

TINGKAT AKSESIBILITAS KAWASAN TRANSIT STASIUN MANGGARAI, JAKARTA SELATAN

Galih Kusuma Adi¹, Aleksander Purba², Shahnaz Nabila Fuady³

^{1,3}Institut Teknologi Sumatera, Jl. Terusan Ryacudu, Way Huwi, Jati Agung, Lampung Selatan

²Universitas Lampung, Jl. Prof. Dr. Ir. Sumantri Brojonegoro No.1, Gedong Meneng, Bandar Lampung

Email : galih.22117119@student.itera.ac.id

DOI : 10.35472/jppk.v3i1.934

ABSTRACT

Manggarai Station is one of DKI Jakarta Province's busiest stations. Manggarai Station's existence as a transit node promotes mobility from residential areas to the station. Many activities are impacted by land use around the station. In order to accommodate this matter, good accessibility is required. The development of the Manggarai Station area appears to follow the Transit Oriented Development concept (TOD). The implementation of the TOD concept is expected to improve the accessibility of the Manggarai Station transit area. As a result, the purpose of this research is to determine the level of accessibility of the Manggarai Station transit area.

Keywords: Accessibility, Transit Area, Manggarai Station, Transit Oriented Development (TOD)

A. PENDAHULUAN

Stasiun Manggarai merupakan stasiun tersibuk di jabodetabek yang merupakan simpul transportasi yang melayani moda transportasi Kereta Rel Listrik (KRL), Transjakarta dan Kereta Bandara (Perpres No. 60 tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jabodetabekpunjur). Kehadiran Stasiun Manggarai pada kawasan permukiman padat penduduk menimbulkan bangkitan pergerakan yang sangat tinggi. Sebagai sebuah pusat kegiatan di bidang transportasi, Stasiun Manggarai memiliki peran dalam melayani penduduk yang akan melakukan perjalanan dalam kota maupun antar kota menggunakan moda transportasi massal berbasis rel KRL dan Kereta Api Bandara maupun bus Transjakarta. Sebagai sebuah simpul transportasi, Stasiun Manggarai dituntut untuk memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi. Oleh karena itu pengembangan Stasiun Manggarai menerapkan konsep kebijakan pembangunan kawasan berorientasi transit pada kawasan manggarai merupakan konsep yang mengandalkan stimulasi yang diberikan kepada tata guna lahan berupa intervensi tata ruang dan transportasi serta sarana dan prasarana, konsep pengembangan tersebut merupakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

Konsep TOD telah menjadi bagian dari pembangunan tata ruang seperti yang tercantum dalam Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030. Terkhusus pada Pasal 7 Ayat 1 Poin B Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030, dituliskan bahwa TOD menjadi salah satu strategi terkait pengembangan pusat kegiatan dalam angkutan massal. Konsep TOD juga dibahas dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 44 Tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development. Kemudian pada Pasal 1 Ayat 12 Pergub DKI Jakarta Nomor 44 Tahun 2017, dituliskan Pembangunan TOD adalah suatu

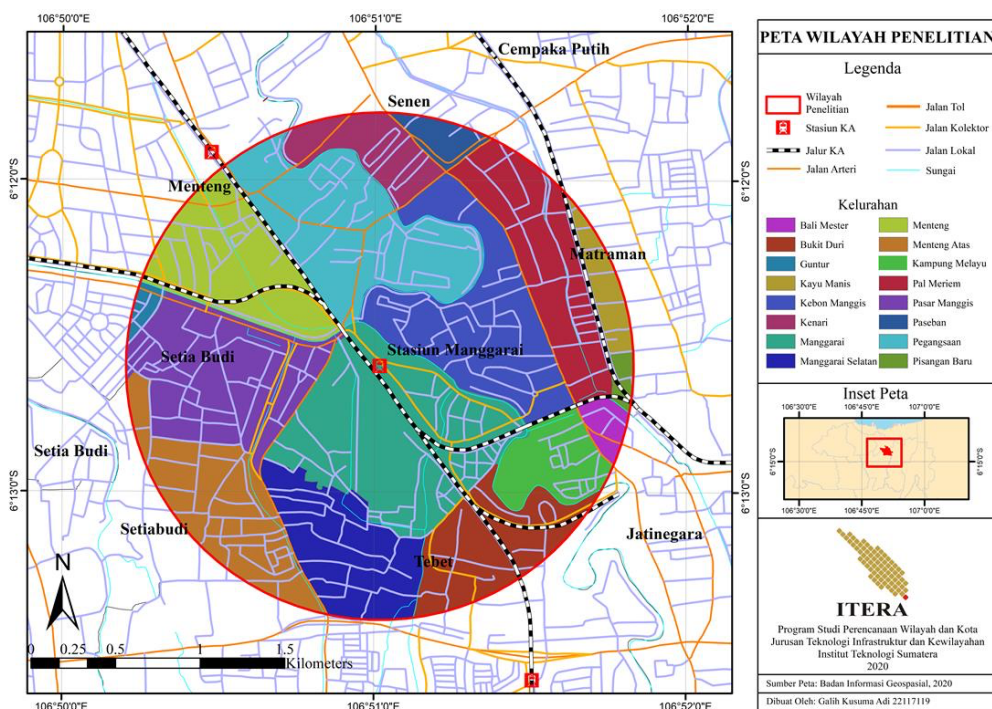
konsep pengembangan kawasan yang berbasis dan berpusat di stasiun angkutan umum massal.

Jika ditinjau pada kondisi eksisting, masih terdapat permasalahan berupa kondisi integrasi transportasi yang kurang baik dan adanya kemacetan pada beberapa titik jalan menuju Stasiun Manggarai. Masalah tersebut dapat menghambat pergerakan masyarakat menuju Stasiun Manggarai (Tiara, 2017). Oleh karena itu dalam rangka penanganan masalah serta mendukung aksesibilitas Stasiun Manggarai sebagai simpul transportasi, maka perlu adanya penanganan dalam meningkatkan aksesibilitas Stasiun Manggarai sebagai simpul transportasi. Dengan meningkatnya aksesibilitas, kesejahteraan sosial penduduk yang bertempat tinggal pada suatu kawasan akan bertambah (Tamin, 2000).

B. METODE PENELITIAN

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Januari 2021 dengan ruang lingkup wilayah penelitian yang berfokus pada Stasiun Manggarai dan kawasan disekitarnya dengan radius kurang lebih 1,5 km. penentuan radius tersebut berdasarkan Peraturan Menteri Agrarita dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Sumber: Hasil olahan ArcGIS, 2021

Gambar 1. Peta Wilayah Penelitian

2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deduktif dengan pendekatan kuantitatif. Dengan metode deduktif ini, maka teori-teori yang digunakan

dalam penelitian ini merupakan teori terdahulu yang berguna untuk menjawab pertanyaan penelitian dengan cara menggunakan teori tersebut sebagai alat ukur atau instrumen dalam membentuk sebuah sintesa variabel. Responden dalam penelitian ini adalah seluruh penduduk yang berada pada wilayah penelitian yang tersebar di Kecamatan Tebet, Matraman, Setiabudi, Menteng, Senen dan Jatinegara.

3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara untuk memperoleh data-data yang dibutuhkan untuk melakukan analisis (Gulo, 2002). Penelitian ini menggunakan pengumpulan data primer berupa observasi pada wilayah penelitian dan penyebaran kuesioner kepada para sample serta data sekunder. Penjabaran metodologi pengumpulan data yang akan dilakukan untuk masing-masing sasaran seperti berikut.

- Identifikasi karakteristik pengguna stasiun Manggarai akan dilakukan dengan cara pengumpulan data primer dengan melakukan penyebaran kuesioner secara daring menggunakan *Google Form*. Penyebaran *Google Form* akan dilakukan terhadap masyarakat yang tinggal di Kecamatan Tebet, Kecamatan Matraman, Kecamatan Setiabudi, Kecamatan Menteng, Kecamatan Senen dan Kecamatan Jatinegara.
- Identifikasi kawasan transit Stasiun Manggarai akan dilakukan dengan cara pengumpulan data sekunder yang bersumber dari website jakartasatu.jakarta.go.id dan Badan Pusat Statistik (BPS) untuk mengetahui guna lahan dan kepadatan penduduk pada wilayah penelitian serta pengumpulan data primer berupa observasi lapangan untuk mengetahui aktifitas yang terdapat pada kawasan transit Stasiun Manggarai.

Penelitian ini menggunakan *probability sampling* karena seluruh penduduk yang tinggal pada wilayah penelitian memiliki peluang yang sama dalam mengakses Stasiun Manggarai. Penduduk yang tinggal pada wilayah penelitian dianggap sebagai populasi dalam penelitian ini karena memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi responden. Penduduk yang akan menjadi responden adalah penduduk yang tinggal pada 16 kelurahan yang termasuk ke dalam wilayah penelitian. Berdasarkan data dari BPS, jumlah penduduk yang tinggal pada wilayah penelitian berjumlah 239.157 jiwa. Setelah didapatkan jumlah penduduk wilayah penelitian (populasi), maka selanjutnya adalah perhitungan sampel melalui rumus slovin, sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

- n = Jumlah Sample
- N = Jumlah Populasi
- e = Penyimpangan atau Persentase Error

Penelitian ini menggunakan populasi sesuai dengan jumlah penduduk wilayah penelitian (populasi) yang tersebar pada 16 kelurahan sejumlah 239,157 jiwa. Berdasarkan data di atas dengan menggunakan persentase error 8% maka dihasilkan jumlah sampel sebanyak 156 responden. Peneliti memilih persentase error sebesar 8% mengacu pada tingkat kesalahan maksimal yang dapat ditolerir pada penelitian ilmu sosial yaitu 10% serta pada keterbatasan yang peneliti miliki pada pengambilan data.

Karena adanya perbedaan jumlah penduduk dan luas kelurahan yang termasuk ke dalam wilayah penelitian pada 16 kelurahan, maka peneliti akan menggunakan *proportionate cluster random sampling*. Teknik *proportionate cluster random sampling* akan mengurangi bias atau kemelencengan hasil analisa pada sampel yang berasal dari populasi pada tiap *cluster* dengan sifat yang heterogen (Amirin, 2011). Penentuan jumlah sampel pada setiap kelurahan dipeengaruhi oleh persentase luas wilayah yang termasuk ke dalam wilayah penelitian. Perhitungan pembagian sample untuk setiap kelurahan dapat dilihat pada tabel

Tabel 1. Proposi Pembagian Sampel

Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah Penelitian (km ²)	Jumlah Penduduk Penelitian (jiwa)*	Persentase Wilayah (%)	Sample (jiwa)
Tebet	Bukitduri	0.47	18093	7	10
	Manggarai	1.07	34390	15	24
	Manggarai Selatan	0.52	28018	7	11
Matraman	Kebon Manggis	0.78	19960	11	17
	Pal Meriem	0.57	21209	8	13
	Pisangan Baru	0.04	2379	1	1
	Kayu Manis	0.14	7458	2	3
Setiabudi	Menteng Atas	0.57	20669	8	13
	Pasar Manggis	0.75	30431	11	16
Menteng	Guntur	0.04	280	1	1
	Menteng	0.59	7051	8	13
	Pegangsaan	0.84	23314	12	19
Senen	Kenari	0.27	3290	4	6
	Paseban	0.10	4007	1	2
Jatinegara	Bidara Cina	0.27	17346	4	6
	Balimester	0.07	1262	1	2
Jumlah		7.07	239157	100	156

Sumber: Hasil Analisis Peneliti berdasarkan BPS DKI Jakarta, 2019

Dari hasil perhitungan di atas maka peneliti mendapatkan jumlah responden dari tiap tiap kecamatan yang berada pada wilayah penelitian. Terdapat sebanyak 45 responden pada Kecamatan Tebet, 34 responden pada Kecamatan Matraman, 30 responden pada Kecamatan Setiabudi, 32 responden pada Kecamatan Menteng, 8 responden pada Kecamatan Senen dan 8 responden pada Kecamatan Jatinegara dengan total responden sebanyak 156.

4. Metode Analisis Data

Identifikasi tingkat aksesibilitas kawasan transit Stasiun Manggarai menggunakan skoring. Skoring digunakan untuk mengukur kemudahan masyarakat dalam mencapai Stasiun Manggarai yang diidentifikasi berdasarkan variabel waktu, jarak dan kondisi sarana prasarana transportasi.

Tingkat aksesibilitas akan diukur dengan metode skoring. Aksesibilitas memiliki tingkatan mulai dari rendah, menengah hingga tinggi (Black, 1981 dalam Tamin, 2000). Peneliti menggunakan skala ordinal dalam pembagian skor untuk klasifikasi tingkat aksesibilitas. Skala ordinal dipilih karena hasil dari perhitungan skala tersebut memiliki bentuk urutan atau tingkatan. Peneliti mengacu pada skala Likert yang membagi penilaian

dengan rentang 1-5 dalam menentukan skor yang akan diberikan dalam mengukur tingkat aksesibilitas. Pemberian skor berada pada rentang 1-5 dalam dengan ketentuan:

- Skor 1= Tingkat Aksesibilitas Sangat Rendah
- Skor 2= Tingkat Aksesibilitas Rendah
- Skor 3= Tingkat Aksesibilitas Menengah
- Skor 4= Tingkat Aksesibilitas Tinggi
- Skor 5= Tingkat Aksesibilitas Sangat Tinggi

Pemberian skor untuk variabel waktu dan jarak tempuh dilakukan dengan mencari interval pada jarak maupun waktu yang ditempuh oleh pengguna Stasiun Manggarai. Waktu maupun jarak tempuh dapat diketahui dengan cara menyebarkan kuesioner kepada 158 responden yang tinggal pada daerah penelitian dan merupakan pengguna kawasan transit Stasiun Manggarai.

Kriteria penilaian variabel mengacu pada beberapa literatur dan perundang-undangan sebagai berikut:

1. Variabel kondisi permukaan jalan mengacu pada Permen PU No.19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan
2. Variabel hambatan mengacu pada Pedoman Kapasitas Jalan (2014)
3. Variabel jalur sepeda mengacu pada Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor (2020)
4. Variabel pedestrian mengacu pada Permen PU No.3/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
5. Variabel ketersediaan transportasi publik mengacu pada *TOD Standard 3.0*
6. Variabel halte mengacu pada Permen PU No.3/PRT/M//2014, SNI 03-1733-2004 dan *TOD Standard 3.0*
7. Variabel *drop off area* mengacu pada Permen PU No.30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan
8. Variabel *parking area* mengacu pada *TOD Standard 3.0*

Pemberian skor pada variabel kondisi sarana prasarana transportasi dilakukan berdasarkan literatur, peraturan perundang undangan maupun hasil penelitian terdahulu. Kondisi sarana prasarana transportasi terbagi menjadi 8 bagian dengan ketentuan sebagaimana dijelaskan pada Gambar 2.

Variabel	Skor				
	5	4	3	2	1
Jarak	<300 meter	300-600 meter	700-1100 meter	1200-1500 meter	>1500 meter
Waktu	<5 menit	5-10 menit	11-15 menit	16-20 menit	>20 menit
Kondisi Permukaan Jalan	Kondisi baik >80%	Kondisi baik 60-80%	Kondisi baik 40-59%	Kondisi baik 20-39%	Kondisi baik <20%
Hambatan	Kelas hambatan samping sangat rendah Tidak terdapat hambatan	Kelas hambatan samping rendah Hambatan 1-10%	Kelas hambatan samping sedang Hambatan 11-40%	Kelas hambatan samping tinggi Hambatan 41%-70%	Kelas hambatan samping sangat tinggi Hambatan >70%
Jalur Sepeda	memenuhi 5 prinsip dasar pengembangan jalur sepeda	memenuhi 4 prinsip dasar pengembangan jalur sepeda	memenuhi 3 prinsip dasar pengembangan jalur sepeda	memenuhi 2 prinsip dasar pengembangan jalur sepeda	Tidak terdapat jalur sepeda
Pedestrian	100% dari jalur terdefinisi sebagai trotoar, lebar trotoar >2,5m	75-99% dari jalur terdefinisi sebagai trotoar, lebar trotoar 2-2,5m	50-74% dari jalur terdefinisi sebagai trotoar, lebar trotoar 1,5-2m	25-49% dari jalur terdefinisi sebagai trotoar, lebar trotoar 0,5-1 m	0-24% dari jalur terdefinisi sebagai trotoar, lebar trotoar <0,5m
Ketersediaan Transportasi Publik	frekuensi pelayanan <5 menit	frekuensi pelayanan 5-10 menit	frekuensi pelayanan 11-15 menit	frekuensi pelayanan >15 menit	tidak tersedia layanan transportasi publik
Halte	Seluruh wilayah terlayani oleh halte dalam radius <300m	Seluruh wilayah terlayani oleh halte dalam radius 300-400m	Seluruh wilayah terlayani oleh halte dalam radius 400-500m	Seluruh wilayah terlayani oleh halte dalam radius 500-600m	Seluruh wilayah terlayani oleh halte dalam radius >600m
Drop Off Area	kedalaman teluk 360 cm & panjang >1200 meter	kedalaman teluk 360 cm & panjang 1200 meter	kedalaman teluk 360 cm & panjang 600 meter	kedalaman teluk 360 cm & panjang <600 meter	tidak tersedia <i>drop off area</i>
Parking Area	Lebih dari 40% dari luas lahan	31%-40% dari luas lahan	21%-30% dari luas lahan	11%-20% dari luas lahan	0%-10% dari luas lahan

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 2. Variabel Penelitian

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Aksesibilitas dapat dikatakan tinggi apabila memiliki jarak suatu lokasi berdekatan dengan lokasi lainnya, sebaliknya jika kedua tempat tersebut sangat berjauhan, maka dapat dikatakan bahwa tingkat aksesibilitas antara keduanya rendah (Tamin, 2000). Kuesioner mengenai jarak tempuh menuju Stasiun Manggarai menunjukkan sebanyak 88 dari 156 responden menempuh jarak >1500 meter untuk mencapai Stasiun Manggarai. Berdasarkan hasil kuesioner, skor rata-rata untuk jarak tempuh adalah 1.99. Skor tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas berada pada tingkat rendah jika ditinjau berdasarkan jarak tempuh.

Tabel 2. Skoring Jarak Tempuh

Jarak	Jumlah Responden	Skor	Total Skor
<300 meter	8	5	40
300-600 meter	21	4	84
700-1100 meter	20	3	60
1200-1500 meter	19	2	38
>1500 meter	88	1	88
Rata-rata			1.9872

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Suatu tempat yang berjarak jauh belum tentu dapat dikatakan mempunyai aksesibilitas rendah atau suatu tempat yang berjarak dekat mempunyai aksesibilitas tinggi karena terdapat faktor lain dalam menentukan aksesibilitas yaitu waktu tempuh. (Tamin, 2000). Kuesioner mengenai waktu tempuh menuju Stasiun Manggarai menunjukkan sebanyak 63 dari 156 responden membutuhkan waktu selama 5-10 menit untuk mencapai Stasiun Manggarai. Berdasarkan hasil kuesioner, skor rata-rata untuk waktu tempuh adalah 3.378. Skor tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas berada pada tingkat tinggi jika ditinjau berdasarkan waktu tempuh.

Tabel 3. Skoring Waktu Tempuh

Waktu Tempuh	Jumlah Responden	Skor	Total skor
<5 menit	13	5	65
5-10 menit	63	4	252
11-15 menit	59	3	177
16-20 menit	12	2	24
>20 menit	9	1	9
Rata-rata			3.378205

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Kondisi permukaan jalan di seluruh wilayah penelitian berada dalam kondisi 90% baik. Berdasarkan hasil observasi, skor rata-rata untuk kondisi permukaan jalan adalah 5. Skor rata-rata untuk hambatan adalah 3.22 dikarenakan terdapat beberapa hambatan pada seluruh jalan di wilayah penelitian. Jalur sepeda hanya tersedia pada sebagian jalan pada wilayah penelitian dan belum tersedianya jalur sepeda menuju Stasiun Manggarai menyebabkan penilaian untuk jalur sepeda hanya berada pada rata-rata skor 1.778. Rata-rata skor pedestrian berada pada 3.22, dikarenakan terdapat banyaknya pedagang kaki lima dan parkir liar pada beberapa titik pedestrian serta lebar trotoar yang kurang dari 2 meter pada beberapa jalan menuju Stasiun Manggarai. Kondisi pelayanan transportasi publik pada wilayah penelitian memiliki frekuensi pelayanan 5-10 menit. Transportasi publik yang tersedia juga menawarkan banyak pilihan moda transportasi publik seperti Transjakarta, Metrotrans, Commuter Line, Jaklingko serta transportasi online lainnya. Setidaknya terdapat 8 rute pelayanan transportasi publik pada wilayah penelitian. Ketersediaan transportasi publik pada wilayah penelitian mendapat skor 4. Kondisi halte pada wilayah penelitian berada dalam kondisi yang cukup baik secara fisik dan jarak antar halte berada pada radius 400 -500 meter. Pada daerah yang tidak terjangkau oleh pelayanan halte dengan radius 400 – 500 meter terdapat moda transportasi pengumpan Jaklingko menuju halte. Berdasarkan kondisi tersebut, skor halte berada pada skor 3. Identifikasi terhadap drop off area pada wilayah penelitian menunjukkan tidak tersedianya drop off area pada Stasiun Manggarai maupun Terminal Manggarai. Oleh karena itu drop off area hanya mendapat skor 1. Skor 2 diberikan untuk area parkir dikarenakan luas lahan parkir pada Stasiun Manggarai dan Terminal Manggarai hanya tersedia 11-20% dari luas lahan, lahan parkir tersebut hanya tersedia untuk kendaraan sepeda motor pada Stasiun Manggarai dan sepeda pada Terminal Manggarai.

Tabel 4. Skoring Kondisi Sarana dan Prasarana Transportasi

Nama Jalan	Skor Penilaian			
	Kondisi Permukaan Jalan	Hambatan	Jalur Sepeda	Pedestrian
Jalan Manggarai Utara 1	5	2	1	3
Jalan Manggarai Utara 2	5	2	1	2
Jalan Tambak	5	3	1	2
Jalan Sultan Agung	5	4	1	3
Jalan Dr Saharjo	5	4	1	3
Jalan Minangkabau	5	4	1	3
Jalan Manggarai Selatan 2	5	2	1	3
Jalan Bukit Duri Utara Raya	5	3	1	2
Jalan Bukit Duri Barat	5	2	1	2
Jalan Bukit Duri Selatan	5	3	1	2
Jalan Sawo Kecik Raya	5	3	1	2

Nama Jalan	Skor Penilaian			
	Kondisi Permukaan Jalan	Hambatan	Jalur Sepeda	Pedestrian
Jalan Raya Jatinegara Barat	5	3	3	5
Jalan Matraman Raya	5	4	3	5
Jalan Slamet Riyadi	5	4	3	5
Jalan Pramuka	5	4	3	3
Jalan Salemba Raya	5	4	3	5
Jalan Proklamasi	5	3	3	3
Jalan Pangeran Diponegoro	5	4	3	5
Rata-Rata Nilai	5	3.22	1.778	3.22

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Seluruh penilaian di atas akan menjadi masukan dalam melakukan pengukuran tingkat aksesibilitas kawasan transit Stasiun Manggarai dengan metode skoring. Hasil rata-rata nilai dari waktu tempuh, jarak tempuh, kondisi permukaan jalan, hambatan, jalur sepeda dan pedestrian akan menjadi skor dari tiap variabel variabel tersebut.

Tabel 5. Perhitungan Akhir Tingkat Aksesibilitas

Variabel	Skor	Tingkat Aksesibilitas	
Kondisi Sarana Prasarana Transportasi	Jarak	1.99	Rendah
	Waktu	3.378	Menengah
	Kondisi Permukaan Jalan	5	Sangat Tinggi
	Hambatan	3.3	Menengah
	Jalur Sepeda	1.7	Rendah
	Pedestrian	3.2	Menengah
	Ketersediaan Transportasi Publik	4	Tinggi
	Halte	3	Menengah
	Drop Off Area	1	Sangat Rendah
	Parking Area	2	Rendah
Skor Akhir	2.86	Menengah	

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Berdasarkan hasil skoring yang telah dilakukan, didapatkan skor akhir dengan nilai **2.86**. Skor **2.86** menandakan bahwa tingkat aksesibilitas kawasan transit Stasiun Manggarai berada pada **tingkat menengah**. Tidak tersedianya *drop off area* dan jalur sepeda menuju kawasan transit Stasiun Manggarai serta fasilitas parkir yang belum dapat meayani parkir untuk mobil dan sepeda memberikan pengaruh besar terhadap rendahnya skor yang tingkat aksesibilitas. Rendahnya skor juga dipengaruhi oleh beberapa kondisi eksisting berupa:

1. Struktur jalan yang memutar dikarenakan kondisi fisik lingkungan kawasan transit Stasiun Manggarai dilintasi oleh Sungai Ciliwung, Banjir Kanal Barat dan jalur kereta api menyebabkan jarak menuju Stasiun Manggarai menjadi jauh.
2. Prinsip-prinsip pengembangan jalur sepeda menuju kawasan transit Stasiun Manggarai belum terpenuhi, sehingga menyebabkan rendahnya minat pengguna kawasan transit Stasiun Manggarai untuk menggunakan moda sepeda dalam mengakses Stasiun Manggarai.
3. Kendaraan pribadi yang menaik/menurunkan kendaraan di badan jalan karena belum tersedianya *drop off area* menyebabkan kemacetan pada Jalan Manggarai Utara 1 dan Jalan Manggarai Utara 2.

4. Ruang parkir untuk pengguna sepeda dan mobil belum tersedia pada Stasiun Manggarai menyebabkan para pengguna kawasan transit Stasiun Manggarai belum dapat melakukan “*park and ride*”.

D. KESIMPULAN

Hasil identifikasi karakteristik pengguna stasiun memperlihatkan bahwa jarak yang ditempuh oleh para pengguna kawasan transit Stasiun Manggarai untuk mencapai kawasan transit Stasiun Manggarai >1500 meter dan waktu yang dibutuhkan untuk mencapai kawasan transit Stasiun Manggarai berkisar antara 5-10 menit. Identifikasi karakteristik kawasan transit Stasiun Manggarai menunjukkan kondisi jaringan jalan dalam kondisi baik dan sarana transportasi publik sudah berada pada kondisi optimal. Sedangkan saat ini belum tersedia jalur sepeda menuju kawasan transit Stasiun Manggarai menyebabkan besarnya minat masyarakat dalam memilih moda transportasi *online*, kendaraan pribadi, transjakarta serta kendaraan umum lainnya untuk mencapai Stasiun Manggarai. Ruang parkir mobil dan *drop off area* yang saat ini belum memiliki ruang khusus menyebabkan kemacetan pada Jalan Manggarai Utara 1 dan Jalan Manggarai Utara 2. Berdasarkan identifikasi kedua sasaran di atas, dapat disimpulkan bahwa tingkat aksesibilitas kawasan transit Stasiun Manggarai berada pada tingkat menengah.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kawasan transit Stasiun Manggarai belum memiliki tingkat aksesibilitas tinggi sebagaimana dimandatkan dalam Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 44 tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development*. Maka diperlukan suatu perencanaan pada pengembangan sarana dan prasarana transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan tersebut untuk mendukung pergerakan serta aktivitas masyarakat pada kawasan transit Stasiun Manggarai.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Basri, Hasan. (2016). Pengukuran Indeks Aksesibilitas di Kota Depok dengan Gravity Model. Jurnal Rekayasa Teknologi Busa Putra. Vol. 3
- [2] Calthorpe, P. (1993). The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream. New York: Princeton Architectural Press.
- [3] Catherine, Wahyu N.W. Parikesit, Danang. (2017). Komponen Aksesibilitas yang Mempengaruhi Pemanfaatan Jalan Tol Semarang-Solo oleh Kawasan Strategis di Sekitarnya.
- [4] Hermawan, I Made A., Sitorus, Santun R.P., Machfud & Poerwo, Poernomosidhi I.F., Mansyur Umar. (2019). Evaluasi Keberlanjutan Aksesibilitas Angkutan Umum di Kota Sukabumi. Jurnal Penelitian Transportasi Darat. Vol. 21, No. 21.
- [5] Institute for Transportation and Development Policy. (2017). The BRT Standard, 2016 edition. ITDP.
- [6] Institute for Transportation and Development Policy. (2017). TOD Standard, 3rd edition. ITDP.
- [7] Institute for Transportation and Development Policy. (2020). Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor. Jakarta. ITDP.
- [8] Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030.

- [9] Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi.
- [10] Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No.44 tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development.
- [11] Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.
- [12] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- [13] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.
- [14] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.
- [15] Peraturan Presiden No. 60 tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak dan Cianjur.
- [16] Tamin, Ofyar Z. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung. Penerbit ITB.
- [17] Tiara, Okita S. & Widyastuti, Dyah T. (2017). Konektivitas Intermoda pada Pengembangan Stasiun Manggarai yang Berbasis Transit Oriented Development. Jurnal Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gadjah Mada.