

EVALUASI IMPLEMENTASI GARIS SEMPADAN PADA BWP PUSAT KOTA KORIDOR JALAN AHMAD YANI KOTA BEKASI

Oleh
Reny Savitri*)
Herviyani

Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas
Krisnadwipayana Jakarta
Email : herviyanih@gmail.com

ABSTRAK

Kota Bekasi menunjukkan perkembangan lahan terbangun yang sangat signifikan dalam beberapa tahun terakhir karena memiliki posisi strategis sebagai ‘penyangga’ DKI Jakarta. Hal tersebut terlihat dengan adanya proyek-proyek strategis nasional (PSN) yang ada di Kota Bekasi seperti Tol Jakarta-Cikampek Elevated, Tol Jakarta-Cikampek 2 Selatan, Tol Cimanggis-Cibitung, Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu, KCIC, LRT, Double Track, dll. Perkembangan tersebut berdampak pada perubahan spasial Kota Bekasi terutama terkait dengan jaringan sirkulasi dan garis sempadan bangunan di Kota Bekasi. Secara umum, pola jaringan jalan yang terbentuk adalah pola terpusat karena sistem jaringan regional yang berorientasi ke pusat kota. Jaringan jalan di Kota Bekasi terdiri atas Jalan Arteri, Kolektor dan Lingkungan. Pemanfaatan Lahan sepanjang Jalan Arteri umumnya didominasi oleh kegiatan Perkantoran, Perdagangan dan Jasa serta Industri, sementara untuk pemanfaatan lahan sepanjang Jalan Kolektor didominasi oleh Perdagangan dan Jasa serta Permukiman. Kota Bekasi pada saat ini telah memiliki Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan yang diterbitkan pada tahun 2014 dan digunakan sebagai acuan/rujukan utama dalam pelaksanaan pembangunan. Namun seiring dengan pesatnya dinamika perkembangan Kota Bekasi, ketentuan garis sempadan yang diatur Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan, dinilai sudah kurang relevan lagi digunakan sebagai acuan perizinan/arah pembangunan. Oleh karena itu perlu dilakukan review dan updating data terkait dengan ketentuan garis sempadan di Kota Bekasi, khususnya pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran terhadap garis sempadan yang ada pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani serta untuk mendapatkan data, hasil evaluasi serta rekomendasi perubahan garis sempadan yang ada di BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani. Dari hasil penelitian ini, diharapkan dapat dilakukan review dan peninjauan kembali ketentuan teknis garis sempadan di Kota Bekasi sebagai bahan pertimbangan untuk review atau perubahan Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan.

Kata Kunci : Pembangunan, Garis Sempadan

I. Pendahuluan

Kebijakan tentang Penataan Ruang di Indonesia telah diatur dalam Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Diamanatkan dalam Undang-Undang tersebut bahwa untuk masing-masing daerah agar disusun suatu Rencana Tata Ruang Wilayah sebagai pedoman dalam penataan ruang, dan dalam implementasinya harus dapat mencerminkan sekaligus menciptakan upaya yang optimal, seimbang, terpadu, dan tertib antara kepentingan daerah, masyarakat, lestari dan berkesinambungan di dalam pemanfaatan ruang. Tata ruang merupakan suatu rencana yang mengikat semua pihak, yang berbentuk alokasi peruntukan ruang di suatu wilayah perencanaan. Perkembangan fisik kota ditandai dengan semakin bertambah luasnya kawasan terbangun, sedangkan perkembangan dan aspek sosial ekonomi meliputi pertumbuhan penduduk, sistem sosial, ataupun peningkatan pendapatan masyarakat. Kebutuhan lahan wilayah perkotaan terutama berhubungan dengan pertumbuhan, perluasan, dan perkembangan ruang kota yang diperlukan bagi prasarana kota seperti perumahan, bangunan umum, jaringan jalan, jaringan air minum, jaringan sanitasi, taman-taman, lapangan olah raga dan lainnya. Bentuk produk tata ruang pada dasarnya dapat berupa alokasi letak, luas dan atribut lain (misalnya jenis dan intensitas kegiatan) yang direncanakan dapat dicapai pada akhir rencana. Selain bentuk tersebut, tata ruang juga dapat berupa suatu prosedur belaka (tanpa menunjuk alokasi letak, luas dan atribut lain) yang harus dipatuhi oleh pengguna ruang di wilayah rencana.

Pada era kebijakan otonomi daerah saat ini, penyelenggaraan urusan penataan ruang yang mencakup kegiatan pengaturan, pembinaan, pelaksanaan dan pengawasan penataan ruang daerah sangat dipengaruhi oleh karakteristik, kekhasan dan inovasi daerah. Lebih-lebih dengan telah terbitnya UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang telah membagi secara tegas pembagian urusan penyelenggaraan pemerintahan konkuren bidang tata ruang antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota. Dengan demikian sudah saatnya Pemerintah Daerah lebih banyak bergerak aktif dan kritis terhadap segala kondisi terkait dengan penataan ruang, terutama yang terkait dengan perubahan-perubahan untuk percepatan pembangunan. Hal tersebut dilakukan agar penyelenggaraan penataan ruang dapat mencapai tujuannya untuk mewujudkan ruang yang aman, nyaman produktif dan berkelanjutan.

Perkembangan Kota Bekasi menunjukkan perkembangan yang sangat signifikan dalam beberapa tahun terakhir karena posisi strategisnya sebagai penyangga Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Hal tersebut dapat terlihat dengan adanya proyek-proyek strategis nasional (PSN) yang ada di Kota Bekasi seperti Tol Japek Elevated, Tol Japek 2 Selatan, Tol Cimaci, Tol Becakayu, KCIC, LRT, Double Track, dll. Perkembangan yang sangat signifikan tersebut berdampak pada perubahan spasial Kota Bekasi terutama terkait dengan jaringan sirkulasi dan garis sempadan bangunan di Kota Bekasi.

Kota Bekasi pada saat ini sudah memiliki Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan yang diterbitkan pada tahun 2014 dan digunakan sebagai acuan/rujukan utama dalam pelaksanaan pembangunan pada lokasi-lokasi yang berhadapan langsung dengan jaringan jalan, jaringan rel kereta api, jaringan sungai dan saluran dan jaringan SUTET. Namun seiring dengan pesatnya dinamika perkembangan Kota Bekasi, ketentuan garis sempadan yang diatur Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan, dinilai sudah kurang relevan lagi digunakan sebagai acuan perizinan/arah pembangunan.

Sesuai dengan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Bekasi Nomor 05 Tahun 2016-2035, Kota Bekasi terbagi menjadi beberapa Bagian Wilayah Perkotaan (BWP), yaitu BWP Pusat Kota, BWP Pondok Gede, BWP Mustikajaya, BWP Jatisampurna dan BWP Bekasi Utara. Untuk Lokasi yang akan diteliti pada laporan proposal tugas akhir ini adalah BWP Pusat Kota, BWP Pusat Kota merupakan kawasan yang menjadi sentral atau pusat dari kegiatan perdagangan dan jasa, campuran, bisnis serta kawasan perkantoran

yang memiliki nilai lebih daripada BWP lainnya, ada beberapa perubahan-perubahan dari segi pembangunan yang terjadi pada BWP Pusat Kota tersebut. Sehingga perlu dilakukan pengendalian terhadap penataan ruang yang ada di kawasan BWP Pusat Kota agar tidak terjadi pelanggaran tata ruang yang disebabkan oleh perkembangan pembangunan.

Berdasarkan kondisi latar belakang masalah tersebut, penelitian ini mencoba mengkaji lebih dalam mengenai Garis Sempadan Pada BWP Pusat Kota Bekasi. Pada penelitian ini, garis sempadan bangunan yang sudah ditetapkan menjadi Peraturan Wali Kota Bekasi yang sudah ada tersebut terhadap kondisi yang ada, nantinya manfaat dari penelitian ini yaitu dapat merumuskan tindakan selanjutnya yang harus dilakukan oleh Pemerintah Kota Bekasi serta *stakeholders* lainnya yang terlibat dalam penelitian ini untuk mengkaji ulang / *review* data terkait dengan ketentuan garis sempadan di Kota Bekasi.

II. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi perumusan permasalahan tersebut, maka dalam hal ini dirumuskan pertanyaan penelitian (*research question*), yaitu sebagai berikut :

- a. bagaimana Pemanfaatan Garis Sempadan pada BWP Pusat Kota Bekasi?
- b. faktor Apa Saja Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Garis Sempadan serta ?
- c. bagaimana Konsep dan Strategi Pemanfaatan Garis Sempadan pada BWP Pusat Kota??"

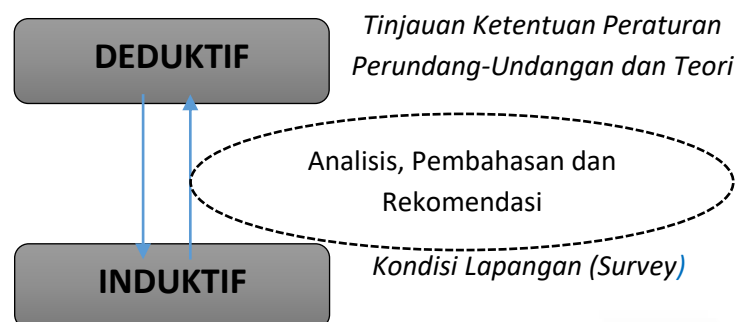
III. Tujuan Penelitian

Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk melakukan Evaluasi Implementasi Garis Sempadan Pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani sebagai bahan pertimbangan untuk review atau perubahan Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan.

IV. Metodologi Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian Evaluasi Implementasi Garis Sempadan Pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani digunakan pendekatan yaitu pendekatan deduktif dan juga induktif.

1. Pendekatan deduktif dilakukan dengan mengkaji teori dan ketentuan peraturan perundang-undangan terkait dengan ketentuan garis sempadan bangunan terutama untuk ketentuan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat baik peraturan yang sifatnya baru atau peraturan pengganti yang merubah ketentuan yang lama yang dipandang sudah tidak relevan dengan kondisi aktual.
2. Pendekatan Induktif dilakukan dengan melakukan survey kondisi eksisting (*real time*) pada lokasi-lokasi yang menjadi lingkup kajian diantaranya adalah sempadan bangunan terhadap jalan khususnya pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani, sempadan bangunan terhadap sungai/saluran, sempadan bangunan terhadap jaringan SUTET serta sempadan bangunan terhadap jalur rel kereta api/listrik.



Keterangan	Data Sekunder	Data Primer
Pengertian	Adalah data/informasi yang sudah ada atau sudah tersedia baik berupa data perundang-undangan, Pedoman, laporan kegiatan, dokumen perencanaan, <i>key performance indicators</i> , dll yang terkait dengan penataan ruang dan garis sempadan	Adalah data yang dikumpulkan atau diperoleh secara langsung dari sumber utama yang dapat berupa informasi dari personal (orang) atau dari hasil tinjauan lapangan secara langsung
Jenis dan Cara Pengumpulan Data	Pengumpulan Data Sekunder: a. Arah kebijakan penataan ruang di Kota Bekasi yang berkaitan dengan garis sempadan; b. Ketentuan mengenai garis sempadan bangunan terhadap jalan, sungai/saluran, jaringan listrik tegangan tinggi dan rel kereta api/listrik c. Data-data lain yang relevan	Pengumpulan Data Primer: a. Survey / Peninjauan lapangan pada sampel-sampel lokasi dipilih untuk mengetahui kondisi eksisting garis sempadan (kuesioner) b. Diskusi dengan <i>stakeholder</i> yang berkaitan dengan kebijakan garis sempadan jika dibutuhkan (wawancara)

Berikut disampaikan metode-metode atau alat analisa dalam rangka pelaksanaan penelitian Evaluasi Implementasi Garis Sempadan Pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani yaitu:

A. Analisis *Spatial* (SIG)

Analisis spasial merupakan kumpulan – kumpulan dari teknik yang dapat digunakan untuk melakukan pengolahan data SIG. Hasil dari analisis data spasial sangat bergantung dari lokasi atau tempat di mana objek sedang dianalisis. Selain itu, analisis spasial juga bisa diartikan sebagai teknik – teknik yang dapat digunakan untuk meneliti dan juga mengeksplorasi dari dari sudut pandang keruangan. Semua teknik ataupun pendekatan perhitungan secara matematis yang berhubungan dengan data keruangan atau spasial dilakukan dengan menggunakan fungsi analisis spasial. Dalam penelitian tugas akhir ini, akan menggunakan analisis spasial dengan menggunakan metode analisis klasifikasi dan *overlay* perubahan-perubahan yang terjadi terhadap garis sempadan di BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani dengan kebijakan yang sudah di keluarkan oleh Pemerintah Kota Bekasi.

B. Analisis Tabel Sandingan

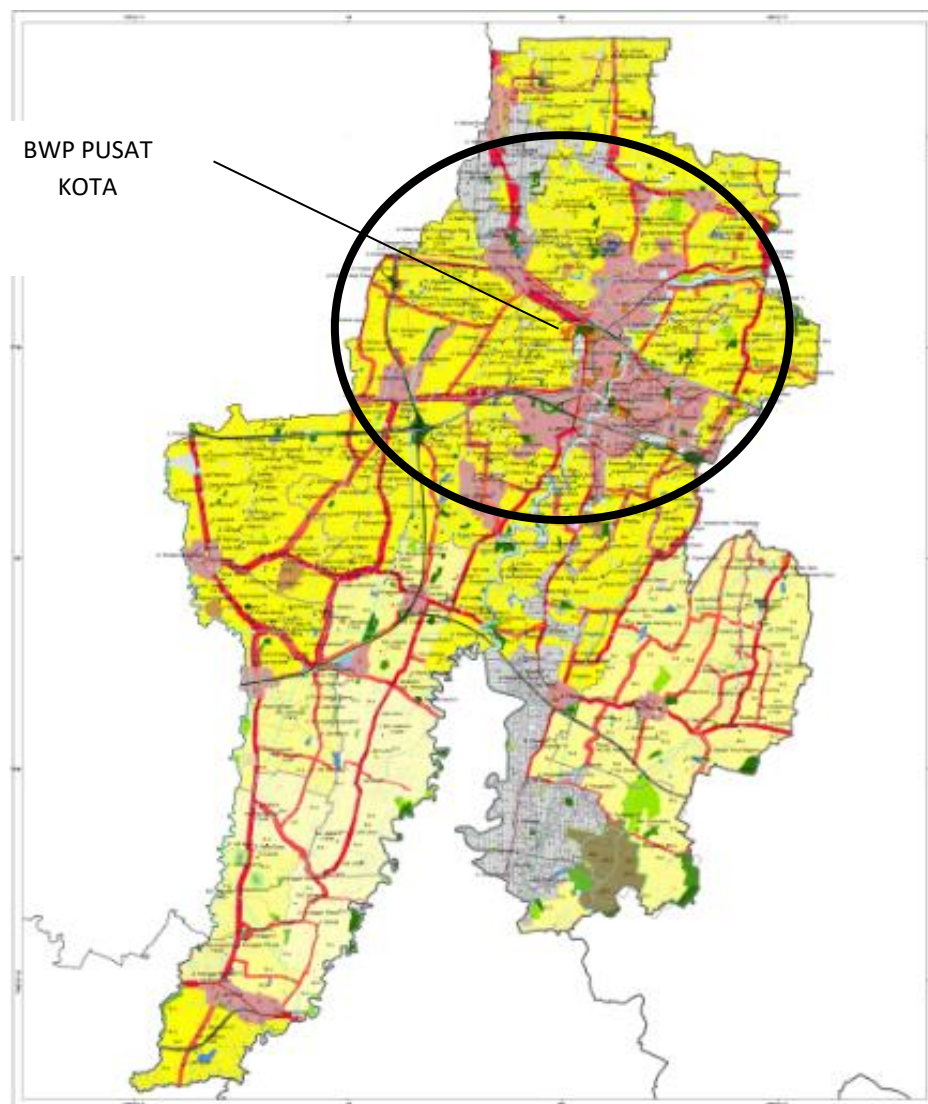
Metode tabel sandingan yang akan digunakan dalam mengukur evaluasi pemanfaatan garis sempadan pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani yaitu dengan membuat tabel sandingan antara kebijakan-kebijakan yang sudah ada di Kota Bekasi dengan hasil dari analisis-analisis yang akan digunakan dalam penelitian evaluasi pemanfaatan garis sempadan bangunan pada BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani. Dengan hasil dari tabel sandingan ini nantinya akan menjadi acuan untuk merumuskan konsep dan strategi pemanfaatan garis sempadan yang ada di BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani dengan mneghasilkan hasil akhir sebagai rekomendasi dan kesimpulan dari hasil penelitian tugas akhir ini untuk dijadikan sebagai rekomendasi untuk

Pemerintah Kota Bekasi dalam mengatur dan mengkaji ulang kembali aturan-aturan yang sudah ada terkait dengan Pemanfaatan garis sempadan.

V. Gambaran Umum Tata Ruang Dan Garis Sempadan Di Kota Bekasi BWP Pusat Kota Koridor Jalan Ahmad Yani

Sesuai dengan Perda Kota Bekasi Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 05 Tahun 2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015-2035 pasal 5, tujuan penataan ruang wilayah Kota Bekasi melalui RDTR adalah mewujudkan Kota Bekasi sebagai tempat hunian dan usaha kreatif yang nyaman dengan peningkatan kualitas lingkungan hidup yang berkelanjutan. Perwujudan tujuan penataan ruang wilayah Kota Bekasi tersebut dijabarkan secara rinci ke dalam arah pengembangan Kota Bekasi ke dalam 5 (lima) Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) yaitu BWP Pusat Kota, BWP Bekasi Utara, BWP Pondok Gede, BWP Mustikajaya, dan BWP Jatisampurna. Adapun gambaran pola ruang dan beserta dengan jaringan prasarana Kota Bekasi berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 05 Tahun 2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015-2035 dapat dilihat dalam gambar berikut:

Gambar 1. Peta RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2036



Sumber : Bappeda Kota Bekasi 2013, (Dianalisis, 2021)

A. Kajian Kebijakan Bagian Wilayah Perkotaan Pusat Kota

Direncanakan untuk zona perlindungan setempat dengan luas kurang lebih 176, 82 Ha dengan rincian:

- a. Sempadan danau dan situ dengan luas 10,2 Ha
- b. Sempadan sungai dengan luas 166,62 Ha yang meliputi:
 - Garis Sempadan Sungai Kali Bekasi;
 - Garis Sempadan Sungai Kali Cakung;
 - Garis Sempadan Sungai Kali Jati Luhur/Kali Baru-Kali Kapuk;
 - Garis Sempadan Sungai Boulevard/Kali Galaxi;
 - Garis Sempadan Sungai Kali Pekayon;
 - Garis Sempadan Sungai Kali Anak Pekayon;
 - Garis Sempadan Sungai Kali Bojong Rangkong.
- c. Sempadan Saluran Irigasi dengan luas 6,35 Ha

Direncanakan untuk zona ruang terbuka hijau (RTH) jalur hijau dengan rincian:

- a. RTH Jalur Hijau Jalan dengan arahan lokasi pada semua ruas jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, dan jalan kolektor sekunder yang melintasi bagian wilayah perkotaan kawasan pusat pelayanan kota;
- b. RTH Jalur Pedestrian akan diarahkan pada semua ruas jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, dan kolektor sekunder yang melintasi bagian wilayah perkotaan kawasan pusat pelayanan kota.
- c. RTH sempadan SUTET dengan arahan lokasi di Kecamatan Bekasi Selatan Kelurahan Marga Jaya (MGJ) Sub Blok MGJ.002;
- d. RTH sempadan jalan kereta yang melintasi Kelurahan Bekasi Jaya, Aren Jaya, Duren Jaya, Kranji, dan Kota Baru.

Direncanakan untuk peningkatan fungsi dan kapasitas jaringan jalan arteri primer dan arteri sekunder, meliputi:

1. Jalan Sudirman;
2. Jalan Sultan Agung;
3. Jalan Ir. H. Juanda;
4. Jalan Cut Meutia;
5. Jalan M. Joyomartono;
6. Jalan Siliwangi;
7. **Jalan Jend. Ahmad Yani;**

Direncanakan untuk jaringan SUTET dengan rincian:

Jaringan SUTET melintas pada lokasi di Kecamatan Bekasi Selatan Kelurahan Marga Jaya (MGJ) Sub Blok MGJ.002,

B. Kebijakan Pengembangan Kawasan

Kebijakan pengembangan kawasan terdiri dari kawasan bisnis Jalan A. Yani dalam sistem pelayanan kegiatan Kota Bekasi dan Arahan rencana pola ruang bagian pusat Kota Bekasi .

1. Kawasan Bisnis Jl. A.Yani Dalam Sistem Pelayanan Kegiatan Kota Bekasi

Dalam RTRW kawasan Tertentu Jabotabek telah dirumuskan bahwa tujuan pengembangan Kawasan Tertentu Jabotabek hingga Tahun 2015 didasarkan kepada misi sebagai tempat pengembangan kegiatan strategis skala nasional, yaitu

‘Jabotabek tetap menjadi pusat kegiatan jasa, industri, pariwisata, dan pintu gerbang Nasional sekaligus sebagai kawasan permukiman yang akan berkembang secara berkelanjutan’. Di dalam RTRW Tertentu Jabotabek terdapat pula arahan pengembangan tata ruang bagi Kota Bekasi, yang perlu dijadikan dasar dalam penyusunan RTRW Kota Bekasi ini yaitu :

1. Kota Bekasi merupakan Kota Penyeimbang (*counter magnet*) dalam sistem pusat permukiman menurut hirarkinya di sekitar DKI Jakarta untuk mengurangi tekanan penduduk dengan segala aktivitasnya ke DKI Jakarta. Dalam hal ini Kota Bekasi menjadi salah satu pusat kegiatan wilayah, yang sampai dengan Tahun 2015 diproyeksikan berpenduduk 2.250.000 jiwa;
2. Kota Bekasi diarahkan untuk pengembangan jasa, perdagangan, industri dan permukiman yang tercakup sebagai kawasan dengan prospektif ekonomi yang tinggi untuk dapat dikembangkan secara optimal;
3. Kota Bekasi merupakan bagian dari pengembangan kawasan terbangun/perkotaan dengan pola koridor timur barat sepanjang jalan tol yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengembangan sepanjang koridor jaringan transportasi yang telah terbentuk. Pengembangan koridor ini perlu ditunjang dengan peningkatan pemanfaatan ruang, peningkatan pelayanan prasarana dan sarana dasar serta penetapan sistem jaringan transportasi darat dan indikasi angkutan umum sehingga tercapai efisiensi interaksi kegiatan;
4. Arahan pemanfaatan ruang kawasan tertentu Jabotabek mengarahkan Kota Bekasi sebagai bagian dari kawasan budidaya permukiman perkotaan. Arahan pemanfaatan kawasan budi daya ini erat kaitannya dengan daya dukung sumber daya alam, pertimbangan mekanisme pasar, karakter sosial ekonomi masyarakat serta kemampuan menyerap teknologi. Dalam kurun waktu hingga Tahun 2015, arahan pemanfaatan ruang yang terkait dengan pengembangan Kota Bekasi adalah sebagai berikut :
 - Pemanfaatan ruang Kota Bekasi sebagai bagian dari kawasan permukiman di Jabotabek dengan arahan pengembangan pada poros timur-barat (Bekasi-Jakarta-Tangerang). Pola pemanfaatan ruang ini diarahkan menuju bentuk yang kompak dengan mempertimbangkan daya dukung lingkungan, aksesibilitas, ketersediaan prasarana sarana dan permintaan pasar;
 - Kawasan kota yang sudah berkembang sekarang di mana terkonsentrasi kegiatan perdagangan jasa, arahan pemanfaatan ruangnya dibatasi pada pusat perdagangan dan jasa yang sudah terbentuk. Pemanfaatan ruang untuk kegiatan industri diutamakan pada kawasan industri yang sudah terbentuk pada poros Timur-Barat (Bekasi-Jakarta-Tangerang) yang mempunyai tingkat aksesibilitas tinggi, daya dukung memadai serta dampak negatif lingkungan minimum.
5. Kota Bekasi dalam lingkup pengembang Jabotabek mempunyai karakteristik daya dukung lahan yang memadai, tingkat aksesibilitas tinggi, pelayanan prasarana yang memadai serta merupakan kawasan komuter. Didasarkan pada karakteristik ini arahan zoning pada kawasan permukiman di Kota Bekasi dalam 2 (dua) zona, yaitu :
 - Zona permukiman di bagian timur dan selatan, dengan cakupan pemanfaatan perumahan, perdagangan dan jasa, perkantoran, industri, pariwisata, fasilitas umum serta hutan kota dan areal terbuka.
 - Zona permukiman di bagian barat dan utara, dengan cakupan pemanfaatan perumahan, fasilitas umum, perdagangan dan jasa, serta hutan kota dan areal terbuka.

6. Arahan pengembangan sistem transportasi di kawasan tertentu Jabotabek, yang terkait dengan pengembangan Kota Bekasi adalah :
 - Pengembangan sistem transportasi yang diarahkan pada pengembangan poros timur-barat dengan meningkatkan jaringan jalan primer dan didukung sistem MRT dan LPT menuju kawasan primer (DKI Jakarta);
 - Pengembangan jalan yang berakses ke Jakarta yang dapat ditingkatkan menjadi jaringan jalan tol dalam kota di Bintara samapai dengan jalan Pahlawan Bekasi Timur;
 - Peningkatan jaringan jalan dalam kota di kota-kota sekitar Jakarta terutama yang menunjang akses ke jalan tol;
 - Pembangunan jaringan jalan sejajar Tol Jakarta-Cikampek (Jatiasih-Karawang Timur);
 - Pembangunan jalan tol Layang Jakarta-Bekasi (Kampung Melayu-Cawang-Bekasi Timur);
 - Pembangunan Jalan Tol Cileungsi – Bekasi Timur;
 - Pembangunan rel kereta api double-double track Manggarai-Cikarang sepanjang kurang lebih 35 km.

C. Arahan Rencana Pola Ruang Bagian Wilayah Pusat Kota Bekasi

Kawasan budidaya yang diarahkan dalam RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2036 terdiri dari pengembangan *bussiness*, perdagangan dan jasa, kegiatan perkantoran, dan *mix use*.

D. Pengembangan Perdagangan dan Jasa Rencana pengembangan Perdagangan dan Jasa adalah sebagai berikut :

- ✓ Kegiatan perdagangan dan jasa skala kota dan regional
 - Diarahkan di pusat kota dengan konsep pengembangan blok kawasan terpadu yang meliputi koridor Jl. Juanda, **Koridor Jl. A.Yani**, Jl. Sudirman; Jl. Cut Meutia, Jl. KH Nur Alie dan merupakan inti kegiatan pusat kota (*Central Business District*) yang merupakan kawasan strategis;
 - Diarahkan pada pusat sekunder Pondok Gede seperti pada koridor Jatiwaringin dengan pengaturan penggunaan ruang pada lokasi yang berada di pinggir jalan utama harus kegiatan yang memiliki skala pelayanan kota;
 - Setiap kegiatan perdagangan skala kota harus dilengkapi dengan fasilitas parkir yang memadai dengan sistem parkir *off street*;
 - Pengembangan kegiatan baru skala kota dan regional diarahkan pada lokasi sesuai peruntukan dengan perencanaan kawasan yang terintegrasi secara superblok.

E. Tata Guna Lahan

Koridor Jalan A.Yani merupakan kawasan yang relatif sudah berkembang. Pola tata guna lahan saat ini di Kawasan Koridor Jalan Ahmad Yani secara garis besar meliputi lahan non terbangun dan lahan terbangun. Lahan-lahan terbangun lebih mendominasi dibandingkan dengan lahan non terbangun meliputi bangunan-bangunan dengan fungsi komersial dan jasa, bangunan-bangunan dengan fungsi hunian/rumah tinggal, bangunan-bangunan sarana sosial ekonomi, dan prasarana perkotaan.

VI. Analisis Evaluasi Implementasi Garis Sempadan Pada BWP Pusat Kota koridor Jalan Ahmad Yani

A. Garis Sempadan Bangunan terhadap Jalan Tol yang Melintas diatas Koridor Jalan Ahmad Yani

Untuk di Wilayah Kota Bekasi ketentuan jarak batas kawasan budidaya dengan rumija jalan tol di lokasi perkotaan (metropolitan) atau disebut dengan garis sempadan jalan tol telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan yaitu minimal sebesar 10 meter diukur dari tepi jalur utama Rumija Tol. Hal tersebut selaras dan sesuai dengan ketentuan Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan.

Tabel 2 Evaluasi antara Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 dengan kondisi eksisting Jalan Tol yang melintasi koridor jalan Ahmad Yani

Ketentuan Berdasarkan Perwal	Kondisi ekisting	Hasil Evaluasi	Keterangan
Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan, Pasal 13 <i>'Garis empadan bangunan terhadap jalan tol adalah 10 (sepuluh) meter diukur dari tepi jalur utama Rumija Tol rencana. Untuk ruas jalan tol yang direncanakan akan dibangun jalan sejajar jalan tol (frontage) sesuai dengan fungsi jalan yang direncanakan dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota maka garis sempadan bangunan dihitung dari Rumija rencana jalan sejajar jalan tol tersebut.'</i>	Tol Jakarta-Cikampek <u>Sempadan 10-20 Meter</u>	Sesuai	Garis sempadan Jalan Tol Jakarta-Cikampek = 20 meter sesuai dengan masing-masing karakteristik wilayah terbangun di Kota Bekasi sudah sesuai dengan ketentuan Perwal
	Tol Jakarta-Cikampek Elevated <u>Sempadan 10-20 Meter</u>	Sesuai	Garis sempadan Jalan Tol Jakarta-Cikampek Layang (Elevataed) = 20 meter sesuai dengan masing-masing karakteristik wilayah terbangun di Kota Bekasi sudah sesuai dengan ketentuan Perwal
	Tol Becakayu <u>Sempadan 10 Meter</u>	Sesuai	Garis sempadan Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu (Becakayu) = 10 meter dan sudah sesuai dengan ketentuan berdasarkan Perwal

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Kawasan Jalan Ahmad Yani segmen 2 merupakan kawasan terbangun padat yang permanen dan masif dengan dominasi fungsi perkantoran, bussiness, campuran dan ruang terbuka hijau (RTH). Pada segmen 2 kondisi rumija eksisting ± 40 meter, dengan garis sempadan bangunan

terhadap jalan eksisting ± 10 meter dan tidak ada rencana pelebaran jalan. Kondisi koridor jalan Ahmad Yani pada segmen 2 ini terdapat simpangan jalan tol becakayu, jalan tol japek dan jalan tol japek *elevated* yang berada melintas di atas koridor jalan Ahmad Yani, sesuai dengan hasil analisis yang telah dilakukan bahwa keyiga jalan tol yang melintas pada jalan Ahmad Yani ini jika dibandingkan dengan aturan yang ada pada Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 dinyatakan bahwa **sudah sesuai** kaitannya dengan garis sempadan tol dan garis sempadasn koridor jalan Ahmad Yani yang diatur dalam Perwal tersebut. Dikarenakan pada tiap-tiap jalan tol sudah memiliki garis sempadan yang lebih dari yang telah ditetapkan oleh aturan/kebijakan terkait dengan aturan garis sempadan.

B. Garis Sempadan Bangunan terhadap bangunan pada Koridor Jalan Ahmad Yani

Garis sempadan bangunan terhadap jalan yang ada di koridor jalan Ahmad Yani Kota Bekasi merupakan jenis jalan Arteri Primer dengan status jalan nasional yang memiliki eksisting rumija yaitu 25-40 meter dan rencana rumija 40 meter dengan garis sempadan bangunan yang diatur dalam Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 yaitu 10 meter. Berikut hasil analisis dari kondisi eksisting dan hasil lapangan.

Tabel 3 Evaluasi antara Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 dengan kondisi eksisting koridor Jalan Ahmad Yani

Komponen Data	Perwal No 24 Tahun 2014	Review 2020	Peta Batasan Segmen	Pengamatan Garis Sempadan	Foto Lapangan	Keterangan/Hasil Evaluasi
Segmen 1 (Arteri Primer)						
Batasan Segmen	Persimpangan jalan Jend Sudirman sampai persimpangan jalan Kalimalang	Persimpangan jalan Jend Sudirman sampai persimpangan jalan KH. Noer Ali				Pada koridor segmen tersebut terdapat beberapa bangunan hotel yang tidak sesuai dengan aturan garis sempadan yang ada, yaitu Hotel Amarossa Kota Bekasi, dimana jarak garis sempadan bangunan terhadap jalan Ahmad Yani < 10 Meter yaitu hanya sekitar ± 5-7 meter
Rumija Eksisting	40	40	Persimpangan jalan Jend Sudirman sampai persimpangan jalan KH. Noer Ali	Kondisi Garis sempadan ± 10 meter dengan Rumija 40 meter dan tidak ada rencana pelebaran jalan	Kawasan terbangun dengan fungsi Perkantoran, Sarana Olahraga, Campuran dan RTH	
Rumija Rencana	40	40				
Garis Sempadan	10	10				
Pemanfaatan Lahan Sekitar	Perkantoran, permukiman, komersil	Perkantoran, Sarana Olahraga, RTH, Campuran				
Segmen 2 (Arteri Primer)						
Batasan Segmen	Persimpangan Jalan Kalimalang	Persimpangan Jalan KH. Noer Ali s/d persimpangan jalan Pekayon Jaya				Pada koridor segmen ini terdapat beberapa bangunan hunian warga dan perdagangan dan jasa yang tidak sesuai dengan aturan garis
Rumija Eksisting	40	40	Persimpangan Jalan KH. Noer Ali s/d persimpangan jalan Pekayon Jaya	Kondisi Garis sempadan ± 10 meter dengan Rumija 40 meter dan tidak ada rencana pelebaran jalan	Kawasan terbangun dengan fungsi Campuran	
Rumija Rencana	40	40				
Garis Sempadan	10	10				
Pemanfaatan Lahan Sekitar	Perumahan, Komersil	Campuran				sempadan yang ada, dimana jarak garis sempadan bangunan terhadap jalan Ahmad Yani < 10 Meter, yaitu hanya ± 2 meter



Sumber: Hasil Analisis, 2021

Kawasan Jalan Ahmad Yani segmen 1, 2, dan 3 merupakan kawasan terbangun padat yang permanen dan masif dengan dominasi fungsi perkantoran, sarana olahraga, pendidikan, campuran dan ruang terbuka hijau (RTH). Pada segmen 1 dan 2 kondisi rumija eksisting ± 40 meter, dengan garis sempadan bangunan terhadap jalan eksisting ± 10 meter dan tidak ada rencana pelebaran jalan. Untuk segme

n 3 karakteristik jalannya berbeda dengan segmen 1 dan 2 yang identik dengan jalan protokoler, karena setelah persimpangan jalan pekayon atau setelah persimpangan dengan jalan Tol Jakarta Cikampek karakter jalan lebih setipe dengan Jalan Cut Mutia yang merupakan kelanjutan dari Jalan Ahmad Yani. Kondisi rumija Jalan Ahmad Yani segmen 3 adalah ± 25 meter dengan rencana pelebaran jalan ± 30 meter (mengikuti karakteristik rencana pelebaran Jalan Cut Mutia). Dengan adanya rencana pelebaran jalan ini maka kedepan **perlu ada perubahan/penyesuaian kebijakan garis sempadan bangunan pada Jalan Ahmad Yani segmen 3 menjadi sekitar ± 5,5 meter dari garis terluar rencana pelebaran jalan**

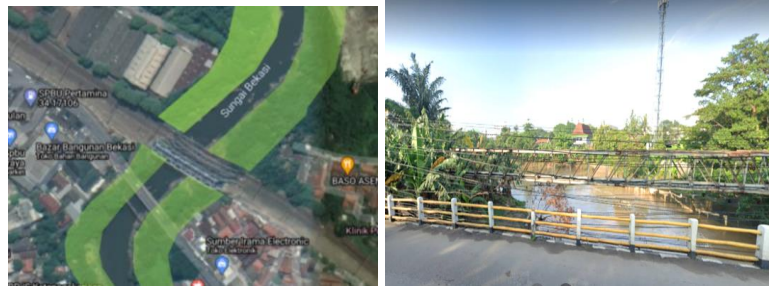
Gambar 4 Analisis Garis Sempadan Bangunan Terhadap Jalan Ahmad Yani



Sumber : Bappeda Kota Bekasi 2013, (Dianalisis, 2021)

Kota Bekasi termasuk dalam wilayah daerah aliran sungai yang menghubungkan antara daerah hulu sungai di wilayah Kabupaten Bogor dengan daerah hilir di pantai utara Pulau Jawa. Setidaknya ada 5 (lima) sungai besar/utama yang melintasi Kota Bekasi dan berfungsi sebagai saluran pembuang makro yaitu Kali Bekasi; Kali Cakung; Kali Cikeas; Kali Cileungsi; Kali Sunter.

Gambar 5 Kondisi Sempadan Kali/Sungai Bekasi yang masih terjaga



Sumber : Dokumentasi Survey Lapangan, 2021

Secara umum ketentuan garis sempadan yang mengatur pada ke lima Kali/Sungai di Bekasi tersebut di atas berkisar antara 15 meter s.d 30 meter. Karena berdasarkan kondisi lapangan kedalaman dari ke lima sungai tersebut berada lebih dari 3 meter dan sebagian ruas sungai ada yang lebih dari 20 meter. Sehingga sesuai dengan ketentuan Permen PUPR Nomor 28/PRT/M/2015 Tentang Penetapan Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau diberlakukan ketentuan:

- GSS 15 m untuk kedalaman 3-20 m
- GSS 30 m untuk kedalaman > 20 m

Untuk tetap menjaga kelestarian dan kondisi ekosistem sempadan sungai di Bekasi diberlakukan ketentuan tambahan yaitu garis sempadan bangunan terhadap sungai ditambahkan 7 meter untuk GSS 30 meter dan ditambahkan 3 meter untuk GSS 15 meter. Adapun data ketentuan garis sempadan bangunan terhadap Kali/Sungai di Kota Bekasi adalah sebagai berikut:

Tabel 6 Garis Sempadan Pagar Dan Bangunan Terhadap Sungai (Saluran Pembuang Makro) Pada Koridor Jalan Ahmad Yani

Nama Sungai	Segmen	Lokasi	Panjang sungai (km)	Lebar sungai (m)	Kedalaman sungai (m)	Garis Sempadan Pagar (m)	Garis Sempadan Bangunan (m)	Keterangan
Saluran/Kali Bekasi	1	Kec. Bekasi Timur : kel. Bekasi Jaya dan Duren Jaya	4,3	44	> 20	30	37	Garis sempadan di tetapkan dihitung dari tepi sungai
		Kec. Bekasi Utara : Kel. Harapan Baru dan Kel. Teluk Pucung		21	3 - 20	15	18	
	2	Kec. Bekasi Selatan : Kel. Marga Jaya	4,3	40	> 20	30	37	Garis sempadan ditetapkan dihitung dari tepi sungai
Kec. Bekasi Timur : Kel. Bekasi Jaya, Kel. Duren Jaya, Kel. Margahayu	23	3 - 15	15	18				
Kec. Bekasi Utara : Kel. Harapan Baru, Kel. Marga Mulya	30	> 20	30	37				
3	Kec. Bekasi Selatan : Kel. Kayuringin Jaya, Kel. Marga Jaya, Kel. Pekayon Jaya	2,3	70	> 20	30	37	Garis sempadan ditetapkan dihitung dari tepi sungai	

Sumber : Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014

C. Garis Sempadan Bangunan terhadap Rel Kereta Api/Listrik pada Koridor Jalan Ahmad Yani

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan bahwa kewenangan penyelenggaraan perkeretaapian merupakan kewenangan dari Pemerintah Pusat termasuk dalam hal penentuan standar minimal batas ruang pengawas jalan jalur kereta api atau sempadan rel kereta api. Sesuai dengan undang-undang tersebut Batas Ruang Pengawas Jalur Kereta Api (Garis Sempadan Jalur Rel Kereta Api) Minimal 9 Meter. Ketentuan garis sempadan minimal tersebut telah terakomodir dalam Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan dimana dalam pasal 14 disebutkan bahwa:

- Garis sempadan bangunan terhadap jalan rel kereta api ditetapkan berdasarkan ruang pengawasan jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah diukur dari batas paling luar ruang milik jalur kereta api selebar 10 (sepuluh) meter, dengan orientasi bangunan tidak diperkenankan menghadap jalan rel.
- Apabila orientasi bangunan menghadap jalan rel, maka harus menyiapkan jalan sejajar jalan rel dengan lebar ROW minimal 20 (duapuluh) meter. Untuk ketentuan ini diusulkan untuk perubahan menjadi ROW minimal 10 meter karena ketentuan minimal ROW 20 meter akan sangat berat diterapkan karena terlalu lebar dan tidak sesuai kondisi lapangan. Berikut beberapa penerapan Garis Sempadan Rel Kereta Api di Kota Bekasi:

D. Garis Sempadan Bangunan terhadap Rel Kereta Api/Listrik pada Koridor Jalan Ahmad Yani

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah disebutkan bahwa kewenangan penyelenggaraan listrik menjadi kewenangan pemerintah Pusat. Jadi pada prinsipnya apa yang diatur oleh Pusat kaitan dengan Jaringan Tenaga Listrik harus diikuti dan diadopsi oleh kebijakan yang ada di Pemerintah Daerah. Kaitan dengan ketentuan Garis sempadan Jaringan Tenaga Listrik yang telah diatur dalam Perwal Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan maka perlu ada perubahan karena telah ada perubahan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 18 Tahun 2015 tentang Ruang Bebas dan Jarak Bebas Minimum Pada Saluran Udara Tegangan Tinggi, Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi dan Saluran Udara Tinggi Arus Searah menjadi Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 2 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Permen ESDM Nomor 18 Tahun 2015 Tentang Ruang Bebas dan Jarak Bebas Minimum Pada Saluran Udara Tegangan Tinggi, Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi dan Saluran Udara Tinggi Arus Searah untuk Penyaluran Tenaga Listrik.

VII. Kesimpulan

Dari hasil penelitian tugas akhir Evaluasi Garis Sempadan pada Koridor Jalan Ahmad Yani dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

1. Ketentuan garis sempadan terhadap jalan tol yang melintasi Kota Bekasi (koridor Jalan Ahmad Yani) baik yang sudah beroperasi maupun yang sedang dalam tahap pembebasan lahan dan konstruksi yaitu Jalan Tol Jakarta-Cikampek, Jalan Tol Jakarta-Cikampek Layang (Elevated), Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu (BECAKAYU), Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Selatan (Japek II Selatan), dan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung tetap diberlakukan sesuai ketentuan dalam Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan yaitu **minimal 10 meter** diukur dari rumija jalan tol.
2. Terdapat beberapa penyesuaian terhadap data jalan arteri primer (koridor Jalan Ahmad Yani) karena perubahan penamaan jalan (nomenkalatur jalan),

- perubahan/penambahan fungsi jalan **dan penyesuaian garis sempadan** bangunan karena pertimbangan kondisi lahan terbangun di lapangan.
3. Penyesuaian Garis Sempadan Bangunan terhadap Jalan Arteri Primer
 - Dengan memperhatikan kondisi lapangan yang merupakan koridor kawasan yang sudah terbangun padat yang menopang kegiatan perdagangan dan jasa di Kota Bekasi serta memperhatikan rencana pelebaran rumija jalan yang akan diterapkan maka garis sempadan terhadap jalan arteri primer di Kota Bekasi ditentukan secara minimal untuk mendukung kegiatan perekonomian, keselamatan bangunan, dan kelancaran sirkulasi dan parkir kendaraan pada jalan arteri yaitu sebesar **minimal 5,5 meter** diukur dari rumija jalan rencana.
 - Terdapat beberapa ruas dan segmen jalan yang tetap dipertahankan, diupayakan dan layak untuk diterapkan/diberlakukan ketentuan garis sempadan bangunan sebesar **10 meter** yaitu:
 - 1) **Jalan Jenderal Ahmad Yani;**
 - 2) Jalan KH Noer Ali;
 - 3) Jalan Kasim dan Jl. H. Mujrimi;
 - 4) Jalan Mayor M. Hasibuan Segmen 1;
 - 5) Jalan Kranggan Segmen 3;
 - 6) Jalan Transyogie.
 - Dengan memperhatikan kondisi lapangan yang telah dilakukan dengan analisis tabel sanding dengan Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang garis sempadan dapat diketahui bahwa ada beberapa bangunan yang masih belum sesuai dengan aturan yang ada tersebut, seperti pada Gedung Kemenag Kota Bekasi dan Hotel Aston (segmen 1), Hotel Amarossa (segmen 2) dan pertokoan serta perdagagnan dan Jasa (segmen 3) yang masih memilik jarak gsb terhadap jalan Ahmad Yani < 10 meter (sesuai ketentuan dalam Perwal Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2104 tentang garis sempadan).
 4. Ketentuan garis sempadan bangunan terhadap sungai dan saluran di Kota Bekasi tetap diberlakukan sesuai ketentuan dalam Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan dengan memperhatikan Peraturan Menteri PUPR Nomor 28/PRT/M/2015 Tentang Penetapan Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau dengan kriteria sebagai berikut:
 - a. Sungai/Saluran Tidak Bertanggung di Perkotaan
 - Garis sempadan 10 m untuk kedalaman sungai < 3 m
 - Garis sempadan 15 m untuk kedalaman 3 - 20 m
 - Garis Sempadan 30 m untuk kedalaman > 20 m
 - b. Sungai/Saluran Bertanggung di Perkotaan
 - Garis sempadan minimal 3 meter.
 5. Ketentuan garis sempadan bangunan terhadap jalur kereta api/listrik di Kota Bekasi tetap diberlakukan sesuai ketentuan dalam Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan dengan memperhatikan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebagai berikut:
 - a. Untuk bangun yang membelakangi jalur kereta api (tidak menghadap langsung dengan jalaur kereta api) garis sempadan bangunan adalah minimal 10 meter.
 - b. Untuk bangun yang menghadap langsung dengan jalaur kereta api garis sempadan bangunan adalah minimal 20 meter dengan syarat harus menyediakan jalan sejajar dengan rel kereta api.

6. Ketentuan garis sempadan bangunan terhadap saluran listrik tegangan tinggi di disesuaikan dengan ketentuan peraturan menteri ESDM terbaru yaitu Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 2 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Permen ESDM Nomor 18 Tahun 2015 Tentang Ruang Bebas dan Jarak Bebas Minimum Pada Saluran Udara Tegangan Tinggi, Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi dan Saluran Udara Tinggi Arus Searah untuk Penyaluran Tenaga Listrik.

VIII. Rekomendasi

Dari pengolahan data yang telah dianalisis dengan Peraturan Walikota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 Tentang Garis Sempadan saat ini mengenai garis sempadan pada tiap-tiap bangunan yang berada pada sepanjang Jalan Ahmad Yani, dapat dikatakan ada beberapa bangunan pada ruas jalan tersebut yang tidak sesuai atau melanggar dengan peraturan yang berlaku. Penulis merekomendasikan atau memberikan saran agar dilakukannya perubahan Peraturan Daerah Kota Bekasi yang berlaku mengenai Garis Sempadan Bangunan berdasarkan kepadatan bangunan dan kecepatan kendaraan yang berada di sepanjang ruas Jalan Ahmad Yani atau Pemerintah Kota Bekasi dapat menegaskan kembali agar dibongkarnya setiap bangunan yang melanggar sesuai dengan Peraturan Daerah yang berlaku. Pemerintah Kota Bekasi juga diharapkan dapat memberikan insentif dan disinsentif kepada warga atau masyarakat dan juga pelaku usaha sekitar koridor jalan Ahmad Yani jika mana terdapat ketidaksesuaian dengan kebijakan yang telah ditentukan dalam kegiatan pembangunan. Selain itu, pemerintah Kota Bekasi juga perlu melakukan pengawasan secara *continue* dan menyeluruh dalam pengendalian pemanfaatan ruang yang ada di Kota Bekasi pada umumnya. Serta Pemerintah Kota Bekasi agar dapat memberikan premium line yang lebih untuk BWP Pusat Kota, Kota Bekasi dan mampu memberikan kompensasi kepada masyarakat sekitar koridor Jl. Ahmad Yani yang mampu mengikuti aturan Perwal No. 24 Tahun 2014 tentang Garis Sempadan.

Daftar Pustaka

Undang – Undang No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang.

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029.

Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 5 Tahun 2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015-2035.

Peraturan Walikota Kota Bekasi Nomor 24 Tahun 2014 tentang Grahis Sempadan.