

### **BAB III**

## **TINJAUAN TITIK SIMPUL TRANSPORTASI**

### **DALAM KAWASAN SENTRA PRIMER MANGGARAI**

---

#### **III.1 KEBERADAAN STASIUN MANGGARAI**

##### **III.1.1 Sejarah Singkat Stasiun Manggarai**

Sejarah bidang perekonomian di kota Batavia ( sekarang kota Jakarta ) semakin berkembang sejak tahun 1860. Bersamaan dengan itu mulai dibangun jalan-jalan penghubung dalam kota yang dibangun ke arah selatan. Khusus untuk jalan kereta api dibangun mulai dari pelabuhan Amsterdam ( Sunda Kelapa ) ke arah pusat kota ( *Koningsplein* ) yang sekarang kawasan Gambir. Kemudian pembangunan dilanjutkan kearah Manggarai dan selanjutnya menuju ke daerah *Meester Cornelis* (sekarang Jatinegara) Sebagai pemberhentian terakhir kereta api pada saat itu. Pada tahun 1923 pertama kalinya dibangun stasiun kereta api yaitu stasiun kereta api Jakarta Kota yang kemudian diikuti oleh pembangunan Stasiun Manggarai.

##### **III.1.2 Peran Dan Fungsi Stasiun Manggarai**

Stasiun Manggarai merupakan stasiun pertemuan dalam sistem transportasi kereta api di wilayah DKI Jakarta dimana 2 jalur utama yaitu jalur tengah dan jalur barat bertemu dengan jalur regional, jarak menengah dan jarak jauh. Pada Stasiun Manggarai terdapat workshop dan depo yaitu tempat perbaikan dan modifikasi kereta api dilakukan.

Pada awalnya Stasiun Manggarai diperuntukkan bagi angkutan kereta api jarak jauh dan sedang. Tetapi pada kenyataannya saat ini fungsi tersebut tidak berjalan seperti semula sejak masuknya kereta api listrik yang melayani angkutan perkotaan antar Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi. Fungsi-fungsi lain yang masih ada pada Stasiun Manggarai adalah:

- Sebagai titik awal, pindah, dan akhir atau tujuan perjalanan.
- Sebagai titik konsentrasi penumpang dari arah Bogor, Tangerang dan Bekasi berkumpul. Sebagian dari mereka karena tujuan perjalanannya atau karena ingin berganti moda transportasi.
- Sebagai titik dispersi tempat penyebaran penumpang kesegala penjuru kota atau ke pusat perbelanjaan dan ketempat tujuan lainnya.

- Pusat layanan penumpang untuk naik dan turun kendaraan, menunggu, membeli karcis dan kegiatan lain yang berkaitan dengan perjalanan.

### III.1.3 Lokasi Stasiun Manggarai

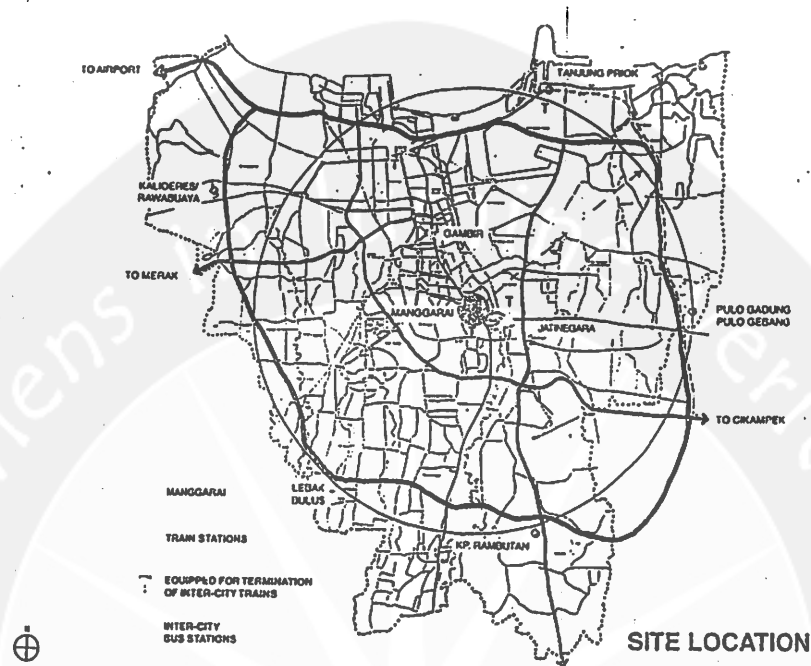
#### 1. Lokasi terhadap lingkungan sekitar

Stasiun Manggarai terletak di Kelurahan Manggarai, Kecamatan Tebet wilayah Jakarta Selatan dengan batas-batas sebagai berikut:

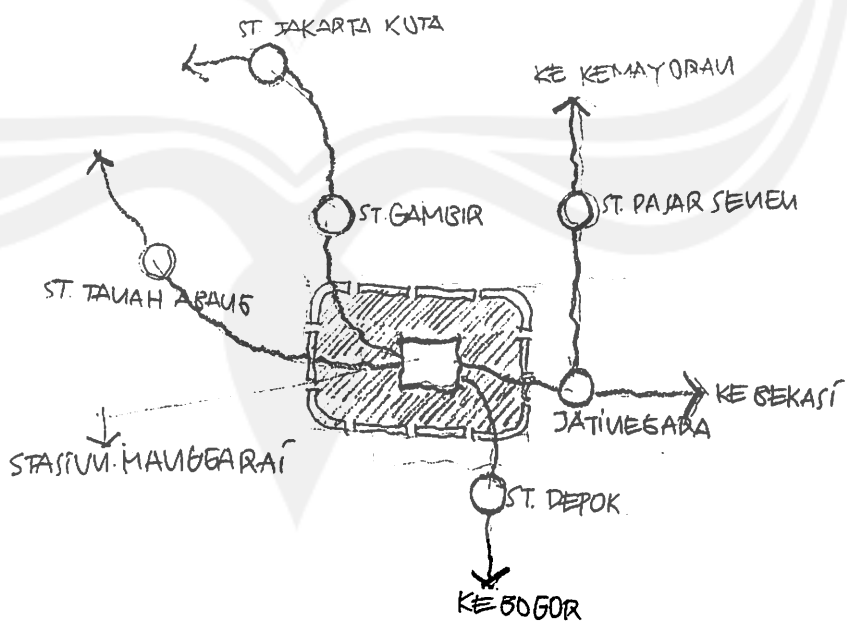
- Sebelah utara dibatasi oleh Sungai Ciliwung sebagai batas antara Jakarta Selatan dengan Jakarta Timur dan Jakarta Pusat.
- Sebelah selatan dibatasi oleh tanah milik PERUMKA yang diperuntukkan bagi perumahan karyawan.
- Sebelah timur dibatasi oleh perumahan karyawan yang baru milik PERUMKA.
- Sebelah barat dibatasi oleh Terminal Bis Manggarai dan pusat pertokoan.

Menurut RBWK Kecamatan Tebet tahun 1985 s/d 2005, Kelurahan Manggarai yang berada di wilayah Kecamatan Tebet, 60 % dari lahan yang ada diperuntukkan bagi perumahan atau hunian. Dari angka 60 % tersebut kondisi perumahan yang ada saat ini adalah 987 rumah permanen, 896 rumah semi permanen dan 1804 adalah rumah temporer. Dilihat dari perbandingan kondisi rumah-rumah yang ada di kawasan Manggarai saat ini berarti lebih dari 45 % yang merupakan perumahan temporer menempati wilayah Kelurahan Manggarai yang berarti merupakan kawasan kumuh. Site dari Stasiun Manggarai sendiri menempati 23% dari luas Kelurahan Manggarai<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Data Pemda Jakarta Selatan, Sudin Tata Kota.



Gambar III.1 Peta lokasi Stasiun Manggarai.



Gambar III.2 Kedudukan Stasiun Manggarai.

## 2. Lokasi terhadap jaringan lalu lintas

Jaringan lalu lintas yang dimaksud disini adalah lalu lintas jalan raya. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa jaringan lalu lintas jalan raya kota Jakarta saat ini sangat padat. Hal yang sama juga dialami oleh jaringan lalu lintas yang melewati Stasiun Manggarai saat ini. Kepadatan tersebut terutama terjadi pada pagi hari antara jam 06.00 bbwi sampai dengan jam 08.00 bbwi dan pada sore hari antara jam 16.00 bbwi sampai dengan jam 18.00 bbwi.

Pada kawasan Manggarai terdapat 2 arah tujuan kendaraan yang arus lalu lintasnya cukup padat yaitu:

- Dari Jalan Gatot Subroto menuju ke daerah Menteng, Monas dan Jakarta Kota. Rangkaian arus lalu lintas ini melewati Jalan Dokter Saharjo, Jalan Minangkabau, Jalan Sultan Agung yang kemudian menuju ke arah Menteng, Gambir, Monas dan Jakarta Kota.
- Dari jalan Gatot Subroto menuju ke pusat perdagangan Jakarta Timur yaitu kawasan Jatinegara dan Jakarta Utara yaitu Tanjung Priok.

### III.1.4 Kondisi Stasiun Manggarai Saat Ini

#### 1. Kondisi terhadap lingkungan sekitar

Kondisi yang ada di lingkungan sekitar Stasiun Manggarai sehubungan dengan pengembangan fungsi stasiun yang dimaksud adalah sebagai berikut:

##### A. Kondisi tata guna Lahan

Kawasan Manggarai direncanakan akan dikembangkan menjadi kawasan sentra primer bagi wilayah Jakarta Selatan dimana kawasan tersebut akan menjadi pusat kota Jakarta yang baru. Hal ini akan mempengaruhi tata guna lahan di lingkungan sekitar stasiun, terutama jalan-jalan menuju site stasiun yang akan direncanakan.

Dengan direncanakan daerah kawasan sentra primer dan relokasi Terminal Manggarai maka masalah akses ketiga tempat akan menjadi tuntutan utama yang saling berinteraksi satu sama lain.

##### B. Sirkulasi dan pencapaian

- Jaringan jalan dan pencapaian ke arah stasiun dari arah barat agak terganggu dengan adanya jalan dibawah jalur lintasan kereta api (*via duct*) karena *viaduct* ini berada di

dekat Terminal Bis Manggarai. Kondisi ini mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang cukup padat pada jam-jam sibuk dipagi dan sore hari.

- Sarana tempat parkir di stasiun serta daerah perdagangan dan jasa menjadi masalah utama bagi kelancaran sirkulasi manusia dan kendaraan. Kondisi ini terjadi karena kurangnya area parkir yang memadai dan tidak terdapatnya jalur bagi pejalan kaki.

## 2. Kondisi pada tapak dan bangunan

Kondisi yang ada pada tapak dan bangunan yang harus diperhatikan adalah pencapaian dan sirkulasi manusia ( pejalan kaki ) dan kendaraan karena hal tersebut adalah dasar bagi penentuan arah pergerakan manusia dan kendaraan dari maupun ke Stasiun Manggarai.

Hal-hal yang berhubungan dengan pencapaian dan sirkulasi adalah sebagai berikut:

- Bagi para penumpang pengguna transportasi kereta api yang ingin melakukan perpindahan moda transportasi terasa sangat sulit karena kurangnya informasi dan sistem pergerakan yang ada.
- Area parkir yang kecil pada Stasiun Kereta Api Manggarai menyebabkan sulitnya pergerakan kendaraan dalam lokasi stasiun.
- Jalan utama di depan Stasiun Kereta Api Manggarai merupakan jalan satu arah dari arah timur sehingga pencapaian dari arah barat harus memutar.

## 3. Karakteristik operasional

- Pada stasiun Manggarai terdapat 39 kali keberangkatan kereta api dengan keberangkatan paling awal pada jam 04.15 bbwi dan paling akhir pada jam 19.12 bbwi serta 41 kali kedatangan kereta api dengan kedatangan paling awal pada jam 05.30 bbwi dan kedatangan paling akhir pada jam 21.22 bbwi.
- Kereta api yang melintas datang dan pergi rata-rata memiliki selang waktu 20 menit sekali.
- Pada Stasiun Manggarai terdapat dua macam alat angkutan kereta api yaitu kereta api listrik kelas ekonomi dan eksekutif serta kereta api diesel jarak jauh.
- Penjualan tiket kereta api pada Stasiun manggarai terdiri dari dua sistem yaitu sistem langsung pada loket dan sistem langganan dengan perbandingan 55 : 45.

#### 4. Fasilitas pelayanan

- Bangunan utama Stasiun Kereta Api Manggarai memiliki luas  $\pm 1000$  m<sup>2</sup> dengan fasilitas ruang berupa kantor kepala stasiun, pengelola, PPKA, toilet, pos keamanan, kantin dan musholla.
- Terdapat 7 buah peron penumpang, 2 diantaranya tidak terpakai. Panjang peron tersebut antara 200 m s/d 300 m dengan lebar bervariasi antara 1,9m s/d 6,9m dimana pada peron bagian tengah tertutup oleh atap.
- Lintasan kereta api yang ada pada Stasiun Manggarai berjumlah 16 buah, 8 diantaranya dipergunakan bagi kereta api listrik lintasan tengah dan barat serta kereta api jarak jauh.
- Area parkir yang dimiliki sangat kecil yang terletak pada sisi timur stasiun sehingga tidak dapat menampung kendaraan yang keluar dan masuk stasiun.
- Untuk memasuki stasiun penumpang tidak melewati pintu masuk utama yang menghadap ke utara tetapi melewati jalan setapak di sisi barat stasiun karena memiliki jarak yang lebih dekat.
- Penumpang memilih melewati jalur lintasan kereta api untuk menuju terminal bis yang ada di sisi barat stasiun dari pada melewati pintu masuk utama.
- Tinggi lantai peron stasiun terlalu rendah sehingga menyulitkan penumpang dalam menaiki kereta api.
- Lebar lantai peron terlalu sempit sebagai area tunggu dan sirkulasi penumpang yang naik dan turun kereta api.

### III.2 KEBERADAAN TERMINAL BIS MANGGARAI

#### III.2.1 Kedudukan Terminal Bis Manggarai Dalam Sistem Transportasi Di Wilayah DKI Jakarta

Dilihat dari kedudukan dan jangkauan pelayanannya sebagai suatu simpul sistem transportasi angkutan jalan raya di wilayah DKI Jakarta, Terminal Bis Manggarai merupakan terminal dengan jangkauan pelayanan meliputi seluruh wilayah dalam kota Jakarta. Terminal Manggarai sendiri yang merupakan bagian dari sistem transportasi di Jakarta memiliki hubungan jangkauan pelayanan dengan terminal-terminal lain yang ada di Jakarta.

Dalam pelayanannya Terminal Bis Manggarai termasuk dalam kategori terminal penumpang yaitu suatu prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan

kendaraan umum. Dengan pelayanan yang hanya meliputi seluruh angkutan dalam kota maka Terminal Bis Manggarai termasuk dalam terminal penumpang tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.

### III.2.2 Situasi Dan Kondisi Fisik Terminal Bis Manggarai

#### 1. Kondisi yang ada

Jika dilihat dari segi fisik bangunan maka Terminal Manggarai tidak dapat dikatakan sebagai terminal tipe B dikarenakan luasan lahan yang ada dan fasilitas yang dimilikinya tidak memenuhi persyaratan sebagai terminal tipe B. Terminal Manggarai dapat dikatakan sebagai terminal tipe B dikarenakan pelayanan keberadaannya di wilayah Jakarta. Untuk kondisi yang ada sekarang ini terminal Manggarai seperti hanya sebagai tempat pemberhentian sementara bis-bis dalam kota dengan luasan yang ada  $\pm 3500$  m<sup>2</sup>. Kondisi-kondisi lain yang ada antara lain:

- a. Tidak memiliki peron pemberangkatan dan penurunan penumpang.
- b. Jalur pemberangkatan dan penurunan penumpang menjadi satu.
- c. Jalan masuk yang kecil sehingga terjadi penumpukan kendaraan.
- d. Pedagang yang tidak terorganisir sehingga memperburuk kondisi.
- e. Kendaraan tidak dapat bergerak dengan mudah karena jalurnya menjadi satu dengan sirkulasi manusia.

#### 2. Karakteristik kegiatan

- a. Jalur kedatangan dan keberangkatan digabung dengan kegiatan menurunkan penumpang, melapor, menaikkan penumpang dan menunggu sampai penumpang penuh antara 5 s/d 15 menit.
- b. Pedagang yang ada ditepi sepanjang terminal menambah padatnya terminal.
- c. Pengelolaan terminal langsung di lapangan tanpa memiliki kantor khusus.

#### 3. Tipe kendaraan yang beroperasi

Adapun tipe angkutan umum yang beroperasi di kawasan Manggarai adalah sebagai berikut<sup>2</sup>:

No.	TIPE	Ukuran		
		Panjang	Lebar	Tinggi
1.	Bis besar	11,615	2,5	3,025
2.	Mikro bis	8,4	2,5	3,025
3.	Mikrolet	4,917	2,256	2,212
4.	Taksi	4,42	1,613	1,473

Tabel III.1 Data dimensi angkutan jalan raya di Jakarta.

### III.3 TINJAUAN STASIUN MANGGARAI SEBAGAI PELAYANAN TERPADU STASIUN KERETA API DAN TERMINAL BIS DALAM KAWASAN SENTRA PRIMER MANGGARAI

#### III.3.1 Kondisi Kawasan Manggarai

Kawasan Manggarai termasuk dalam rencana pengembangan kota Jakarta dimana kawasan tersebut akan dijadikan sebagai kawasan sentra primer yang merupakan pusat kota untuk wilayah Jakarta bagian selatan. Rencana pengembangan kawasan Manggarai tersebut direncanakan tidak hanya lebih dapat menghidupkan wilayah kota bagian selatan tetapi juga seluruh kota Jakarta. Didalam seluruh rencana pengembangan kawasan Manggarai yang terletak di wilayah Kecamatan Tebet termasuk didalamnya adalah rencana pengaturan sistem transportasi yang ada di dalam kawasan tersebut.

Sistem transportasi merupakan salah satu sarana penting bagi kehidupan dan perkembangan suatu kota. Didalam perencanaan sistem transportasi atau pergerakan manusia, kendaraan dan barang juga mencakup didalamnya adalah perletakan simpul-simpul atau node dari suatu sistem transportasi. Dalam perencanaan kawasan sentra primer dan sistem transportasi didalamnya ada beberapa faktor yang mempengaruhinya yaitu:

- Pada saat ini di dalam area kawasan tersebut sangat kekurangan sarana infrastruktur.
- Pelayanan dan fasilitas transportasi tidak cukup untuk melayani kawasan tersebut.
- Munculnya permasalahan yang sangat hebat dimana terjadi kemacetan setiap hari, sistem jalan yang tidak mencukupi dan sistem penghubung dalam kota yang tidak efisien.

<sup>2</sup> Data pengamatan lapangan, 1997.



- Kepadatan populasi yang tidak terkendali dan menjadi beban yang utama dalam kawasan tersebut.
- Pada saat ini penduduk tinggal dalam pemukiman yang kurang dan tidak memenuhi syarat.

### III.3.2 Perencanaan Pengembangan Kawasan Sentra Primer Manggarai

#### 1. Rencana pengembangan

Melihat kondisi-kondisi yang ada dalam kawasan Manggarai saat ini maka pemerintah berusaha menciptakan suatu tatanan ruang perkotaan yang baru untuk dapat mengatasi permasalahan-permasalahan yang ada dalam kawasan tersebut guna dapat menunjang segala sektor perkembangan kota Jakarta. Secara umum rencana pengembangan kawasan sentra primer Manggarai beserta dengan perencanaan sistem transportasi didalamnya adalah sebagai berikut:

- Komponen inti dari rencana pengembangan kawasan sentra primer Manggarai adalah menciptakan suatu pusat transportasi yang terpadu dan modern antara sistem transportasi kereta api dan sistem transportasi jalan raya.
- Menjadikan kawasan Manggarai dan area yang mengelilinginya sebagai *focal point* dan tengeran bagi kota Jakarta serta sebagai suatu area pedestrian yang akrab di Jakarta.
- Penataan jalur pejalan kaki yang akan menghubungkan ke semua bagian pusat kota dan pusat transportasi.
- Penambahan sarana infrastruktur transportasi akan berkembang menjadi fleksibel dan sensitif terhadap perkembangan perkotaan, sehubungan dengan munculnya jalan-jalan yang meningkatkan pengaturan lalu lintas yang efisien.
- Area perencanaan kawasan seluas 110 ha akan memiliki sebuah pusat transportasi umum yang terpadu dan modern.
- Menciptakan kawasan bisnis dan kawasan pemukiman yang layak sebagai tempat tinggal bagi mereka yang membutuhkannya.
- Dalam perencanaan menyertakan tata hijau yang saat ini dirasa kurang di Jakarta melalui ruang terbuka, pepohonan dan taman-taman yang memberikan orientasi pejalan kaki ke pusat kota.

## 2. Tujuan pengembangan

Lingkup pengembangan kawasan sentra primer Manggarai berada di jantung kota Jakarta Ibukota Republik Indonesia dengan populasi penduduk 9 juta jiwa di malam hari dan 13 juta jiwa pada jam-jam sibuk. Batas-batas dari area pengembangan kawasan tersebut adalah

- Pada bagian utara dibatasi oleh Jalan Sultan Agung.
- Pada bagian selatan dibatasi oleh Jalan Lapangan Roos.
- Pada bagian barat dibatasi oleh Jalan Dorte Saharjo dan
- Pada bagian timur dibatasi oleh Jalan Matraman Raya.

Pusat sistem transportasi terpadu dan modern yang merupakan komponen inti dari pengembangan kawasan Manggarai akan dibangun diatas tanah milik PRUMKA yang dikenal sebagai Stasiun Manggarai yang merupakan jalur pertemuan kereta api utama di Jakarta dimana letaknya hanya membutuhkan waktu perjalanan 3 menit dari kawasan sentral bisnis Sudirman dan Thamrin.

Pengembangan yang dilakukan memberikan suatu rencana yang meliputi banyak hal yang akan menurunkan sarana infra struktur pada kawasan tersebut untuk dapat mengembangkan dan meningkatkan kinerja area komersial guna dapat membantu pertumbuhan perekonomian kota. Dan dapat menciptakan suatu pemukiman baru yang akan lebih meningkatkan kehidupan kawasan, dengan adanya kenyamanan, keamanan dan memiliki akses pedestrian yang baik menuju area komersial dan sektor transportasi serta mempunyai akses yang mudah ke bagian kota yang lain.

Dari penjelasan di atas maka tujuan-tujuan yang ingin dicapai adalah:

- Pemenuhan kebutuhan akan pemecahan masalah transportasi yang efisien di Jakarta dengan sebuah terminal transportasi utama yang terpadu.
- Menyelaraskan pengembangan perkotaan dan perumahan dengan suatu bentuk sistem perjalanan baru yang membatasi kawasan sentra primer Manggarai.
- Memprioritaskan pengembangan fasilitas umum yang dapat menarik masyarakat untuk hidup dan bekerja dalam suasana yang lebih baik.
- Mengubah citra kawasan tersebut dari kawasan kumuh menjadi kawasan kelas satu.
- Membangun kota yang tidak pernah tidur selama 24 jam sehari.
- Menciptakan kawasan tersebut untuk kegiatan multifungsi.
- Meningkatkan fasilitas bagi sektor informal.

Angkutan kereta api yang diakomodasi disini sesuai dengan rencana pengembangan operasional kereta api Perumka Daerah Operasional I. Seluruh angkutan kereta api yang masuk dan keluar dari Stasiun Manggarai adalah kereta api untuk kelas Bisnis, eksekutif dan kereta api Jabotabek. Perkiraan jumlah kereta api yang masuk Stasiun Manggarai mulai tahun 1996, tahun 2000 dan tahun 2005 mengacu pada program Perumka tahun 1994 s/d 1999, tetapi juga mendasarkan data tahun 1987 s/d 1996. Selain pemikiran diatas masih terdapat beberapa pemikiran-pemikiran atau asumsi-asumsi lain yang mendasari perkiraan jumlah operasional kereta api di wilayah DKI Jakarta dan Yang keluar masuk Stasiun Manggarai pada khususnya yaitu:

- a.1 Rencana jangka panjang PERUMKA tahun 1994 s/d 1999.
- a.2 Tren kenaikan kereta api kelompok kereta api jarak jauh dan menengah tahun 1987 s/d 1996.
- a.3 Asumsi kereta api Jabotabek pada tahun 2005 sudah dioperasikan dengan *headway* 3 / 6 menit.
- a.4 Stasiun kereta api Cipinang pada tahun 2005 sudah menjadi *stabling yard* kerete-kereta.
- a.5 Alur lintasan Manggarai-Jatinegara sudah dibangun menjadi *double-double track* pada tahun 2005.
- a.6 *Grade separate* Manggarai pada tahun 2005 telah dioperasikan.

Dari pemikiran-pemikiran maka perkiraan operesional kereta api yang akan keluar dan masuk Stasiun Manggarai adalah sebagai berikut<sup>3</sup>:

JURUSAN	KELOMPOK KA	Tahun 1996	Tahun 2000	Tahun 2005
GAMBIR	a. KA Jarak Jauh	38	45	-
	b. KA Jarak Menengah	22	27	-
	c. KA Jabotabek	128	177	268
	d. KA Dinas	35	40	1
	e. JUMLAH	223	289	269
JATINEGARA	a. KA Jarak Jauh	38	47	60
	b. KA Jarak Menengah	22	27	35
	c. KA Jabotabek	19	31	134
	d. KA Barang	-	-	-
	e. KA Dinas	35	40	55
	f. JUMLAH	144	145	284
BOGOR	a. KA Jabotabek	126	175	268
	b. KA Barang	-	28	21
	c. KA Dinas	-	2	2
	d. JUMLAH	126	195	291
TANAH ABANG	a. KA Jarak Jauh	2	2	2
	b. KA Jarak Menengah	-	-	20
	c. KA Jabotabek	4	40	134
	d. KA Barang	-	18	21
	e. KA Dinas	2	2	2
	f. JUMLAH	8	62	179
Jumlah semua kereta api yang datang dan berangkat di stasiun Manggarai.		471	691	1023

Tabel III.2 Data rencana pengoperasian kereta api.

b. Angkutan bis dalam kota.

Untuk perencanaan angkutan bis dalam kota mengacu pada pengoperasionalan bis yang saat ini beroperasi pada terminal bis Manggarai. Pada terminal bis manggarai jumlah kedatangan dan keberangkatan bis dalam kota mencapai 2457 kali per hari menurut data pada tahun 1997 dengan pertumbuhan rata-rata per tahun mencapai 5 %.

c. Angkutan kendaraan pribadi.

Angkutan kendaraan pribadi akan berpengaruh pada luasan parkir kendaraan bagi pengguna jasa transportasi di Stasiun Manggarai sebagai pelayan terpadu stasiun kereta api dan terminal bis.

d. Angkutan Taksi

<sup>3</sup> Data, Dirjen Perhubungan Darat, Dinas Angkutan Jalan Rel, 1996.

### III.3.3 Stasiun Manggarai sebagai pelayanan terpadu stasiun kereta api dan terminal bis

Stasiun Manggarai sebagai pelayanan terpadu stasiun kereta api dan terminal bis merupakan bagian atau komponen dari kawasan sentra primer yang diharapkan dapat mengatasi permasalahan-permasalahan sistem transportasi di Jakarta dewasa ini dan untuk dapat lebih menghidupkan kawasan yang baru.

Langkah pertama yang diambil dalam perencanaan pengembangan Stasiun Manggarai sebagai pelayanan terpadu stasiun kereta api dan terminal bis adalah mengembangkan sistem transportasi multimoda yang kompleks yang secara langsung dapat menghubungkan jasa transportasi kereta api, jasa transportasi jalan raya, kendaraan bermotor dan pejalan kaki serta secara tidak langsung dapat menghubungkan ke jasa transportasi udara dan laut yang termasuk dalam suatu informasi sistem transportasi terpadu.

Dengan penerapan sistem transportasi tersebut harapan yang ingin dicapai dalam lingkup kawasan sentra primer Manggarai pada khususnya dan kota Jakarta pada umumnya adalah:

- Sistem ini akan meredakan kemacetan lalu lintas di Jakarta dan meningkatkan *ground work* untuk pengembangan sarana transportasi masa depan di seluruh kota di Indonesia.
- Sistem ini juga diharapkan akan meminimalkan dan meredakan perpindahan antar moda angkutan dengan ditingkatkannya aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan sistem moda transportasi.
- Sistem ini adalah pusat transportasi modern yang terketak di jantung kota Jakarta, yang dibangun untuk meningkatkan sistem transportasi yang efektif dan efisien dari dan ke kota Jakarta.
- Dapat menjadi gerbang baru bagi kota Jakarta.
- Dimungkinkannya Stasiun Manggarai sebagai pelayanan terpadu stasiun kereta api dan terminal bis menjadi daya tarik bagi pengembangan perkotaan dan bisnis di kawasan sentra primer Manggarai pada khususnya dan kota Jakarta pada umumnya.

Pemerintah Republik Indonesia yang diwakili oleh Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta bahwa sebuah terminal transportasi utama terpadu akan dapat memenuhi kebutuhan akan pemecahan permasalahan transportasi yang efisien di Jakarta. Dengan mengurangi beban angkutan jalan raya melalui peningkatan fasilitas sarana dan prasarana sistem transportasi kereta api. Untuk dapat mengoptimalkan hasil yang ingin dicapai maka terminal terpadu manggarai tersebut akan mengakomodasi:

- a. Angkutan kereta api jarak jauh dan angkutan kereta api Jabotabek.

Stasiun Manggarai sebagai pelayanan terpadu stasiun kereta api dituntut untuk dapat melayani pergerakan manusia dan atau barang yang efektif dan efisien serta dapat memberikan informasi secara lengkap dalam melakukan perpindahan antar moda transportasi melalui penataan sistem pergerakan yang lebih komunikatif sehingga dapat melayani para pengguna jasa transportasi.

### III.4 PELAYANAN KEGIATAN

#### III.4.1 Pola Dan Sifat Kegiatan

Berdasarkan pola dan sifat kegiatannya, maka kegiatan pada stasiun dapat dibedakan atas 3 kegiatan utama dan penunjang lainnya yaitu:

a. Kegiatan penumpang dan barang

Kegiatan penumpang terdiri dari 3 kegiatan yaitu kegiatan penumpang berangkat, kegiatan penumpang transit dan kegiatan penumpang tiba. Untuk mencegah terjadinya *crossing*, masing-masing kegiatan tersebut dipisahkan dengan catatan masih ada hubungan antara ketiganya bilamana diperlukan. Untuk kegiatan barang terbatas hanya pada pengiriman dan pengambilan barang begasi yang melebihi berat 20 kg.

b. Kegiatan pengelolaan

Kegiatan pengelolaan terbagi dalam kegiatan teknis dan non teknis. Sesuai dengan pengelompokannya kegiatan pengelolaan terdiri dari:

- Mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan.
- Pemeriksaan teknis rutin.
- Mengatur dan mengamankan lintasan.
- Penjualan karcis.
- Pengontrolan barang.
- Pengontrolan karcis.

Sedangkan kegiatan pengelolaan non teknis meliputi:

- Kegiatan administratif rutin.
- Kegiatan menajerial dan sirkulasi.
- Informasi perjalanan.
- Pencatatan inventarisasi barang yang diterima dan yang dikirim.
- Perhitungan dan pencatatan karcis yang terjual.

c. **Kegiatan service**

Kegiatan ini meliputi kegiatan-kegiatan lain yang menunjang proses kegiatan utama, seperti kegiatan kebersihan, pengadaan logistik dan lain sebagainya.

d. **Sirkulasi pelayanan**

Sirkulasi yang dimaksud adalah pola pergerakan manusia dalam melaksanakan kegiatan dalam stasiun kereta api. Sirkulasi ini merupakan hal yang penting dan menjadi penentu kelancaran kegiatan yang diwadahi.

### III.4.2 Faktor Yang Mempengaruhi Sirkulasi

Sirkulasi pada suatu terminal dipengaruhi oleh:

- a. Kejelasan proses kegiatan yang terjadi.
  - Kedatangan atau keberangkatan penumpang.
  - Pengiriman dan pengabilan barang.
  - Administrasi operasional.
  - Teknis operasional.
  - Kegiatan penunjang lainnya.
- b. Perbedaan jarak dan ketinggian antara kegiatan yang satu dengan kegiatan yang lain.
- c. Frekwensi kegiatan yang terjadi pada kurun waktu tertentu.
- d. Tingkat urgensi atau prioritas kegiatan sesuai dengan fungsinya.
- e. Luas area yang digunakan sebagai jalur sirkulasi.

### III.4.3 Pola Sirkulasi

- a. Sirkulasi yang terjadi dalam stasiun ( sirkulasi internal )
  - Sirkulasi penumpang datang, transit dan pergi.
  - Sirkulasi pengelola.
- b. Sirkulasi yang terjadi diluar stasiun ( sirkulasi eksternal ) yang meliputi sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan.
- c. Sirkulasi barang yang meliputi pengiriman barang yang masuk dan penyimpanan barang yang datang untuk diambil oleh pemiliknya.