IDENTIFIKASI KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* DI KAWASAN *STASIUN LIGHT RAPID TRANSPORT (LRT)* – JATI BENING – BEKASI

Nuzuliar Rahmah[1)], Etty R Kridarso[2)], Agus Budi Purnomo[3)]

[1,2,3)]Jurusan Arsitektur - Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan - Universitas Trisakti
Corresponding Author: etty.k@trisakti.ac.id

Diterima: Agustus 2021	Revisi: September 2021	Disetujui: September 2021	Terbit online: Oktober 2021

ABSTRAK

Perkembangan daerah penyangga Kota Jakarta kearah Timur (Bekasi), Selatan (Bogor) dan Barat (Tangerang-Banten) tidak dapat dihindari karena bertambahnya jumlah penduduk dimana aktivitas penghidupan masih terpusat di Jakarta. Aktivitas penghidupan masyarakat yang masih terpusat di Kota Jakarta menuntut adanya pergerakan masyarakat menuju pusat kota (Jakarta) dan kembali lagi ke tepi kota menuju arah Timur, Selatan dan Barat. Kegiatan ini berlangsung pada saat jam masuk kerja dan jam selesainya waktu bekerja. Pola hidup masyarakat dengan mobilitasnya memerlukan alat transportasi yang ideal, dimana saat ini telah tersedia moda angkutan massal yang disebut mass rapid transport (MRT) dan light rapid transport (LRT). Titik antar dan titik jemput pengguna MRT & LRT disebut stasiun yang lokasinya telah ada pada saat ini. Lokasi stasiun MRT & LRT menjadi tempat strategis karena perpindahan antar moda serta menjadi generator perkembangan kawasan disekitarnya, terutama yang terkait dengan hunian dan fasilitas publik lainnya. Saat ini beberapa stasiun yang telah dibuat belum sepenuhnya berfungsi secara maksimal. Penelitian ini akan mengidentifikasi stasiun LRT di Jati Bening Bekasi dengan metode kualitatif. Data diperoleh melalui observasi langsung serta studi pustaka. Selanjutnya dilakukan analisis dengan cara menilai lokasi stasiun dari akses fasilitas (unsur perancanagan kota) yang ada dikawasan stasiun LRT Jati Bening. Hasil akhir menunjukkan bahwa stasiun LRT di Jati Bening belum maksimal mengakomodir akses menuju kawasan hunian dan fasilitas lainnya.

Kata Kunci: *identifikasi, TOD, Jati Bening*.

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.

Visi provinsi DKI Jakarta adalah mewujudkan *sustainable city* dan *smart city*. Dalam mewujudkan hal tersebut, Pemprov DKI Jakarta melakukan program penyediaan fasilitas transportasi publik dalam bentuk MRT dan LRT yang membentang dari penataan Kawasan Selatan menuju Utara Kota Jakarta serta dari arah Timur menuju Barat Kota Jakarta, meskipun sampai saat ini belum keseluruhan fasilitas tersebut tersedia dengan tuntas.

Sebagai kelengkapan suatu transportasi publik, diperlukan suatu tempat yang disebut stasiun sebagai lokasi naik dan turun pengguna moda transportasi. Lokasi stasiun menjadi penting karena akan menjadi generator kegiatan ekonomi

disekitarnya. Selanjutnya dalam konteks TOD, lokasi stasiun akan menjadi tempat perpindahan moda angkutan sesuai dengan tujuan penggunanya. Persyaratan yang nyaman untuk pengguna moda transportasi menjadi bagian yang diperhitungkan khususnya sesuai dengan konsep *sustainable city*.

Penilaian terhadap lokasi stasiun MRT dan LRT diperlukan guna mendapatkan gambaran karakteristik, potensi, dan permasalahan dari stasiun yang telah ada baik yang telah digunakan ataupun yang belum digunakan.

1.2 Tujuan Penelitian,

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran/identifikasi mengenai lokasi stasiun terhadap fasilitas yang ada disekitarnya dan hasil penelitian diharapkan bermanfaat untuk studi perkotaan khususnya yang terkait dengan lokasi sekitar stasiun MRT atau LRT.

II. STUDI PUSTAKA

2.1 Identifikasi

Identifikasi berasal dari kata *Identify* yang memiliki arti menelaah, dalam hal ini yang dilakukan adalah menelaah keberadaan lokasi stasiun LRT di Jati Bening terkait dengan fasilitas yang ada di kawasan tersebut.

2.2 *Transit Oriented Development (TOD)*

Menurut Peter Calthrope dalam *Transit-Oriented Development Design Guidelines* tahun 1992 pengertian dari *Transit-Oriented Development (TOD)* adalah "sebuah komunitas bangunan mix-used yang mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi". Pengembangan TOD harus berupa bangunan mix-used atau bangunan yang memiliki banyak fungsi. Stasiun kereta, terminal bus, halte bus, atau titik transportasi kota lainnya menjadi pusat kegiatan dengan taraf aktifitas tinggi yang akan semakin berkurang ketika semakin menjauhi titik transportasi kota yang ada. Pengembangan *Transit Oriented Development* memiliki radius optimal 400 sampai 800 meter dari tempat transit transportasi kota (stasiun kereta, terminal bus, halte bus,dll) menjadi satu pusat kegiatan yang menarik. Dengan memanfaatkan transportasi umum, masyarakat akan diarahkan untuk berjalan kaki atau menggunakan sepeda, sehingga penerapan konsep TOD akan sangat berpengaruh pada pedestrian pejalan kaki dan tersedianya lahan parkir kendaraan khususnya parkir sepeda. Berjalan kaki/menggunakan sepeda mengelilingi kawasan dapat mengurangi intensitas dari kendaraan pribadi, ketika kendaraan pribadi berkurang akan mengurangi kemacetan dan penggunaan bahan bakar, sehingga akan berdampak pada pengurangan polusi dari kendaraan di sekitar kawasan dan menciptakan situasi yang ramah lingkungan.

Keuntungan dari *Transit Oriented Development* Menurut Robert Cervero dalam reportnya *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects (2006)*. Terdapat beberapa keuntungan dalam menggunakan sistem pengembangan TOD yang terbagi menjadi 3 faktor, yaitu faktor lingkungan yang akan mengurangi kemacetan dan intensitas kedaraan pribadi, mengurangi konsumsi dari

bensin untuk kendaraan, memperbaiki kualitas udara, memperbanyak daerah open space kota, faktor fisik yang akan mengurangi biaya pembuatan jalan dan fasilitas parkir, menaikkan nilai dari sebuah properti, menaikkan pajak dari sebuah properti, dan faktor sosial akan menaikkan interaksi sosial dalam kawasan, secara tidak langsung membuat pola hidup sehat dalam bermasyarakat karena berjalan kaki dan bersepeda, mengurangi resiko kecelakaan kendaraan di jalan, transportasi umum kota akan berkembang, mengurangi biaya transportasi, mengembangkan peluang bisnis di kawasan TOD, dan menaikkan kualitas hidup dari lingkungan sekitar.

3.2. Delapan Elemen Rancang Kota

Tinjauan teori yang terkait dengan 8 (delapan) elemen pembentuk kota dari Hamid Shirvani (1985), digunakan sebagai alat untuk mendapatkan karakter sebuah kota/kawasan, yaitu: Guna Lahan (*Land Use*), Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form & Massing*), Sirkulasi dan Perparkiran, Jalan Pedestrian (*Pedestrian Ways*), Ruang Terbuka (*Open Space*), Perpapannamaan (*Signage*), Pendukung Kegiatan (*Activity Support*) dan Preservasi. Kedelapan elemen tersebut dijelaskan sebagai berikut (Winandari, 2010):

a. Guna Lahan (*Land Use*)

Merupakan rencana dalam bentuk 2 dimensi tempat berlangsungnya kegiatan di dalam ruang berbentuk 3 dimensi. Penentuan wilayah untuk melangsungkan berbagai kegiatan (permukiman, perdagangan, industri, ruang terbuka, dll.).

b. Bentuk dan Massa Bangunan

Penentuan bentuk dan massa bangunan dilakukan untuk menjamin keharmonisan hubungan antara bangunan, lingkungan dan keseluruhan kota. *Building height* : Jumlah lantai, ketinggian bangunan, KLB, *focal point*, *skyline*. *Bulkiness* : Kepejalan. *Coverage*: KDB, KLB, Set back : GSB, GSS, GSP. Penampilan : Style, Skala, Tekstur, material, warna

c. Sirkulasi dan Perparkiran

Fungsi Sirkulasi adalah pengendali pemanfaatan lahan dan arsitektur kota (ketinggian dan *setback* bangunan, jalur parkir dan hijau, lansekap, *street furniture*, penonjolan *landmark*, perbedaan hirarki, fungsi & kelas jalan).

d. Jalan Pedestrian

Syarat utama adalah keamanan dan kenyamanan pejalan kaki (aman dari kendaraan bermotor, tidak harus terlindung dari panas dan hujan). Fungsi: Penunjang ruang umum yang menarik, vitalitas kehidupan ruang kota (meningkatkan kegiatan ekonomi, promosi, citra kawasan, dan kegiatan sosial), dan menurunkan pencemaran udara.

e. Ruang Terbuka

Elemen: Lapangan/*square* (titik komunikasi dan interaksi manusia) dan jalan/*street* (saluran pergerakan kendaraan dan pedestrian). Wujud: Taman, ruang hijau, maupun komposisi antara pohon, bangku, tanaman, air, lampu, paving, kios, patung.

f.* Penandaan/*Signage

Penandaan yang tepat dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan perlu penataan (cocok dengan lingkungan, mengurangi kebingungan antara informasi publik dan reklame).

g. Pendukung Kegiatan

Adalah aktifitas yang menghidupkan sebuah ruang/kegiatan kawasan sehingga semua guna lahan dan kegiatan memperkuat fasilitas yang direncanakan (TOD).

h. Preservasi

Memiliki arti sebagai memelihara lingkungan dan bangunan (makna kultural, keindahan, sejarah, nilai sosial dapat terpelihara dengan baik - Shirvani, 1985).

3.3. Jati Bening

Koridor *LRT* dari Cawang hingga Bekasi sepanjang 18,5 km dilengkapi dengan 6 (enam) stasiun, yaitu : Cawang, Halim, Jati Bening, Jati Cempaka, Bekasi Barat, Bekasi Timur. Stasiun Jati Bening menjadi obyek pengamatan karena stasiun ini terletak diperbatasan antara wilayah Jakarta Timur dan Bekasi Barat. Stasiun LRT yang telah dibangun belum seluruhnya berfungsi. Keberadaan stasiun yang belum berfungsi menjadi perhatian untuk diidentifikasi keberadaannya sesuai dengan konsep *TOD* dan konsep perkotaan.

III. METODOLOGI PENELITIAN

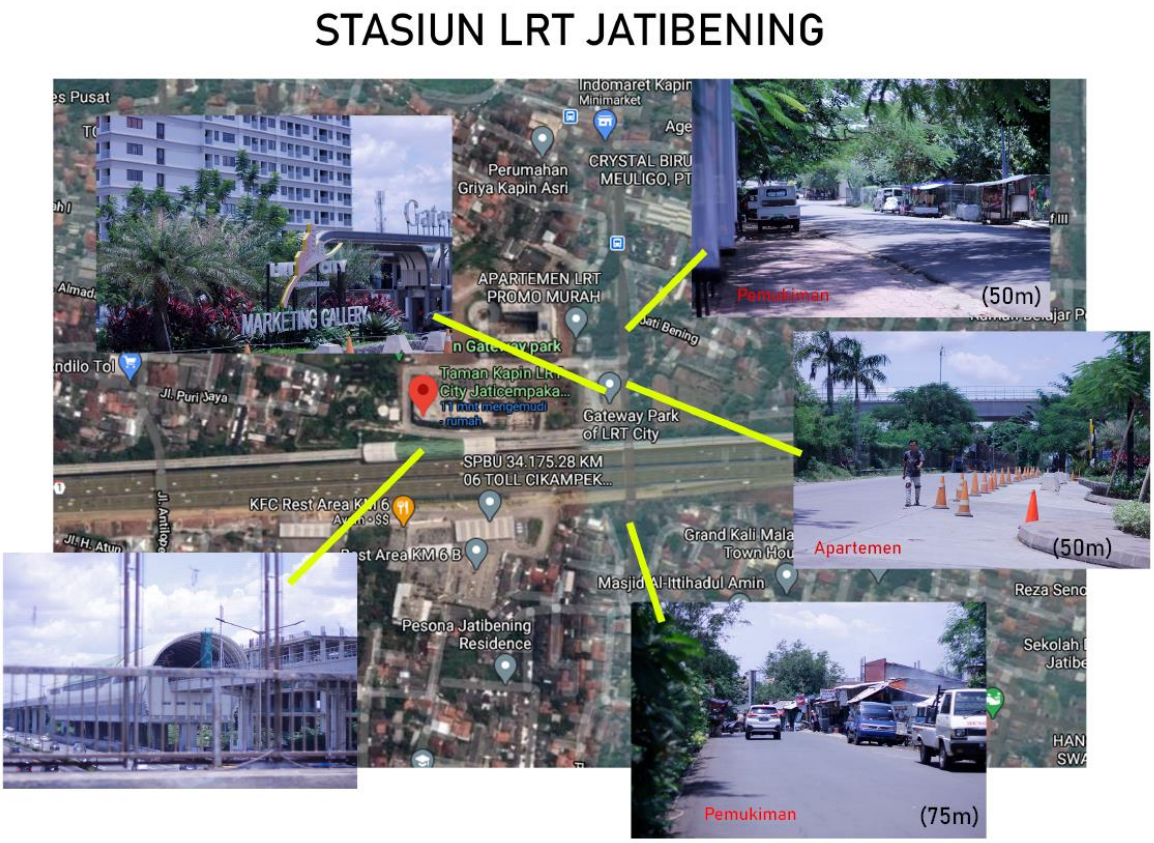
Metodologi penelitian menggunakan metode kualitatif. Adapun langkah yang dilakukan mulai dari mengoleksi data berupa teori terkait dengan *Transit Oriented Development (TOD)*, elemen pembentuk kota, peta jalur MRT dan LRT serta letak stasiun yang diperoleh memalui data sekunder. Berikutnya melakukan observasi lapangan dengan membuat rekaman visual. Analisis dilakukan dengan menilai kondisi eksisting kawasan sekitar stasiun LRT Jati Bening terkait fungsi dan sirkulasi dalam konteks elemen perkotaan. Kesimpulan berupa deskripsi hasil penilaian.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun Jati Bening merupakan salah satu stasiun yang masuk dalam koridor LRT Cawang – Bekasi Timur adapun lokasi tersebut terletak di perbatasan antara wilayah Jakarta Timur dan Wilayah Bekasi Barat yaitu di jalan Kapin Raya, Kelurahan Jati Bening Baru - Kecamatan Pondok Gede. Pada awalnya kawasan ini merupakan permukiman, tetapi kemudian berkembang dengan beberapa fungsi lain.

Perletakan stasiun yang baik apabila dapat mengintegrasinya desain ruang kota dalam rangka menyatukan manusia serta kegiatannya dan ruang publik dengan konektivitas yang mudah dengan cara berjalan kaki ataupun bersepeda menuju pelayanan angkutan umum, serta memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna dalam melakukan pertukaran antar moda transportasi. Hal ini sesuai dengan konsep TOD dimana kemudahan akses bagi pengguna transportasi publik.

Dalam pengembangan desain ruang kota agar dapat terintegrasi dengan stasiun sebaiknya memperhatikan *land use*/tata guna lahan dan elemen elemen perkotaan lainnya seperti jalur sirkulasi, pedestrian, penandaan dan preservasi.



Gambar 1. Kawasan Stasiun LRT di Jati Bening
Sumber : Dokumentasi pribadi

Tabel 1. Penilaian Eksisting
Sumber : analisis pribadi

No	Unsur Perkotaan	Eksisting	Penilaian
1	Guna Lahan	Permukiman (*landed house* & apartemen) & fungsi komersial	Stasiun LRT menjadi generator pembangunan di Kawasan Jati Bening.
2	Bentuk & Massa Bangunan	Segi 4 dengan ketinggian beragam	Sesuai dengan lingkungan yang ada bentuk bangunan segi empat untuk memaksimalkan fungsi ruang. Ketinggian bangunan maks 10 lantai sesuai dengan aturan yang berlaku
3	Sirkulasi & perparkiran	Ada yang searah, dua arah dan tidak tersedia lahan khusus parkir kecuali pada hunian	Fungsi mempengaruhi fasilitas parkir, jalur sirkulasi terdiri dari 2 arah. Belum tersedia tempat pertukaran antar moda.
4	Pedestrian	Jalur tertentu telah dilengkapi dengan pedestrian	Pedestrian disesuaikan dengan arah fungsi yang menjadi target terhubung (apartemen ke

			Stasiun), belum sepenuhnya dirancang secara maksimal.
5	Ruang Terbuka	Direncanakan dengan baik	Menjadi penghubung antara fungsi hunian dengan rekreasi (ruang terbuka)
6	Penandaan	Terdapat tanda yang jelas	Penandaan berupa jembatan penghubung antara Jakarta Timur & Bekasi, belum sesuai dengan kapasitas pengguna
7	Pendukung kegiatan	Terdapat bangunan publik berupa pasar modern, tempat ibadah, perkantoran usaha individual	Fasilitas penunjang cukup beragam untuk dapat dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar.
8	Preservasi	Tidak terdapat bangunan preservasi	Merupakan lingkungan binaan yang baru dibuat.

V. KESIMPULAN.

Stasiun LRT Jati Bening merupakan generator pembangunan kawasan disekitarnya yang harus dilengkapi dengan fasilitas pendukung untuk pertukaran antar moda angkutan. Pedestrian menjadi fasilitas yang perlu diperhatikan agar memberi keamanan dan kenyamanan pengguna transportasi publik. Keberadaan ruang terbuka sebagai penghubung fasilitas menjadi hal yang utama. Jembatan sebagai penanda kawasan memerlukan penyesuaian dalam dimensi mengingat jumlah pengguna LRT yang cukup banyak.

DAFTAR PUSTAKA

Calthrope, Peter (1992) *Transit-Oriented Development Design Guidelines*.

Carmona, M. (2003). Public Place Urban Space, New York: Architectural Press.

Cervero, Robert (2006) "Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects – Report

Lynch, Kevin (1992) :The Image of The City., The MIT Press.

Sanoff, Henry. (1991). Visual Research Methods in Design. New York: Van Nostrand Reinhold

Shirvani, Hamid. (1985). The Urban Design Process, New York, Van Nostrand Reinhold Comp

Winandari, MIR, (2010), Karakter Arsitektur Kota: Metode Pencarian Indentitas Kota. Jakarta, Universitas Trisakti