

KAJIAN POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) DI KECAMATAN BEKASI SELATAN (STUDI KASUS TOD STASIUN LRT BEKASI BARAT)

Ismono Kusmaryono ¹, Zildan Maulana Syah ²

¹ Prodi Teknik Sipil

Fakultas Teknik, Institut Sains dan Teknologi Nasional

Jl. Moch. Kahfi II No. 30, RT. 13 / RW. 09, Srengseng Sawah, Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12630.

² Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik, Universitas Krisnadwipayana

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

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi pengembangan Kawasan Transit Oriented Deveopment (TOD) di sekitar Stasiun Light Rail Transit (LRT) Bekasi Barat, dengan mempertimbangkan kondisi eksisting Kawasan TOD, membuat rekomendasi, prioritas pengembangan, dan arahan pengembangan, serta menilai tingkat partisipasi dan kontribusi masyarakat (Stakeholder) setempat dalam proses perencanaan pengembangan TOD di sekitar Stasiun LRT Bekasi Barat. Konsep TOD merupakan pendekatan dalam perencanaan dan pembangunan perkotaan yang berfokus pada integrasi transportasi publik dengan pengembangan wilayah di sekitarnya. Pengembangan Kawasan TOD akan meningkatkan ekonomi baru, komersial, hunian vertikal, Ruang terbuka Hijau (RTH), dan adanya mix used (penggunaan campuran). Dengan adanya konsep TOD dalam suatu Kawasan, dapat menciptakan sebuah lingkungan perkotaan yang ramah pejalan kaki dan juga pesepeda dengan menyediakan sebuah fasilitas pendukung seperti trotoar, tempat parkir sepeda, dan tempat parkir kendaraan pribadi.

Penelitian ini menggunakan variabel dari Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017, sebagai acuan untuk mengetahui kondisi eksisting apakah sesuai atau tidak sesuai, peneliti juga menggunakan 2 teknik pengumpulan data dan 3 metode analisis data.

Kata kunci: Stasiun Light Rail Transit (LRT) Bekasi Barat, Transit Oriented Development (TOD), Analisis Multi Criteria Analysis (MCA)

PENDAHULUAN

Kecamatan Bekasi Selatan merupakan pusat Kota Bekasi yang letaknya sangat strategis dan memberikan keuntungan terutama dari segi komunikasi dan perhubungan. Dalam menghadapi dinamika perkotaan yang terus berkembang, Stasiun Light Rail Transit (LRT) Bekasi Barat sebagai salah satu simpul transportasi utama di Kota Bekasi, menjadi fokus perhatian dalam upaya menciptakan perkotaan yang berkelanjutan. Pertumbuhan penduduk yang cepat dan mobilitas yang tinggi menuntut solusi perencanaan yang efektif guna mengatasi tantangan kemacetan, polusi, dan pemanfaatan lahan yang tidak optimal. Dalam konteks ini, konsep *Transit Oriented Development* (TOD) muncul sebagai pendekatan holistik untuk merespon kompleksitas permasalahan yang ada di perkotaan.

Transit Oriented Development (TOD) terbentuk sebagai upaya mengatasi dampak negatif *urban sprawl* yaitu tingginya dalam penggunaan kendaraan pribadi dan kemacetan lalu lintas (Yuniasih, 2007; Herlin Sukmarini, 2022). Dengan adanya Stasiun Light Rail Transit (LRT) Bekasi Barat, penelitian ini mengambil pendekatan studi kasus untuk mengeksplorasi potensi dan tantangan pengembangan Kawasan TOD dengan integrasi LRT. Ditinjau dari sisi aturan sudah direncanakan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun *Light Rail Transit* (LRT) Bekasi Barat dan sudah adanya pembangunan *Apartment Hight Density* antara lain Apartemen Pakuwon *Residences*, Apartemen Kemang *View*, Apartemen Thamrin *District*

Bekasi, Apartemen Mutiara Bekasi, dan beberapa pusat perbelanjaan lainnya, selain itu juga terdapat terminal tipe C yang berlokasi di Kelurahan Kayuringin Jaya. Untuk itu peneliti menghitung luasan secara kasar antara lain adalah luas area TOD 0-800 meter dari simpul transit sebesar 200 hektar dan luas jalan tol Jakarta-Cikampek sebesar 21 hektar, jadi kesimpulannya diperkirakan potensi dikembangkannya Kawasan TOD sebesar 79% area dan 21% didominasi jalan tol Jakarta-Cikampek yang merupakan bukan kriteria dari pengembangan TOD. Namun di sisi lain Kawasan ini masih didominasi oleh jalan tol Jakarta - Cikampek, gerbang tol Bekasi Barat, jalan arteri, sehingga penelitian ini dimaksudkan untuk meneliti bagaimana penerapan Kawasan TOD di Stasiun LRT Bekasi Barat dapat diterapkan atau tidak dapat diterapkan.

Dengan memahami latar belakang ini, penelitian ini diharapkan dapat menjelajahi potensi penuh dan tantangan yang terkait dengan pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun *Light Rail Transit* (LRT) Bekasi Barat. Dengan demikian, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi yang berarti dalam merumuskan strategi pengembangan perkotaan yang berkelanjutan dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat dan lingkungan sekitar.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan variabel dari Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No 16 Tahun 2017, sebagai acuan untuk mengetahui kondisi eksisting apakah sesuai atau tidak sesuai, peneliti juga menggunakan 2 teknik pengumpulan data dan 3 metode analisis data.

A. Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian adalah sebuah konsep, karakteristik, atau faktor yang dapat berubah dan bervariasi dalam suatu hal yang dilakukan dalam penelitian. Variabel ini digunakan peneliti sebagai acuan dalam penelitian, variabel ini merupakan isi dari Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No 16 Tahun 2017 yaitu:

Berikut merupakan metode yang dilakukan dalam penelitian ini:

Tabel 1 Variabel Penelitian
(Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD)

Tipologi Kawasan TOD	TOD Kota Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota Parameter	TOD Lingkungan Pelayanan Lingkungan
Bentuk/Deliniasi Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan dalam radius 400 meter - 800 meter dibatasi oleh Batasan fisik misalnya (jalan, sungai, dll) yang menunjukkan satu kesatuan karakteristik. Dalam kondisi tertentu, karena karakteristik lingkungan simpul transit, dapat berupa koridor. 		
Karakter Pengembangan	Pusat perekonomian fungsi primer dan budaya regional	Pusat ekonomi khususnya untuk fungsi sekunder dan budaya regional	<ul style="list-style-type: none"> Pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal Dominan hunian dengan akses baik ke regional atau subregional
Campuran dan Keragaman Pemanfaatan Ruang			
Minimal aktivitas yang signifikan di Kawasan	18 Jam	16 Jam	14 jam
%Perumahan: % Non-Perumahan	20%-60% : 40%-80% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)	30%-60% : 40%-70% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)	60%-80% : 20%-40% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)

Jenis Pemanfaatan Ruang	Kegiatan	Minimal 5 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas public lainnya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam Kawasan TOD	Minimal 4 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam Kawasan TOD	Minimal 2 jenis: Utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun Masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum.
Karakteristik Komersial		Regional	Regional	Komunitas Lokal
Tipe Hunian		Bangunan tinggi (Highrise), apartemen dengan ketinggian sedang (midrise apartments), dan kondominium	Ketinggian sedang (mid-rise), ketinggian rendah (low-rise), sedikit bangunan tinggi (high-rise), dan townhouse	Ketinggian sedang (mid-rise), ketinggian rendah (low-rise), townhouse
Tipologi Kawasan TOD		TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
Target Unit Hunian		8.000-30.000	5.000-15.000	2.500-10.000
Target Jumlah Pekerja		40.000-150.000	5.000-30.000	-
Kepadatan				
Populasi		>750 Jiwa/ha	450-1.500 jiwa/ha	350-10.000
Pekerja		> 200 /ha	40-200/ha	12-40/ha
Intensitas Pemanfaatan Ruang				
KLB		>5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan)	3.0-5.0	2.0-3.0
Pola Kepadatan				
Minimum Kepadatan Hunian		Tinggi	Sedang-tinggi	Sedang
Jumlah Lantai		Kepadatan hunian 20-75 unit/1.000 m persegi	Kepadatan hunian 12-38 unit/1000 m persegi	Kepadatan hunian 15-20 unit/1000 m persegi
Maks. Tutupan Tanah (Land Coverage, KDB Bisa Lebih Kecil)		>11-40 atau lebih	>3-15	>3-8
Minimal Frontage'	'Street	80% (RTH privat minimal 10%)	70% (RTH privat minimal 10%)	70% (RTH privat minimal 10%)
Ruang Terbuka				
Tipologi Ruang Terbuka Minimal		Ruang terbuka regional (<i>regional open space</i>), taman skala komunitas (<i>community scaled park</i>) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% diluar RTH publik 20% Kawasan Pengembangan	Taman skala komunitas (<i>community scaled park</i>), taman lingkungan (<i>small park</i>) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% diluar RTH publik 20% Kawasan pengembangan	Taman skala komunitas (<i>community scaled park</i>), taman lingkungan (<i>small park</i>) sesuai standar pelayanan dan plaza. Area terbuka 10%-15% diluar RTH publik 20% Kawasan pengembangan
Parkir (dibatasi jumlahnya)				
Maksimum Parkir Hunian		1 Parkir/Unit	1,5 Parkir/unit	2 Parkir/Unit
Maksimum Parkir Retail/Kantor		1 Parkir/100 m persegi	2 Parkir/100 m persegi	3 Parkir/100 m persegi
Maksimum Parkir Lt. Dasar		10% Luas Kaveling	15% Luas Kaveling	20% Luas Kaveling
Pola Parkir (<i>Shared/ Single Use Parking</i>)		<i>Shared</i> (Parkir bersama)	<i>Shared</i> (Parkir bersama)	<i>Shared</i> (Parkir bersama)
Tipologi Kawasan TOD		TOD Kota Pusat Pelayanan Kota Terdapat lahan parkir untuk sepeda yang luas, aman, nyaman, dan dekat dengan pintu masuk stasiun transit	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota Berada dibelakang bangunan dan parking tapi tidak boleh terletak antara jalan umum dan façade depan bangunan	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan diperbolehkan on street
<i>Park and ride</i>		Fasilitas <i>Park and Ride</i> masih dimungkinkan	Tidak	Ya
Alokasi Ruang untuk Sistem Ruang pengembangan transit	untuk moda transit	<i>Heavy Rail Transit, Light Rail Transit, BRT, bus lokal, (ferry dimungkinkan)</i>	<i>Heavy Rail Transit, Light Rail Transit, BRT, bus lokal, (ferry dimungkinkan)</i>	<i>Light Rail Transit, BRT, bus lokal, bus feeder (pada beberapa kasus, commuter line dapat melayani Kawasan TOD</i>

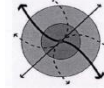
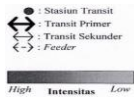
jenis ini)

Pola Jaringan Jalan
 Dimensi Bok
 Pola jaringan

70-130 meter
 Rencana/perancangan
 Kawasan TOD harus
 mengalokasikan ruang untuk
 pengembangan pola jaringan
 sistem transit yang terintegrasi

70-200 meter
 Rencana/perancangan
 Kawasan TOD harus
 mengalokasikan ruang untuk
 pengembangan pola jaringan
 sistem transit yang
 terintegrasi

70-270 meter
 Rencana/ perancangan
 Kawasan TOD harus
 mengalokasikan ruang
 untuk pengembangan
 pola jaringan sistem
 transit yang terintegrasi



Tipologi Kawasan TOD

Aspek lain yang
 dipertimbangkan dalam
 pengembangan

- TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota
- Mengintegrasikan fungsi hunian dan perkantoran baru dengan intensitas pemanfaatan ruang tinggi kedalam kondisi terbangun saat ini
 - Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor

- TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota
- Mengintegrasikan hunian dengan intensitas tinggi kedalam hunian dan perkantoran terbangun
 - Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor

- TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
- Memperluas peluang retail skala lokal, meningkatkan hunian kepadatan tinggi
 - Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor

Sumber : Hasil Analisis 2024

B. Teknik Pengumpulan Data

Peneliti mengumpulkan data dengan melakukan 2 teknik survei yaitu:

- Primer
 Data primer dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dengan melakukan observasi langsung ke lokasi penelitian.
- Sekunder
 Menggunakan data yang sudah ada sebelumnya sebagai referensi dalam melakukan penelitian. Data tersebut bisa diperoleh dari dokumen kebijakan, jurnal, dan situs web resmi yang terkait dengan penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan perencanaan pengembangan TOD di Stasiun LRT Bekasi Barat di dasarkan pada 3 (tiga) kebijakan yang telah ditetapkan secara hirarki mencakup:

- Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.
- Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 6 tahun 2024 tentang RTRW Kota Bekasi.
- Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 5 tahun 2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015-2035.

Berdasarkan dari ke 3 (tiga) kebijakan tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa wilayah penelitian dengan mengambil studi kasus TOD Stasiun LRT Bekasi Barat telah sesuai dan diakomodir dalam masing-masing kebijakan. Dalam kebijakan ketentuan Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 bahwa kriteria TOD terbagi dalam 3 Tipologi (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota, TOD

Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota, TOD Lingkungan-Pusat Pelayan Lingkungan). Dari kebijakan Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 6 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi bahwa wilayah studi Stasiun LRT Bekasi Barat telah ditetapkan sebagai Pusat Pelayanan Kota, sehingga dapat disimpulkan bahwa lokasi ini masuk dalam kriteria yang diamanatkan sebagai Pusat Pelayanan Kota (PPK). Untuk lebih jelasnya analisis kebijakan perencanaan pengembangan TOD di Stasiun LRT Bekasi Barat sebagaimana terlihat pada tabel berikut.

Tabel 2 Analisis Kebijakan Rencana Pengembangan TOD di Stasiun LRT Bekasi Barat

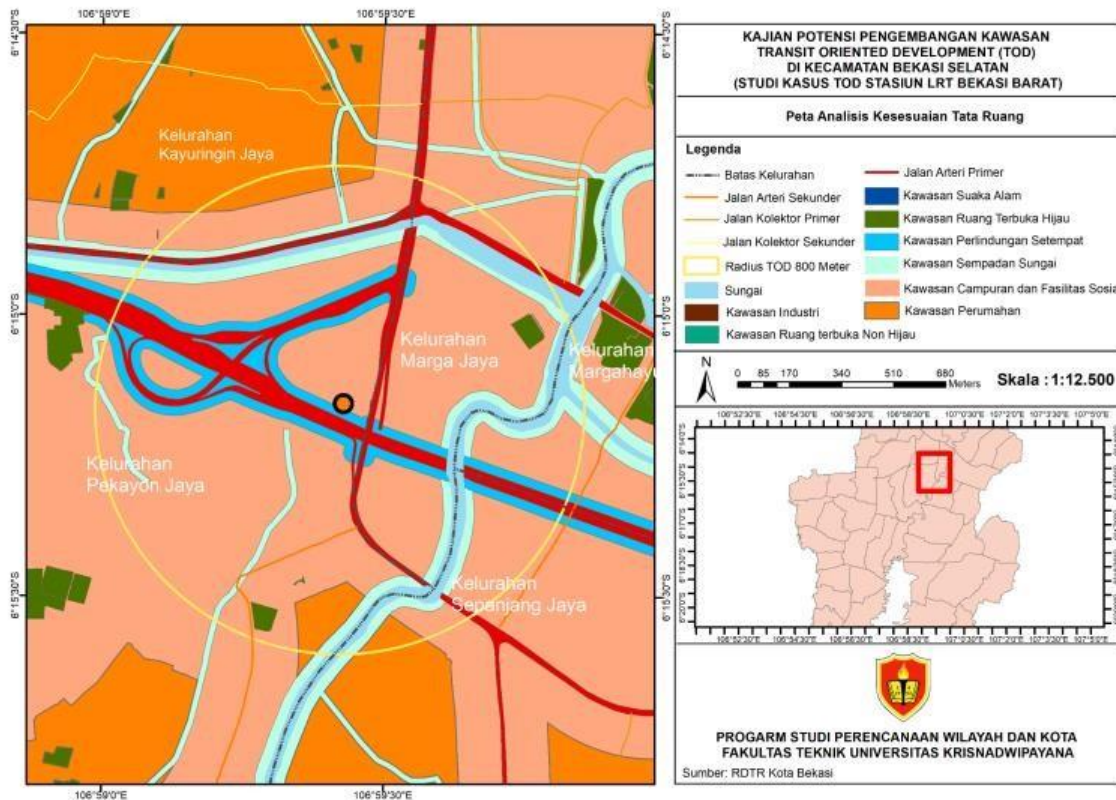
Hirarki Kebijakan	Penetapan Lokasi	Analisis	Kesimpulan
Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tanggerang, dan Bekasi	Pasal 7 ditetapkan bahwa Stasiun LRT Bekasi Barat dan Kawasan sekitarnya di rencanakan untuk menjadi konsep TOD.	Lokasi wilayah penelitian Stasiun LRT Bekasi Barat, dalam kebijakan perpres ini telah ditetapkan sebagai rencana pengembangan TOD	Penetapan lokasi wilayah penelitian sesuai dengan peraturan presiden No. 55 Tahun 2018 RITJ
Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 6 Tahun 2024 tentang RTRW Kota Bekasi	<ul style="list-style-type: none"> Pasal 24 point 2 Pusat Pelayanan Kota terdapat di koridor Jalan Sudirman- Juanda-Cut Meutia-Ahmad Yanikoridor Jalan Siliwangi-Jalan Pekayon Raya-Jalan Perjuangan- Jalan Noer Ali-Jalan Muhtar Thabrani dengan fungsi pusat pelayanan pemerintahan, pendidikan, kesehatan, pusat perdagangan dan jasa, pusat hiburan dan rekreasi dinamakan juga Central Business District (CBD) Kota Bekasi. Sistem jaringan kereta Api di atur pada Pasal 27 poin 2 huruf b nomor 6 penetapan Stasiun Bekasi Barat di Kelurahan Pekayon jaya pada Kecamatan Bekasi Barat. 	<ul style="list-style-type: none"> Wilayah penelitian Stasiun LRT Bekasi Barat telah ditetapkan sebagai Pusat Pelayanan Kota berada di Jalan Jendral Ahmad Yani, Jalan Pekayon Raya, Jalan Noer Ali. Bahwa kajian wilayah penelitian Stasiun LRT Bekasi Barat sudah di akomodir dalam kebijakan RTRW Kota Tahun 2024 yaitu pasal 27 poin 2 huruf b nomor 6, meskipun belum menambahkan kalimat LRT 	<ul style="list-style-type: none"> Telah sesuai sebagai Pusat Pelayanan Kota (PPK) Sesuai wilayah penelitian dengan penetapan di kebijakan dalam RTRW Kota Bekasi Tahun 2024

Peraturan Daerah Kota Bekasi No. 05 tahun 2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015-2035	Pada pasal 24 Zona Campuran dengan luas kurang lebih 871,4 (delapan ratus tujuh puluh satu koma empat) Ha, dengan arahan lokasi pada wilayah yang dilalui oleh Jalan Jend. A. Yani, Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Cut Meutia, sebagian koridor Jalan Sultan Agung, Jalan Sudirman di Kelurahan Kota Baru Sub Blok KBR.003, Kelurahan Sepanjang Jaya Sub Blok SPJ.005, Kelurahan Kota Baru KBR.001 Kelurahan Jakasampurna Sub Blok JSP.001, dan JSP.003, Kelurahan Kranji Sub Blok KRJ.001, dan KRJ.003, Kelurahan Marga Jaya Sub Blok MGJ.002.	Bahwa penelitian Stasiun LRT Bekasi Barat telah ditetapkan dalam RDTR sebagai Zona Campuran teletak di Jalan Jendral Ahmad Yani	Sesuai dengan Kebijakan RDTR yaitu Zona Campuran
--	---	---	--

Sumber : Hasil Analisis 2024

Analisis Kesesuaian Tata Ruang

Analisis kesesuaian tata ruang lokasi wilayah penelitian Stasiun LRT Bekasi Barat didasarkan pada *overlay* (menggunakan software GIS) antara penggunaan lahan tahun 2024 dengan rencana pola ruang RDTR BWP Pusat Kota Bekasi Tahun 2015-2035. Berdasarkan hasil analisis GIS tersebut, dapat di simpulkan bahwa wilayah penelitian telah sesuai dengan tata ruang yaitu sebagai zona campuran. Jika dikaitkan dengan ketentuan Kriteria TOD pada Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 bahwa rencana pengembangan Kawasan TOD pada Stasiun LRT Bekasi Barat masuk dalam kategori sesuai peruntukan ruang zona campuran.



Gambar 1 Peta Overlay Penggunaan Lahan Eksisting dan Rencana

Analisis Kesesuaian *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun *Light Rail Transit* (LRT) Bekasi Barat

Peneliti menggunakan teknik skoring dan pembobotan, kesesuaian TOD dilakukan dengan menyandingkan sebuah variabel karakteristik yang terdapat pada Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Berikut merupakan hasil analisis yang telah dilakukan oleh peneliti :

Tabel 3 Pengamatan Terhadap Parameter dalam Tipologi Kawasan TOD

Variabel	Sub Variabel	Keterangan Parameter dalam Tipologi Kawasan TOD				
		Pekayon jaya	Marga Jaya	Kayuringin Jaya	Sepanjang jaya	Margahayu
Bantuk/deliniasi Kawasan	Bantuk/deliniasi Kawasan	Kawasan dalam radius 400 sampai 800 meter, dibatasi oleh (jalan, sungai, dll). (semua tipologi kawasan TOD)	Kawasan dalam radius 400 sampai 800 meter, dibatasi oleh (jalan, sungai, dll). (semua tipologi kawasan TOD)	Kawasan dalam radius 400 sampai 800 meter, dibatasi oleh (jalan, sungai, dll). (semua tipologi kawasan TOD)	Kawasan dalam radius 400 sampai 800 meter, dibatasi oleh (jalan, sungai, dll). (semua tipologi kawasan TOD)	Kawasan dalam radius 400 sampai 800 meter, dibatasi oleh (jalan, sungai, dll). (semua tipologi kawasan TOD)
Karakter Pengembangan	Karakter Pengembangan	Pusat ekonomi fungsi sekunder dan budaya regional. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Pusat ekonomi sekunder dan budaya regional. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Pusat ekonomi fungsi sekunder dan budaya regional. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal. (TOD Lingkungan- Pusat Pelayanan Lingkungan)	Pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal. (TOD Lingkungan- Pusat Pelayanan Lingkungan)



Campuran dan Keragaman Pemanfaatan Ruang	Minimal aktivitas Yang signifikan di kawasan	16 jam. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	16 jam. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	14 jam. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	14 jam. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	14 jam. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
	% Perumahan : % non Perumahan	70% (hunian yang di kembangan hunian berimbang). (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	70% (hunian yang di kembangan hunian berimbang). (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	40% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang). (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	20%-40% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang). (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	60%-80% : 20%-40% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang). (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
Jenis kegiatan pemanfaatan ruang	5 jenis : Campuran, perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik satu bangunan atau tersendiri di dalam TOD. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	5 jenis : Campuran, perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik satu bangunan atau tersendiri di dalam TOD. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	5 jenis : Campuran, perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik satu bangunan atau tersendiri di dalam TOD. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	4 jenis : Campuran, perumahan, komersial, perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau tersendiri dalam TOD. (TOD Sub Kota-Pusat Pelayanan Kota)	2 jenis : utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan lingkungan)	
Sub Variabel	Keterangan Parameter dalam Tipologi Kawasan TOD					
	Pekayon Jaya	Marga Jaya	Kayuringin Jaya	Sepanjang Jaya	Margahayu	
Karakteristik komersial	Regional. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Regional. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Regional. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Komunitas, lokal. (TOD lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Komunitas, lokal. (TOD lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	
Tipe hunian	Ketinggian sedang, ketinggian rendah, sedikit bangunan tinggi, dan townhouse. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Ketinggian sedang, ketinggian rendah, sedikit bangunan tinggi, dan townhouse. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Ketinggian sedang, ketinggian rendah, sedikit bangunan tinggi, dan townhouse. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Ketinggian sedang, ketinggian rendah, townhouse. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan lingkungan)	Ketinggian sedang, ketinggian rendah, townhouse. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan lingkungan)	
Target unit Hunian	8.000 - 30.000. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	2.500-10.000. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	2.500-10.000. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	2.500-10.000. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	2.500-10.000. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	
Target jumlah pekerja	5.000 - 30.000. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	<5000 (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	<5000 (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	<5000 (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	<5000 (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	
Kepadatan	Populasi	350 - 1000 jiwa/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	350 - 1000 jiwa/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	350 - 1000 jiwa/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	350 - 1000 jiwa/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	350 - 1000 jiwa/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
	Pekerja	40 - 200/ha. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	12-40/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	40 - 200/ha. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	40 - 200/ha. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	12-40/ha. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)

Intensitas Pemanfaatan Ruang	KLB	> 5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan). (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	> 5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan). (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	> 5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan). (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	2.0 – 3.0. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	2.0 – 3.0. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
	Pola kepadatan	Sedang - Tinggi. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Sedang - Tinggi. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Tinggi. (TOD Kota-Pusat pelayanan Kota)	Sedang - Tinggi. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Sedang. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan lingkungan)
Keterangan Parameter Dalam Tipologi Kawasan TOD						
Sub Variabel		Pekayon Jaya	Marga jaya	Kayuringin Jaya	Sepanjang Jaya	Margahayu
Minimum kepadatan hunian		Kepadatan Hunian 12 - 38 unit/1000 m ² . (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Kepadatan Hunian 12 - 38 unit/1000 m ² . (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Kepadatan hunian 20 - 75 unit/1.000 m ² . (TOD Kota-Pusat Pelayanan kota)	Kepadatan Hunian 12 - 38 unit/1000 m ² . (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Kepadatan hunian 15 - 20 unit/1.000 m ² . (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
Jumlah lantai		> 11 - 40 atau lebih. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	> 11 - 40 atau lebih. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	>3-15. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan kota)	>3-8. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	>3-8. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
Maks. Tutupan tanah, KDB bisa lebih kecil		80% (RTH privat minial 10%). (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	80% (RTH privat minial 10%). (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	80% (RTH privat minial 10%). (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	70% (RTH privat minimal 10%). (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	70% (RTH privat minimal 10%). (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
Minimal Street frontage		80%. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	70%. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	80%. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	70%. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	70%. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)
Ruang Terbuka	Tipologi ruang terbuka minimal	Taman skala komunitas, Taman lingkungan sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% Kawasan pengembangan. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Taman skala komunitas, Taman lingkungan sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% Kawasan pengembangan. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Ruang terbuka regional, taman skala komunitas sesuai standar pelayanan, Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% Kawasan pengembangan. (TOD Kota-Pusat Pelayanan kota).	Taman skala komunitas, Taman lingkungan sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% Kawasan pengembangan. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Taman skala komunitas, Taman lingkungan sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% Kawasan pengembangan. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)
Parkir (dibatasi jumlahnya)	Maksimum parkir hunian	1 parkir/unit. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	1 parkir/unit. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	1 parkir/unit. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	1 parkir/unit. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	1.5 parkir/unit. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)
	Maksi mum parkir retail/ kantor	2 parkir/100 m ² . (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	3 Parkir/100 m ² . (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	3 Parkir/100 m ² . (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	3 Parkir/100 m ² . (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	2 parkir/100 m ² . (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)



Keterangan Parameter Dalam Tipologi Kawasan TOD						
Sub Variabel	Pekayon Jaya	Marga Jaya	Pekayon Jaya	Sepanjang Jaya	Margahayu	
Maksimum parkir Lt.dasar	20% luas kaveling. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan)	15% luas Kaveling. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	10% luas kaveling. (TOD Kota- Pusat Pelayanan kota)	20% luas kaveling. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	15% luas Kaveling. (TOD Sub Kota- Sub Pusat Pelayanan Kota)	
Pola parkir (shared /single use parkin g)	Parkir bersama, berada di belakang bangunan, diperbolehkan on street parking (tidak boleh terletak pada jalan umum dan depan bangunan). (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Parkir bersama, berada di belakang bangunan, diperbolehkan on street parking (tidak boleh terletak pada jalan umum dan depan bangunan). (TOD Sub Kota- Sub Pusat Pelayanan Kota)	Parkir bersama, berada di belakang bangunan, diperbolehkan on street parking (tidak boleh terletak pada jalan umum dan depan bangunan). (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	Parkir bersama, berada di belakang bangunan, diperbolehkan on street parking (tidak boleh terletak pada jalan umum dan depan bangunan). (TOD lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Parkir bersama, berada di belakang bangunan, diperbolehkan on street parking (tidak boleh terletak pada jalan umum dan depan bangunan). (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	
Park & ride	Ya. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Fasilitas park, and ride masih dimungkinkan. (TOD Kota- Pusat Pelayanan Kota)	Ya. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Fasilitas park, and ride masih dimungkinkan. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	Fasilitas park, and ride masih dimungkinkan. (TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota)	
Alokasi Ruang untuk Sistem Transit	Ruang untuk pengembangan moda transit (pada beberapa kasus commuter line dapat melayani TOD jenis ini. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	LRT, BRT, Bus lokal, Bus Feeder (pada beberapa kasus commuter line dapat melayani TOD jenis ini. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	LRT, BRT, Bus lokal, Bus Feeder (pada beberapa kasus commuter line dapat melayani TOD jenis ini. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	LRT, BRT, Bus lokal, Bus Feeder (pada beberapa kasus commuter line dapat melayani TOD jenis ini. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	LRT, BRT, Bus lokal, Bus Feeder (pada beberapa kasus commuter line dapat melayani TOD jenis ini. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	
Pola Jaringan Jalan	Dimensi blok 70 - 270 meter. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	70 - 270 meter. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	70 - 270 meter. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	70 - 200 meter. (TOD Sub Kota-Sub Pelayanan kota)	70 - 200 meter. (TOD Sub Kota-Sub Pelayanan kota)	
Keterangan Parameter Dalam Tipologi Kawasan TOD						
Sub variabel	Pekayon Jaya	Marga Jaya	Kayuringin Jaya	Sepanjang Jaya	Margahayu	
Pola jaringan	Rencana/perancangan Kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Rencana/perancangan Kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Rencana/perancangan Kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Rencana/perancangan Kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	Rencana/perancangan Kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan)	

Aspek lain yang dipertimbangan dalam pengembangan	>Mengintegrasikan hunian dengan intensitas tinggi kedalaman hunian dan perkantoran terbangun.	>Mengintegrasikan hunian dengan intensitas tinggi kedalaman hunian dan perkantoran terbangun.	>Mengintegrasikan hunian dengan intensitas tinggi kedalaman hunian dan perkantoran terbangun.	>Memperluas peluang retail skala lokal, meningkatkan hunian kepadatan tinggi.	>Memperluas peluang retail skala lokal, meningkatkan hunian kepadatan tinggi.
	>Mengembangkan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	>Mengembangkan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	>Mengembangkan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor. (TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota)	>Pengembangan lingkungan yang menutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan lingkungan)	>Pengembangan lingkungan yang menutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor. (TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan lingkungan)

Sumber : Hasil Analisis 2024

Berdasarkan tabel di atas, bobot yang diberikan kepada sub variabel pada 5 Kelurahan, dan terbagi menjadi 3 tipologi yaitu TOD Kota-Pusat Pelayanan kota berjumlah 23, TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota berjumlah 48, dan TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan berjumlah 64. Bisa diartikan bahwa Kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat berstatus tipologi TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan, jika dikembangkan sebagai Kawasan TOD.

Sub variabel yang terdapat pada 5 Kelurahan yang sangat sesuai berjumlah 23 sub variabel, sedangkan sub variabel yang sesuai berjumlah 2, dan sub variabel yang tidak sesuai berjumlah 3.

Tabel 4 Skor Tertinggi dan Terendah pada masing-masing Kelurahan

Kelurahan		Pekayon Jaya	Marga Jaya	Kayuringin Jaya	Sepanjang Jaya	Margahayu
Variabel 1	Nilai	3	3	3	3	3
	Deliniasi	Bobot	6	6	6	6
	Kawasan	Skor	18	18	18	18
Variabel 2	Nilai	3	3	3	3	2
	Bobot	6	6	6	6	6
	Karakter Pengembangan	Skor	18	18	18	18
Variabel 3	Nilai	3	3	3	3	2
	Campuran dan Keragaman	Bobot	15	15	15	15
	Pemanfaatan Ruang	Skor	43	1	34	35
Variabel 4	Nilai	2	2	2	2	2
	Kepadatan	Bobot	6	6	6	6
		Skor	9	9	9	12
Variabel 5	Nilai	3	2	3	2	3
	Intensitas Pemanfaatan ruang	Bobot	15	15	15	15
		Skor	39	34	42	28
Variabel 6	Nilai	2	2	2	2	2
	Ruang	Bobot	7	7	7	7
	Terbuka	Skor	14	14	14	14

	Nilai	3	3	3	2	2
Variabel 7	Bobot	15	15	15	15	15
Parkir	Skor	42	42	40	28	31
Variabel 8	Nilai	2	2	2	2	2
Alokasi	Bobot	15	15	15	15	15
Ruang untuk	Skor	30	30	30	30	30
Sistem transit	Skor	30	30	30	30	30
Variabel 9	Nilai	2	2	2	2	2
Pola Jaringan	Bobot	15	15	15	15	15
Jalan	Skor	34	34	34	34	34
	Nilai	3	3	3	2	1
Total	Bobot	100	100	100	100	100
	Skor	247	240	239	217	212

Sumber : Hasil Analisis 2024

Terlihat bahwa Kelurahan Pekayon Jaya memiliki skor tertinggi yaitu 247 dan skor terendah dimiliki oleh Kelurahan Margahayu yaitu 212, terdapat 3 kelurahan yang sangat sesuai dengan kriteria Transit Oriented Development (TOD) yang terdapat di Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No 16 Tahun 2017 yaitu kelurahan Pekayon Jaya, Kelurahan Marga Jaya, dan Kelurahan Kayuringin Jaya. Selain itu terdapat 1 Kelurahan yang sesuai yaitu Kelurahan Sepanjang Jaya dan terdapat 1 Kelurahan yang tidak sesuai adalah Kelurahan Margahayu.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis terhadap tiga kebijakan yang ada, wilayah penelitian TOD Stasiun LRT Bekasi Barat telah diakomodasi dalam kebijakan terkait. Menurut Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang Nomor 16 Tahun 2017, TOD memiliki tiga tipologi: TOD Kota (Pusat Pelayanan Kota), TOD Sub Kota (Sub Pusat Pelayanan Kota), dan TOD Lingkungan (Pusat Pelayanan Lingkungan). Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria No. 6 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi, wilayah Stasiun LRT Bekasi Barat ditetapkan sebagai Pusat Pelayanan Kota. Namun, hasil analisis menunjukkan kawasan TOD tersebut lebih sesuai sebagai TOD Lingkungan - Pusat Pelayanan Lingkungan.

Analisis kesesuaian tata ruang Stasiun LRT Bekasi Barat menggunakan overlay lahan tahun 2024 dengan rencana pola ruang RDTR BWP Pusat Kota Bekasi 2015-2035 melalui ArcGIS menunjukkan bahwa wilayah ini sesuai dengan tata ruang sebagai zona campuran. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria No. 16 Tahun 2017, rencana pengembangan kawasan TOD di Stasiun LRT Bekasi Barat juga termasuk dalam kategori zona campuran. Berdasarkan tabel parameter tipologi TOD, dengan bobot pada sub-variabel di lima kelurahan, kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat masuk dalam tipologi TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan, jika dikembangkan sebagai kawasan TOD.

Dari analisis skoring dan pembobotan pada sub-variabel di lima kelurahan, terdapat 23 sub-variabel yang sangat sesuai, 2 sub-variabel yang sesuai, dan 3 sub-variabel yang tidak sesuai. Sub-variabel yang perlu dikembangkan meliputi ruang untuk moda transit, tipologi ruang terbuka minimal, dan populasi. Dari hasil skor tiap kelurahan, Kelurahan Pekayon Jaya memiliki skor tertinggi (247) dan Kelurahan Margahayu terendah (212). Tiga kelurahan yang sangat sesuai dengan kriteria TOD menurut Peraturan Menteri Agraria No. 16 Tahun 2017 adalah Pekayon Jaya, Marga Jaya, dan Kayuringin Jaya. Kelurahan Sepanjang Jaya sesuai, sedangkan Kelurahan Margahayu tidak sesuai.

Rekomendasi

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, berikut adalah beberapa saran atau rekomendasi untuk meningkatkan kesesuaian dalam pengembangan Kawasan TOD. Perlu untuk meningkatkan sub variabel yang masih tidak sesuai yaitu adalah ruang untuk pengembangan moda transit, tipologi ruang terbuka minimal, dan populasi. bertujuan untuk meningkatkan atau melengkapi agar sesuai dengan kriteria dalam TOD, dengan fokus ke salah satu tipologinya.

Perlu adanya peningkatan ruang terbuka dengan mengembangkan dan mengelola ruang terbuka publik dengan integrasi oleh jaringan transportasi publik dan pusat-pusat aktivitas di sekitar Kawasan. Identifikasi ruang terbuka yang tidak terpakai atau terbengkalai serta mengembangkan taman yang tergabung oleh jalur pejalan kaki dengan menghubungkan Stasiun Transit. Alokasi ruang untuk sistem transit yang cukup strategis untuk berbasis transit seperti halte bus, Stasiun LRT, dan jalur sepeda dengan bekerjasama melalui beberapa operator transportasi untuk membangun infrastruktur berbasis transit yang terintegrasi dengan tata ruang.

Pengembangan pola jaringan jalan dengan mendukung mobilitas pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi publik dengan melakukan evaluasi jaringan jalan, meningkatkan konektivitas bagi pejalan kaki dan pesepeda, serta integrasi langsung dengan transportasi publik. Serta, implementasi dan monitoring dengan melibatkan pemangku kepentingan dari berbagai sektor pemerintah daerah maupun swasta dan masyarakat, supaya terjadinya pemastian pelaksanaan yang efektif dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel dalam Jurnal (Jurnal Primer)

Amelia, & Oetomo. (2018). *Identifikasi Penerapan Konsep TOD di Kecamatan Bekasi Timur: Studi Kasus TOD Eastern Green LRT City.*

Sukmarini, H. (2022). *Transit Oriented Development (TOD) Kawasan Senen, Jakarta Barat.*

Syafriharti, R., & Aulia, M. D. (2021). *Peningkatan Aksesibilitas Kota Maja Melalui TOD dan Pengembangan Jaringan Jalan: Suatu Pemikiran Kritis.*

Sanusi, F. R., et al. (2023). *Penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Manggarai.*

Sutaryo, & Dwisaraswati, G. (n.d.). *Analisis Penilaian Prioritas Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Light Rail Transit (LRT) di Kota Bekasi.*

Laskara, G. W. (n.d.). *Penerapan Konsep Compact City terhadap Pengembangan Kawasan Perkotaan yang Berkelanjutan.*

Buku

Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. (2023). *Kecamatan Bekasi Timur dalam Angka.* Badan Pusat Statistik.

Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. (n.d.). *Kecamatan Bekasi Selatan dalam Angka.* Badan Pusat Statistik.

Badan Pusat Statistik. (2023). *Kecamatan Rawalumbu dalam Angka.* Badan Pusat Statistik.

Peraturan/Undang- Undang

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

Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang *Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2024 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi*

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