ekonomi terhambat.		➤ Mewujudkan setiap bangunan pendidikan, pemerintahan dan perkantoran untuk meningkatkan lahan parkir berupa bangunan parkir vertikal maupun basement yang memungkinkan untuk berbagi parkir bagi bangunan-bangunan lain yang tidak mempunyai lahan parkir yang memadai.	➤ Menghapus rute angkutan umum KWK No.22 Pondok Gede-Pangkalan Jati karena angkutan umum Mikrolet 18 tujuan Pondok Gede-Cawang dan KWK 22A tujuan Pondok Gede-Walikota Jakarta Timur sudah cukup. Ini salah satu cara mengatasi terminal bayangan, terhambatnya lalu lintas karena yang sering berhenti lama untuk mencari penumpang ialah Angkutan Kota 22 karena banyak masyarakat lebih memilih Angkuta Kota lain dengan trayek yang lebih jauh.

Tabel 10 Matriks Analisis SWOT untuk ruas : Simpangan Gamprit – Pondok Gede Plaza

		STRENGTH	WEAKNESS
SITUASI INTERNAL		➤ Jalan Jatiwaringin berada ditengah kawasan permukiman	➤ Penyempitan lebar jalan karena adanya kegiatan pedagang kaki lima, parkir liar dan penumpukan sampah di bahu jalan
		➤ Nilai lahan yang tinggi	➤ Kurangnya lahan parkir ➤ Bercampurnya berbagai kegiatan, sehingga menimbulkan kesan sporadis terlebih banyak kondisi bangunan yang terkesan kumuh. ➤ Saluran drainase kurang steril seperti banyak titik tidak ada tutupan sehingga banyak sampah yang masuk.
SITUASI EKSTERNAL	OPPORTUNITY	STRATEGI S-O	STRATEGI W-O
	➤ Penetapan kawasan Pondok Gede sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota.	➤ Membatasi jalan masuk untuk mengurangi hambatan lalu lintas	➤ Pengaturan parkir on-street dengan membatasi waktu tidak lebih dari 1 menit berhenti, agar tidak mengganggu lalu lintas dan ini dibarengi dengan system pengawasan yang ketat dengan
	➤ Rencana pengembangan	➤ Pengaturan keluar masuk Angkutan Kota yang sering menimbulkan	

<p>Kawasan Perdagangan dan Jasa Jl.Jatiwaringin menjadi Kawasan Komersial skala Regional (K1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Dibangunnya Tol BECAKAYU ➤ Peningkatan status jalan Jatimakmur dan jalan Pondok Gede-Jakarta 	<p>hambatan lalu lintas di simpangan Jalan Nurul Ikhsan dan Jalan Masjid 1.</p>	<p>melibatkan teknologi seperti CCTV dan <i>Alert Sensoring</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Menertibkan pedagang kaki lima dengan membuat bangunan sebagai tampungan bagi PKL dan pedagang pasar basah agar area ujung Jalan Jatiwaringin ini lebih tertata.
THREATH	STRATEGI S-T	STRATEGI W-T
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rencana pelebaran jalan membuat pelaku usaha kecil yang rata-rata menyalahi aturan tata bangunan dan tidak memiliki izin. ➤ Persaingan usaha yang ketat terutama pelaku usaha asing dan modern yang menggerus pelaku usaha lokal. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Menempatkan beberapa pedagang informal pada 1 bangunan saja secara vertikal dengan masa bangunan yang sesuai ketentuan dan area parkir yang memadai, ini agar kegiatan kawasan lebih terakomodir sekaligus mengatasi area koridor yang sporadis. ➤ Membangun koperasi usaha kecil menengah khusus kawasan perdagangan dan jasa Jalan Jatiwaringin Raya untuk mengakomodir kegiatan ekonomi, berbagi modal usaha dan mengembangkan usaha pada masing-masing kegiatan. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Membangun gedung parkir vertikal untuk kendaraan yang ingin parkir dengan durasi yang lama, bisa setengah hari bahkan 1 hari. ➤ Menempatkan tempat sampah dengan jarak sedekat mungkin dan memberi peringatan khusus kepada pengguna jalan agar tidak lupa membuang sampah pada tempatnya, membuat penampungan sampah terpadu di beberapa titik dan pengangkutan sampah secara berkala. ➤ Mengawasi penempatan kabel dan serat optic bawah tanah agar tidak mengganggu saluran drainase/got.

Konsep Penataan Koridor Jalan Jatiwaringin Raya

Perkembangan pembangunan wilayah Pondok Gede sangat pesat, lebih bersifat intensifikasi yang mempunyai pengertian pembangunan yang sifatnya kearah perbaikan atau *redevelopment*. Hal tersebut tampak pula pada pusat perdagangan dan jasa di wilayah Pondok Gede, khususnya di Jalan Jatiwaringin Raya dimana tidak adanya lagi area tanah untuk pembangunan baru.

Pada koridor Jalan Jatiwaringin Raya, perkembangan kegiatan perdagangan dan jasa sangat pesat sehingga fungsi kawasan sudah jauh berubah dari kawasan permukiman menjadi kawasan perdagangan dan jasa.

Sehingga perlu adanya solusi untuk pengembangan kegiatan perdagangan dan jasa di masa yang akan datang terhadap lahan yang terbatas.

Adanya kegiatan perdagangan di Kecamatan Pondok Gede yang mempunyai skala pelayanan lokal dan regional, maka diperlukan penataan kawasan yang dapat meminimalisasikan perkembangan perdagangan dan jasa kurang terkontrol akibat dari laju pembangunan yang semakin pesat. Atas hal tersebut diatas, maka KONSEP penataan kawasan perdagangan pada koridor Jalan Jatiwaringin Raya di Kecamatan Pondok Gede adalah sebagai berikut :

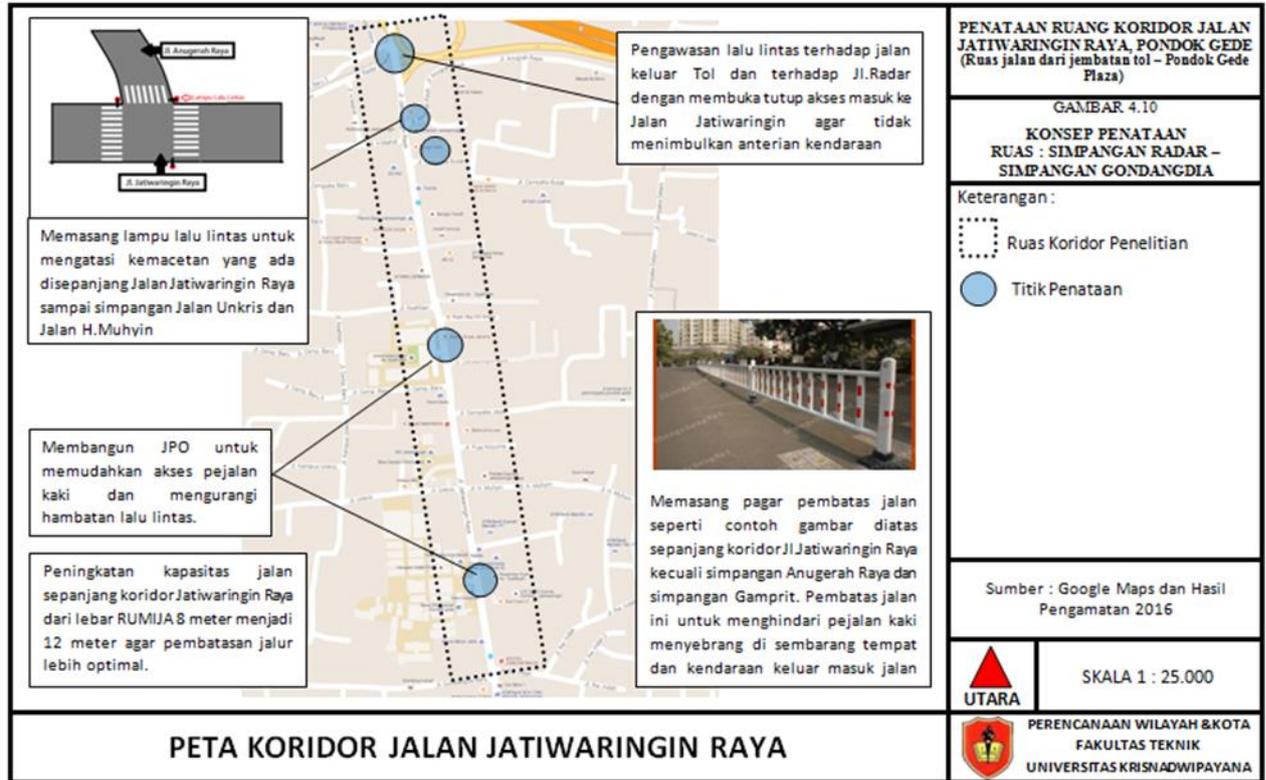
Tabel 11 Konsep Penataan Koridor Jalan Jatiwaringin Raya

No	Lokasi	Masalah	Usulan
1	Sisi Timur, dari persimpangan Jl, Jati Makmur sampai dengan persimpangan Jl. Komplek BDN.	<ul style="list-style-type: none"> Bangunan-bangunan komersil tidak mempunyai GSB dengan KDB 100% Pedagang kaki lima menutupi trotoar dan bahu jalan Perparkiran liar disisi jalan yang menghambat arus lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> Penertiban bangunan yang tidak mempunyai GSB dengan menempatkan beberapa pedagang di dalam satu gedung agar kegiatan-kegiatan lebih terakomodir dan tidak menimbulkan kondisi yang sporadis disekitarnya. Membangun gedung untuk menampung pedagang pasar basah dan pedagang kaki lima agar tidak mengotori trotoar dan bahu jalan.
2	Sisi Barat, dari Pondok Gede Plaza sampai dengan persimpangan Jl,Kober	<ul style="list-style-type: none"> Keberadaan BTS dan Reklame yang tidak tertata Penempatan vegetasi trotoar yang berantakan dan menghambat pejalan kaki Keberadaan terminal bayangan di jalan antara Lapangan Serbaguna dan Kantor Camat yang membuat simpul kemacetan di area tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> Menata BTS dengan mengkamuflekskannya menjadi pepohonan. Membuang reklame yang sudah usang agar tidak membahayakan pengguna jalan. Pengaturan vegetasi dengan menempatkannya disisi trotoar. Menertibkan terminal bayangan dengan membuat terminal yang lebih banyak menampung angkutan umum.
3	Sisi Timur, dari persimpangan Jl.Komp BDN sampai persimpangan Jl.Pribadi	<ul style="list-style-type: none"> Banyak kendaraan mobil parkir on-street dengan jangka waktu yang lama, ini menyebabkan penyempitan lebar jalan yang menghambat lalu lintas. Arus lalu lintas di persimpangan Jl.Gamprit yang sangat semrawut dan menjadi simpul kemacetan yang sangat berpengaruh bagi lalu lintas di Jalan Jatiwaringin Raya ini. 	<ul style="list-style-type: none"> Membuat area khusus parkir on-street dan membatasi waktu parkir lebih singkat, karena pada dasarnya on-street parking dikhususkan bagi kendaraan yang hanya menunggu sebentar di area perdagangan Mengadaan lampu lalu lintas yang akan membuat arus lalu lintas dipertigaan ini lebih tertata dan tidak menimbulkan macet.
4	Sisi Barat, dari persimpangan Jl. Nurusa'adah sampai dengan persimpangan Jl.Bahagia	<ul style="list-style-type: none"> Keberadaan showroom/dealer motor dan mobil non resmi yang penempatan kendaraan display menutupi trotoar jalan Kurangnya fasilitas pembuangan sampah yang menyebabkan berserakannya sampah disepanjang koridor. 	<ul style="list-style-type: none"> Membuat tiang pembatas trotoar agar tidak menimbulkan parkir ditrotoar atau bahu jalan. Pengadaan tempat sampah disetiap 50 meter.

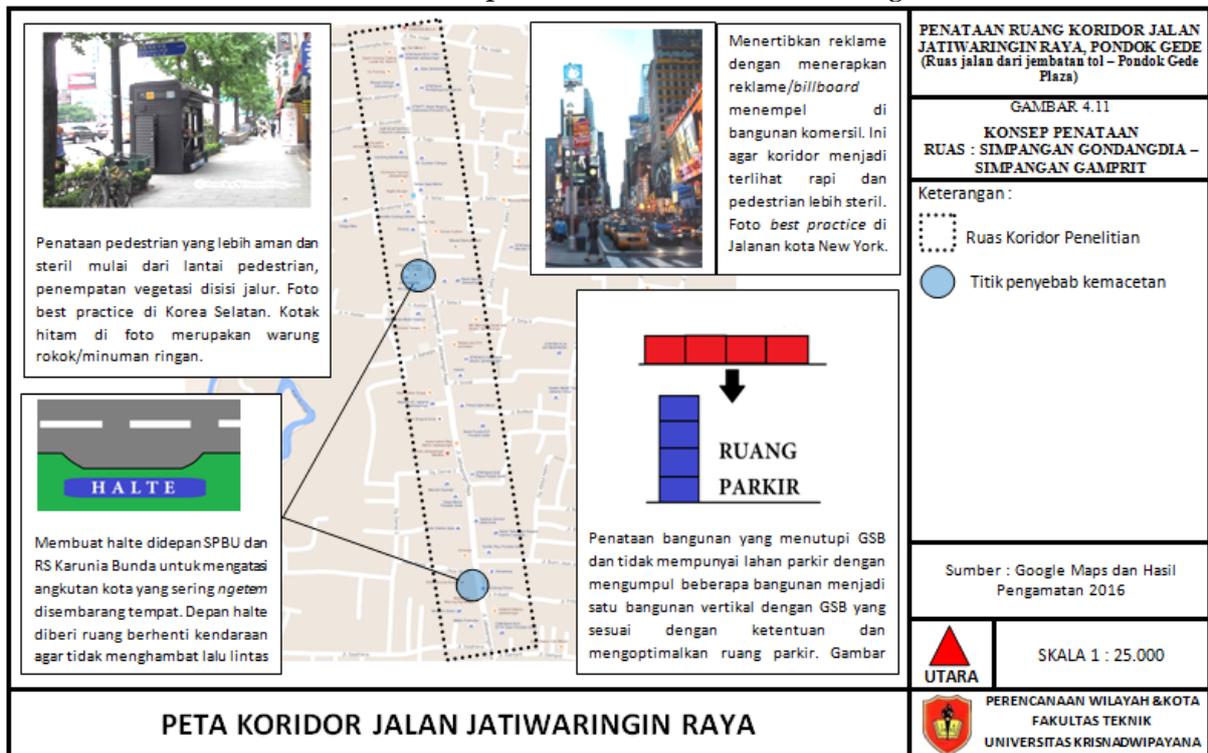
		<ul style="list-style-type: none"> • Beberapa bangunan dengan ruang parkir yang kurang memadai sehingga kendaraan yang parkir menutupi trotoar bahkan bahu jalan. 	
5	Sisi Timur, dari persimpangan Jl.Pribadi sampai dengan Jl,Setia	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan-bangunan komersil menempatkan barang dagangan ditrotoar. • Kondisi trotoar yang putus-putus dan lebar tidak konsisten sehingga memberi ruang pengguna kendaraan untuk parkir di atasnya dan pedagang kaki lima yang mangkal sembarangan 	<ul style="list-style-type: none"> • Menstrilisasi fungsi trotoar sebagai jalur pejalan kaki dan penutup saluran drainase dengan membatasi setiap sisi dengan tiang pendek atau dengan pagar tanaman yang menutupi ruang bagi pedagang atau pengendara yang mengotori fungsi trotoar. • Memperbaiki kondisi trotoar sesuai dengan menata kembali sesuai pedoman penataan jalur pejalan kaki.
6	Sisi Timur, dari simpangan Jl. Rw.Indah sampai dengan simpangan Jl. Anugerah Raya	<ul style="list-style-type: none"> • Simpangan H.Muhyin dengan Jl,Unkris banyak pejalan kaki yang lalu lalang tanpa ada jalur zebra cross sehingga rawan terjadi kecelakaan. • Banyak jalan masuk yang menghambat arus lalu lintas, seperti jalan masuk ke Jl.Rawa Indah, Jl.H.Muhyin, Jl.Cempaka Jaya, Jl.Cempaka Bulak dan Jl.Anugerah Raya sehingga menghambat arus lalu lintas kendaraan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Membuat Zebra Cross atau Jembatan penyebrangan. Ini sangat diperlukan terlebih fungsi Jl. Jatiwaringin Raya yang akan berubah menjadi Arteri Primer. • Penutupan jalan-jalan masuk kecil (gang) sehingga memperlancar arus lalu lintas kendaraan
7	Sisi Barat, dari simpangan Jl.Binalontar Satu sampai dengan simpangan Jl.Radar Selatan	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan-bangunan yang tidak mempunyai GSB seperti pertokoan kecil, masjid, rumah makan dan bengkel • Kurangnya vegetasi sehingga menimbulkan kesan gersang pada kawasan ini. • Jalur drainase yang banyak tidak tertutup sehingga membahayakan pejalan kaki, merusak keindahan dan berpotensi banyak sampah menumpuk didalam. • Titik kemacetan di area simpangan Jl.Radar atau 	<ul style="list-style-type: none"> • Penertiban bangunan yang tidak mempunyai GSB dengan menempatkan beberapa pedagang di dalam satu gedung agar kegiatan-kegiatan lebih terakomodir dan tidak menimbulkan kondisi yang sporadis di sekitarnya. • Untuk tempat ibadah seperti masjid dan mushola, diusulkan untuk ditempatkan didaerah perumahan atau beberapa masjid dijadikan satu akan tetapi dengan kapasitas yang besar pula dan intensitas bangunan yang sesuai. • Memperbanyak pepohonan yang akan membuat kesan sejuk sehingga banyak kegiatan dipenuhi dengan berjalan kaki ketimbang memakai kendaraan bermotor. • Menutup seluruh jalur drainase dengan membuat penutup yang tidak mudah dibuka sehingga tidak membahayakan pejalan kaki dan tidak akan ada sampah

		sekitar Jembatan Tol Jatiwaringin	menumpuk yang akan memicu adanya banjir. <ul style="list-style-type: none"> • Mengadakan lampu lalu lintas, ini terbilang efektif karena titik ini menjadi simpul kemacetan panjang apabila jam pulang pergi kerja dan hari libur..
--	--	-----------------------------------	--

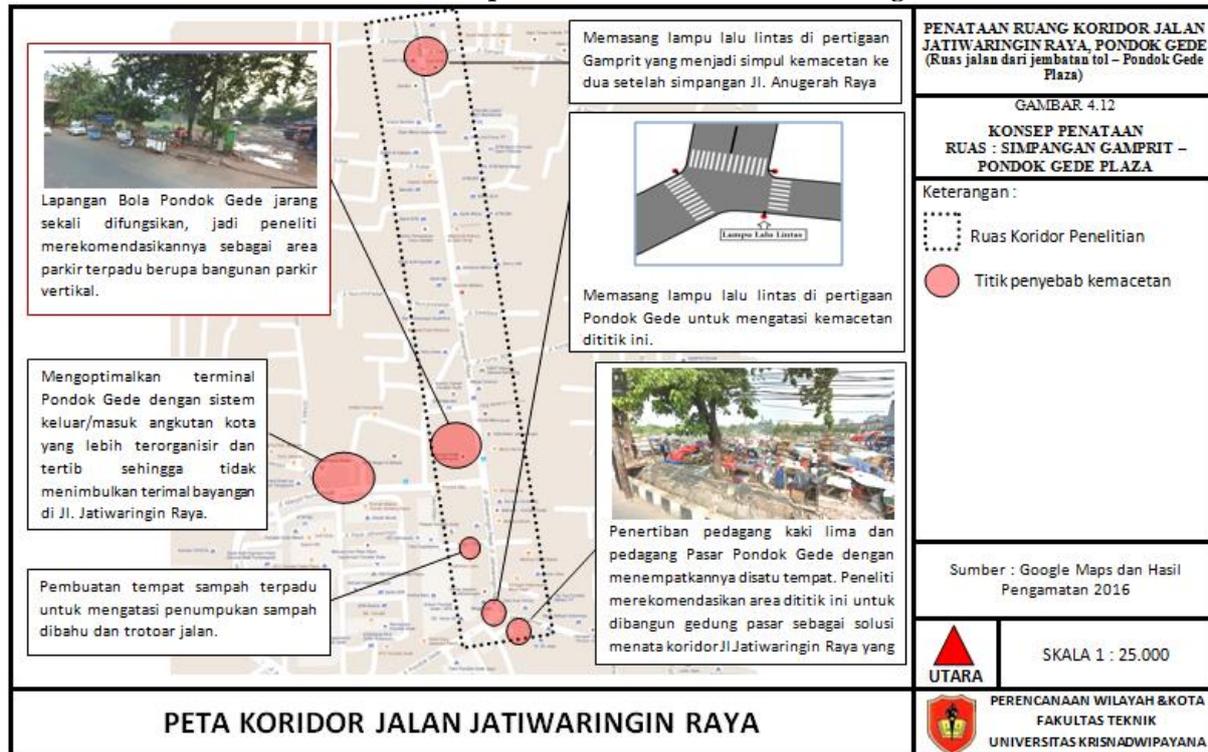
Sumber : Hasil Survei dan Analisis, 2016



Gambar 8 Konsep Penataan untuk Ruas Potongan 1



Gambar 9 Konsep Penataan untuk Ruas Potongan 2



Gambar 10 Konsep Penataan untuk Ruas Potongan 3

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari analisis yang dilakukan pada kawasan perdagangan dan jasa di koridor Jalan Jatiwaringin Raya ini dapat disimpulkan banyaknya bangunan-bangunan komersil yang menyalahi aturan seperti tidak mempunyai GSB bahkan menutupi trotoar dan ini didominasi oleh bangunan-bangunan yang tidak memiliki izin, kurangnya lahan perparkiran yang menyebabkan banyaknya kendaraan yang parkir dibahu jalan dengan rentang waktu yang lama yang berpotensi mengganggu arus lalu lintas, banyaknya kegiatan informal yang menggunakan trotoar dan bahu jalan, dan Kelurahan Jatiwaringin dan Kelurahan Jatimakmur sebagai daerah dengan tingkat aksesibilitas tertinggi dari 5 Kelurahan yang ada di Kecamatan Pondok Gede terhadap kawasan komersil Jalan Jatiwaringin Raya.

Ditinjau dari hasil kesimpulan analisis, maka usulan-usulan dalam menata kembali kawasan perdagangan dan jasa di koridor Jalan Jatiwaringin Raya adalah sebagai berikut penataan

pembangunan fisik untuk kawasan perdagangan dan jasa secara vertikal sesuai dengan RDTR BWP Pondok Gede, Kota Bekasi Tahun 2011-2031, peningkatan sistem perparkiran baik *off-street parking* maupun *on-street parking* dan membangun gedung parkir sebagai alternatif apabila parkir bangunan komersil tidak mencukupi, penertiban pedagang kaki lima dengan memberikan area khusus pedagang kaki lima disatu tempat, dan peningkatan sarana dan prasarana transportasi seperti jalan dan angkutan umum untuk memudahkan aksesibilitas masyarakat.

Rekomendasi

Didasarkan pada kesimpulan yang ada, maka rekomendasi untuk menata kawasan perdagangan dan jasa di Kecamatan Pondok Gede adalah perlunya penataan fisik bangunan secara vertikal dengan menyeragamkan bentuk bangunan agar terlihat tertib dan rapih, menyediakan *off-street parking* area dengan kapasitas yang sama disetiap bangunan, tingkat pengawasan yang lebih ketat terhadap pembangunan dikawasan

komersil seperti kawasan vital Jalan Jatiwaringin Raya ini yang begitu mengundang banyak investor yang ingin berinvestasi dan membuka usahanya dikawasan ini sehingga arus kegiatan perdagangan dan jasa semakin tinggi, apabila tidak diawasi dengan ketat akan menimbulkan masalah fisik yang lebih besar, penyediaan lahan didalam bangunan untuk tempat perelokasian pedagang kaki lima dan melakukan sosialisasi terhadap pedagang kaki lima tentang perlunya menjaga ketertiban umum, dan membangun tempat parkir terpadu berupa bangunan parkir vertikal yang menampung banyak kendaraan sehingga apabila lahan parkir diarea bangunan komersil tidak mencukupi dapat dialihkan ke bangunan parkir untuk menghindari adanya parkir liar yang memakan bahu jalan.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel dalam Jurnal (Jurnal Primer)

Dinas Perhubungan Pemkot Bekasi, 2013, *Penyusunan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) – Laporan Akhir*. Kota Bekasi, Jawa Barat.

Direktorat Jenderal Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum dan Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia, 1997, *Kamus Tata Ruang edisi 1/penyusun, Soefaat [et al.]*. Jakarta.

Badan Pusat Statistik Kota Bekasi, 2015, *Kecamatan Pondok Gede Dalam Angka*. Kota Bekasi, Jawa Barat.

Wahyuni, Tri. 2015, *Proses Perencanaan Model Geddesian dan Liechfield*. Universitas Tadulako. Palu, Sulawesi Tengah.

Sutaryo. Abidin. 2015. *Analisis Pusat Pelayanan Di Kabupaten Belitung Timur Dengan Metode Indeks Sentralitas Marshall & Skalogram*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.

Peraturan/Undang- Undang

Dinas Tata Kota Pemkot Bekasi, 2011. Materi Teknis Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2011-2031. Kota Bekasi, Jawa Barat.

Republik Indonesia, 2007, Undang-Undang Penataan Ruang Nomor 26, Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia, 2012, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia, 2006, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 29/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Persyaratan Teknis Bangunan Gedung. Jakarta : Sekretariat Negara

Republik Indonesia, 2004, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tentang Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

Naskah Online

Heider, 2011, Teori Perencanaan. <https://heider1193.wordpress.com/2011/05/13/teori-perencanaan/>

Susanti, 2013, Kumpulan-Kumpulan Pengertian Perencanaan Menurut Para Ahli. <http://susanti1109.blogspot.co.id/2013/12/pengertian-perencanaan-menurut-para-ahli.html>

Dinas Perhubungan Kota Bekasi. (2022). Trayek Kendaraan. Diakses dari <https://dishub.bekasikota.go.id/id/t-rayek>

Dina Arifia, Teori Tata Guna Lahan (Land Use Planning). Jakarta : www.academia.edu