

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

2.1.1 Gambaran Umum Kota Bekasi

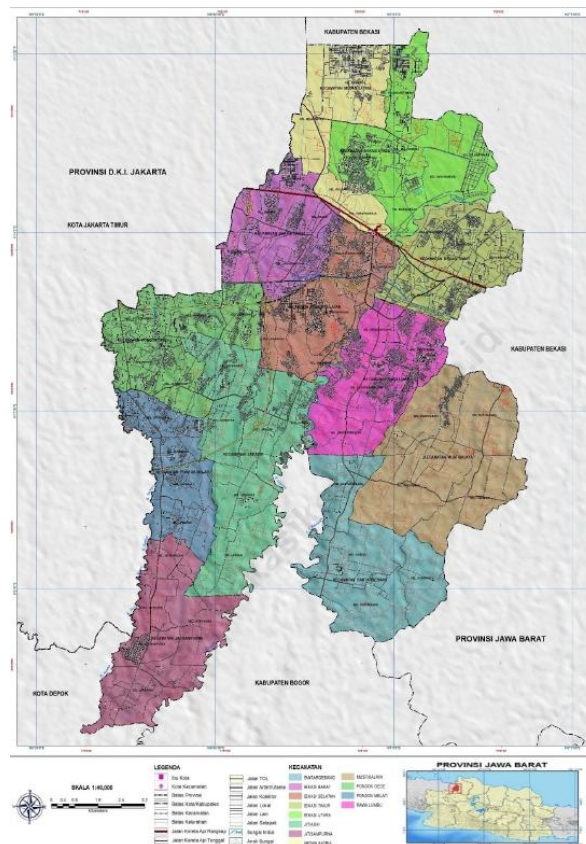
Kota Bekasi merupakan salah satu kawasan metropolitan di Provinsi Jawa Barat dan memiliki posisi strategis karena berbatasan langsung dengan Wilayah Ibu Kota Khusus Jakarta. Secara geografis, kota ini terletak antara $106^{\circ}48'28''$ – $107^{\circ}27'29''$ Bujur Timur dan $6^{\circ}10'6''$ – $6^{\circ}30'6''$ Lintang Selatan. Posisi geografis ini menempatkan Bekasi di kawasan dataran rendah dengan ketinggian berkisar antara 28 hingga 110 meter di atas permukaan laut dan kemiringan tanah rata-rata sekitar 0–2 persen (Badan Pusat Statistik Kota Bekasi, 2025). Kondisi topografi yang relatif datar ini mendukung pengembangan infrastruktur transportasi dan fasilitas pejalan kaki, termasuk trotoar. Secara klimatologis, Bekasi beriklim tropis dengan suhu tahunan berkisar 26 – 33°C serta curah hujan sekitar 2.000–2.500 mm per tahun, dengan puncak musim hujan berlangsung pada Desember hingga Februari (BMKG, 2024).

**Tabel 2.1 Luas Wilayah dan Jumlah Kelurahan per Kecamatan di
Kota Bekasi**

Kecamatan	Luas Wilayah (km²)	% terhadap Total	Jumlah Kelurahan
Pondok Gede	17,43	8,18	5
Jatisampurna	20,19	9,48	5
Pondok Melati	11,02	5,17	4
Jatiasih	24,26	11,38	6
Bantargebang	19,24	9,03	4
Mustikajaya	24,76	11,62	4
Bekasi Timur	14,63	6,87	4
Rawalumbu	16,85	7,91	4
Bekasi Selatan	15,81	7,42	5
Bekasi Barat	14,90	6,99	5
Medansatria	13,21	6,20	4
Bekasi Utara	20,80	9,76	6
Total	213,12	100	56

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bekasi, 2025.

Luas wilayah Kota Bekasi mencapai 213,12 km² dan terbagi menjadi 12 kecamatan serta 56 kelurahan. Mustikajaya merupakan kecamatan dengan area terluas, yaitu 24,76 km², sementara Jatiasih dan Bekasi Utara menempati posisi berikutnya. Pondokmelati, yang hanya seluas 11,02 km², menjadi kecamatan dengan cakupan wilayah paling kecil (Badan Pusat Statistik Kota Bekasi, 2025). Kondisi ini menciptakan struktur kawasan perkotaan yang padat, ditandai dengan peningkatan aktivitas pembangunan seiring pertumbuhan jumlah penduduk.



Gambar 2. 1 Peta Administratif Kota Bekasi
Sumber: BPS Kota Bekasi

Kota Bekasi secara administratif berbatasan dengan Kabupaten Bekasi di utara dan timur, Kabupaten Bogor di selatan, serta Provinsi DKI Jakarta di sebelah barat. Posisi strategis ini menjadikan Bekasi sebagai salah satu wilayah penyangga penting bagi ibu kota, ditandai dengan aktivitas perkotaan yang terus berkembang. Pesatnya perkembangan sektor ekonomi, industri, dan infrastruktur mendorong peningkatan urbanisasi, yang pada gilirannya menambah kebutuhan akan fasilitas publik, termasuk jalur pedestrian pada area transportasi umum seperti stasiun. Tabel berikut menyajikan luas wilayah dan jumlah kelurahan di setiap kecamatan sebagai gambaran struktur administratif Kota Bekasi.

Tabel 2. 2 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk per-Kecamatan Kota Bekasi

Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan (jiwa/km²)
Pondok Gede	258.765	14.840
Jatisampurna	224.549	11.130
Pondok Melati	123.760	11.240
Jatiasih	270.300	11.150
Bantargebang	112.300	5.840
Mustikajaya	247.588	10.000
Bekasi Timur	240.760	16.460
Rawalumbu	192.167	11.410
Bekasi Selatan	191.525	12.120
Bekasi Barat	286.300	19.215
Medansatria	135.644	10.270
Bekasi Utara	349.940	16.830
Total	2.644.058	12.406

Menurut data Badan Pusat Statistik tahun 2025, jumlah penduduk Kota Bekasi mencapai 2.644.058 jiwa, yang terdiri dari 1.322.100 penduduk laki-laki dan 1.321.958 penduduk perempuan. Dengan luas wilayah 213,12 km², rata-rata tingkat kepadatan penduduk mencapai 12.406 jiwa per km². Kecamatan Bekasi Barat memiliki kepadatan tertinggi, yaitu 19.215 jiwa per km², diikuti oleh Bekasi Timur dan Bekasi Selatan. Adapun kecamatan dengan kepadatan terendah adalah Bantargebang, yang mencatatkan angka 5.840 jiwa per km². Besarnya jumlah penduduk serta distribusi kepadatan yang tidak merata ini mengindikasikan beban yang semakin besar terhadap ruang publik kota, terutama pada fasilitas pendukung mobilitas pejalan kaki.

Tingginya tingkat kepadatan penduduk berkontribusi pada meningkatnya kebutuhan akan fasilitas publik yang layak, termasuk jalur pedestrian dan trotoar (Litman, 2013). Kota Bekasi juga dikenal memiliki

mobilitas komuter harian yang tinggi, mengingat banyak warganya bekerja di Jakarta dan wilayah sekitarnya (PT KAI Commuter, 2024). Pola perjalanan tersebut menjadikan Stasiun Bekasi sebagai salah satu simpul pergerakan utama setiap hari. Keberadaan trotoar di kawasan ini tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi, tetapi juga sebagai ruang publik yang memengaruhi kenyamanan serta tingkat kepuasan pengguna selama melakukan perjalanan dengan berjalan kaki.

Dengan demikian, karakteristik fisik, sosial, dan demografis Kota Bekasi secara keseluruhan memiliki keterkaitan yang erat dengan fokus penelitian ini, yakni mengenai hubungan antara kualitas layanan dan tingkat kepuasan pengguna trotoar di kawasan Stasiun Kota Bekasi. Kepadatan kota, tingginya mobilitas penduduk, serta perkembangan transportasi publik yang pesat menjadikan kajian terhadap kualitas fasilitas pejalan kaki sebagai aspek penting untuk mendukung kenyamanan dan keselamatan masyarakat.

2.1.2. Gambaran Umum Kawasan Stasiun Kota Bekasi



Gambar 2. 2 Peta Lokasi Stasiun Kota Bekasi dan Akses Sekitarnya
Sumber: GoogleMaps, 2025.

Terletak di Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Timur, Stasiun Kota Bekasi menjadi salah satu simpul transportasi massal terpenting di wilayah timur Jabodetabek. Perannya mencakup fungsi sebagai titik transit antara moda kereta api dan transportasi darat lainnya, termasuk bus, angkot, dan ojek daring (Dishub Kota Bekasi, 2024). Area sekitarnya berbatasan langsung dengan Jalan Ir. H. Juanda di bagian utara, Jalan Perjuangan di bagian barat, permukiman padat penduduk di selatan, serta rel kereta menuju Cikarang di bagian timur. Keberadaan ini membuat kawasan stasiun menjadi pusat mobilitas sekaligus lokasi aktivitas ekonomi masyarakat Kota Bekasi setiap hari.

Area sekitar Stasiun Bekasi merupakan kawasan berfungsi campuran atau *mixed-use*, yang mencakup peran sebagai pusat transportasi sekaligus lokasi perdagangan, jasa, dan permukiman (Kementerian ATR/BPN, 2024). Keberadaan pusat perbelanjaan, restoran, dan fasilitas

umum di sepanjang Jalan Ir. H. Juanda menjadikan tingkat aktivitas di wilayah ini sangat tinggi, khususnya pada periode jam sibuk pagi serta sore hari (Badan Pusat Statistik Kota Bekasi, 2025). Aktivitas masyarakat di lingkungan stasiun tidak semata-mata bertujuan untuk berganti moda transportasi, melainkan juga melibatkan kegiatan sosial-ekonomi seperti berdagang, menunggu ojek daring, serta berinteraksi antar pengguna jalan. Kondisi tersebut menegaskan bahwa kawasan Stasiun Kota Bekasi memiliki dinamika ruang publik yang sangat intens.



Gambar 2.3 Aktivitas Kawasan Stasiun Kota Bekasi pada Jam Sibuk Sore

Sumber: Dokumentasi Lapangan Peneliti, 2025.

Pola pergerakan pejalan kaki di area ini menunjukkan karakter radial, yakni berfokus pada jalur keluar-masuk stasiun yang terhubung ke Jalan Juanda dan Terminal Bekasi. Arus tertinggi terjadi pada pukul 06.00–09.00 dan 16.00–19.00, saat komuter berangkat dan kembali dari aktivitas harian. Berdasarkan laporan PT KAI Commuter tahun 2024, Stasiun Bekasi melayani antara 50.000 hingga 60.000 penumpang setiap hari, dengan jumlah yang meningkat pada hari kerja. Tingginya mobilitas pengguna

transportasi massal tersebut berkontribusi pada besarnya volume pejalan kaki yang memanfaatkan trotoar di sekitar stasiun.

Kepadatan kegiatan di kawasan sekitar stasiun memberikan tekanan pada kapasitas serta mutu fasilitas trotoar. Tanan, dkk (2017) mencatat bahwa jalur pedestrian yang idealnya menjadi ruang yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki kerap terhambat oleh berbagai aktivitas lain, termasuk parkir kendaraan maupun keberadaan pedagang kaki lima. Situasi tersebut menyebabkan menurunnya tingkat kenyamanan, terganggunya aksesibilitas, serta berkurangnya penilaian pengguna terhadap kualitas pelayanan trotoar.

Secara umum, kawasan Stasiun Kota Bekasi mencerminkan area perkotaan dengan intensitas mobilitas tertinggi di wilayah tersebut. Trotoar di sekitar stasiun memiliki fungsi strategis dalam menunjang perpindahan masyarakat antar moda transportasi. Dengan demikian, kajian mengenai keterkaitan antara mutu layanan trotoar dan tingkat kepuasan pengguna menjadi sangat penting untuk mengetahui sejauh mana fasilitas tersebut dapat memenuhi ekspektasi masyarakat terkait kenyamanan, keamanan, serta efektivitas pelayanan publik di ruang kota.

2.2. Gambaran Umum Fasilitas Trotoar di Kawasan Stasiun Kota Bekasi

2.2.1. Kondisi Fisik Trotoar

Trotoar yang berada di sekitar Stasiun Kota Bekasi terletak di sepanjang Jalan Ir. H. Juanda, yang menjadi koridor utama penghubung antara Stasiun Bekasi, Terminal Kota Bekasi, dan kawasan kegiatan

ekonomi masyarakat. Jalur pedestrian tersebut memiliki panjang sekitar 700 meter dengan lebar bervariasi dari 1,5 sampai 2,5 meter (DBMSDA Kota Bekasi, 2024). Permukaannya sebagian besar menggunakan paving block dan beton cor, namun kualitas fisiknya tidak seragam. Sejumlah titik menunjukkan kerusakan seperti retakan, gelombang, dan ketidakraturan permukaan akibat pekerjaan utilitas, kendaraan yang diparkir di atas trotoar, serta akumulasi air saat musim hujan. Selain itu, beberapa bagian drainase tidak berfungsi optimal sehingga menimbulkan genangan yang mengurangi kenyamanan dan keamanan pengguna.



Gambar 2.4 Kondisi Fisik Trotoar di Kawasan Stasiun Kota Bekasi
Sumber: Dokumentasi Lapangan Peneliti, 2025.

Kondisi fisik tersebut memperlihatkan bahwa pemeliharaan trotoar di kawasan stasiun belum berjalan secara komprehensif dan berkelanjutan. Banyak segmen jalur pedestrian yang dialihfungsikan untuk aktivitas lain, seperti parkir motor, tempat menunggu ojek daring, maupun lokasi pedagang kaki lima. Peralihan fungsi ini membuat trotoar tidak lagi sepenuhnya menjalankan perannya sebagai ruang sirkulasi pejalan kaki, melainkan berubah menjadi area kegiatan komersial dan parkir yang tidak

tertata. Akibatnya, pejalan kaki sering harus menggunakan badan jalan, yang meningkatkan risiko kecelakaan dan menurunkan kenyamanan

Kualitas fisik trotoar yang berbeda-beda di setiap bagiannya mengindikasikan belum adanya penerapan standar desain yang terintegrasi oleh pemerintah daerah (Kementerian PUPR, 2014). Mengingat kawasan Stasiun Bekasi merupakan salah satu titik dengan volume pejalan kaki terbesar di kota ini, jalur pedestrian semestinya mengikuti konsep *walkability* dan *universal design* (Steinfeld & Maisel, 2012) sebagai wujud penyediaan infrastruktur yang aman, nyaman, dan dapat diakses secara inklusif oleh seluruh pengguna.

2.2.2. Fungsi dan Pemanfaatan Trotoar

Secara konseptual, trotoar berperan sebagai jalur pergerakan yang aman bagi pejalan kaki yang melakukan perpindahan antar moda transportasi, seperti dari KRL Commuter Line menuju angkutan kota, bus, ataupun layanan transportasi daring. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa fungsi tersebut di kawasan Stasiun Kota Bekasi banyak mengalami penyimpangan. Trotoar di sepanjang Jalan Ir. H. Juanda yang semestinya menjadi ruang prioritas bagi pejalan kaki justru dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima, parkir kendaraan bermotor, serta area menunggu ojek daring. Kondisi tersebut membuat ruang gerak pejalan kaki semakin terbatas. Akibatnya, pengguna trotoar kerap harus turun ke badan jalan yang ramai kendaraan, sehingga meningkatkan risiko keselamatan dan menurunkan kenyamanan berjalan kaki.



Gambar 2. 5 Aktivitas Pejalan Kaki dan Pedagang Kaki Lima di Sekitar Stasiun Kota Bekasi

Sumber: Dokumentasi Lapangan Peneliti, 2025.

Hasil observasi lapangan menunjukkan bahwa penggunaan trotoar di sekitar stasiun mencapai intensitas tertinggi pada pukul 06.00–09.00 dan 16.00–19.00. Pada waktu-waktu tersebut, jumlah pejalan kaki meningkat signifikan akibat aktivitas komuter yang masuk dan keluar stasiun. Pola pergerakan pengguna trotoar umumnya bersifat radial, mengarah dari pintu stasiun menuju Terminal Bekasi serta area komersial di sepanjang Jalan Juanda. Namun, karena sebagian area trotoar dipenuhi aktivitas non-pedestrian, aliran pergerakan pejalan kaki menjadi tidak teratur dan kerap menimbulkan kepadatan lokal pada jalur tersebut.

Permasalahan lain yang terlihat di lapangan adalah ketiadaan perhatian yang memadai terhadap kelompok pengguna rentan, seperti anak-anak, lansia, ibu hamil, dan penyandang disabilitas. Trotoar yang tersedia belum dilengkapi dengan *guiding block* atau jalur braille bagi pengguna tuna netra, tidak menyediakan ramp landai yang dapat diakses kursi roda, serta tidak memiliki fasilitas pendukung seperti bangku untuk beristirahat bagi

lansia atau ibu hamil. Situasi ini mengindikasikan bahwa prinsip aksesibilitas universal belum sepenuhnya diterapkan.

Ketiadaan fasilitas pendukung tersebut berpengaruh langsung terhadap bagaimana pengguna menilai kualitas layanan trotoar, terutama dari aspek kenyamanan, keamanan, dan kemudahan akses. Trotoar yang idealnya menjadi ruang publik yang inklusif ternyata belum mampu memenuhi kebutuhan seluruh kelompok masyarakat. Kondisi ini memperlihatkan adanya kesenjangan antara fungsi trotoar sebagai jalur sirkulasi universal dan realitas lapangan yang cenderung tidak tertata serta lebih pragmatis. Dalam konteks penelitian ini, minimnya perhatian terhadap kelompok rentan menjadi salah satu faktor penting dalam mengevaluasi kualitas layanan trotoar dan tingkat kepuasan penggunaannya.

2.2.3. Regulasi dan Standar Trotoar

Pengelolaan fasilitas trotoar di Kota Bekasi mengacu pada Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 9 Tahun 2017 yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk kewajiban penyediaan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman pada kawasan dengan aktivitas lalu lintas tinggi. Dari sisi teknis, pembangunan trotoar mengikuti ketentuan Peraturan Menteri PUPR Nomor 3 Tahun 2014 tentang pedoman penyediaan dan pemanfaatan jaringan pejalan kaki di area perkotaan. Pedoman tersebut mencantumkan standar minimal, antara lain lebar trotoar sekurang-kurangnya 1,5 meter, keberadaan jalur disabilitas,

pencahayaannya yang memadai, drainase, serta penggunaan material permukaan yang tidak licin.

Meskipun demikian, temuan observasi lapangan menunjukkan bahwa kondisi trotoar di sekitar Stasiun Kota Bekasi masih belum memenuhi standar yang ditetapkan. Di sejumlah titik, lebar trotoar bahkan berada di bawah 1,5 meter karena ruangnya tereduksi oleh aktivitas parkir dan kegiatan berdagang. Permukaan trotoar tampak tidak rata, menjadi licin saat hujan, serta belum dilengkapi jalur braille maupun ramp landai untuk pengguna kursi roda. Selain itu, fasilitas penerangan belum terpasang secara merata, dan elemen pendukung seperti bangku, tempat sampah, serta papan informasi arah belum tersedia secara konsisten.

Ketiadaan penerapan desain universal yang mempertimbangkan kebutuhan seluruh pengguna menyebabkan trotoar di kawasan Stasiun Kota Bekasi belum sesuai dengan prinsip *universal design* dan *inclusive mobility* yang menjadi standar infrastruktur modern. Situasi ini menunjukkan bahwa perhatian pemerintah daerah terhadap penyediaan fasilitas pedestrian yang inklusif masih terbatas, terutama bagi kelompok rentan seperti anak-anak, lansia, ibu hamil, dan penyandang disabilitas.

Minimnya penerapan regulasi serta standar teknis mengindikasikan adanya jarak antara ketentuan kebijakan dan realisasi di lapangan. Walaupun pemerintah telah memiliki landasan hukum yang jelas terkait penyediaan fasilitas pejalan kaki, implementasinya masih belum maksimal, baik dari

aspek kualitas fisik, mekanisme pengawasan, maupun kegiatan pemeliharaan. Dalam penelitian ini, ketidakefektifan penerapan standar teknis menjadi salah satu faktor utama yang memengaruhi persepsi publik terhadap mutu layanan trotoar dan tingkat kepuasan pengguna di kawasan Stasiun Kota Bekasi.

2.3. Gambaran Umum Instansi Pengelola

2.3.1. Profil Instansi Pengelola Trotoar

Dinas Perhubungan Kota Bekasi (Dishub Bekasi) berperan sebagai perangkat daerah yang membantu Wali Kota dalam melaksanakan urusan pemerintahan pada sektor transportasi. Lembaga ini dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2016 mengenai Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Pemerintah Kota Bekasi, dan ketentuannya dijabarkan lebih rinci dalam Peraturan Wali Kota Nomor 20 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Struktur Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bekasi (Peraturan Wali Kota Kota Bekasi, 2019). Dishub Bekasi memiliki komitmen untuk mengatur, mengelola, dan mengembangkan sistem transportasi di Kota Bekasi sebagai bagian dari wilayah metropolitan Jabodetabek yang terus berkembang.

Sebagai kota satelit yang berbatasan langsung dengan Wilayah Ibu Kota Khusus Jakarta, Kota Bekasi dihadapkan pada tantangan besar dalam membangun sistem transportasi yang tidak hanya efisien, tetapi juga aman, nyaman, dan berorientasi pada lingkungan. Dinas Perhubungan Kota Bekasi berperan dalam menjawab berbagai persoalan transportasi, mulai dari

manajemen lalu lintas, pengaturan layanan angkutan umum, pemeliharaan infrastruktur transportasi, hingga pengembangan sarana pedestrian seperti trotoar (Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2024). Secara khusus, dalam pengelolaan trotoar, instansi ini bertanggung jawab terhadap proses perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, dan operasional fasilitas pedestrian guna menjamin keamanan serta kenyamanan pengguna.

Dinas Perhubungan Kota Bekasi berkantor di wilayah perkotaan dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi bagi masyarakat. Instansi ini memiliki struktur organisasi yang terdefinisi dengan baik serta didukung oleh kepemimpinan yang mampu menjaga efektivitas koordinasi dalam pelaksanaan tugas-tugas transportasi. Berdasarkan data tahun 2024, lembaga ini dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang secara langsung bertanggung jawab kepada Wali Kota dalam mengelola penyelenggaraan pemerintahan bidang perhubungan (Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2024).

2.3.2. Visi, Misi, dan Tujuan Instansi

a.) Visi Dinas Perhubungan Kota Bekasi

Penyediaan layanan transportasi yang andal dan saling terhubung di seluruh wilayah Kota Bekasi menjadi visi utama Dinas Perhubungan Kota Bekasi (Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2024).

Visi tersebut menunjukkan komitmen Dinas Perhubungan untuk membangun sistem transportasi yang dapat dipercaya dan terhubung

antarmoda guna mendukung mobilitas masyarakat secara optimal. Dalam konteks penelitian ini, visi ini juga mengisyaratkan bahwa fasilitas pejalan kaki, termasuk trotoar, perlu dipandang sebagai elemen penting dalam mewujudkan layanan transportasi yang handal dan terpadu.

b.) Misi Dinas Perhubungan Kota Bekasi

Misi Dinas Perhubungan Kota Bekasi meliputi empat poin utama (Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2024):

1. Mewujudkan kelancaran berlalu lintas
2. Meningkatkan moda transportasi yang terintegrasi
3. Mewujudkan keselamatan berlalu lintas
4. Mewujudkan kinerja organisasi yang akuntabel dalam mencapai tujuan

Keempat misi tersebut saling berhubungan dan diarahkan untuk meningkatkan mutu layanan transportasi publik. Misi pertama terkait kelancaran lalu lintas juga mencakup pengelolaan trotoar secara efektif agar tidak menghambat pergerakan kendaraan. Misi kedua mengenai integrasi moda transportasi menegaskan bahwa trotoar harus berfungsi sebagai jalur penghubung yang optimal antar titik akses transportasi, khususnya di lingkungan stasiun. Misi ketiga yang berfokus pada keselamatan lalu lintas turut menekankan perlindungan bagi pejalan kaki melalui penyediaan trotoar yang aman. Sementara itu, misi keempat mengenai akuntabilitas

menunjukkan komitmen Dinas untuk terus memperbaiki kinerja dalam memberikan layanan yang memenuhi kebutuhan masyarakat.

c.) Tujuan Dinas Perhubungan Kota Bekasi

Tujuan Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam mengelola sektor transportasi mencakup sejumlah aspek strategis yang sejalan dengan visi dan misi organisasi. Seluruh tujuan tersebut dirumuskan untuk mewujudkan sistem transportasi yang mendukung pembangunan berkelanjutan serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat di Kota Bekasi. Secara khusus, dalam mengelola fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, Dinas Perhubungan bertujuan untuk:

1. Menyediakan fasilitas trotoar yang memenuhi standar keamanan dan kenyamanan sesuai dengan peraturan yang berlaku
2. Memastikan aksesibilitas trotoar untuk semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas dan kelompok khusus lainnya
3. Mengintegrasikan fasilitas trotoar dengan sistem transportasi publik yang ada untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki yang lancar
4. Meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya penggunaan dan pemeliharaan fasilitas trotoar
5. Melakukan pemeliharaan dan perbaikan berkelanjutan terhadap fasilitas trotoar yang rusak atau tidak layak pakai

2.3.3. Tugas dan Fungsi Instansi

a.) Tugas Pokok Dinas Perhubungan Kota Bekasi

Mengacu pada Peraturan Wali Kota Nomor 20 Tahun 2019, Dinas Perhubungan Kota Bekasi bertanggung jawab untuk mendukung Wali Kota dalam memimpin, mengendalikan, dan mengoordinasikan penyusunan kebijakan teknis serta pelaksanaan urusan pemerintahan yang berada dalam lingkup kewenangannya. Kewenangan tersebut mencakup pengelolaan lalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana perhubungan, serta pengembangan sistem transportasi sebagai upaya mencapai visi dan misi Dinas (Peraturan Wali Kota Kota Bekasi, 2019).

b.) Fungsi-Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bekasi

Dinas Perhubungan Kota Bekasi menjalankan fungsi-fungsi yang luas dalam mengelola sektor perhubungan di Kota Bekasi. Untuk kepentingan penelitian ini, fungsi-fungsi yang paling relevan dengan pengelolaan trotoar adalah:

1. Fungsi prasarana transportasi dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan melalui kegiatan perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, dan pengembangan berbagai fasilitas transportasi, seperti trotoar, jembatan penyeberangan, serta sarana pendukung lainnya. Tanggung jawab ini dikelola oleh Bidang Prasarana yang membawahi Seksi Prasarana Transportasi (Peraturan Wali Kota Kota Bekasi, 2019).

2. Fungsi pengendalian dan operasional pada Dinas Perhubungan mencakup upaya memastikan bahwa prasarana transportasi, termasuk trotoar, dimanfaatkan sesuai ketentuan serta terbebas dari penyalahgunaan seperti parkir tidak resmi atau aktivitas perdagangan ilegal. Pelaksanaan fungsi ini berada di bawah Bidang Pengendalian dan Operasional yang menaungi Seksi Penindakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) serta Seksi Pengendalian Lalu Lintas (Peraturan Wali Kota Kota Bekasi, 2019)
3. Fungsi manajemen lalu lintas pada Dinas Perhubungan mencakup proses perencanaan dan pelaksanaan pengaturan lalu lintas secara komprehensif, termasuk pengelolaan arus pejalan kaki serta penyediaan fasilitas penunjang mobilitas yang lebih tertib dan lancar. Fungsi ini dijalankan oleh Bidang Teknik Lalu Lintas melalui Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan (Peraturan Wali Kota Kota Bekasi, 2019).
4. Dinas Perhubungan juga menjalankan fungsi pembinaan dan pengawasan terhadap penggunaan sarana transportasi, dengan tujuan memastikan kepatuhan terhadap regulasi serta mencegah praktik yang tidak sesuai dengan peruntukan fasilitas publik. Terkait trotoar, fungsi ini diwujudkan melalui pemberian arahan dan penertiban bagi pedagang kaki lima, pengemudi, serta pejalan kaki agar pemanfaatannya tetap sesuai fungsi utama.

2.4 Gambaran Umum Pengguna Trotoar

2.4.1. Karakteristik Pengguna Trotoar

Beragam kelompok masyarakat dengan karakteristik yang heterogen memanfaatkan trotoar di kawasan Stasiun Kota Bekasi. Mengetahui karakteristik pengguna secara mendalam diperlukan untuk menilai kualitas pelayanan trotoar dan kepuasan pengguna. Hasil penelitian mengenai perilaku pejalan kaki di titik-titik strategis memperlihatkan pola yang relatif konsisten, baik dari sisi demografi, motivasi perjalanan, maupun kebutuhan khusus.

a.) Karakteristik Berdasarkan Usia

Kajian mengenai karakteristik pejalan kaki di wilayah perkotaan Indonesia menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna trotoar berasal dari kelompok usia produktif. Temuan penelitian di sejumlah trotoar perkotaan mengungkapkan bahwa distribusi usia pengguna terdiri dari 16% berusia di bawah 25 tahun, 15% berusia 26–35 tahun, 43% berusia 36–45 tahun, dan 26% berusia di atas 46 tahun (Jaya et al., 2024). Hasil penelitian lain yang dilakukan di kawasan stasiun menunjukkan pola serupa, yakni dominasi kelompok usia 36–45 tahun sebagai pengguna utama trotoar, mencerminkan tingginya proporsi penduduk usia kerja di area tersebut (Sukadi et al., 2022).

Distribusi umur tersebut mengindikasikan bahwa trotoar paling banyak digunakan oleh masyarakat usia kerja yang bepergian untuk kepentingan profesional, kegiatan usaha, atau aktivitas ekonomi dan sosial lainnya. Pengguna dalam rentang usia ini biasanya memiliki harapan yang

lebih besar terhadap kondisi fisik dan aspek keamanan trotoar, mengingat frekuensi penggunaan yang tinggi dan seringkali dilakukan dalam kondisi tergesa-gesa.

b.) Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan para pengguna trotoar menggambarkan kualitas sumber daya manusia di area Stasiun Bekasi. Temuan penelitian menunjukkan bahwa 48% pengguna trotoar telah menempuh pendidikan pada jenjang sarjana atau lebih tinggi (Jaya et al., 2024). Proporsi pendidikan yang relatif tinggi ini mengindikasikan bahwa sebagian besar pengguna merupakan individu dengan tingkat kesadaran yang baik terhadap hak serta mutu layanan publik. Karena itu, mereka cenderung memberikan evaluasi yang lebih kritis terhadap kondisi dan kualitas trotoar yang mereka manfaatkan.

c.) Karakteristik Khusus Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

Selain karakteristik umum yang telah dijelaskan, terdapat kelompok pengguna trotoar yang memerlukan perhatian khusus, yakni pejalan kaki dengan kebutuhan khusus. Kelompok ini meliputi penyandang disabilitas, lansia, ibu hamil, serta anak-anak. Oleh karena itu, fasilitas trotoar perlu dirancang dan dikelola agar mampu memenuhi kebutuhan seluruh kategori pengguna tersebut. Peraturan Menteri Nomor 11 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki menegaskan bahwa infrastruktur bagi pejalan kaki harus menjamin aspek keselamatan dan

kenyamanan bagi semua pengguna, termasuk kelompok berkebutuhan khusus (Peraturan Menteri, 2014).

2.4.2. Pola Penggunaan Trotoar

Penggunaan trotoar di area Stasiun Kota Bekasi mengalami perubahan yang signifikan selama rentang waktu harian, di mana puncak aktivitas terjadi pada jam-jam sibuk. Menelaah pola penggunaan tersebut diperlukan untuk mengevaluasi kemampuan trotoar menampung pengguna serta mengukur kepuasan mereka dalam kondisi yang berbeda.

a.) Pola Penggunaan Berdasarkan Waktu

Volume pejalan kaki di kawasan Stasiun Kota Bekasi menunjukkan perubahan yang signifikan sepanjang hari. Temuan penelitian terdahulu memperlihatkan bahwa kawasan ini memiliki pola kepadatan yang menonjol pada waktu-waktu tertentu. Arus pejalan kaki mencapai titik tertinggi pada pukul 06.00–09.00 dan 16.00–19.00, bertepatan dengan jam perjalanan komuter (Sukadi et al., 2022). Pola ini selaras dengan ritme penggunaan transportasi umum yang cenderung memuncak pada pagi hari saat masyarakat berangkat bekerja dan kembali meningkat pada sore hari ketika mereka pulang.

Data menunjukkan bahwa Stasiun Bekasi melayani sekitar 50.000–60.000 penumpang setiap hari, dengan jumlah yang lebih besar pada hari kerja (PT KAI Commuter, 2024). Tingginya volume penumpang tersebut secara langsung memengaruhi jumlah pejalan kaki yang memanfaatkan

trotoar di sekitar stasiun, khususnya pada jam-jam sibuk. Pada puncak pagi hari, yakni pukul 06.15–06.30, catatan lalu lintas menunjukkan arus penumpang yang mencapai ribuan orang, menghasilkan tingkat kepadatan yang sangat tinggi (Syahidan et al., 2024).

b.) Pola Penggunaan Berdasarkan Hari Dalam Seminggu

Variasi penggunaan trotoar juga dapat dilihat berdasarkan hari dalam minggu. Aktivitas pejalan kaki pada hari kerja (Senin hingga Jumat) umumnya lebih padat dibandingkan dengan hari libur (Sabtu dan Minggu), yang dipicu oleh rutinitas bekerja dan bersekolah. Data penelitian menunjukkan bahwa volume pejalan kaki pada hari kerja, terutama Senin, secara signifikan lebih tinggi dibandingkan dengan hari Minggu (Jaya et al., 2024). Pada momen tertentu yang bertepatan dengan kegiatan khusus, seperti pasar mingguan atau perayaan budaya, kepadatan pejalan kaki dapat meningkat secara mencolok.

c.) Pola Penggunaan Berdasarkan Lokasi Spesifik

Penggunaan trotoar di sekitar Stasiun Bekasi menunjukkan pola distribusi yang tidak merata. Volume pejalan kaki tertinggi terdapat pada jalur yang menghubungkan langsung pintu masuk/keluar stasiun, area perdagangan, serta terminal transportasi. Jalur utama seperti Jalan Ir. H. Juanda menampilkan kepadatan sedang hingga tinggi dengan status pelayanan trotoar “B” (Sukadi et al., 2022). Sebaliknya, ruas lain seperti Jalan Jenderal Sudirman dan Inspeksi Kalimalang memiliki kepadatan lebih rendah, dengan tingkat pelayanan trotoar yang lebih baik, mulai dari kategori “A” hingga “B-C”.