

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sektor transportasi memegang peranan yang sangat penting dan memiliki fungsi strategis dalam mendorong pembangunan. Pertumbuhan fasilitas transportasi telah memberikan manfaat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Kehadiran prasarana transportasi yang memadai merupakan usaha untuk mendekatkan ruang agar kebutuhan manusia dapat terpenuhi. Pertambahan jumlah penduduk mengakibatkan bertambahnya jumlah pergerakan manusia dan semakin intensifnya kegiatan transportasi, hal ini tentunya memerlukan infrastruktur transportasi umum yang modern, memadai, dan terintegrasi dengan infrastruktur lainnya.

Bagian dari tanggung jawab pemerintah kepada masyarakat adalah menyediakan layanan transportasi umum. Menurut Tangkilisan (2003), transportasi adalah hak publik, sehingga peran pemerintah sangat penting dalam pengembangan sistemnya. Kondisi transportasi yang baik merupakan salah satu tanda bahwa kota tersebut baik. Namun, faktanya layanan transportasi umum di perkotaan sering kali dihadapkan oleh berbagai permasalahan, seperti kemacetan lalu lintas akibat tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan keterbatasan lahan untuk membangun prasarana transportasi merupakan permasalahan utama dalam menerapkan pembangunan transportasi umum.

Sistem perencanaan tata ruang wilayah hingga sistem perencanaan moda transportasi dan infrastruktur pendukungnya sangat diperlukan agar dapat mengurangi tingginya kepadatan lalu lintas perkotaan, mengurangi angka penggunaan kendaraan pribadi, terlaksananya sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta terciptanya kondisi kota yang teratur dan terencana. Bentuk

kelengkapan dan kelayakan sebuah transportasi umum dapat dilihat melalui ketersediaan fasilitas transportasi, efisiensi, keterjangkauan, kenyamanan, dan keberlanjutan dari transportasi tersebut (Knupfer, et al., 2018). Keberlanjutan yang sukses pada sebuah kota menurut ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) yaitu memprioritaskan mobilitas penduduk melalui sistem transportasi umum yang terintegrasi dengan pembangunan kota, salah satunya dengan menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

TOD merupakan konsep pengembangan tata ruang kota dengan tujuan membuat kota lebih mudah diakses karena adanya pengembangan bangunan multifungsi yang terhubung dengan fasilitas transit dan dilengkapi dengan fasilitas yang ramah bagi pejalan kaki (Cervero, R., et al., 2008). Pengertian TOD lainnya adalah konsep pengembangan kota untuk menggabungkan berbagai kegiatan fungsional (penggunaan lahan campuran) pada wilayah sekitar stasiun transit. Tujuan dari TOD (*Transit Oriented Development*) ini adalah untuk mengurangi angka kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi, meningkatkan efisiensi masyarakat saat beraktivitas khususnya berkendara, menciptakan ruang hijau di lingkungan kota yang aman, nyaman, menyenangkan, dan memadai untuk pejalan kaki (*walkable environment*) (Hasibuan, et al., 2014).

Kota Jakarta merupakan kota besar di Indonesia, di mana kegiatan pemerintahan dan perekonomian terpusat di dalamnya. Sejalan dengan berkembangnya pusat kota di Jakarta, turut membawa dampak dan pengaruh bagi kota-kota di sekitarnya, salah satunya adalah Kota Bekasi. Berdasarkan data dari Badan Pendapatan Daerah (BAPENDA) Provinsi Jawa Barat di tahun 2021, menyebutkan bahwa kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Bekasi mencapai 70,12% dengan kendaraan roda dua sejumlah 1.508.616 unit, disusul kendaraan roda empat sejumlah 290.141 unit. Saat ini, jumlah penduduk di Kota Bekasi telah mencapai angka 2,5 juta jiwa (BPS, 2022), dan diproyeksikan akan terus mengalami peningkatan hingga 2,7 juta jiwa pada tahun 2023.

Pemerintah Kota Bekasi melalui Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi No. 13 Tahun 2011, Perpes No. 55 Tahun 2018, dan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2018-2023, menetapkan rencana pembangunan kawasan berorientasi transit (TOD) secara bertahap di sebagian wilayah Kota Bekasi dengan salah satu titiknya yakni Stasiun Bekasi Timur. Kota Bekasi yang merupakan daerah penyangga (*hinterland*) dari DKI Jakarta, merupakan daerah dengan jumlah komuter terbanyak dibandingkan dengan daerah penyangga lainnya (Bogor, Depok, dan Tangerang) yakni mencapai 539.322 orang/hari (BPS, 2020). Akan tetapi, jumlah komuter di Kota Bekasi masih didominasi oleh pengguna kendaraan pribadi, sedangkan rencana pembangunan kawasan berorientasi transit yaitu mengintegrasikan transportasi umum untuk menunjang aktivitas masyarakat.

Pilihan moda transportasi umum di wilayah sekitar Stasiun Bekasi Timur saat ini cukup beragam, di antaranya *commuter line*, TransJakarta, bus umum, angkot, elf, dan lain-lain. Dari berbagai pilihan moda transportasi umum yang ada, *commuter line* merupakan transportasi umum yang memiliki pengguna terbanyak yakni 23.918 pengguna/hari. Menurut PT. KAI (2022), berdasarkan data *Customer Satisfaction Index* (CSI), 95,8% pengguna puas atas jasa dan layanan yang diberikan. *Commuter line* turut mendapatkan penghargaan dari BUMN sebagai penyedia transportasi yang ramah bagi penyandang disabilitas. Dilihat dari banyaknya pengguna *commuter line*, maka stasiun *commuter line* dapat menjadi ruang publik yang sangat potensial dan memegang peranan penting karena menjadi pusat berkumpulnya kegiatan masyarakat sehingga akan mempengaruhi perkembangan lingkungan sekitarnya.

Dalam menganalisis ruang pada kawasan TOD dapat diukur berdasar kondisi fisik, sosial maupun ekonomi. Sering kali dalam menganalisis ruang pada kawasan TOD digunakan teori 3Ds – Kepadatan (*density*), Keragaman (*diversity*) dan Desain (*design*), yang disarankan oleh Cervero dan Kockelman (1997). Teori tersebut kemudian berkembang menjadi teori 6Ds yang mana merupakan teori yang dapat

mengukur nilai TOD pada kawasan tertentu meliputi *density*, *diversity*, *design*, *destination*, *distance* dan *demand management* (Ogra & Ndebele, 2014). Dalam teori 6Ds, terdapat beberapa indikator TOD di mana indikator-indikator tersebut perlu diukur untuk mendefinisikan dan mencirikan sebuah kawasan TOD.

Perkembangan kawasan kota di Jabodetabek khususnya Kota Bekasi memiliki dampak bagi masyarakat di antaranya tingginya mobilitas penduduk, angka kemacetan yang semakin meningkat, hingga kebutuhan tempat tinggal di area pinggiran kota perlu diiringi dengan sarana dan prasarana yang menunjang seperti akses yang terjangkau dan saling terintegrasi antara fasilitas publik dengan transportasi umum. Pengembangan TOD ini adalah untuk mengalihkan sebagian besar pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan transportasi umum. Pada kenyataannya beberapa TOD di Jabodetabek masih belum maksimal karena belum sepenuhnya mengintegrasikan transportasi umum, dan belum sepenuhnya memenuhi indikator-indikator yang ada, yang disyaratkan oleh konsep TOD.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan di atas, penulis tertarik untuk menganalisis kecenderungan tipologi TOD dan karakteristik wilayah TOD di Stasiun Bekasi Timur. Kecenderungan tipologi diperoleh berdasarkan hasil dari penilaian kawasan yang mengacu pada prinsip dan variabel TOD.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, identifikasi masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana potensi dan besaran nilai tipologi TOD yang dimiliki Stasiun Bekasi Timur?
2. Apa saja variabel yang digunakan dalam menganalisis tipologi TOD di wilayah Stasiun Bekasi Timur?

3. Apa variabel yang paling mempengaruhi dan variabel mana yang perlu ditingkatkan?
4. Bagaimana menentukan batasan wilayah penelitian pada kawasan TOD di wilayah Stasiun Bekasi Timur?
5. Bagaimana bentuk karakteristik wilayah di Stasiun Bekasi Timur terutama dalam pemanfaatannya?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah dan identifikasi masalah di atas, pembatasan masalah dalam penelitian ini dibatasi pada:

1. Penelitian dilakukan di wilayah sekitar Stasiun Bekasi Timur dengan radius kawasan (*buffer*) 500 meter dari titik stasiun *commuter line*.
2. Penelitian ini hanya ditekankan pada tipologi TOD dan karakteristik wilayah di sekitar Stasiun Bekasi Timur.
3. Penelitian ini menentukan variabel yang paling mempengaruhi dan variabel yang perlu ditingkatkan dalam wilayah penelitian.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang didapat adalah “Bagaimana kecenderungan tipologi TOD dan karakteristik wilayah di Stasiun Bekasi Timur?”

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini akan memberikan manfaat bagi banyak pihak. Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Sebagai pemenuhan syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Pendidikan (S.Pd.) serta dapat menjadi pembelajaran pengetahuan baru mengenai kajian transportasi.

b. Bagi Objek Penelitian

Sebagai sebuah pengetahuan dalam meningkatkan upaya pembangunan transportasi kota agar dapat dipergunakan secara maksimal sehingga dapat mengurangi angka penggunaan kendaraan pribadi.

c. Bagi Instansi Terkait

Sebagai referensi untuk mengembangkan kebijakan pembangunan transportasi kota serta alternatif solusi dalam menghadapi permasalahan transportasi di masyarakat sesuai dengan kondisi yang ada.

2. Manfaat Teoritis

Diharapkan dapat dijadikan rujukan mengenai pentingnya peranan dan fungsi transportasi dalam pengembangan dan pembangunan tata kota, strategi pembangunan sektor transportasi serta dapat dijadikan rujukan untuk penelitian selanjutnya dengan topik yang berkaitan dengan pembangunan transportasi.