

## ANALISIS PENILAIAN PRIORITAS KAWASAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) LIGHT RAIL TRANSIT (LRT) DI KOTA BEKASI

Sutaryo<sup>1</sup>, Gabriela Dwisaraswati<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik, Universitas Krisnadwipayana

Jl. Raya Jatiwaringin, RT. 03 / RW. 04, Jatiwaringin, Pondok Gede, Jakarta Timur, 13077.

### Abstrak

Kota Bekasi telah mengembangkan transportasi massal berupa rencana pembangunan LRT (light rail transit) Cawang-Bekasi Timur yang merupakan lintas pelayanan 3 LRT Jabodebek yaitu Stasiun Jatibening Baru, Stasiun Cikunir 1, Stasiun Cikunir 2, Stasiun Bekasi Barat, dan Stasiun Bekasi Timur. Namun, perencanaan konsep TOD di Kota Bekasi dalam pelaksanaannya tidak dapat dicapai hanya dengan melihat peran titik transit sebagai tempat naik dan turun penumpang. Sehingga diperlukan prioritas dalam pelaksanaan pengembangan di kawasan transit stasiun Light Rail Transit (LRT) Bekasi dengan konsep TOD yang sesuai dengan fungsi daya dukung lingkungan wilayahnya agar dapat terstruktur dan terintegrasi dengan baik. Berangkat dari permasalahan yang ada, penelitian ini bertujuan untuk melakukan penilaian prioritas rencana pengembangan kawasan dengan konsep TOD yang ada di Kota Bekasi. Penulisan ini bersifat analisis kuantitatif yaitu analisis penilaian prioritas kawasan TOD di Kota Bekasi menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) dan perhitungan pembobotan skoring. Hasil penelitian dari keseluruhan proses analisa diperoleh diperoleh tipologi kelas sebagai penetapan rencana pengembangan kawasan TOD berdasarkan tingkatan prioritas yang dibagi menjadi 3 sub kategori yaitu: 1) Prioritas 1 yaitu TOD Bekasi Barat dan TOD Bekasi Timur diarahkan sebagai TOD Kota; 2) Prioritas 2 yaitu TOD Cikunir 2 diarahkan sebagai TOD Sub Kota; dan 3) Prioritas 3 yaitu TOD Jaticempaka/Jatibening Baru diarahkan sebagai TOD Sub Kota dan TOD Cikunir 1 sebagai TOD Lingkungan.

**Kata kunci:** *Commuting, Light Rail Transit (LRT), Konsep Transit Oriented Development (TOD), Penilaian Prioritas Kawasan*

### PENDAHULUAN

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

salah satu konsep pengembangan kawasan perkotaan yang mengutamakan pemanfaatan transportasi publik daripada kendaraan pribadi (Sukmarini, 2016). Curtis (dalam Bishop 2015) mengemukakan tujuan pengembangan kawasan dengan konsep TOD yaitu guna mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dengan meningkatkan penggunaan transportasi umum massal dan mempromosikan pembangunan tanpa menciptakan *sprawl*.

Dalam hal ini terdapat beberapa isu-isu masalah yang ada di Kota Bekasi terkait masalah *commuting* antara lain ; (a) munculnya pusat-pusat pertumbuhan kota baru di Kota Bekasi yang perlu diintegrasikan dengan transportasi massal (b) terjadi peningkatan *commuter* dari

kawasan pusat perkotaan sekitarnya menuju ke pusat-pusat pertumbuhan kota (c) volume kendaraan pribadi yang terus meningkat tetapi pembangunan jalan yang tidak merata menyebabkan terjadinya kemacetan (d) dan kurang tersedianya moda transportasi massal dalam jumlah besar dan masih banyaknya transportasi publik yang kurang nyaman (Amelia, Oetomo, 2018).

Pemerintah Kota Bekasi dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bekasi Tahun 2011 - 2031 hasil revisi di tahun 2017 mulai menggunakan pendekatan perencanaan konsep TOD untuk mengembangkan titik-titik transit yang tersebar di wilayah Kota Bekasi. Salah satunya adalah mengembangkan transportasi massal berupa rencana pembangunan LRT (*light rail transit*) Cawang-Bekasi Timur yang merupakan bagian lintas pelayanan 3 LRT Jabodebek yang terdiri dari Stasiun Jatibening Baru, Stasiun Cikunir 1, Stasiun Cikunir 2, Stasiun Bekasi Barat, dan Stasiun Bekasi Timur. Berdasarkan kondisi eksisting yang ada, kawasan transit LRT di Kota Bekasi masih dalam tahap pembangunan trase stasiun serta sarana dan prasarana yang mengarah pada komponen-komponen TOD, dengan jenis kegiatan guna lahan seperti perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, dan pembangunan jaringan jalur pejalan kaki. Namun, pola pembangunan di sekitar kawasan transit belum terintegrasi satu sama lain antar komponen dalam mengarah ke bentuk kawasan dengan konsep TOD. Hal tersebut disebabkan karena keterbatasan anggaran pembangunan, jika pembangunan dilakukan secara bersamaan. Dengan pengembangan seperti itu, realisasi dalam pengembangan kawasan transit dengan konsep TOD di Kota Bekasi belum dapat segera terwujud. Sehingga diperlukan prioritas dalam pelaksanaan pengembangan di kawasan transit dengan konsep TOD yang sesuai dengan fungsi daya dukung lingkungan wilayahnya agar dapat terstruktur dan terintegrasi, baik

dalam pembangunan antar komponen dan lembaga atau instansi yang nantinya akan menjalankannya.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka diperlukan penelitian dengan judul "Analisis Penilaian Prioritas Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Bekasi" guna membantu pemerintah dalam mengembangkan kawasan yang nyaman bagi pelaku pergerakan di sekitar kawasan transit LRT Kota Bekasi dalam pengembangan TOD di masa yang akan datang.

#### **METODE PENELITIAN**

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

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

Dalam mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit digunakan analisis Delphi, dengan menganalisis variabel-variabel konsep TOD yang didapatkan dari hasil kajian pustaka dengan menyatukan pendapat beberapa ahli (pemerintah, swasta dan akademisi) hingga terjadi konsensus. Kriteria dikelompokkan menjadi tiga yaitu kepadatan penggunaan Lahan (*density*), penggunaan lahan campuran (*diversity*) dan ramah terhadap pejalan kaki (*design*) dengan indikator kategori tersebut masing-masing memiliki sub kriteria yaitu empat belas variabel sub kriteria antara lain karakter pengembangan, aktivitas kawasan, presentase lahan terbangun, jumlah jenis kegiatan, tipe hunian, target unit hunian, kepadatan

hunian, alokasi parkir, intensitas pemanfaatan ruang, ketersediaan Jalur pejalan kaki dan akomodasi diffable, ketersediaan fasilitas jalur sepeda, ketersediaan fasilitas jalur penyeberang jalan, ketersediaan pohon peneduh, taman, dan RTH lain, dan konektivitas jalur pejalan kaki (feeder transportasi).

- b. Menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit dengan kriteria kawasan TOD  
 Dalam menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit dengan kriteria TOD dilakukan dengan analisis kriteria. Analisis kriteria dilakukan dengan menggunakan teori yang menjadi pertimbangan dalam mengidentifikasi sejauh mana

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

**Tabel 1** Kriteria Kawasan dengan Konsep TOD

Variabel	Kriteria
Kepadatan Penggunaan Lahan ( <i>density</i> )	
Kepadatan hunian	200 - 650 jiwa/Ha
Alokasi Parkir	3-5 point kriteria parkir Min. KDB 70%
Intensitas Pemanfaatan Ruang	Min. KLB 2-3 Min. jumlah lantai min 2-8
Pengembangan Kawasan Campuran ( <i>diversity</i> )	
Karakter Pengembangan	Min. ada pertokoan atau pasar
Aktivitas Kawasan	14-17 jam
Presentase Lahan terbangun	Min. 60%-80% : 20%-40%
Jumlah jenis kegiatan	Min. 2 jenis kegiatan yaitu utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang.
Tipe Hunian	Min. ketinggian sedang
Target Unit Hunian	Min. 2.500-10.000
Ramah terhadap Pejalan Kaki ( <i>design</i> )	
Ketersediaan Jalur pejalan Kaki & akomodasi <i>diffable</i>	Ketersediaan 70-90%
Ketersediaan Jalur sepeda	Min. terdapat fasilitas jalur sepeda atau bike sharing
Ketersediaan jalur penyeberang jalan	Min. terdapat zebra cross
Ketersediaan RTH dan Pohon Peneduh	Ketersediaan 75-80%
Konektivitas Jalur Pejalan Kaki	Min. terdapat angkutan kota

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

- c. Menentukan nilai bobot kriteria dengan melakukan Pengujian Kriteria-Kriteria Konsep TOD yang sesuai dengan Kawasan TOD LRT Kota Bekasi dengan metode AHP

Penentuan nilai bobot untuk menilai prioritas pengembangan kawasan transit Stasiun LRT Kota Bekasi dilakukan dengan menggunakan analisis AHP (*Analytical Hierarchy Process*). Hasil

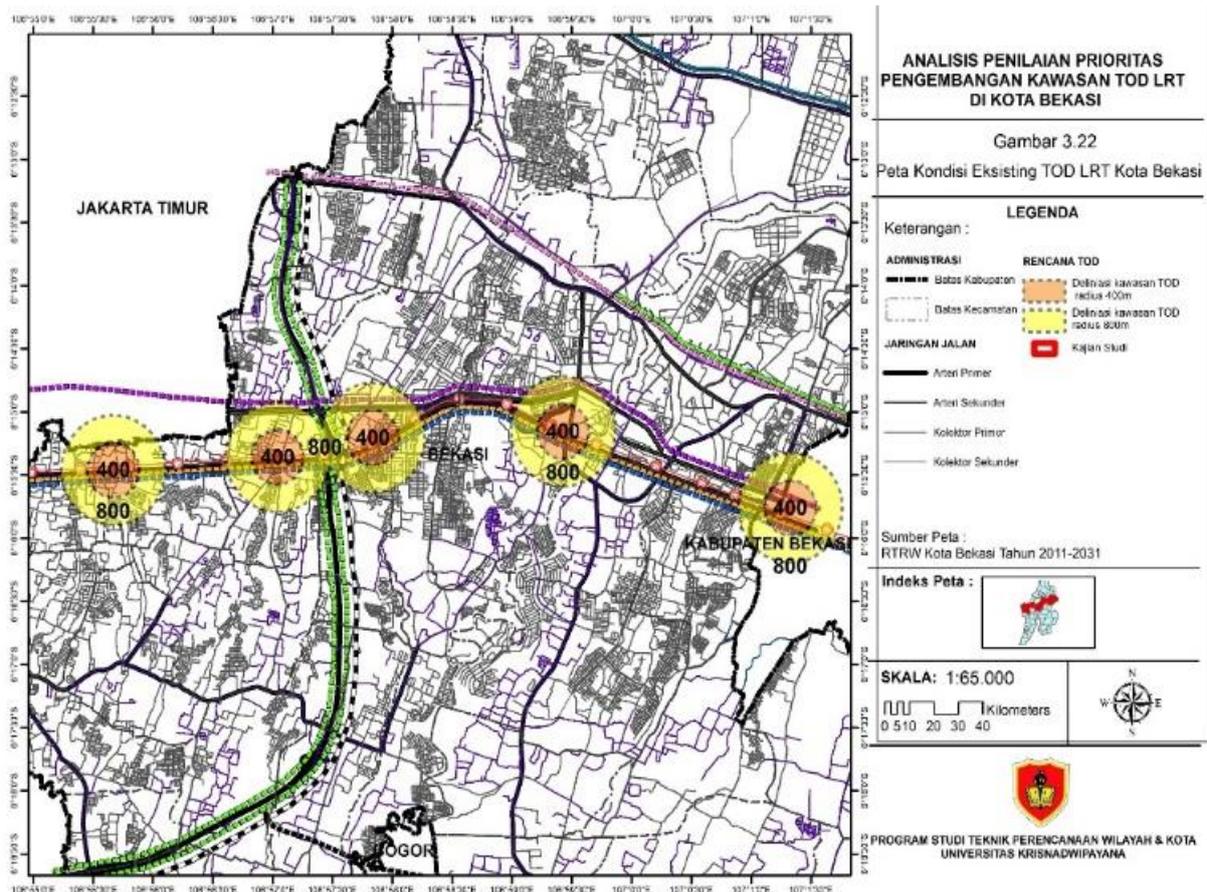
analisis ini didapatkan dari pendapat para ahli melalui pengisian kuisioner yang kemudian diolah menggunakan *software Expert Choice 11*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Permen ATR No. 16 Tahun 2017 tentang pedoman pengembangan kawasan berorientasi transit suatu kawasan TOD memiliki radius 400-800 meter dari titik simpul transit atau dapat ditempuh 5-10 menit dengan berjalan kaki. Lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah radius kawasan transit LRT Kota Bekasi yakni 400-800meter . Adapun secara administratif wilayah studi dalam rangka analisis penentuan prioritas pengembangan kawasan TOD LRT adalah di Kota Bekasi yang tersebar dalam 3 (tiga)

kecamatan yaitu Kecamatan Pondok Gede, Kecamatan Bekasi Selatan, dan Kecamatan Bekasi Timur. Terdapat 5 (lima) titik kawasan, yang ditetapkan sebagai rencana pengembangan kawasan TOD di Kota Bekasi dan terintegrasi dengan rencana pembangunan LRT Cawang-Bekasi Timur yaitu :

1. TOD LRT Jaticampaka/Jatibening Baru (Kec. Pondok Gede)
2. TOD LRT Cikunir 1/Caman (Kec. Pondok Gede)
3. TOD LRT Cikunir 2/Kampung Dua (Kec. Bekasi Selatan)
4. TOD LRT Bekasi Barat/A.Yani (Kec. Bekasi Selatan)
5. TOD LRT Bekasi Timur (Kec. Bekasi Timur)

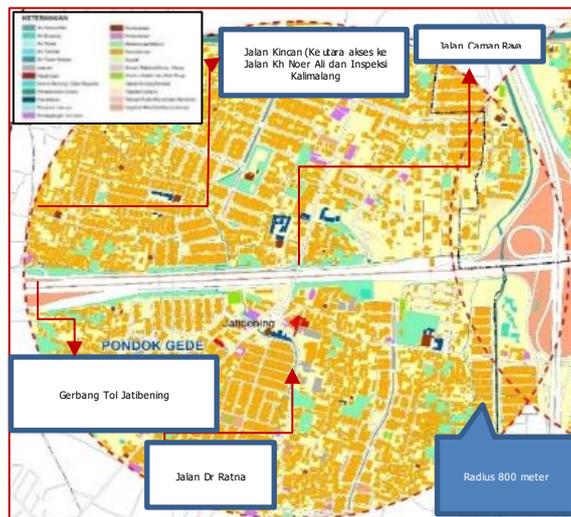


**Gambar 1** Peta Lingkup Wilayah Penelitian dan Sebaran titik Lokasi Kawasan transit LRT Kota Bekasi

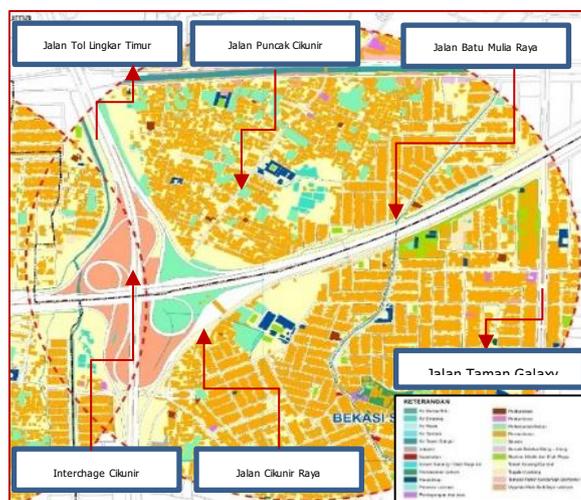
Sumber: Hasil Survey, 2019



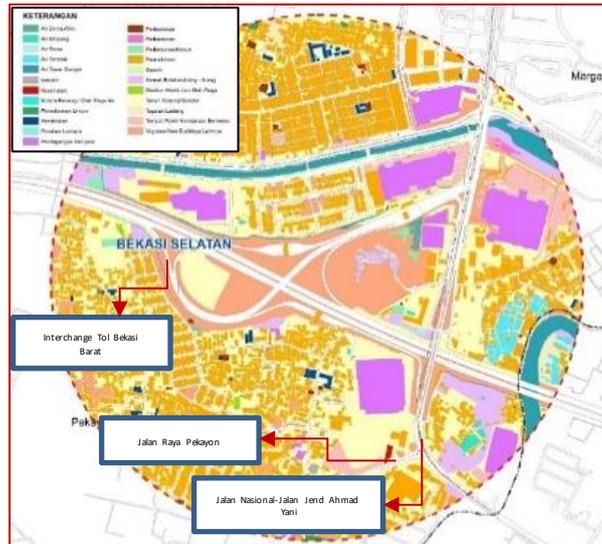
**Gambar 2** Peta Penggunaan Lahan di Kawasan TOD Jaticempaka  
Sumber: RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2035



**Gambar 3** Peta Penggunaan Lahan di Kawasan TOD Cikunir 1  
Sumber: RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2035



**Gambar 4** Peta Penggunaan Lahan di Kawasan TOD Cikunir 2  
Sumber: RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2035



**Gambar 5** Peta Penggunaan Lahan di Kawasan TOD Bekasi Barat  
Sumber: RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2035



**Gambar 6** Peta Penggunaan Lahan di Kawasan TOD Bekasi Timur  
Sumber: RDTR Kota Bekasi Tahun 2015-2035

### Pengujian Kriteria Konsep TOD sesuai dengan kawasan TOD LRT Kota Bekasi

Pengujian kriteria dilakukan berdasarkan data kuisisioner yang mengikuti persamaan dalam model matematika AHP dengan menghitung nilai eigen dan menguji konsistensinya, jika tidak konsisten maka harus dilakukan pengulangan kembali pada tahap wawancara dan pengisian kuisisioner kepada narasumber hingga mendapatkan nilai eigen (CR) <0,1 artinya perbandingan dinyatakan konsisten 100%. Berikut

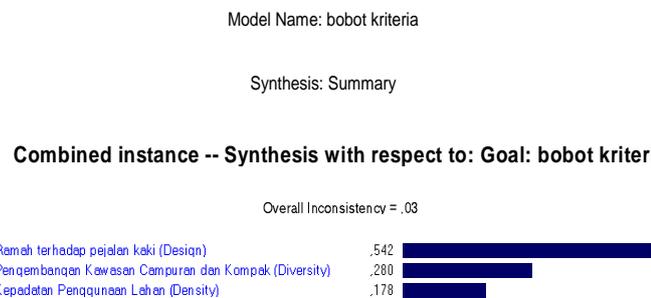
merupakan hasil output perhitungan bobot kriteria yang dipakai dalam menentukan penilaian prioritas pengembangan kawasan TOD LRT Kota Bekasi ini didapatkan dari hasil analisis AHP dari para ahli pakar (expert) yang menjadi responden dalam penelitian ini. Kemudian data-data tersebut diolah dengan menggunakan aplikasi *Expert Choice 11*

Indikator Ramah terhadap Pejalan Kaki (Design) memiliki prioritas yang tinggi dibandingkan indikator lainnya,

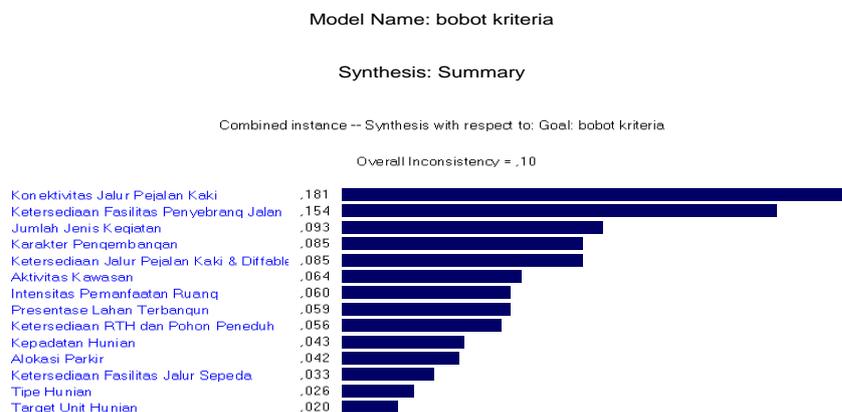
dikarenakan indikator tersebut merupakan kriteria penting dalam pengembangan kawasan transit dengan konsep TOD. Para stakeholder berpendapat bahwa dengan disediakan fasilitas yang ramah dengan pejalan kaki akan memudahkan masyarakat untuk nantinya beraktivitas di kawasan tersebut, sehingga perlu adanya konektivitas yang dapat menyambung tempat yang satu dengan yang lain terutama menuju lokasi transit. Selain itu dalam rangka menangani masalah kemacetan yang ada di Bekasi maka indikator ini perlu diperhatikan dalam melakukan traffic management. Jadi

pengembangan pedestrian ini perlu diperhatikan untuk mendukung implementasi TOD.

Setelah diketahui hasil pembobotan kriteria, maka selanjutnya dilakukan pembobotan pada sub kriteria dalam mencapai tujuan. Pemberian bobot pada setiap elemen, dilakukan dengan menggabungkan prioritas pada atribut tiap kriteria untuk menghasilkan bobot prioritas secara menyeluruh dari masing-masing variable. Hasil pembobotan antar variable ini akan menjadi masukkan prioritas pengembangan pada kawasan TOD LRT di Kota Bekasi.



**Gambar 7** Hasil Output AHP Indikator Kriteria Prioritas untuk Pengembangan Kawasan TOD LRT di Kota Bekasi



**Gambar 8** Hasil Output AHP Indikator Sub Kriteria Prioritas untuk Pengembangan Kawasan TOD LRT di Kota Bekasi

Pada grafik hasil output diatas, dapat dilihat urutan bobot dari tertinggi hingga terendah dalam prioritas pengembangan kawasan transit LRT Kota Bekasi dengan konsep TOD adalah :

1. Konektivitas Jalur Pejalan Kaki dengan bobot 0,181
2. Ketersediaan Fasilitas Penyebrang Jalan dengan bobot 0,154
3. Jumlah Jenis Kegiatan dengan bobot 0,093
4. Karakter Pengembangan dengan bobot 0,085

5. Ketersediaan jalur pejalan kaki & diffable dengan bobot 0,085
6. Aktivitas kawasan dengan bobot 0,064
7. Intensitas Pemanfaatan ruang dengan bobot 0,60
8. Presentase Lahan terbangun dengan bobot 0,059
9. Ketersediaan RTH dan Pohon Peneduh dengan bobot 0,056
10. Kepadatan Hunian dengan bobot 0,043
11. Alokasi Parkir dengan bobot 0,042
12. Ketersediaan fasilitas jalur sepeda dengan bobot 0,33
13. Tipe Hunian dengan bobot 0,026

14. Target Unit Hunian dengan bobot 0,020

### Penilaian Skoring kawasan TOD LRT Kota Bekasi

Berdasarkan hasil analisis secara deskriptif terhadap indikator atau kriteria yang perlu diperhatikan dalam suatu kawasan TOD yaitu Pengembangan Kawasan Campuran dan Kompak (*Diversity*), Kepadatan Penggunaan Lahan (*Density*), dan Ramah terhadap Pejalan kaki (*Design*) . Maka dapat disimpulkan mengenai skoring penilaian masing-masing kawasan sekitar TOD (radius 400m-800m) yang terdapat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 2** Hasil Pembobotan Nilai Prioritas TOD Kota Bekasi

No.	Parameter Kriteria (Bbt)	Sebaran Lokasi				
		TOD Jaticempaka (Nilai * Bbt)	TOD Cikunir 1 (Nilai * Bbt)	TOD Cikunir 2 (Nilai * Bbt)	TOD Bekasi Barat (Nilai * Bbt)	TOD Bekasi Timur (Nilai * Bbt)
<i>Pengembangan Kawasan Campuran dan Kompak (Diversity)</i>						
1.	Karakter Pengembangan (0,085)	0,255	0,17	0,255	0,255	0,255
2.	Aktivitas Kawasan (0,064)	0,064	0,128	0,128	0,192	0,192
3.	Presentase Lahan Terbangun (0,059)	0,118	0,118	0,118	0,118	0,118
4.	Jumlah Jenis Kegiatan (0,093)	0,186	0,186	0,186	0,279	0,279
5.	Tipe Hunian (0,026)	0,026	0,052	0,052	0,078	0,078
6.	Target Unit Hunian (0,020)	0,04	0,06	0,04	0,06	0,06
<i>Kepadatan Penggunaan Lahan (Density)</i>						
7.	Kepadatan Hunian (0,043)	0,086	0,043	0,043	0,086	0,043
8.	Alokasi Parkir (0,042)	0,042	0,084	0,084	0,126	0,084
9.	Intensitas Pemanfaatan Ruang (0,060)	0,06	0,12	0,06	0,18	0,18
<i>Ramah terhadap Pejalan Kaki (Design)</i>						
10.	Ketersediaan Jalur Pejalan kaki & Diffable (0,085)	0,085	0,17	0,17	0,17	0,255

Sumber: Hasil Analisis, 2019

### Penentuan Prioritas Pengembangan

Penentuan ranking prioritas kawasan TOD di Kota Bekasi dihitung berdasarkan hasil penilaian bobot kriteria tersebut yang kemudian diklasifikasikan kedalam kelas interval, dengan metode yang digunakan, yaitu rumus Sturges (Sturges, 1926), sebagai berikut (Tabel 3):

$$K = 1 + 3,3 \log n$$

$$K = 1 + 3,3 \log 5$$

$$K = 3,306 = 3 \text{ (Dibulatkan)}$$

Panjang rentang nilainya (interval) diperoleh dengan :

$$I = (2,69 - 1,54) / 3 = 0,38$$

**Tabel 3** Tingkatan Prioritas Kawasan TOD LRT Bekasi

No	Inteval Kelas	Tingkatan	Lokasi TOD
1.	2,31 - 2,69	Prioritas 1	TOD Bekasi Barat dan TOD Bekasi Timur
2.	1,93 - 2,30	Prioritas 2	TOD Cikunir 2
3.	1,54 - 1,92	Prioritas 3	TOD Jaticempaka/Jatibening Baru dan TOD Cikunir 1

Sumber : Hasil Analisis, 2019

### Konsep Pengembangan

Berdasarkan hasil sintesa dari kebijakan-kebijakan utama dan arahan dalam pengembangan Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi, Rencana Detail Tata Ruang BWP Pusat Kota dan Rencana Detail BWP Pondokgede termasuk kebijakan yang didasarkan pada unsur-unsur fisik pembentuk kota.

pengembangan kawasan tersebut bisa dilakukan berdasarkan urutan prioritas yang ada guna membantu pemerintah dalam meminimalisir anggaran pembangunan serta melaksanakan pembangunan sesuai dengan daya dukung kawasannya yang dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4** Pengembangan Prioritas Kawasan TOD LRT Kota Bekasi

Tingkatan Prioritas	Lokasi TOD	Jenis Pengembangan TOD	Waktu Rencana Pengembangan
1	TOD Bekasi Barat	TOD Kota sebagai Pusat Pelayanan Kota (PPK)	Tahun Pertama
1	TOD Bekasi Timur	TOD Kota sebagai Pusat Pelayanan Kota (PPK)	Tahun Pertama
2	TOD Cikunir 2	TOD Sub Kota sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota (SPPK)	Tahun kedua
3	TOD Cikunir 1	TOD Sub Kota sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota (SPPK)	Tahun ketiga
3	TOD Jaticempaka/Jatibening Baru	TOD Lingkungan sebagai Sub Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL)	Tahun ketiga

Sumber : Hasil Analisis, 2019

Dalam hal ini Kawasan TOD LRT Kota Bekasi direkomendasikan untuk dikembangkan dengan mengusung konsep besar kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kota Bekasi adalah "Mewujudkan Kawasan TOD Cerdas, Pusat Kegiatan Yang Ramah Pejalan Kaki Berwawasan Lingkungan melalui Program Compact city dan Green city. Konsep perencanaan ini ditawarkan sebagai

jawaban atas ragam permasalahan dan hasil analisis komprehensif yang telah dilakukan penulis yang dilaksanakan melalui dasar konsep dasar pengembangan yaitu dengan menerapkan konsep dasar perancangan yaitu Smart-Eco TOD" dengan membuat usulan strategi pengembangan berdasarkan 6 strategi makro yang membahas Struktur Peruntukan Lahan, Intensitas

Pemanfaatan Lahan, Tata Bangunan, Sistem Sirkulasi dan Jalur Tata Hijau, Tata Kualitas Lingkungan, dan Sistem Prasarana dan Utilitas Lingkungan disetiap masing-masing kawasan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian ini maka dapat disimpulkan bahwa dalam kebijakan pengembangan yang ada di Kota Bekasi rencana pembangunan stasiun LRT Cawang-Bekasi Timur merupakan alasan utama dikembangkannya kawasan transit Kota Bekasi dengan konsep TOD, namun perencanaan dengan konsep TOD ini memerlukan kesiapan dari kawasan yang berada di sekitarnya untuk menunjang aktivitas transit kawasan TOD tersebut, sehingga diperlukan prioritas dalam pelaksanaan pengembangan di masing-masing kawasan transit stasiun *Light Rail Transit* (LRT) Kota Bekasi dengan konsep TOD yang sesuai dengan fungsi daya dukung lingkungan wilayahnya agar dapat terstruktur dan terintegrasi dengan baik.

Hasil dari analisis kesesuaian konsep TOD di kawasan transit stasiun LRT di Kota Bekasi menunjukkan terdapat empat belas sub kriteria yang merupakan variabel penilaian prioritas yakni, karakter pengembangan, aktivitas kawasan, presentase lahan terbangun, jumlah jenis kegiatan, tipe hunian, target unit hunian, kepadatan hunian, alokasi parkir, intensitas pemanfaatan ruang, ketersediaan jalur pejalan kaki dan akomodasi *diffable*, ketersediaan fasilitas jalur sepeda, ketersediaan fasilitas jalur penyeberang jalan, ketersediaan pohon peneduh, taman, dan RTH lain, dan konektivitas jalur pejalan kaki (*Feeder Transportasi*).

Dalam mendukung pengembangan kawasan TOD di kawasan transit stasiun LRT Kota Bekasi yaitu lrt jaticempaka, lrt cikunir 1, lrt cikunir 2, lrt bekasi barat, dan lrt bekasi timur, maka dilakukan penentuan prioritas pengembangan. Hasil analisis selanjutnya didapat berdasarkan kesiapan masing-

masing kawasan sesuai daya dukung kawasan pembentuk TOD yang menunjukkan urutan prioritas pengembangan untuk kawasan transit stasiun LRT di Kota Bekasi yaitu a) Prioritas 1 adalah TOD Bekasi Barat dan Bekasi Timur; b) Prioritas 2 adalah TOD Cikunir 2; dan c) Prioritas 3 adalah TOD Cikunir 1 dan TOD Jaticempaka.

Hasil dari penentuan prioritas pengembangan tersebut kemudian dapat direkomendasikan dengan arahan pengembangan melalui konsep *Smart Eco-TOD* dengan memperhatikan jenis pengembangan, dan waktu rencana pengembangannya guna membantu pemerintah dalam meminimalisir anggaran pembangunan serta melaksanakan pembangunan sesuai dengan daya dukung kawasannya.

## Rekomendasi

Saran yang perlu dilakukan dalam analisis penilaian prioritas pengembangan kawasan TOD Kota Bekasi, seperti pemerintah pemegang kendali atas kebijakan perlu segera melakukan penetapan Peraturan Walikota Bekasi tentang TOD yang mengatur arahan pengembangan TOD Bekasi sesuai jenis TOD nya yang akan digunakan dalam rangka penyusunan revisi RTRW/RDTR.

*Developer* dan swasta menjadi bagian penting yang turut andil dalam keberhasilan realisasi perencanaan kawasan. Dukungan pihak swasta dan pengembang yang tidak hanya berorientasi pada keuntungan semata juga sangat diharapkan. Kemanfaatan dari perencanaan sistem yang terkadang menjadi lebih esensial daripada desain cantik yang tidak memperhatikan aspek sosial masyarakat akan menjadi ganjalan dalam perwujudan kawasan TOD yang baik.

Diharapkan masyarakat juga mulai berpikiran terbuka atas rencana yang menawarkan kebaikan dengan tidak memperhatikan keuntungan individu, keluarga, dan golongan saja. Masyarakat diharapkan memberikan dukungan penuh utamanya dalam perwujudan kawasan

yang lebih teratur, tertata, dan minim kendaraan pribadi.

## DAFTAR PUSTAKA

### Artikel dalam Jurnal (Jurnal Primer)

Amelia, Oetomo, 2018. *Identifikasi Penerapan Konsep Tod Di Kecamatan Bekasi Timur*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.

BAPPEDA. (2016). *Laporan Akhir Peninjauan Kembali Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bekasi Tahun 2011-2031*. Kota Bekasi: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Pemerintah Kota Bekasi.

BAPPEDA. (2016). *Rancangan Akhir Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Bekasi Tahun 2018-2023*. Kota Bekasi: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Pemerintah Kota Bekasi.

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

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

DISTARU. (2018). *Laporan Akhir Pekerjaan Rencana Teknis Kawasan TOD LRT (Jati Cempaka, Caman, Kampung Dua, dan A. Yani)*. Bekasi: Dinas Tata Ruang, Pemerintah Kota Bekasi.

Dittmar, H., & Ohland, G. (2014). *The New Transit Town*. Island Press.

Florida Department of Transportation. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Florida.

Hendricks, S.J. (2002). *Building Transit Oriented Development In Established Communities*. Technical Report, Center for Urban Transportation Research University of South Florida.

ITDP. (2014). *TOD Standard*. New York: Despacio.

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

Watson, D., Plattus, A., & Shibley, R. (2003). *Time Saver Standards for Urban Design*. New York: McGrawHill.

Dittmar, A., J. Mahrt-Smith, H. Servaes (2003). "International corporate governance and corporate cash holdings." *Journal of Financial and Quantitative Analysis* 38(1): 111-134.

Liu, R., & Borthwick, A. G. (2011). Measurement and assessment of carrying capacity of the environment in Ningbo, China. *Journal of Environmental Management*, 92(8), 2047-2053.  
doi:10.1016/j.jenvman.2011.03.033

Renne, J.L. (2008). *Smart Growth and Transit-Oriented Development at the State Level : Lessons from California, New Jersey, and Western Australia*. *Journal of Public Transportation*, Volume 11(3), Halaman 77-108.

Sukmarini, 2016. *Advisory Work : Penyiapan Konsep Tod (Transit Oriented Development)*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.

Sturges H.A. (1926). *The Choice of a Class Interval*. *Journal of the American Statistical Association*, 21, (153):65-66

### Peraturan/Undang- Undang

Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 55 Tahun 2018 tentang *Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029*.

Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang *Pedoman*

*Pengembangan Kawasan Berorientasi  
Transit.*

**Peraturan Daerah Kota Bekasi No. 5 Tahun  
2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang  
Kota Bekasi Tahun 2015-2035.**