

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Urbanisasi memunculkan kota - kota besar yang terlalu padat akan penduduk, serta peningkatan aktivitas yang tinggi mengakibatkan pergerakan manusia di dalamnya sehingga kawasan perkotaan pun semakin meluas. Perluas kawasan perkotaan dengan berkembangnya kawasan pinggiran sebagai alternatif hunian bagi masyarakat atau disebut juga sebagai *Urban Sprawl* (Kusumantoro, 2007). Fenomena *urban sprawl* menjadi salah satu pembawa efek buruk, salah satunya adalah penggunaan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama dalam melakukan mobilitas (Alvinsyah, 2016). Hal tersebut dapat berakibat pada permasalahan lalu lintas seperti kemacetan dan memberikan dampak yang signifikan bagi lingkungan, sosial dan ekonomi wilayahnya. Penanganan permasalahan kemacetan dan urban sprawl dapat diatasi melalui konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

*Transit Oriented Development* (TOD) merupakan sebuah pola pembangunan tata kota yang terintegrasi dengan sistem transportasi sehingga menciptakan sebuah kota yang efisien. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki sebuah tujuan yaitu untuk memberikan sebuah alternatif dan pemecahan masalah bagi pertumbuhan metropolitan yang cenderung memiliki pola pengembangan yang berorientasi. Konsep Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) mengintegrasikan jaringan transit secara regional dan melengkapi strategi pengembangan lingkungan yang telah ada di sekitar simpul transit. Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) menggabungkan guna lahan *residensial*, perdagangan, jasa, perkantoran, ruang terbuka, dan ruang publik sehingga memudahkan masyarakat dan pengguna untuk melakukan perjalanan dengan berjalan kaki, sepeda, maupun moda transportasi umum (Calthorpe, 1993).

Terdapat beberapa kriteria sebagai prasyarat dalam mengembangkan kawasan TOD, menurut Peraturan Menteri ATR/Kepala BPN No. 16 tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, kriteria tersebut antara lain berada pada simpul transit jaringan angkutan. umum massal berkapasitas tinggi berbasis rel, dilayani minimal dua moda transportasi, sesuai dengan arah pengembangan pusat pelayanan kegiatan dan berbasis kawasan campuran (*mix used*). Pola pengembangan *mix used* memberikan penjelasan bahwa dalam kawasan TOD diharapkan berbagai macam kegiatan atau peruntukkan ruang seperti perkantoran, perumahan, area bisnis komersial, ruang terbuka hijau dapat terkoneksi dan saling terintegrasi, selain itu esensi TOD juga sebagai upaya untuk mendorong, memfasilitasi dan memprioritaskan penyediaan fasilitas publik yang mementingkan aksesibilitas bagi penghuni kawasan maupun pengguna moda transportasi massal yang diwujudkan dengan penyediaan jalur pedestrian yang memberikan kenyamanan dalam berjalan kaki.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 3 Tahun 2010 Kabupaten Bekasi termasuk kedalam kawasan Metropolitan yang diarahkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan jenis pelayanan berupa jasa pemerintahan, keuangan, perdagangan dan industri (RPJPD Kabupaten Bekasi Tahun 2005-2025). Kabupaten Bekasi menampung penduduk sejumlah 3.157.962 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 1,93% (Badan Pusat Statistik, 2022). Dalam RTRW Kabupaten Bekasi tahun 2011-2023, Kawasan Cikarang ditetapkan sebagai KSK (Kawasan Strategis Kabupaten), yaitu kawasan yang berpotensi tinggi sebagian besar berupa kawasan strategis andalan berkembang dan kawasan industri. Kota ini menjadi bangkitan dan juga tarikan berbagai aktivitas seperti bekerja, rekreasi, kesehatan, komersil, dan aktivitas-aktivitas lainnya. Peran tersebut menjadikan kawasan Cikarang menjadi tujuan kawasan-kawasan sekitarnya yang berdampak pada tingginya mobilitas internal maupun regional. Sehingga kawasan ini harus mampu memfasilitasi perpindahan penduduk baik dari

maupun menuju kota ini. Kawasan Cikarang memiliki terminal tipe B dan stasiun besar yang berada di stasiun Cikarang.

Berdasarkan peraturan daerah nomor 12 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah kabupaten Bekasi tahun 2011-2031 kawasan Stasiun Cikarang berada pada pusat kota Cikarang yang merupakan kawasan perkotaan strategis yang menjadi pusat interchange moda transportasi dan pusat kegiatan. Kawasan ini memiliki angkutan kota yang bersifat melayani kegiatan lokal, ada pula angkutan berupa bus yang melayani angkutan antarkota dalam provinsi (bus AKDP) dan antarkota antarprovinsi (bus AKAP), dan juga terdapat angkutan berbasis rel berupa KRL (kereta rel listrik) yang merupakan syarat pengembangan kawasan TOD (Permen ATR No.16 Tahun 2017). Selain itu untuk mendukung konsep TOD, Kawasan ini memiliki guna lahan campuran yang memadai yakni permukiman dan perumahan, ritel, perkantoran, pelayanan pemerintah, pasar lokal yaitu pasar lama Cikarang dan pusat perbelanjaan mall Sentra Grosir Cikarang. Menurut BAPPEDA Kabupaten Bekasi (2012), keberadaan infrastruktur jaringan jalan di kawasan stasiun Cikarang tersedia dengan baik, baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Hal ini menunjukkan adanya potensi Kawasan TOD sebagai kawasan *mix used* yang terintegritas dengan bermacam moda transportasi. Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, tujuan penelitian ini adalah mengukur kesesuaian potensi eksisting kawasan berdasarkan konsep TOD dan diperlukannya penelitian lebih lanjut terkait penilaian besaran potensi yang dimiliki kawasan Stasiun Cikarang.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Kawasan Stasiun Cikarang merupakan kawasan strategis andalan berkembang dan kawasan industri. Kawasan ini menjadi pusat kegiatan wilayah, karena memiliki campuran guna lahan yaitu perumahan, ritel, perkantoran, pelayanan pemerintah. Memiliki densitas perumahan yang cukup tinggi karena adanya pasar lokal dan mall di dalam kawasan. Kawasan ini terdapat macam-macam simpul transportasi dan transportasi massal berupa kereta rel listrik, terminal Cikarang tipe B, Juga terdapat rencana MRT jabodetabek dan rencana kereta cepat Jakarta-

Bandung. hal tersebut menjadikan kawasan Cikarang menjadi tujuan kawasan-kawasan sekitarnya yang berdampak pada tingginya mobilitas internal maupun regional. Dan bertambahnya jumlah penduduk yang melakukan urbanisasi, dan menyebabkan permasalahan perkotaan urban sprawl akibat kemacetan dari adanya mobilitas penduduk yang menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan rumusan masalah diatas kawasan Stasiun Cikarang memiliki simpul transportasi berupa stasiun besar dan terminal tipe B yang menjadi syarat kawasan pengembangan TOD dan memiliki kawasan lahan campuran (*mix used*) yang berpotensi sebagai TOD. Untuk mengetahui kesesuaian kondisi eksisting penggunaan lahan dan transportasi yang terintegritas dan terfasilitasi Maka dengan konsep Transit Oriented Development (TOD) ini di perlukan penelitian **“Potensi akan pengembangan kawasan Kabupaten Bekasi di Stasiun Cikarang”**

Berdasarkan rumusan persoalan tersebut, maka pertanyaan yang perlu dijawab dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja penggunaan lahan eksisting di sekitar kawasan Stasiun Cikarang?
2. Bagaimana daya dukung sarana dan prasarana disekitar kawasan Stasiun Cikarang?
3. Bagaimana potensi kawasan Stasiun Cikarang untuk menjadi TOD?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui potensi kawasan stasiun Cikarang dalam mewujudkan kawasan Transit Oriented Development (TOD) dengan mempertimbangkan kriteria dan indikator dari kawasan TOD. Dengan sasaran penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya penggunaan lahan eksisting di sekitar Stasiun Cikarang
2. Teridentifikasinya daya dukung sarana dan prasarana disekitar kawasan Stasiun Cikarang

3. Teridentifikasinya potensi TOD di kawasan Stasiun Cikarang berdasarkan karakteristik TOD

#### **1.4 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup studi pada penelitian ini terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah adalah batasan wilayah dalam penelitian, sedangkan ruang lingkup materi adalah batasan materi yang dikaji dalam penelitian.

##### **1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah**

Secara administratif wilayah penelitian terdiri dari 3 kecamatan dan 5 desa yaitu Kecamatan Cikarang Utara yang mencakup desa Cikarang Kota, desa, desa Karang Asih, desa Karang Baru. Kecamatan Cikarang Barat yang mencakup desa Suka Jaya, dan Kecamatan Cibitung yang mencakup desa Kali Jaya

##### **1.4.2 Ruang Lingkup Materi**

Cakupan materi penelitian ini adalah untuk meninjau potensi pengembangan kawasan Transit Oriented Development (TOD) di stasiun Cikarang dengan penjabaran materi sebagai berikut:

###### **a. Transit Oriented Development (TOD)**

Pembahasan terkait konsep TOD yang terdiri dari pengertian konsep tersebut, apa yang dimaksud dengan konsep TOD disertai dengan contoh-contoh penerapan konsep tersebut serta indikator dan kriteria- kriteria yang perlu dipenuhi dalam mewujudkan potensi kawasan TOD di kawasan Stasiun Cikarang. definisi TOD yang digunakan pada penelitian ini mengacu dari beberapa dokumen perencanaan, penelitian, serta pendapat para ahli yaitu:

- TOD standard 3.0 oleh institute for transportation and development policy (2017)
- The next American Metropolis oleh Peter Calthorpe (1993)

- Peraturan menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang pedoman pengembangan kawasan berorientasi Transit oleh Kementerian ATR/BPN (2018)
- Florida TOD Guidebook oleh Florida Departmen of transportation (2012)

#### **b. Stasiun**

Menurut peraturan menteri perhubungan Nomor: PM.29 Tahun 2011, stasiun adalah prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api, yang mana terdiri dari stasiun penumpang untuk keperluan naik turun penumpang, stasiun barang untuk keperluan bongkar muatbarang dan stasiun operasi untuk menunjang pengoperasian. Stasiun Cikarang sebagai objek penelitian merupakan stasiun kereta api khususnya Commuter line yang merupakan kawasan berpotensi TOD.

#### **c. Keberagaman Moda Transportasi**

Moda transportasi merupakan istilah untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari suatu tempat ke tempat lain. Sedangkan keberagaman jenis moda transportasi itu sendiri merupakan jenis-jenis dan variasi dari moda transportasi yang tersedia di kawasan Stasiun Cikarang berkaitan dengan keterpaduan dan integrasi transportasi. Merupakan hal yang penting untuk di bahas dalam meninjau terintegrasinya transportasi pada kawasan ini.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk berbagai pihak yang terkait, salah satunya pihak pemerintah dan pihak swasta. Manfaat yang didapat dari penelitian ini terdiri dari manfaat akademis dan manfaat praktis. Berikut penjabaran mengenai manfaat penelitian tersebut.

### **1.5.1 Manfaat Akademis**

Diharapkan dapat berguna bagi akademisi untuk penelitian di masa depan, dimana akademisi dapat menelaah metode-metode dan variabel yang digunakan dalam penelitian kali ini sehingga dapat dipahami pendefinisian dan konsep TOD seutuhnya yang sesuai dengan prinsip dan indikator yang diteliti pada penelitian kali ini

### **1.5.2 Manfaat Praktis**

Manfaat penelitian berupa output rekomendasi dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah Kabupaten Bekasi maupun arahan dan kebijakan dimasa depan yang berkaitan dengan pengembangan kawasan transit oriented development (TOD) stasiun Cikarang. Selain itu dapat juga digunakan bagi pihak swasta/pengembang maupun stakeholders yang terlibat dalam pengembangan kawasan TOD di stasiun Cikarang.

## **1.6 Sistematika Laporan**

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Pada bab ini dikemukakan tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, pembatasan masalah serta sistematika penulisan

### **BAB 2 TINJAUAN TEORI**

Pada bab ini disajikan hasil tinjauan terhadap teori-teori yang berhubungan yang digunakan sebagai dasar untuk menentukan variabel, metodologi, dan sebagainya. Pada bagian ini juga dibahas penelitian-penelitian sebelumnya yang terkait

### **BAB 3 METODE PENELITIAN**

Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari jenis penelitian, metode penelitian, teknik purposive sampling, metode analisa

### **BAB 4 GAMBARAN UMUM**

Pada bab ini berisi tentang gambaran umum letak wilayah studi dan kondisi eksisting, pola jaringan jalan, kondisi fisik jalan dan sarana transportasinya

## **BAB 5 ANALISIS**

Pada bab ini disampaikan proses analisis yang terdiri dari analisis perbandingan biaya analisis model preferensi

## **BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Pada bab ini disampaikan kesimpulan, rekomendasi, dan kelemahan studi yang juga merupakan hasil dari penelitian yang dilakukan serta jawaban terhadap rumusan