

## Penentuan Area *Pick Up Point* Ojek Online untuk Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Sekitar Stasiun Kereta Api Jabodetabek

Siti Nur Fadlilah A

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian  
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta, Indonesia, 10110  
[dila.fadila72@gmail.com](mailto:dila.fadila72@gmail.com)

Diterima: 17 Oktober 2019, Direvisi: 18 November 2019, Disetujui: 25 November 2019

### ABSTRACT

**The Determination of Pick Up Point Area Motorcycle Taxi Transport Online to Reduce Traffic Congestion Around Train Station Jabodetabek:** Motorcycle taxi transport online (ojol) is public transportation to use for activities with easily and efficiently, but ojol make some problems, one of the problem is traffic congestion around the station in particular in the greater Jakarta. The purpose of this research is proposing the location of the pickup or delivery passengers (pick up point) ojol at the station, that safe, and comfortable so can increase the safety of transport in greater Jakarta. This study using qualitative analysis method descriptive. The result of this research is the problem pick up point development is limited of land and land prices surrounding the station and lack of coordination with the stake holder. Pick up point of stations as survey location at Station Manggarai and Bekasi conduct at the road so it is giving problems extremely complex for traffic congestion. While at Station Depok Baru, pick up point had been ordered well, who were an initiative from the company transportation ojol cooperate by community by using land owned by the community in near the station, so it makes good condition for the traffic surrounding the station. To solve the problem at Station Manggarai and Station Depok, there is still availability of land that can used as pick up point in shelters, with have partnership with PT. Kereta Api Indonesia.

**Keywords:** online motorcycle taxi, traffic congestion, pick up point location, shelter.

### ABSTRAK

Angkutan ojek online (ojol) sangat memudahkan masyarakat dalam beraktifitas secara mudah dan efisien, akan tetapi dengan adanya ojol telah menimbulkan banyak permasalahan salah satunya adalah kemacetan disekitar stasiun khususnya di wilayah Jabodetabek. Tujuan dari penelitian ini adalah mengusulkan lokasi penjemputan atau pengantaran penumpang (pick up point) angkutan ojol distasiun yang aman, nyaman dan dapat meningkatkan keselamatan angkutan OJOL di Jabodetabek. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah permasalahan pembangunan pick up point di stasiun kereta api di Jabodetabek antara lain adalah keterbatasan lahan dan harga tanah disekitar stasiun yang sangat mahal, dan kurang intensifnya koordinasi yang kontinyu dari stake holder yang terkait. Pick up point yang ada saat ini di tiga stasiun lokasi survei kebanyakan dilakukan di pinggir jalan seperti di Stasiun Manggarai dan Stasiun Bekasi, sehingga menimbulkan permasalahan keruwetan dan permasalahan kemacetan lalu lintas di depan stasiun tersebut, sedangkan di stasiun Depok baru, pick up point sudah tertata dengan baik, yang merupakan inisiatif dari perusahaan angkutan ojol bekerjasama dengan masyarakat dengan menggunakan lahan yang dimiliki oleh masyarakat di dekat stasiun Depok baru. Untuk mengatasi permasalahan pick up point di Stasiun Manggarai dan Stasiun Bekasi masih terdapat ketersediaan lahan yang dapat digunakan sebagai pick up point berupa shelter, dengan melakukan kerja sama dengan memanfaatkan tanah milik PT. Kereta Api Indonesia.

**Kata Kunci:** ojek online, kemacetan lalu lintas, lokasi pick up point, shelter.

### I. Pendahuluan

Dengan adanya kemacetan lalu lintas yang hampir terjadi disemua kota besar di Indonesia, menyebabkan masyarakat lebih menyukai menggunakan sepeda motor sebagai angkutan yang mendukung kegiatan sehari-hari. Angkutan sepeda motor sebagai angkutan yang mudah, cepat, fleksible dan murah banyak digunakan masyarakat baik di kota Jakarta dan sekitarnya atau kota-kota besar lainnya.

Yori herwangi, Ibnu Syabri, Iwan Kustiawan, dalam peran dan pola penggunaan sepeda motor

pada masyarakat berpendapatan rendah di kawasan perkotaan Yogyakarta (2015) menyatakan bahwa keberadaan sepeda motor merupakan sarana yang penting bagi masyarakat berpendapatan rendah untuk mengakses berbagai kesempatan yang dapat meningkatkan kehidupan mereka seperti; pekerjaan, pendidikan, kesehatan.

Grendi Hendrastomo dan tim, dalam dilema sosial ojek online (2016) menyatakan bahwa layanan aplikasi untuk memudahkan konsumen pada akhirnya kemudian berkembang dengan memberikan kemudahan dalam beberapa kegiatan

penunjang aktivitas masyarakat. Salah satu yang kemudian berkembang adalah layanan ride sharing (berbagi kendaraan) yang pada awalnya bertujuan untuk memudahkan masyarakat memperoleh kendaraan sebagai alat transportasi yang aman, cepat dan pasti. Gagasan ride sharing ini dimulai dengan munculnya uber taxi yang disusul dengan beberapa aplikasi lainnya mulai dari grabbike hingga gojek. Pada awalnya layanan ride sharing ini banyak ditentang terutama oleh penyedia transportasi yang telah mapan. Bahkan hingga sekarang konflik antara penyedia transportasi tradisional versus berbasis aplikasi masih tampak nyata dan tidak menunjukkan tanda-tanda adanya konsensus.

Bagi masyarakat yang tidak mempunyai sepeda motor atau tidak bisa menggunakan sepeda motor maka penyewaan sepeda motor atau yang dikenal dengan nama ojek menjadi angkutan yang sangat menjadi kebutuhan masyarakat. Selama ini angkutan ojek yang sering digunakan oleh masyarakat disebut ojek pangkalan. Dengan berkembangnya angkutan on-line (ojol) maka angkutan ojek *online* juga mengalami perkembangan yang luar biasa. Dengan sistem pelayanan yang *door to door*, sistem pemesanan mudah dan cepat, tarif yang sangat murah, maka ojek *online* dengan cepat sangat di gemari oleh masyarakat yang selama ini membutuhkan pelayanan angkutan umum yang nyaman, aman dan terjangkau. Dengan adanya ojek *online* juga memberikan dampak positif dapat menumbuhkan ekonomi masyarakat dan mengurangi pengangguran.

M. Nur Romadhon (2018) menulis bahwa ojek *online* beberapa tahun terakhir ini sudah menjadi pekerjaan yang menjanjikan bagi banyak orang baik pria maupun wanita. Mengikuti perkembangan ojek saat ini, telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan dari segi ekonomi.

Enny Sri Hartati, Direktur Institute for Development of Economics and Finance (INDEF), (2017) menyatakan bahwa hadirnya transportasi berbasis aplikasi *online* mampu menyerap tenaga kerja yang tinggi. Hal ini dapat mengurangi pengangguran yang ada di Indonesia. Enny berpendapat bahwa “Menurut sisi ekonomi dengan adanya inovasi pasti ini akan meningkatkan yang langsung ada perluasan tenaga kerja dan membuat efisiensi perekonomian.

Menurut Wardhana dan Konadi (2015:217) pengguna ojek *online* di Indonesia sebanyak 18.421.339 pada tahun 2016. Untuk pengguna

ojek *online* di DKI Jakarta 8.842.242. Akan tetapi keberadaan ojek *online* belum memiliki payung hukum, untuk berfungsi sebagai angkutan umum, tidak seperti angkutan taksi online yang sudah memiliki payung hukum sebagai angkutan umum. Didalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) belum mengatur peran sepeda motor sebagai angkutan umum. Sedangkan posisi ojek *online* saat ini sudah menjadi kebutuhan masyarakat dan sudah beroperasi dengan sangat masif sehingga dalam pelaksanaannya masyarakat terutama pelaku pengemudi ojek *online* menginginkan angkutan ojek *online* mempunyai payung hukum.

Dalam upaya meningkatkan keselamatan angkutan ojek *online*, Kementerian Perhubungan telah mengatur beberapa hal terkait ojek *online*, akan tetapi bukan berarti kementerian perhubungan akan menyetujui ojek *online* sebagai angkutan umum. Kementerian perhubungan akan menggunakan diskresi atau pengambilan keputusan sendiri berkaitan dengan ojek *online* ini, karena dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, melarang kendaraan roda dua untuk dijadikan transportasi umum baik untuk orang maupun barang. Beberapa peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut terkait dengan tarif, penghentian sementara, dan keselamatan.

Aplikator ojek *online* diwajibkan menyediakan tempat penjemputan atau *shelter* untuk penumpang. Hal tersebut tercantum dalam aturan ojol di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Dalam memenuhi aspek keteraturan dalam memberikan pelayanan angkutan ojol, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf e, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, aplikasi ojol paling sedikit harus memenuhi ketentuan antara lain:

- a) Pengemudi harus berhenti, parkir, menaikkan, dan menurunkan penumpang di tempat yang aman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- b) Bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, *shelter* harus disediakan oleh Perusahaan Aplikasi;
- c) Perusahaan Aplikasi harus melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra

Pengemudi terkait kepatuhan dan keselamatan berlalu lintas.

Menurut Setijowarno (2000), definisi dari tempat henti adalah lokasi di mana penumpang dapat naik ke dan turun dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional ataupun menurunkan penumpang. Sedangkan berdasarkan Dirjen Bina Marga, tempat henti adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang.

Menurut Abubakar (1996), jenis tempat henti digolongkan menjadi 2 jenis, yaitu:

1. Tempat henti dengan lindungan (*shelter*), adalah tempat henti yang berupa bangunan yang digunakan penumpang untuk menunggu bus atau angkutan umum lain yang dapat melindungi dari cuaca.
2. Tempat henti tanpa lindungan (*bus stop*), adalah tempat henti yang digunakan untuk perhentian sementara bus atau angkutan umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang.

Secara umum perhentian angkutan umum dapat dikelompokkan menjadi empat kategori, yaitu :

1. Perhentian di ujung rute atau terminal  
Pada lokasi perhentian ini penumpang harus mengakhiri perjalanannya atau penumpang dapat mengawali perjalanannya.
2. Perhentian yang terletak disepanjang lintasan rute  
Penumpang dimudahkann untuk akses dan juga agar kecepatan angkutan umum dapat dijaga pada batas yang wajar.
3. Perhentian pada titik dimana dua atau lebih lintasan rute bertemu.  
Pergantian angkutan umum pada titik ini disebut transfer dimaksudkan agar penumpang yang ingin transfer tidak perlu menunggu.
4. Perhentian pada intermoda terminal  
Pada perhentian ini penumpang dapat bertukar moda. Pada perhentian jenis ini pengaturan dan perencanaan yang baik sangatlah dibutuhkan agar “intermodality” dapat terjadi secara efisien dan efektif.

Dari empat kategori di atas yang perlu diperhatikan adalah berkenaan dengan apa yang dirasakan penumpang, yaitu waktu tempuh berjalan kaki dari dan ke perhentian, dan waktu tunggu.

Kedua atribut perjalanan tersebut sangatlah tergantung dari pengaturan ataupun perencanaan dari masing-masing jenis perhentian di atas.

Fenomena angkutan ojek *online* dalam operasionalnya khususnya ketika berkumpul untuk menunggu penumpang di simpul transportasi sangat mengganggu dan menimbulkan kemacetan lalu lintas. Fenomena ini hampir terjadi di semua stasiun kereta api di wilayah Jabodetabek. Kemacetan lalu lintas yang ditimbulkan angkutan ojek *online* pada saat mengantar dan menjemput penumpang sudah semakin menimbulkan keresahan pengguna jalan di sekitar stasiun kereta api. Untuk itu perlu solusi bagaimana penyediaan area henti ojek *online* khususnya di stasiun kereta api di Jabodetabek.

Tujuan dari penelitian ini adalah mengusulkan lokasi penjemputan atau pengantaran penumpang (*pick up point*) angkutan ojol distasiun yang aman, nyaman dan dapat meningkatkan keselamatan angkutan OJOL di Jabodetabek.

## II. Metodologi Penelitian

### A. Teknik Pengumpulan Data

#### 1. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan di wilayah studi. Adapun wilayah studi adalah di 3 stasiun di Jabodetabek, yaitu Stasiun Manggarai, Stasiun Bekasi dan Stasiun Depok Baru. Jenis survei yang dilakukan antara lain survei dengan melakukan wawancara terhadap pengguna angkutan OJOL, wawancara terhadap pengemudi OJOL, wawancara perusahaan aplikasi OJOL yaitu PT. Grab Indonesia dan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa (Gojek).

#### 2. Data Sekunder

Adapun data sekunder yang digunakan sebagai informasi pendukung yang diperoleh dari instansi-instansi terkait seperti PT.KAI (Kereta Api Indonesia), PT.KCI (Kereta Komuter Indonesia) dan Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Perhubungan Darat. Adapun data sekunder yang diperlukan antara lain data profil perusahaan angkutan OJOL, data prasarana Stasiun Kereta Api Manggarai, Stasiun Bekasi dan Stasiun Depok Baru, data jumlah penumpang angkutan kereta api komuter yang naik dan turun di ketiga stasiun tersebut; data peta jaringan jalan dari kawasan yang ditinjau.

### B. Metode Analisis

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan mengolah hasil

kuesioner hasil wawancara dengan pengguna OJOL, pengemudi OJOL dan perusahaan aplikasi. Selanjutnya analisis penyelesaian masalah juga menggunakan metode FGD untuk mendapatkan solusi dari permasalahan yang ada.

### III. Hasil dan Pembahasan

#### A. Kondisi Kemacetan Lalu Lintas di Beberapa Stasiun di Jabodetabek karena Ojol

Kehadiran Ojek *Online* (ojol) yaitu berupa ojek sepeda motor berbasis aplikasi on-line mampu menjawab kebutuhan masyarakat akan transportasi yang nyaman, dengan biaya yang terjangkau. Kemudahan transaksi dan biaya yang sangat terjangkau, menjadikan ojol semakin diminati masyarakat luas. Tak heran jika keberadaan ojol saat ini kian menjamur seiring meningkatnya pesanan penumpang setiap harinya. Namun di sisi lain, kondisi ini juga dinilai merugikan masyarakat, karena sebagian besar pengemudi ojol kerap mangkal di sembarang tempat hingga menimbulkan kemacetan. Kemacetan lalu lintas banyak dijumpai hampir diseluruh stasiun di wilayah Jabodetabek. Telah dilakukan penelitian berkaitan *pick up point* ojol pada tahun 2019 dengan lokasi pengamatan dilakukan di tiga lokasi yaitu di Stasiun Kereta Api Manggarai, Stasiun Kereta Api Bekasi dan Stasiun Kereta Api Depok Baru, banyaknya penumpang yang melakukan pemesanan ojol dan menunggu untuk dijemput dipinggir jalan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas tersebut dikarenakan tidak adanya area untuk penjemputan atau jika ada, area penjemputan tersebut tidak cukup untuk menampung penumpang kereta api yang menggunakan angkutan lanjutan ojol. Kemacetan lalu lintas juga disebabkan karena ketidakdisiplinan pengemudi ojol, dimana para pengemudi tersebut berhenti di pinggir jalan, di trotoar, atau bahkan berhenti di tengah jalan ketika menjemput atau mengantarkan penumpang.

Kondisi kemacetan di Stasiun Kereta Api Manggarai (**Gambar 1**), juga diperparah dengan adanya halte angkutan lanjutan Bus Trans Jakarta yang berada ditepi jalan. Dengan banyaknya jumlah bus yang terparkir disepanjang jalan di depan Stasiun Manggarai menyebabkan kondisi jalan menjadi menyempit dan kemacetan yang ditimbulkan khususnya pada saat jam puncak pagi hari tidak dapat untuk di hindari. Selain angkutan lanjutan Bus Trans Jakarta, banyaknya angkutan bajaj yang mangkal dipinggir jalan serta ojek pangkalan yang mengambil hampir sepertiga luas jalan yang ada di depan Stasiun Manggarai, juga menjadikan kemacetan lalu lintas di depan Stasiun Manggarai menjadi parah.

Kemacetan lalu lintas di Stasiun Bekasi, terjadi pada jam puncak baik pagi ataupun saat jam puncak sore yaitu saat pulang kerja atau beraktifitas. Kemacetan sering terjadi disekitar Stasiun Bekasi khususnya di depan Indomaret, karena penumpang cenderung menunggu diarea tersebut, karena titik antar jemput pengemudi ada didepan area indomaret, selain itu juga kurangnya kapasitas area penjemputan angkutan ojol di Stasiun Bekasi yang menyebabkan penumpang cenderung menunggu dipinggir jalan, sehingga membuat kemacetan lalu lintas. Dishub Kota Bekasi sudah menyediakan pangkalan khusus ojol untuk menunggu penumpang, namun pangkalan tersebut masih belum dimaksimalkan pengemudi ojol, karena penumpang harus berjalan sepanjang 100 meter dari stasiun. Sedangkan di Stasiun Depok Baru, kemacetan di jalan kurang terlihat karena di depok baru sudah ada tempat khusus penjemputan dan pengantran penumpang yang dikelola secara swadaya oleh pengelola dan pengemudi angkutan ojol.

#### B. Potensi Penumpang Angkutan Ojol di Stasiun Manggarai, Stasiun Bekasi dan Stasiun Depok Baru

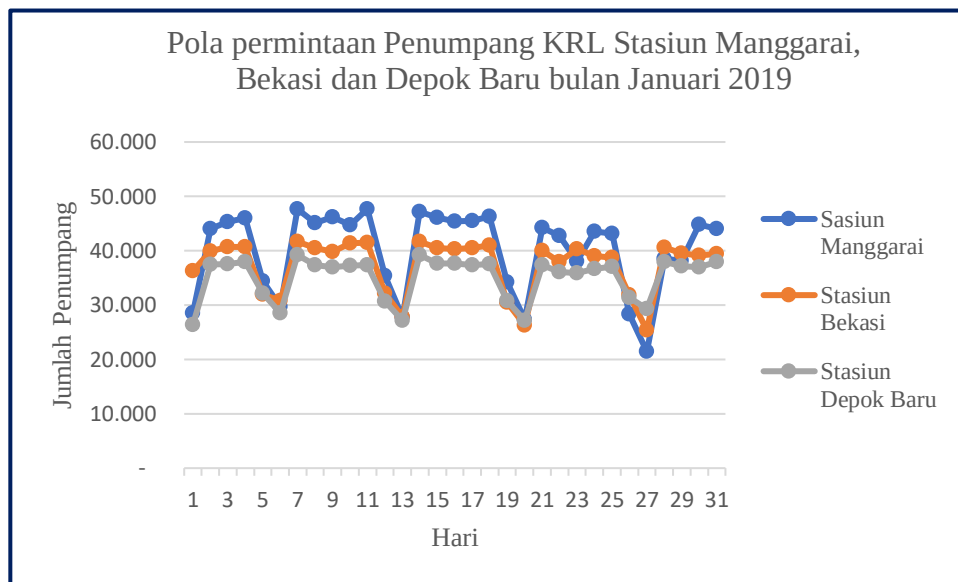
Penumpang angkutan KRL perbulan untuk stasiun Manggarai rata-rata adalah 40.045 penumpang, Stasiun Bekasi 37.342 penumpang dan stasiun Depok Baru rata-rata adalah 35.069 penumpang. **Gambar 2** adalah grafik jumlah penumpang KRL di Stasiun Bekasi, Stasiun Manggarai dan Stasiun Depok Baru. Dari grafik tersebut dapat diketahui bahwa jumlah penumpang kereta KRL akan naik pada awal minggu dan turun di akhir minggu, sedangkan pada hari kerja cenderung sama. Dari nilai tersebut dapat diketahui rata-rata penumpang ojol di stasiun manggarai adalah 1.292 orang per hari, Stasiun Bekasi 1.205 orang dan Stasiun Depok Baru sebanyak 1.131 orang.

#### C. Persepsi Penumpang Terhadap Area Penjemputan dan Pengantaran Penumpang Ojol di Stasiun saat ini (*Pick Up Point*)

Dari hasil wawancara dengan penumpang terkait *pick up point* ojol diketahui bahwa penumpang membutuhkan area *pick up point* untuk memudahkan dalam penjemputan dan pengantaran penumpang. *Pick up point* yang diinginkan adalah berupa *shelter* yang berada disuatu tempat yang nyaman dan aman untuk pengantaran dan penjemputan penumpang dan bukan berada dipinggir jalan. Berikut ini adalah pengumpulan data primer terhadap 90 responden angkutan ojol di tiga stasiun pengamatan (**Gambar 3**).



**Gambar 1.**  
**Kemacetan di Stasiun Manggarai karena Angkutan Ojol.**



**Gambar 2.**  
**Jumlah penumpang KRL Stasiun Manggarai Bulan Januari 2019.**

#### **D. Permasalahan Pembangunan *Pick Up Point* Angkutan Ojol di Stasiun Kereta Api Jabodetabek**

Berdasarkan hasil FGD yang dilakukan Puslitbang Transportasi Jalan dan perkeretaapian yang diikuti oleh beberapa kepala stasiun kereta api di Jabodetabek dan dari pihak perusahaan ojek *online* yaitu dari PT Grab dan PT Karya Anak Bangsa atau Gojek, dapat diketahui bahwa yang menjadi permasalahan utama dalam penyediaan *pick up point* ini adalah keterbatasan lahan yang tersedia di sekitar stasiun untuk dapat digunakan sebagai *shelter* angkutan ojol. Selain tidak adanya ketersediaan lahan, walaupun ada harganya sangat mahal dan hal tersebut memberatkan penyedia jasa angkutan ojol.

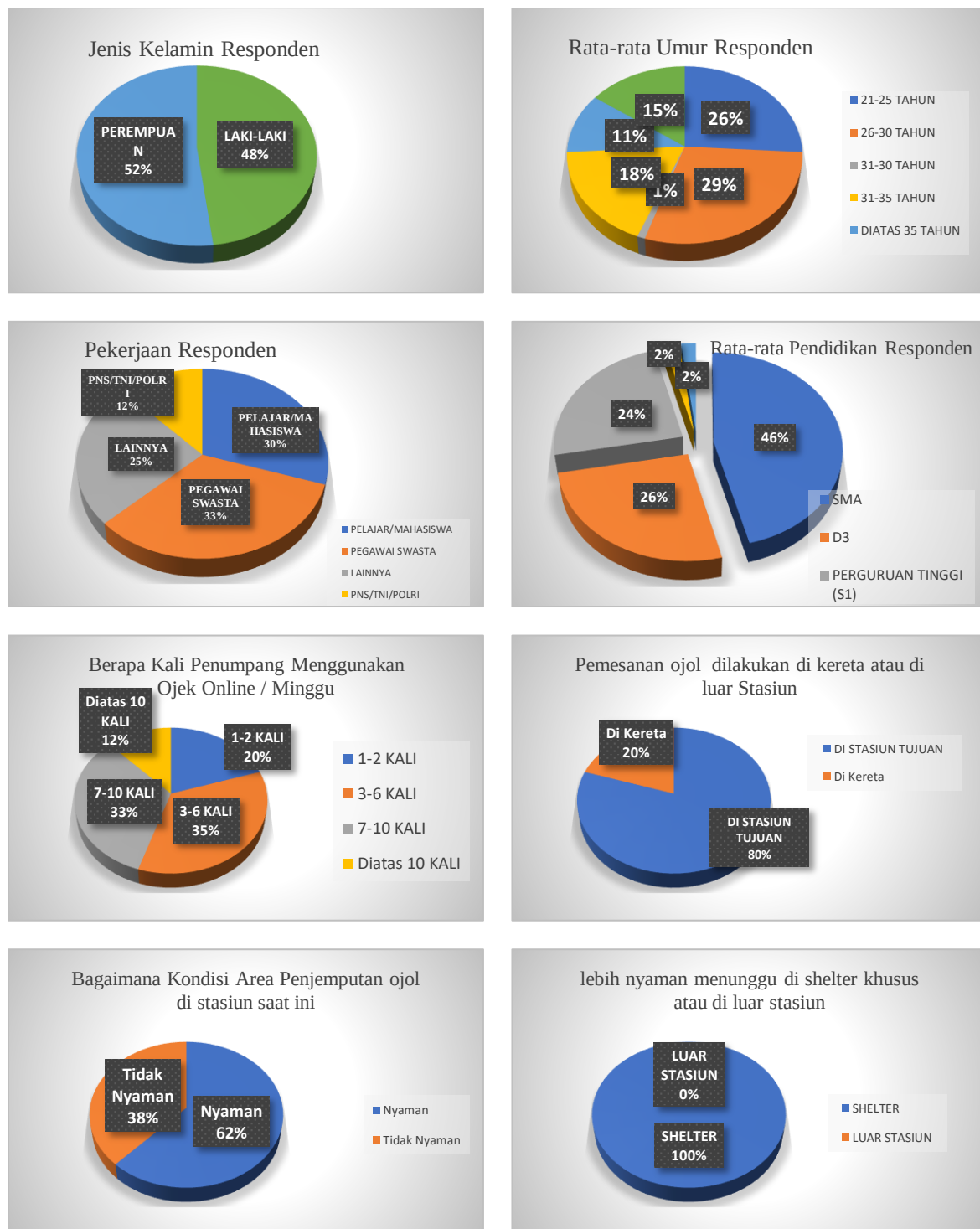
Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sudah memfasilitasi untuk menyelesaikan permasalahan *pick up point* ini, dan masih dalam proses mencari solusi terbaik. Sementara dari pihak perusahaan ojek *online*, hal-hal yang sudah dilakukan selama

ini yaitu berusaha untuk berkoordinasi dengan pihak terkait dan mencari solusi dengan untuk dapat membangun *shelter* atau *pick up point* disekitar stasiun dikawasan Jabodetabek, seperti yang telah dibangun di Stasiun Depok Baru.

Permasalahan ini juga masih dalam proses diskusi untuk mendapatkan solusi baik dari pemerintah, PT KAI dan perusahaan ojek *online*, karena masalah lahan ini berkaitan dengan *masterplan area* sekitar stasiun yang dalam jangka panjang merupakan area untuk pembangunan TOD berbasis kereta api di Jakarta. Karena permasalahan masih di diskusikan maka untuk menyelesaikan masalah kemacetan lalu lintas sekitar stasiun di Jabodetabek, maka ada beberapa usulan penyelesaian masalah dengan membangun *shelter* sementara.

#### **E. Usulan Lokasi *Pick up point* di Stasiun Manggarai**

Pada saat penelitian dilakukan PT Grab telah memiliki area *pick up point* dan *drop off point* di



**Gambar 3.**  
**Hasil Wawancara Penumpang Terkait Pick Up Point Ojol.**

Stasiun Manggarai, dimana lokasinya berada di pintu keluar Stasiun Manggarai. Gojek belum menyediakan *pick up point* dan *drop off point* di Stasiun Manggarai dan sedang dalam proses kerjasama dalam penyediaannya. Dalam penentuan area *pick up point* dan *drop off point* ini telah difasilitasi oleh pemerintah daerah dalam hal ini Dishub Provinsi DKI beserta tokoh masyarakat. Penyediaan area *pick up point* sementara saat ini di Stasiun Manggarai berada area depan stasiun dan di pinggir jalan dengan ukuran sekitar 6 x 2

meter, hal ini atas inisiatif antara Dinas Perhubungan, KAI, Grab dan masyarakat. Akan tetapi karena jumlah penumpang yang sangat besar yang turun dari kereta di Stasiun Manggarai menyebabkan area penjemputan tersebut menjadi tidak cukup dan cenderung melebar ke jalan, hal tersebut menyebabkan penyempitan jalan dan kemacetan lalu lintas. **Gambar 4** menunjukkan *pick up point* yang disediakan Grab untuk melakukan pemesanan ojol di Stasiun Manggarai.

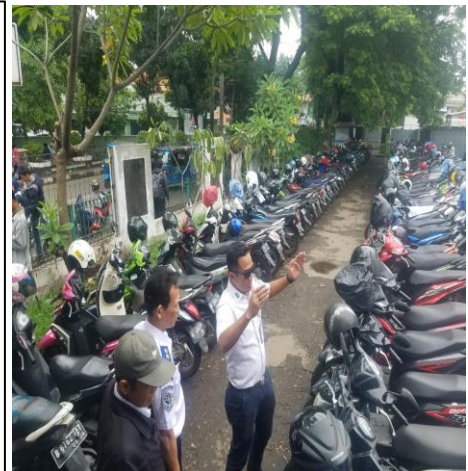
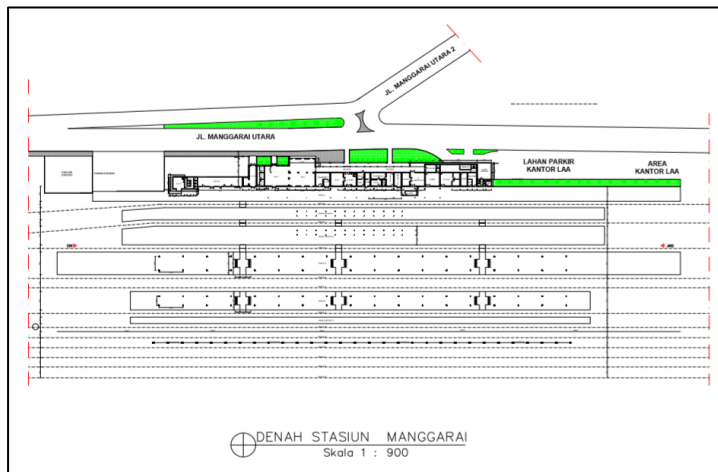
Untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di depan Stasiun Manggarai, PT Grab telah melakukan pertemuan dengan kepala Stasiun Manggarai untuk mendiskusikan kemungkinan area yang bisa disewa oleh PT Grab untuk penyediaan *pick up point* yang lebih layak, sehingga penumpang tidak menunggu di pinggir jalan. PT. Grab berencana membuat *pick up point* berupa *shelter* di dalam area Stasiun Manggarai, dan berdasarkan hasil diskusi dengan PT. KAI, kemungkinan lokasi yang masih memungkinkan yaitu di tempat lahan parkir

kantor LAA. **Gambar 5** adalah area lahan parkir yang memungkinkan untuk dibangun *shelter* oleh Grab.

Selain solusi di atas untuk permasalahan kemacetan di depan Stasiun Manggarai, dapat juga dilakukan dengan membangun *shelter* angkutan ojek *online* dengan menggunakan lahan didepan Stasiun Manggarai, akan tetapi hal tersebut perlu dilakukan diskusi dan inventarisasi kepemilikan aset PT. KAI tersebut (**Gambar 6**).



**Gambar 4.**  
**Hasil Wawancara Penumpang Terkait Pick Up Point Ojol.**



**Gambar 5.**  
**Rencana Area Pick Up Point Berupa Shelter oleh Grab di Stasiun Manggarai Berlokasi di Lahan Parkir Kantor AA.**



**Gambar 6.**  
**Lahan yang Dapat Menjadi Alternatif Solusi Pembangunan Shelter Ojek Online di Stasiun Manggarai.**

#### F. Usulan Lokasi *Pick Up Point* di Stasiun Bekasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Stasiun Bekasi, perusahaan angkutan *online* belum ada yang berkoordinasi ke Stasiun Bekasi untuk membicarakan mengenai area *pick up point* dan *drop off point* di Stasiun Bekasi. Akan tetapi berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Stasiun Bekasi masih ada area yang dapat dijadikan *shelter* untuk angkutan ojol yaitu di area tempat parkir sepeda motor yang ada saat ini. **Gambar 7** adalah *layout* Stasiun Bekasi dan area yang potensial untuk dapat dijadikan *shelter* angkutan ojol.

#### G. Usulan Lokasi *Pick Up Point* di Stasiun Depok Baru

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Stasiun Depok Baru dan pengamatan dilapangan diketahui bahwa di Stasiun Depok Baru sudah ada area *pick up point* dan *drop off point* yang dikelola sendiri oleh perusahaan angkutan ojek *online* baik Grab ataupun Gojek dengan menggunakan lahan milik masyarakat. Area *pick up point* dan *drop off point* di Stasiun Depok Baru dibangun diatas tanah masyarakat yang disewa oleh perusahaan angkutan ojol, sehingga angkutan ojol dapat melakukan *pick up point* dan *drop off point* secara teratur di area tersebut, dan tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas disekitar Stasiun Depok Baru. Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang ojol di Stasiun Depok Baru dan dengan pengemudi ojol di Stasiun Depok Baru, pengemudi dan penumpang merasa nyaman dengan adanya area *pick up point* dan *drop off point* di Stasiun Depok Baru. **Gambar 8** adalah *layout* Stasiun Depok Baru dan area yang saat ini

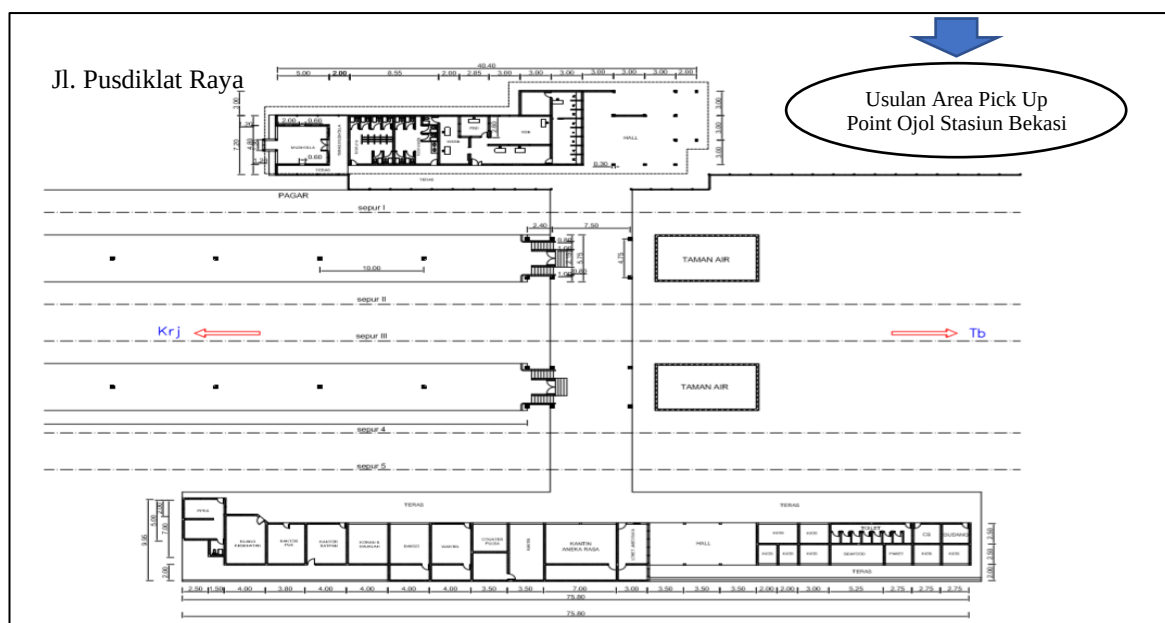
digunakan sebagai *pick up point* dan *drop off point* angkutan ojol.

#### H. Perbaikan Sistem Pelayanan Penyedia Jasa Angkutan Ojol Dalam Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Sekitar Stasiun

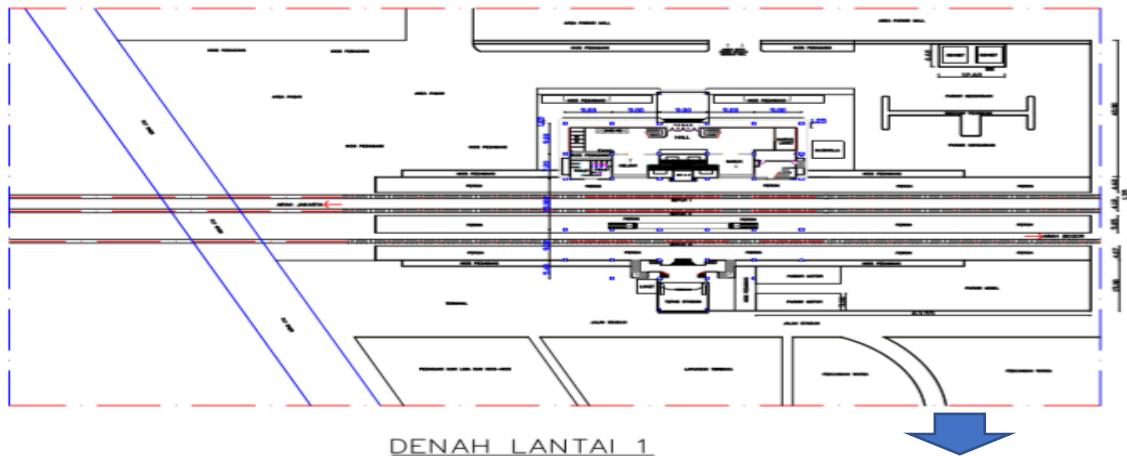
Untuk dapat mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan banyaknya penumpang dan pengemudi yang menunggu saat dijemput atau menjemput yang dilakukan dipinggir jalan, ada alternatif solusi yang dapat membantu menyelesaikan masalah ini, yaitu perusahaan penyedia angkutan ojol dapat menerapkan atau mengarahkan pemesanan yang dilakukan di stasiun yang dituju dengan sistem seperti ojek pangkalan, atau sistem pelayanan Grab Now sehingga mengurangi proses saling mencari yang menimbulkan kesemrautan di area penjemputan ojol.

Selain itu diharapkan pihak penyedia jasa angkutan *online* juga dapat menyediakan area parkir yang tidak jauh dari stasiun dan mendisiplinkan pengemudi untuk menunggu di area parkir tersebut, dan hanya akan menuju stasiun jika sudah jelas penumpangnya sudah datang, hal tersebut diharapkan akan dapat mengurangi kemacetan dan kesemrautan di lalu lintas di sekitar stasiun.

Perusahaan penyedia jasa angkutan *online* sebaiknya juga membatasi jumlah pengemudi ojol yang dapat melayani di stasiun, karena kecenderungannya saat ini, yang menimbulkan kemacetan adalah banyak pengemudi yang parkir di pinggir jalan di sekitar stasiun dibandingkan jumlah penumpang yang memesan angkutan ojol.



**Gambar 7.**  
**Area di Stasiun Bekasi yang Masih Bisa Dijadikan *Pick Up Point* Berupa Shelter.**



Area Pick Up Point di  
Area Tanah Masvarakat



**Gambar 8.**  
**Area Pick Up Point di Stasiun Depok Baru saat ini.**

#### IV. Kesimpulan

Permasalahan pembangunan *pick up point* di stasiun kereta api di Jabodetabek antara lain adalah keterbatasan lahan dan harga tanah yang sangat mahal, dan belum adanya koordinasi yang kontinyu dari stake holder yang terkait. *Pick up point* yang ada saat ini tiga stasiun yang dilakukan survei kebanyakan dilakukan di pinggir jalan seperti di Stasiun Manggarai dan Stasiun Bekasi, sehingga menimbulkan permasalahan keruwetan dan permasalahan kemacetan transportasi di depan stasiun tersebut, sedangkan di Stasiun Depok Baru, *pick up point* sudah tertata dengan baik, yang merupakan inisiatif dari perusahaan angkutan ojek *online* bekerjasama masyarakat dengan menggunakan lahan yang dimiliki oleh masyarakat di dekat Stasiun Depok Baru. Adapun bentuk *pick up point* yang diharapkan adalah berupa *shelter* atau halte dimana penumpang dapat menunggu angkutan ojol yang akan menjemput, dengan luas halte menyesuaikan kapasitas penumpang yang menggunakan ojek *online* di stasiun yang bersangkutan. Untuk mengatasi permasalahan *pick up point* di Stasiun Manggarai,

dan Stasiun Bekasi masih terdapat ketersediaan lahan yang dapat digunakan sebagai *pick up point* berupa *shelter*, dengan melakukan kerjasama dengan memanfaatkan di tanah milik PT.KAI.

#### V. Saran

Perusahaan penyedia jasa angkutan *online* perlu menyediakan lahan didekat stasiun untuk parkir pengemudi OJOL, dan baru menuju stasiun jika sudah ada order, hal tersebut bertujuan untuk mengurangi lamanya aktu menunggu pengemudi OJOL di area jalan di sekitar stasiun, sehingga kemacetan didepan stasiun kereta api akan dapat terselesaikan. Perlu koordinasi lebih kontinyu dari stake holder yang terkait untuk mencari solusi mengenai pembangunan *pick up point* angkutan ojol di stasiun di wilayah Jabodetabek.

#### Ucapan Terima Kasih

Terima kasih penulis sampaikan kepada Kepala Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Kepala Stasiun Kereta Manggarai, Stasiun Depok Baru, Stasiun Bekasi, PT Karya Anak Bangsa dan

PT.Grab Indonesia atas bantuan yang diberikan sehingga penelitian ini dapat diselesaikan.

## Daftar Pustaka

- Bangun, Filliyanti T.A. 2005. *Strategi, Metode dan Teknik Penerapan Transport Demand Management Serta Pengaruhnya di Indonesia dan di Beberapa Kota Besar di Dunia*. e-USU Repository ©2005 Universitas Sumatera Utara.
- Bos, D. M. 2004. *Changing Seats: A Behavioural Analysis of P & R Use*. Delft.
- Damanik, R. 2006. *Analisis Manfaat bagi Pengguna Sistem Park and ride Sepeda Motor di Jabodetabek*. Tesis Program Magister Bidang Ilmu Teknik. Universitas Indonesia.
- Ediyani Palupiningtyas, Selenia. 2015. *Kriteria Fasilitas Park and Ride Sebagai Pendukung Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan*. Warta Penelitian Perhubungan, Volume 27, Nomor 2, Maret-April 2015.
- Ginn, S. 2009. *Master Thesis: The Application of The Park and Ride and TOD Concepts to Develop a New Framework That Can Maximase Public Transport Patronage*. Australia: School of Civil Engineering, Queensland University of Technology.
- Kementerian Negara Lingkungan Hidup. 2009. *Kota di Persimpangan Jalan: Pedoman Perancangan Strategi Pengendalian Emisi dari Sektor Transportasi Jalan di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Kementerian Negara Lingkungan Hidup.
- Konstantinos, K., Matthew, K., Zongzhi, L. 2010. *Optimizing Pricing Policies in Park and Ride Facilities: A Model and Decision Support System with Application*. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, Volume 10, Issue 5.
- Luk, James. 1992. *Model for Travel Demand Management - A Review*. Road and Transport Research. Voll, NO. 3, September 1992.
- Machsus., Rico, Robben., dan Chabib, Achmad. 2015. *Kajian Kelayakan Park and Ride di Jl. Achmad Yani Surabaya*. Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW), Surabaya, 11 Juni 2015.
- Nanang Prayudyanto, Muhammad dan Tamin, Ofyar Z. 2007. *Kajian Park and Ride Untuk Busway Jakarta*. Jurnal Transportasi Vol. 7 No. 2 Desember 2007: 169-178.
- Nazalaputra, M Faridz dan Handayeni, Ketut Dewi Martha Erli. 2017. *Penentuan Faktor-Faktor Pemilihan Park & Ride Sebagai Fasilitas Pergerakan Komuter Pada Koridor Bekasi-Jakarta*. JURNAL TEKNIK ITS Vol. 6, No. 1, (2017).
- Noel, E. 1988. *Park-and-Ride: Alive, Well, and Expanding in the United States*. Urban Planing and Devel., ASCE, 114 (1), 2-13.
- O' Flaherty, 1997. *Transport Planning and Traffic Engineering*. New York: John Wiley and Sons, Inc.
- Parkhurst, G. 2000. *Influence of bus-based Park and Ride facilities on users' car traffic*. Transport Policy, 7(2), 159-324.
- Rodriguez, J., Murtha, T. 2009. *Strategy Paper: Travel Demand Management*. Illinois: Chicago Metropolitan Agency Planning, Chicago.
- Seik, F. T. 1997. *Experiences from Singapore's park-and-ride scheme 1975-1996*. Habitat International, 21(4), 427-443.
- Spillar, Robert J. 1997. *Park-and-ride planning and design guidelines*. New York: Parsons Brinkerhoff Quade & Douglas, Inc.
- Guntur Asapa, Andi .2014. dalam tulisannya *Park and Ride* Sebagai Bagian dari Pelayanan Kereta Api Perkotaan Bandung. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota vol. 25, no. 2, hlm. 157-173, Agustus 2014.