

# **ANALISIS PERUBAHAN POLA PERILAKU DAN ALIH FUNGSI BANGUNAN KOMERSIAL MENJADI LAHAN PARKIR DI STASIUN BEKASI**

(Studi Kasus : Jalan Perjuangan Bekasi )

**Nova Puspita Anggraini ST.MT <sup>1</sup>**

Program Studi Teknik Arsitektur  
Fakultas Teknik Universitas Mercubuana Jakarta

## **ABSTRAK**

Seiring berkembangnya jumlah penduduk di Bekasi dengan berbagai macam kegiatan antara lain bersekolah, bekerja berbisnis, dan berdagang, membuat masyarakat disekitar memerlukan kendaraan. Adapun beberapa masyarakat di Bekasi yang memilih alternatif lain dengan menggunakan sarana yang telah tersedia yaitu KRL (Kereta Rel Listrik) Commuter line di Stasiun daerah Jalan Pusdiklat Raya No.7, Marga Mulya, Bekasi Utara Kota Bekasi Jawa Barat. Di karenakan masyarakat Kota Bekasi banyak yang bekerja di sekitar Jabodetabek, Sehingga masyarakat yang memiliki kendaraan menitipkannya ke fasilitas parkir yang telah di sediakan pihak Stasiun Bekasi. Tidak terkecuali masyarakat yang menitipkan kendaraannya di luar dari Stasiun Bekasi yaitu di jasa penitipan motor yang berada di sekitar area Stasiun, keadaan itu dimanfaatkan oleh masyarakat khususnya di Jalan Perjuangan Bekasi banyaknya bangunan yang berubah fungsi menjadi lahan parkir, yang semulanya bangunan komersial.

**Kata Kunci:** Alih Fungsi Bangunan, Komersial Menjadi Lahan Parkir, Stasiun Bekasi, Perubahan Pola Perilaku, Penitipan Motor

## **1. PENDAHULUAN**

Seiring berkembangnya jumlah penduduk di Bekasi dengan berbagai macam kegiatan antara lain bersekolah, bekerja berbisnis, dan berdagang, membuat masyarakat disekitar memerlukan kendaraan. Tercatat jumlah populasi kendaraan menurut jenisnya di Kota Bekasi tahun 2016 berdasarkan data Badan Statistik Pusat mobil pribadi 605.597 unit, mini bus 205.148 unit, bus 3.037 unit, sepeda motor 1.259.146 unit.

Adapun beberapa masyarakat di Bekasi yang memilih alternatif lain dengan menggunakan sarana yang telah tersedia yaitu KRL (Kereta Rel Listrik) Commuter line di Stasiun daerah Jalan Pusdiklat Raya No.7, Marga Mulya, Bekasi Utara Kota Bekasi Jawa Barat. Di karenakan masyarakat Kota Bekasi banyak yang bekerja di sekitar Jabodetabek, untuk mempersingkat waktu menggunakan transportasi kereta, sehingga masyarakat yang memiliki kendaraan menitipkannya ke fasilitas parkir yang telah di sediakan pihak Stasiun Bekasi. Tiap kendaraan yang menitipkan kendaraannya di dalam Stasiun dikenakan tarif Rp 2.000 untuk 1 jam pertama akan bertambah Rp 1.000 untuk perjam berikutnya kemudian setelah 3 jam, tarifnya akan menjadi Rp 8.000 perhari.

---

<sup>1</sup> Dosen Fakultas Teknik Universitas Mercubuana Jakarta

Tidak terkecuali masyarakat yang menitipkan kendaraannya di luar dari Stasiun Bekasi yaitu di jasa penitipan motor yang berada di sekitar area Stasiun, keadaan itu dimanfaatkan oleh masyarakat khususnya di Jalan Perjuangan Bekasi banyaknya bangunan yang berubah fungsi menjadi lahan parkir, yang semulanya bangunan komersial. Untuk tarif rata-rata di jasa penitipan motor selama sehari yaitu Rp 5.000

### **Rumusan Permasalahan**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas terdapat dua faktor yaitu:

#### **1) Faktor Internal**

Di lihat dari kondisi sosial, budaya, ekonomi yaitu:

##### **Sosial:**

Adanya kecemburuan sosial pada masyarakat di Stasiun Bekasi melihat pelaku usaha penitipan motor milik tetangga, yang membuat mereka meniru usaha yang sama

##### **Budaya**

Saling mempercayai, gotong royong dan memberikan perlindungan. Sebagai contoh: pemilik motor tidak mengunci kendaraan sehingga memudahkan juru parkir memindahkannya

##### **Ekonomi**

Membuka lapangan kerja untuk masyarakat sekitar sebagai juru parkir

#### **2) Faktor External**

Tidak adanya tempat pemberhentian bagi ojek online dan angkutan umum, sehingga terjadi penumpukan kendaraan bermotor di depan Stasiun Bekasi

### **Pertanyaan Awal Penelitian**

1. Bagaimana penerapan lahan parkir di Jalan Perjuangan Bekasi?
2. Bagaimana dampak (positif/negatif) dari perubahan fungsi lahan tersebut?

### **Tujuan**

Penerapan perubahan alih fungsi bangunan komersial menjadi lahan parkir di sekitar Jalan Perjuangan Bekasi, sehingga masyarakatnya bisa merasakan manfaat perubahan fungsi lahan tersebut, dan dampak terhadap lingkungan di sekitarnya.

### **Manfaat Penulisan**

Adapun manfaat dari penulisan ini sebagai berikut:

1. Bagi penulis Sebagai sarana untuk menerapkan pengetahuan yang diperoleh selama menempuh studi, khususnya di dalam perancangan tata ruang luar
2. Bagi pembaca laporan ini dapat dijadikan sebagai tambahan bahan pengetahuan tentang perancangan tata ruang luar dan menjadi referensi penelitian berikutnya.

### **Ruang Lingkup Pembahasan**

Pada ruang lingkup pembahasan terletak pada Jalan Perjuangan Bekasi di sekitar Stasiun dan bangunan komersial pada area yang bertanda merah adapun pada lingkup pembahasan peneliti membagi menjadi 3 zona yaitu:

- Zona 1: berada di depan Stasiun Bekasi, dan di sebelah toko Indomaret
- Zona 2: berada di sebelah klinik dan di depan klinik
- Zona 3: berada di sebelah pool taxi blue brid dan di depan pool taxi



Gambar 1.1  
Peta studi kasus Jalan Perjuangan Bekasi  
(sumber:google map)

## 2. LANDASAN TEORI

### 2.1. Pengertian Perilaku

Setelah psikologi berkembang luas dan dituntut mempunyai ciri-ciri suatu disiplin ilmu pengetahuan, maka jiwa dipandang terlalu abstrak. Hal ini membawa J.B. Watson (1878-1958) memandang perilaku dianggap lebih mudah diamati, dicatat, diukur. Arti perilaku mencakup yang kasatmata seperti makan, menangis, memasak, melihat, bekerja, dan perilaku yang tidak kasatmata seperti fantasi, motivasi, dan proses terjadinya pada waktu seseorang diam atau secara fisik tidak bergerak. (Laurens, 2005)

### 2.2. Alih Fungsi

Pengalihan fungsi lahan di sebut sebagai konversi lahan adalah perubahan fungsi sebagian atau seluruh kawasan lahan dari fungsinya semula (seperti yang di rencanakan) menjadi fungsi lain yang menjadi dampak negatif (masalah) terhadap lingkungan dan potensi lahan itu sendiri. Alih fungsi lahan juga dapat di artikan sebagai perubahan untuk penggunaan lain di sebabkan oleh faktor-faktor yang secara garis besar meliputi keperluan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang makin bertambah jumlahnya dan meningkatnya tuntutan akan mutu kehidupan yang lebih baik (Friyatno, dan Irawan 1994)

### 2.3. Definisi Bangunan Komersial

Pengertian bangunan komersial yaitu bangunan yang sengaja di dirikan untuk menghasilkan keuntungan dari aktivitas komersial bangunan tersebut bagi pemiliknya. Definisi aktivitas komersial adalah kegiatan-kegiatan yang berhubungan langsung dengan jual, beli, dan sewa. Jadi bangunan komersial merupakan bangunan yang di jual kembali ke pembeli atau di sewakan selama periode waktu tertentu. Bangunan komersial juga mewadahi aktivitas komersial yang bertujuan

mendatangkan keuntungan baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Untuk menunjang keberhasilan fungsinya, perancangan bangunan komersial perlu mempertimbangkan berbagai aspek baik dari sisi tampilan bangunan, pertimbangan efisiensi, keamanan, maupun peluang pengembangan.

#### **2.4. Sistem Perdagangan**

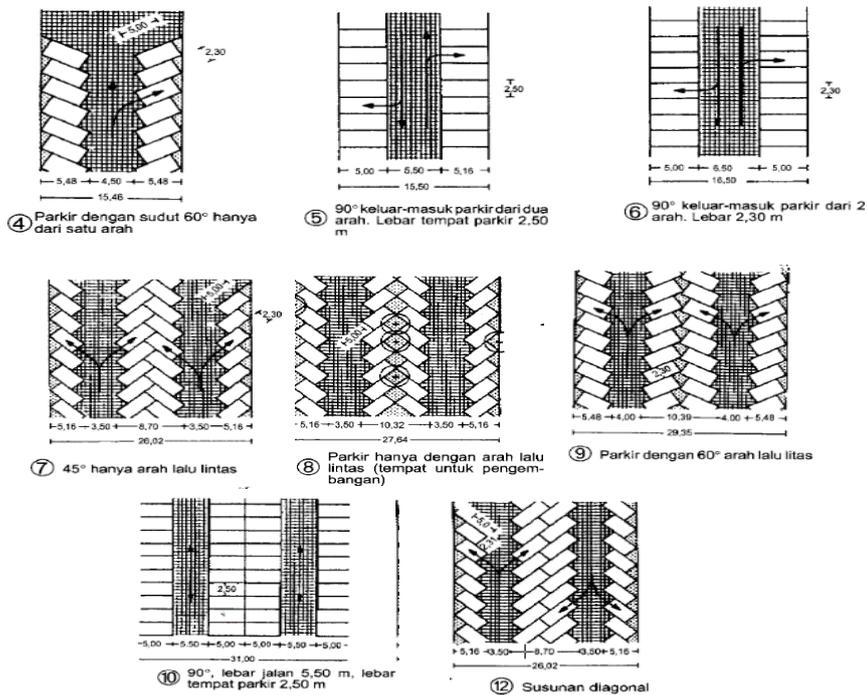
Pengertian Perdagangan secara Umum Perdagangan atau perniagaan pada umumnya ialah pekerjaan membeli barang dari suatu tempat atau pada suatu waktu dan menjual barang itu di tempat lain atau pada waktu yang berikutan dengan maksud untuk memperoleh keuntungan. Dalam Buku I Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Bab 1 Pasal 2 sampai dengan Pasal 5 KUHD di atur tentang pedagang dan perbuatan perdagangan. Pedagang adalah orang yang melakukan perbuatan perdagangan sebagai pekerjaan sehari-hari (Pasal 2 KUHD). Pengertian perdagangan atau perniagaan dalam Pasal 3 KUHD adalah membeli barang untuk di jual kembali dalam jumlah banyak atau sedikit, masih berupa bahan atau sudah jadi, atau hanya untuk di sewakan pemakaiannya. Perbuatan perdagangan dalam pasal ini hanya meliputi perbuatan membeli, tidak meliputi perbuatan menjual.

#### **2.5 Sistem Transportasi**

Transportasi pada dasarnya mempunyai dua fungsi utama, yaitu melayani kebutuhan akan transportasi dan merangsang perkembangan. Demi berkembangnya wilayah perkotaan, fungsi merangsang perkembangan lebih dominan. Hanya saja perkembangan lebih dominan. Hanya saja perkembangan tersebut perlu di kendalikan (salah satunya dengan peraturan) agar sesuai dengan bentuk pola yang di rencanakan.

Transportasi perkotaan mempunyai tujuan yang luas, yaitu membentuk suatu kota dimana kota akan hidup jika sistem transportasi berjalan baik. Artinya mempunyai jalan-jalan yang sesuai dengan fungsinya serta perlengkapan lalu lintas yang lain. Untuk menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kemudahan berkembangnya kota, serta meningkatkan daya guna sumber-sumber yang ada. Sistem transportasi antar kota terdiri dari berbagai aktivitas, seperti industri, pariwisata, perdagangan, pertanian, pertambangan, dan lain-lain. Dalam pemenuhan kebutuhannya manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi.

Sasaran umum dari perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi mudah dan efisien (Jurnal PWK No.3, 1997:37)



Gambar 2.2 Jenis Penataan Parkir

(Sumber: Ernst Neufert)

Lalu-lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus di parkir. Sarana parkir merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang di gunakan memerlukan parkir. Sarana parkir ini pada dasarnya dapat di klasifikasikan menjadi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

## 2.6. Sistem Jaringan Jalan

### 2.6.1 Pengertian Prasarana Jalan

Menurut undang-undang nomor 38 Tahun 2004 pasal 1 ayat 4 di katakan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap yang di peruntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah dan di bawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api dan jalan kanal.

### 2.4.2 Klarifikasi Jaringan Jalan

Jalan memiliki suatu sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada 11 dalam pengaruh pelayanan dalam suatu hubungan hirarki. Sistem jaringan jalan menurut peranan pelayanan jasa distribusi di Indonesia terdiri dari dua macam:

#### A. Sistem jaringan jalan primer

Adalah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota. Kaitan antara sistem jaringan jalan primer dengan peranannya adalah sebagai berikut :

- 1) Jalan arteri primer menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua. Ciri-ciri jalan arteri primer yaitu :
  - a) Kecepatan rencana > 60 km/jam
  - b) Lebar badan jalan minimal 8 meter.
  - c) Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.
  - d) Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas pulang pergi, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.
  - e) Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencanadan kapasitas jalan dapat tercapai.
  - f) Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
  - g) Jalan arteri primer tidak terputus walaupun memasuki kota.
- 2) Jalan kolektor primer menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga. Ciri-ciri jalan kolektor primer adalah :
  - a) Kecepatan rencana > 40 km/jam.
  - b) Lebar badan jalan minimal 7 meter.
  - c) Kapasitas jalan lebih besar atau sama dengan volume lalu lintas rata-rata.
  - d) Jalan masuk di batasi, di rencanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
  - e) Jalan kolektor primer tidak terputus walaupun memasuki kota.
- 3) Jalan lokal primer menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau jenjang kedua dengan persil, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil atau kota di bawah kota jenjang ketiga sampai persil. Ciri-ciri jalan lokal primer adalah :
  - a) Kecepatan rencana > 30 km/jam
  - b) Lebar badan jalan minimal 6 meter.
  - c) Jalan lokal primer tidak terputus walaupun memasuki desa.

#### B. Sistem jaringan jalan sekunder

Adalah sistem jaringan jalan dengan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Kaitan antara sistem jaringan jalan sekunder dengan peranannya adalah sebagai berikut :

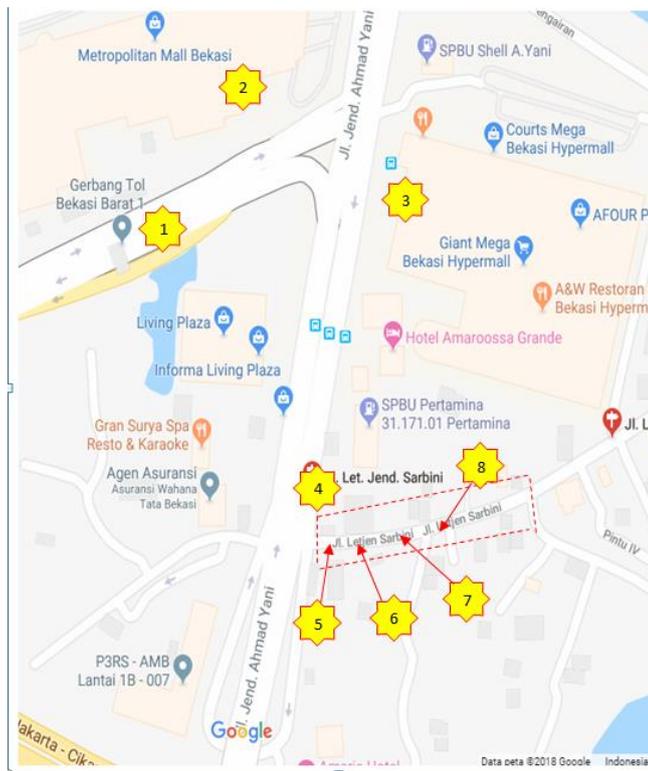
- 1) Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan sekunder kesatu atau kawasan kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Ciri-ciri jalan arteri sekunder adalah :
  - a) Kecepatan rencana > 30 km/jam.
  - b) Lebar badan jalan minimal 7 meter.
  - c) Kapasitas jalan sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
  - d) Tidak boleh di ganggu oleh lalu lintas lambat.
  - e) Persimpangan dengan pengaturan tertentu, tidak mengurangi kecepatan dan kapasitas jalan.
- 2) Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Ciri-ciri jalan kolektor sekunder adalah :
  - a) Kecepatan rencana minimal 20 km/jam.

- b) Lebar jalan minimal 7 meter.
- 3) Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan atau kawasan sekunder ketiga dan seterusnya dengan perumahan. Ciri- ciri jalan lokal sekunder adalah :
  - a) Kecepatan rencana > 10 km/jam.
  - b) Lebar badan jalan minimal 5 meter.
  - c) Lebar badan jalan tidak di peruntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih, minimal 3,5 meter.
  - d) Persyaratan teknik tidak di peruntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih.

Kesimpulan dari system jaringan jalan berdasarkan lokasi pengamatan berada di jalan kolektor primer karena jalan lintas provinsi yang menghubungkan Jakarta Utara dengan Bekasi Utara dengan lebar jalan ±8 meter dengan kecepatan rata-rata 40km/jam

### 2.7 Studi Banding

Pada studi banding memilih lokasi di Jalan Letjen Sabini dekat dengan akses tol Bekasi Barat, Mall Metropolitan, Mega Bekasi Hyper Mall, dan hotel amborsia grande. Di jalan ini juga terdapat bangunan komersial yang beralih fungsi ke lahan parkir, pengunjung jasa penitipan motor di lokasi ini adalah masyarakat yang hendak ke mall atau memakai sarana tol (dengan di jemput mobil pribadi ataupun umum





Gambar 2.3  
Peta Jalan Letjen Sarbini berikut keterangan photo lokasi  
(sumber :Google map dan Dokumentasi Pribadi)

### 3. METODOLOGI

#### Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah dengan cara mengumpulkan data-data primer dan sekunder yang mencakup didalamnya pendekatan kualitatif deskriptif atau observasi lapangan yang kemudian dari data-data tersebut diperoleh data-data mengenai landasan teoritis di lokasi Jalan Perjuangan Bekasi bangunan komersial yang beralih fungsi menjadi lahan parkir.

Analisis kualitatif deskriptif yaitu metode penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, Sugiyono (2012:15)

#### Alat dan Bahan Penulisan

Peralatan yang digunakan pada penulisan ini, antara lain :

1. Camera, digunakan untuk memphoto lokasi bangunan yang di jadikan lahan parkir
2. Buku catatan, digunakan untuk mencatat jawaban dari narasumber di lokasi
3. Laptop, digunakan untuk pengetikan dan membuat laporan dan menganalisis data dari hasil survei

#### Teknik Pengumpulan Data

Tahapan pengumpulan data adalah sebagai berikut:

1. Tinjauan Lapangan

Tinjauan lapangan merupakan kegiatan yang dilakukan dengan cara survei dengan pengamatan langsung kelapangan, guna mendapatkan informasi yang jelas dengan wawancara, mengamati keadaan sekitar lokasi.

### **Lokasi Dan Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan langsung di depan penitipan motor di Jalan Perjuangan Bekasi. Untuk waktu penelitian yaitu:

- pada hari sabtu pagi jam 6:00 WIB dan sore hari jam 17:00 WIB
- pada hari senin pagi jam 6:00 WIB dan sore hari jam 17:00 WIB. Dengan mewawancarai Bapak Ahmad (45 tahun) pelaku jasa penitipan motor selaku selaku tukang parkir.

### **Analisis Data**

Analisis data adalah cara yang dipakai untuk mengolah data. Alat pengolah data terdiri dari berbagai jenis yaitu :

#### 1. Pengumpulan Data

Kegiatan pengumpulan data pada penulisan ini adalah dengan dokumentasi lapangan dan analisis.

#### 2. Reduksi Data

Dalam hal ini, reduksi diartikan sebagai alat untuk menyaring hal-hal yang dirasa kurang sesuai dengan judul penulisan.

#### 3. Penyusunan Data

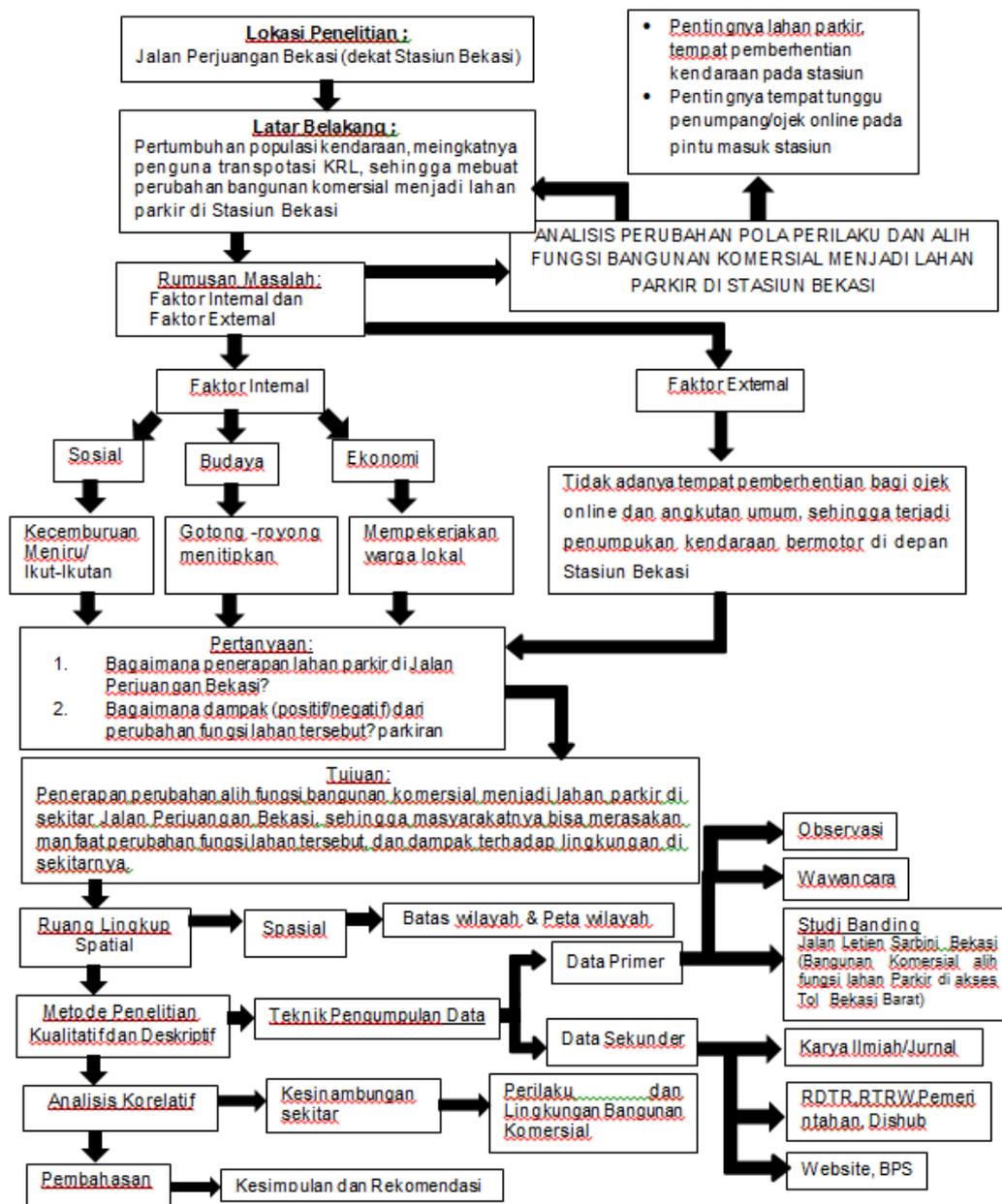
Adalah pendeskrisian informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data kualitatif disajikan dalam bentuk teks naratif, dan zonasi map.

#### 4. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan kegiatan akhir dari analisis data yang dimana data dari hasil reduksi disusun kemudian ditarik kesimpulan.

### **Kerangka Pikir**

Kerangka pikir



## Analisis Aktivitas Lingkungan

Hasil temuan deskriptif pada bab II dan III mengenai studi banding yang sama dengan kegiatan perilaku pada jalan Perjuangan Bekasi. Tentang alih fungsi bangunan ke lahan parkir bahwa masyarakat melihat ada potensi bisnis dalam pengelolaan lahan parkir tersebut. Yang semulanya masyarakatnya merupakan pelaku usaha mengelola warung makan, dagang sembako, bengkel motor, dan usaha lainnya. Berpindah menjadi usaha penitipan motor juga di dasari adanya budaya meniru pada warganya yang melihat usaha penitipan motor tetangga kian ramai,

## Proses Pola Perilaku Masyarakat

Pada dasarnya setiap orang memiliki keinginan untuk bisa lebih dari orang lain. Maka dalam bermasyarakat selalu ada persaingan begitu pula dalam berbisnis. Beda

halnya dalam usaha penitipan motor pada lokasi yang memang di perlukan seperti di Stasiun Bekasi terbilang ramainya pengguna kendaraan roda dua ada nya usaha ini membantu usaha sejenisnya bilamana terjadi parkir penuh bisa pindah lahan parkir lainnya sehingga menimbulkan kerjasama gotong royong pada setiap pelaku usahanya

### Alur Kegiatan Pengunjung Penitipan Motor



Gambar 5.1  
Alur Kegiatan Pengunjung  
Sumber: Analisis Penulis

Berdasarkan pengamatan langsung pengunjung mayoritas adalah pengguna jasa KRL (Kereta Rel Listrik). Yang aktivitasnya adalah pegawai kantoran dan pelajar mahasiswa. Jam oprasional usaha ini adalah jam 5.00WIB s/d jam 23.00WIB jika lewat dari jam buka maka penitipan sudah tutup dan kendaraan menginap dapat di ambil kembali di keesokan harinya.

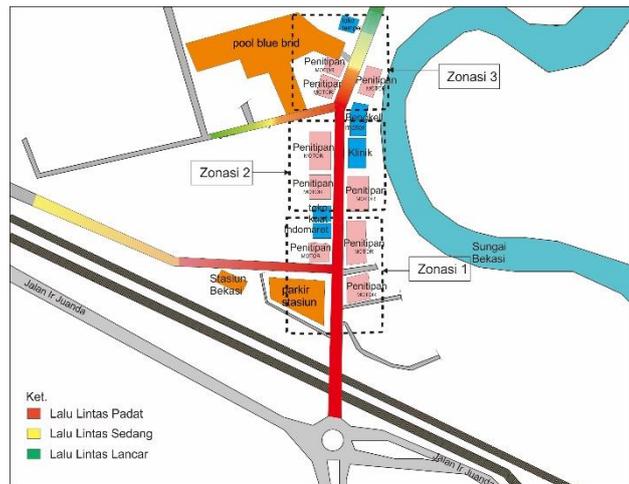
### Analisis Pembahasan

#### Analisis Pemakai Jalan per zonasi

Untuk waktu pada analisis simple kali ini memakai opsi di hari senin dan hari sabtu pada pagi hari dan sore hari nya.

#### Simple Hari Senin

Analisis Senin Pagi (6.00WIB s/d 7.00WIB)



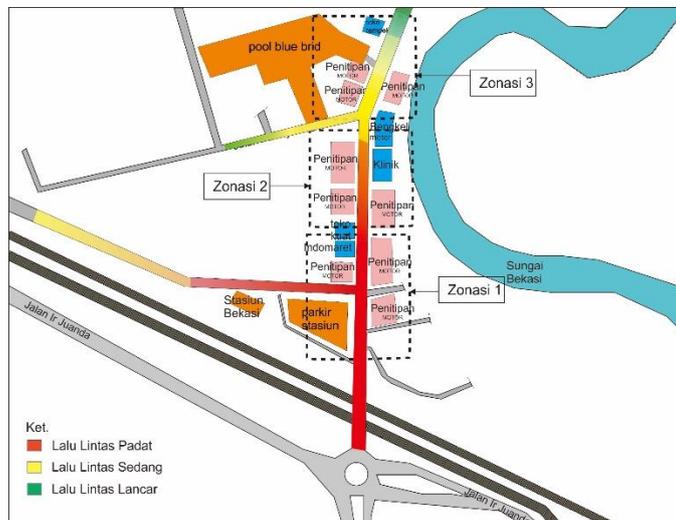
Gambar 5.3

Pemetaan zonasi padat kendaraan senin pagi

Sumber: Analisis Pribadi

- Pada zonasi 1 jalan berada pada warna merah yang di keterangan lalu lintas padat dan ramai pada situasi ini di mana aktivitas dari pengguna transportasi ojol atau pun pribadi sangat ramai
- Pada zonasi 2 analisis jalan ini juga terbilang padat
- Pada zonasi 3 posisi kepadatan berkurang dan bisa di lihat di warna hijau yang berarti kembali lancar

Analisis Senin Sore (17.00WIB s/d 18.00WIB)



Gambar 5.4

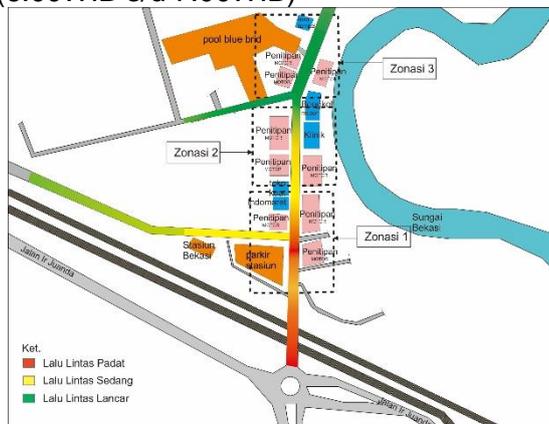
Pemetaan zonasi padat kendaraan (senin sore)

Sumber: Analisis Pribadi

- Pada zonasi 1 padat lalu lintas dari mulai palang kereta api hingga depan Stasiun Bekasi
- Pada zonasi 2 lalu lintasi kepadatan berkurang, mendekati ke zona kuning lalu lintas sedang
- Pada zonasi 3 lalu lintas sedang dan selanjutnya lancar

## Simple Hari Sabtu

### Analisis Sabtu Pagi (6.00WIB s/d 7.00WIB)



Gambar 5.5

Pemetaan zonasi padat kendaraan (sabtu pagi)

Sumber: Analisis Pribadi

- Pada zonasi 1 kepadatan di palang kereta api dan relatif sedang sampai ke depan Stasiun Bekasi yang kembali ramai
- Pada zonasi 2 lalu lintas sedang menyusul lancar dan seterusnya
- Pada zonasi 3 lalu lintas lancar

### Analisis Sabtu Sore (17.00WIB s/d 18.00WIB)



Gambar 5.6

Pemetaan zonasi padat kendaraan (sabtu sore)

Sumber: Analisis Pribadi

- Pada zonasi 1 kepadatan di palang kereta api dan relatif sedang sampai ke depan Stasiun Bekasi berwarna kuning
- Pada zonasi 2 lalu lintas sedang menyusul lancar dan seterusnya
- Pada zonasi 3 lalu lintas lancar

Hasil Analisis pada aktivitas pemakaian jalan Perjuangan adalah terjadi penumpukan kendaraan pada zona 1 palang rel kereta api sehingga menimbulkan kemacetan, juga akibat aktivitas dari para ojol (ojek online) yang berhenti di pinggir jalan dan pada zona 3 relatif lancar

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan di lapangan yang telah penulis lakukan terkait dampak pola perilaku perubahan alih fungsi bangunan komersial ke lahan parkir pada Stasiun Bekasi, penulis menyimpulkan :

1. Penerapan alih fungsi lahan pada bangunan komersial menjadi lahan parkir yaitu:
    - Dengan mengacu standard kebutuhan parkir pada setiap penitipan motor adalah bentuk parkir yang berjajar 90° dengan posisi kendaraan rapat.
    - Bahu jalan yang di pakai untuk parkir membuat kapasitas jalan menjadi penuh dan menimbulkan menumpuknya volume kendaraan di badan jalan
    - Karakteristik parkir yaitu volume parkir pada jalan perjuangan Bekasi kegiatan parkir puncak tertinggi pada waktu berangkat kerja di hari senin pagi dan waktu sore hari yang kapasitas kendaraan dalam satu tempat usaha penitipan motor dapat melebihi kapasitasnya
  2. Dampak Positif
    - Adanya rasa saling percaya bagi pengguna kendaraan roda dua dengan pelaku usaha penitipan motor sehingga hubungan bisnis ini tetap terjaga
    - Terserapnya lapangan pekerjaan mereka yang berpendidikan rendah untuk menjadi juru parkir di penitipan motor.
- Dampak Negatif
- Masih banyak ojek online yang tidak memiliki tempat menunggu penumpang ataupun menurunkan penumpang

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Prof. Dr. Sugiyono 2014. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif. Bandung : Penerbit CV ALFABETA 2014
- Ridwan Khairandy. 2013, pokok-pokok hukum dagang di indonesia, Yogyakarta, FH UII Press,
- Uma Sekaran. 2011. Metode penelitian untuk bisnis. Jakarta: Salemba Empat.
- Marlina, Endy. 2008. Panduan Perancangan Bangunan Komersial.
- Pemerintah Republik Indonesia (2004), Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Sekretaris Negara Republik Indonesia, Jakarta.
- Joyce Marcella Laurens. 2004. Arsitektur dan Perilaku Manusia. Jakarta : Penerbit PT. Grasindo 2004
- Ernst, Neufert, 2002. Data Arsitek jilid II edisi 33, Terjemahan Sunarto
- Abbas, Salim. 2000. Manajemen Transportasi. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djembatan, Jakarta, 1999.
- Departemen Perhubungan. 1998. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Tamin, O.Z, Russ, B.F., 1997. Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan Sistem Transportasi dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi, Perencanaan dan Manajemen Transportasi. Jurnal PWK. Vol. 8 no.3.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB

Hartono, Siti Soemantri, 1989 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dan Peraturan Kepailitan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1989.

### **Jurnal**

Bambang Irawan dan Supena Friyatno, 1994. Dampak Konversi Lahan Sawah Di Jawa Terhadap Produksi Beras Dan Kebijakan Pengendaliannya, Jurnal, Bogor, Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi Pertanian Badan Penelitian dan Pengembangan Pertanian, R.I, Bogor

### **Sumber lainnya**

<http://arafuru.com/sipil/pengertian-definisi-bangunan-komersial-dan-contohnya.html>

(akses Oktober 2018) pengertian bangunan komersial

Badan Pusat Statistik Jawa Barat, 2018, Jawa Barat : Badan Pusat Statistik

Kota Bekasi Dalam Angka, 2014

Kota Bekasi Dalam Angka, 2015

Kota Bekasi Dalam Angka, 2016

Kota Bekasi Dalam Angka, 2017

Kota Bekasi Dalam Angka, 2018