

---

Rame-Rame Jakarta - 2022

# Design by Who?

*Space Utilisation and Stakeholder Interactions  
Fatmawati Indomaret MRT, South Jakarta*







**Tim penelitian:**

**Kris K., Nika Audina, Kevin Garinda Nugraha, Bangkit Mandela, Aldila Nurhafiza**

Jakarta adalah Kota Informal. Jutaan warganya memiliki strategi yang unik untuk mencapai kesejahteraan dan pembangunan berkelanjutan. Yayasan Rame Rame Jakarta (RRJ) adalah organisasi non-profit yang bergerak di bidang riset perkotaan dan juga media kolektif, dengan berfokus pada eksplorasi isu informalitas kota. Terdapat 3 (tiga) program utama dalam kerangka kegiatan Rame-Rame Jakarta, yaitu Urbanisme Mikro, KOTANATOMI, dan Kosa Kota. Teman-teman dapat berkenalan lebih dekat dan menyapa kami lewat kanal media sosial Rame-Rame Jakarta di Instagram @rameramejakarta dan ikuti berbagai keseruan sektor informal Jakarta melalui website kami.

Rame-Rame Jakarta  
Jalan Tebet Timur Dalam Raya No.6a  
South - Jakarta, Indonesia

[www.rameramejakarta.org](http://www.rameramejakarta.org)

## Pendahuluan

Perkembangan dan pertumbuhan Jakarta yang cepat menjadi wilayah metropolitan yang berkembang luas dan tidak terkendali merupakan akibat intervensi sedikit demi sedikit dari pemerintah demi mengatasi tantangan kota megapolitan dalam isu perkotaan dan lingkungan di abad ke-21, yang seringkali kurang melibatkan masyarakat dan pemangku kepentingan setempat sehingga mengharuskan mereka beradaptasi untuk menciptakan solusi dan strategi resiliensi hidup mereka dalam skala yang lebih kecil sehari-harinya. Dalam beberapa tahun terakhir, perubahan paradigma menuju pengembangan jaringan transportasi umum yang terintegrasi telah diakui oleh pemerintah dan aktor-aktor di sektor swasta dimana konektivitas akan menjadi kunci masa depan Jakarta.

Sejak 2019, sistem transportasi MRT telah meningkatkan akses ke berbagai lokasi strategis di Jakarta Selatan dan Pusat, yang nantinya juga akan dilengkapi dengan jaringan sistem transportasi LRT sebagai tambahan integrasi transportasi publik pada akhir 2022. Kehadiran pusat-pusat transit baru ini akan mengubah lingkungan area setempat, menstimulasi berbagai macam kesempatan baru untuk segala pemangku kepentingan. Demi mengintegrasikan pusat-pusat transit ini untuk menjadi sebuah bagian dari lingkungan perkotaan, sekaligus menjadi bagian kehidupan masyarakat sehari-hari, penelitian pendahuluan ini mengkaji respons unik Jakarta terhadap pembangunan berorientasi transportasi dengan menggunakan stasiun MRT Fatmawati Indomaret sebagai studi kasus.

## Fatmawati - Gambaran Singkat

Stasiun MRT Fatmawati Indomaret terletak strategis di ujung Jalan Fatmawati Raya, koridor Utara-Selatan yang penting dari segi transportasi dan bisnis. Stasiun tersebut juga terletak di sepanjang jalan tol utama Timur-Barat yang menghubungkan Jakarta Selatan dengan kota-kota satelitnya, dan posisi stasiun tersebut dekat dengan batas administrasi Kota Jakarta Selatan yang menjadikannya penghubung sekunder yang penting, khususnya bagi populasi di Tangerang Selatan dan Depok yang berkomuter sehari-hari.

Dua jalan utama lainnya, Jalan R. A. Kartini dan Jalan Tahi Bonar Simatupang Raya berjalan paralel dengan kompleks stasiun, menciptakan penghalang yang signifikan antara area di sisi Utara dan Selatan stasiun, dengan akses pejalan kaki yang terbatas dan waktu perjalanan kendaraan yang diperlukan untuk melakukan perjalanan dari satu sisi ke sisi lainnya. Ketentuan lalu lintas satu arah untuk masing-masing dari dua jalan ini dan kedekatannya dengan tol layang memiliki implikasi yang signifikan terhadap pola pemanfaatan ruang dan integrasi stasiun yang spesifik dalam lingkungan setempat.

Sebagian besar area sekitar kompleks stasiun merupakan kawasan industri/komersial, dengan beberapa kantor pemerintah, sektor swasta menengah, dan berbagai perusahaan kecil berjajar di jalan-jalan utama. Area pemukiman termasuk zona pengaruh sekunder, termasuk lingkungan kelas menengah yang rimbun di Taman Cilandak di Selatan, dan permukiman para kelas pekerja Kampung Banjarsari di Utara. Oleh karena itu, MRT Fatmawati merupakan simpul transit utama antara moda transportasi yang beragam, bukan sebuah titik tujuan utama bagi penumpang.

## Metodologi

Pengamatan kawasan Stasiun MRT Fatmawati Indomaret dilakukan selama tiga hari pada bulan Maret 2022 oleh tim peneliti perkotaan yang berpengalaman di lansekap perkotaan Jakarta. Jadwal pengamatan tetap terhadap area-area target utama (diuraikan di bagian selanjutnya) dilakukan empat kali setiap hari sesuai dengan jadwal tetap untuk mengidentifikasi dan mengkatalogkan fenomena dinamis yang menonjol sehubungan dengan pemanfaatan ruang oleh berbagai pemangku kepentingan, dan hubungannya dengan stasiun itu sendiri.

Jadwal pengamatan jalur adalah sebagai berikut:

07:00 - 09:00 - Sesi Pagi Hari  
12:00 - 13:00 - Sesi Siang Hari  
17:00 - 18:00 - Sesi Sore Hari  
20:00 - 21:00 - Sesi Malam hari

Waktu-waktu ini dipilih untuk menggambarkan periode aktivitas penumpang yang paling intens di area stasiun, serta keragaman aktivitas terkait lainnya pada waktu yang tidak terlalu sibuk.

Selain sesi observasi tetap, tim peneliti lapangan akan mengumpulkan data survei dan wawancara tatap-muka dengan berbagai pemangku kepentingan, sebagai berikut:

*15 responden kuesioner survei penumpang*  
*14 wawancara dengan penduduk setempat*  
*4 wawancara dengan tukang ojek online (ojek online/ 'ojol')*  
*9 wawancara dengan pengusaha informal yang aktif di area stasiun*

Pertanyaan survei difokuskan pada pengalaman langsung penumpang MRT dan interaksi mereka dengan berbagai aspek lingkungan perkotaan di dalam dan sekitar area stasiun. Wawancara terdiri dari diskusi santai dan fleksibel dengan pemangku kepentingan tidak langsung dan memungkinkan untuk mereka memberikan wawasan tambahan tentang topik terkait yang berkaitan dengan minat, motivasi, dan pola perilaku mereka yang berkaitan dengan area stasiun.

Hasil pengamatan digunakan untuk menyusun profil untuk 4 zona pemanfaatan utama oleh pemangku kepentingan sebagaimana diuraikan di bawah ini, dengan kutipan dari wawancara ditambahkan untuk memperdalam konteks. Hasil survei disajikan secara terpisah, dan dianalisis untuk mengidentifikasi tema dan masalah utama bagi responden. Dilanjutkan dengan analisis komprehensif dari semua data dilakukan untuk menawarkan kesimpulan dan rekomendasi tentang sifat pemanfaatan ruang dan optimalisasi masa depan oleh semua pemangku kepentingan terkait.

#### 4 Zona Pemanfaatan Utama di sekitar Stasiun Fatmawati

Sebagai titik fokus yang signifikan bagi daerah sekitarnya, keberadaan Stasiun MRT Fatmawati Indomaret penting bagi berbagai pemangku kepentingan, yang sebagian besar berkumpul di sekitar atau berdekatan dengan gerbang stasiun. Namun, karena nuansa lingkungan perkotaan yang akan dibahas di bawah ini, pemanfaatan ruang-ruang ini sangat heterogen, diinformasikan oleh perbedaan kepentingan dan pertimbangan nilai guna.

Untuk keperluan penelitian pendahuluan ini kawasan Stasiun MRT Fatmawati Indomaret telah dibagi menjadi 4 Zona Pemanfaatan Utama, diuraikan di bawah ini. Setiap zona diprofilkan sesuai dengan kepentingan pemangku kepentingan utama, kegiatan terkait transportasi utama, dan keberadaan ekonomi informal perkotaan. Pengamatan tambahan singkat kemudian disediakan untuk konteks.



Gambar 1. Garis besar 4 Zona Pemanfaatan Utama di sekitar Stasiun MRT Fatmawati.

#### **Zona A: "Rute Akses Diperpanjang"**

**Stakeholder Primer:** Pejalan kaki, Pengendara motor roda 2

**Aktivitas terkait transportasi:** Berjalan kaki, jalan utama

**Sektor Informal:** Tidak ada

**Pengamatan Awal:** Akses jalan setapak yang menuju ke gerbang stasiun A adalah titik keluar-masuk yang paling sedikit digunakan dan yang paling kurang dimanfaatkan dari empat zona utama. Bisa ditebak, zona itu tersibuk selama sesi pengamatan pagi dan sore, tetapi dengan titik transit yang terbatas dan akses ke daerah sekitar zona A tampaknya area tersebut pilihan yang paling tidak menarik bagi banyak komuter.

*"Saya Keluar melalui Gerbang A karena dekat dengan kantor saya, tapi pasti gelap di malam hari ..."*

*Penumpang, Zona A, menuju Banjarsari*



Gambar 2. Pemetaan Dinamis Zona A.

Pejalan kaki yang keluar dari stasiun melalui Zona A akan memiliki dua rute yang potensial untuk dilalui. Rute A1 sesuai dengan jalan setapak yang dialokasikan dan berakhir di persimpangan utama Jl. Fatmawati Raya/Jl. TB Simatupang. Mengingat perjalanan yang panjang dan “tidak nyaman” dengan berjalan kaki, dapat diduga bahwa sebagian besar pejalan kaki ini yang berjalan melalui rute ini keluar menuju Target Zona A1, meliputi koridor rekreasi dan komersial utama Jl. Fatmawati Raya, yang terdiri dari beragam bisnis kuliner dan jasa yang dapat diakses melalui transit ke jaringan bus metropolitan, atau dapat melanjutkan berjalan kaki menuju pusat perbelanjaan utama *Cilandak Town Square*.

***"Melintasi semua jalan benar-benar merepotkan"***  
*Penumpang, Zona A*



Gambar 3. Jalan masuk dan keluar gerbang A dengan perlengkapan penerangan minimal.

Sejumlah besar pejalan kaki yang mendekati/meninggalkan stasiun memilih untuk menggunakan 'jalan pintas' informal antara barikade beton, khususnya selama jam-jam sibuk di pagi hari, sesuai dengan rute sekunder (A2). Rute A2 melibatkan pejalan kaki yang bergerak melintasi area terbuka di bawah jalan tol, dan melintasi jalan utama dan pintu keluar jalan tol tanpa infrastruktur yang memadai, meskipun ada potensi kecelakaan dan gangguan lalu lintas yang signifikan. Mayoritas pejalan kaki yang memilih Rute A2 bergegas memasuki stasiun pada jam-jam sibuk di pagi hari, atau langsung menuju kantor dan kampus universitas di Target Zona A2. Fenomena ini dieksplorasi secara rinci di bagian Key Dynamic Phenomena di bawah ini.



Gambar 4. Sekelompok perempuan melintasi pembatas beton untuk mencapai gerbang A melalui jalur A2.

Kurangnya pemanfaatan oleh semua pemangku kepentingan di Zona A mencerminkan kurangnya pilihan transit dan kesulitan untuk mengakses zona tersebut. Lalu lintas pejalan kaki yang terbatas tidak menarik bagi pengusaha informal yang model bisnisnya bergantung pada kenyamanan dan eksposur pasar yang maksimal. Demikian pula, kurangnya tempat berkumpul yang cocok untuk ojol menandakan bahwa mereka berkumpul di lokasi yang lebih mudah diakses, menyediakan pasar sekunder untuk usaha informal yang dekat dengan daerah tersebut.

***"Saya bahkan tidak menyadari ada gerbang A, jadi saya kira itu berarti tidak ada yang menggunakannya, atau tidak di lokasi yang baik."***

*Penumpang, Zona C*

## Zona B: “Kampung Banjarsari”

**Pemangku Kepentingan Utama:** Penduduk Lokal, Pejalan kaki komuter Rute A1, Perusahaan Informal

**Aktivitas terkait transportasi:** Jalan kaki, jalan besar, ojol, rute bus pengumpan

**Sektor Informal:** Kios Pedagang, PKL (Pedagang Kaki Lima)



Gambar 5. Pemetaan Dinamis Zona B.

**Pengamatan Awal:** Di sisi utara koridor jalan utama dari Stasiun MRT Fatmawati Indomaret adalah kawasan hunian Kampung Banjarsari, yang termasuk dalam Zona Pemanfaatan B. Penghuni berpenghasilan menengah ke bawah lingkungan ini sebagian besar terdiri dari dua demografi utama, penduduk lanjut usia dan pekerja kantoran awal yang lebih muda, banyak di antaranya hanya menyewa tempat tinggal untuk sementara. Meskipun kawasan hunian dekat dengan stasiun, sejumlah besar penduduk yang lebih tua jarang atau tidak pernah melakukan perjalanan dengan MRT. Mereka lebih memilih untuk tetap tinggal di lingkungan mereka, dengan sebagian besar jarang meninggalkan rumah kecuali untuk salat Jumat dan acara sosial sesekali. Sebaliknya, penduduk yang lebih muda biasanya adalah komuter, banyak di antaranya secara rutin menggunakan jaringan MRT, biasanya memanfaatkan jalan pintas Rute A2 di pagi hari untuk mengurangi waktu perjalanan mereka ke stasiun, dan kembali pada sore hari.

*“Anda harus berjalan jauh melalui rute saat ini ke gerbang A, jadi saya pikir harus ada rute akses yang lebih pendek, atau pilihan lain.”*

*Bowo, Warga Banjarsari, Zona D*



Gambar 6. Warung informal di depan pintu gerbang Jl. Banjarsari II.

Karena interaksi sosial dan kehidupan publik yang terbatas di lingkungan ini, pengusaha informal tidak sering ditemukan umumnya, dengan beberapa pengecualian. Penjual makanan muncul mengikuti pola perilaku biasa, dengan kios pedagang temporer yang didirikan setiap pagi untuk menyediakan sarapan di perjalanan (nasi uduk), dan sekelompok kecil pedagang gerobak tiba di sore hari untuk menyediakan makanan ringan yang hangat, terutama untuk penumpang yang pulang (terdapat larangan untuk makan di kereta itu sendiri). Pedagang informal yang berfokus pada malam hari ini juga menjual melalui platform *online*, dan menarik sekelompok pengemudi ojol yang berspesialisasi dalam ekonomi pengiriman makanan. Pengemudi ojol juga merupakan pelanggan penting bagi pedagang-pedagang ini, terutama asosiasi pengemudi lokal yang didirikan di Kampung Banjarsari sendiri, khusus untuk melayani penduduk setempat, banyak di antaranya memilih ojek *online* sebagai moda transportasi yang lebih cepat dan efisien terlepas lokasi mereka dekat dengan stasiun MRT. Fokus ekonomi informal, online, dan pejalan kaki ini adalah area *multistakeholder* B1, di mana penumpang untuk layanan bus pengumpan arah Utara juga berkumpul di trotoar besar yang belum dibangun di depan kampung.

***“Di Banjarsari ada perkumpulan ojek, tetapi hanya untuk warga sekitar yang ingin melakukan perjalanan singkat. Bagi mereka yang dari luar tidak akan berkumpul di sini, mereka menunggu di ujung jalan di mana ada warung tempat mereka bisa duduk dan bersantai.”***

*Bowo, Banjarsari Residen/RT, Zona D*

**Zona C: “Area Transit Utama”**

**Pemangku Kepentingan Utama:** Pejalan kaki/penumpang, pengemudi ojol, usaha informal, penduduk setempat, angkutan umum, petugas stasiun/keamanan

**Aktivitas terkait transportasi:** Ojol, berjalan kaki, kendaraan pribadi, transportasi umum

**Sektor Informal:** Warung tetap, kios pedagang, tenda pedagang, ruang tunggu/istirahat PKL (Pedagang Kaki Lima), ‘toilet’ informal, fasilitas parkir informal, layanan sepeda motor

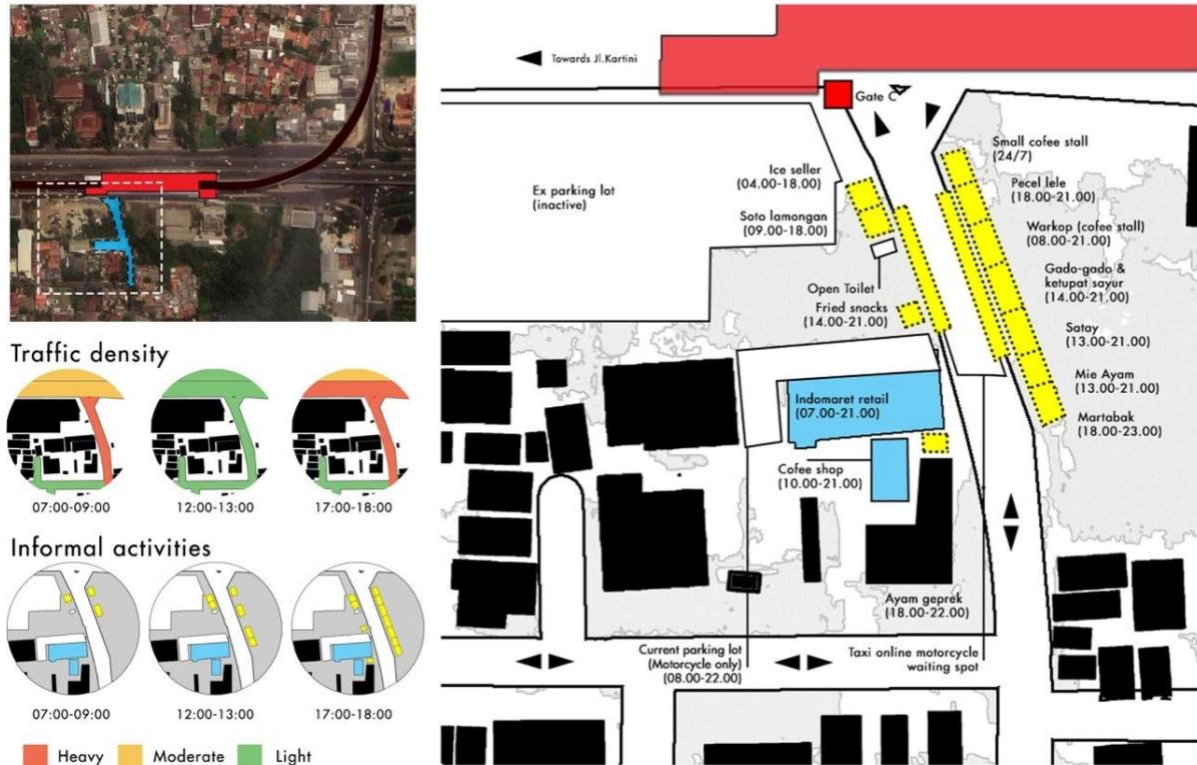


Figure 7. Pemetaan Dinamis Zona C.

**Pengamatan Awal:** Zona C meliputi area di sekitar gerbang stasiun C & B, memanjang hingga ke area perumahan Taman Cilandak di Selatan. Ini adalah zona yang tersibuk dan paling intensif digunakan dari empat zona studi oleh berbagai pemangku kepentingan, tetapi berfungsi terutama sebagai titik transit untuk para pengguna komuter paling umum di Jakarta, menggunakan kombinasi ojek online dan transportasi umum (*online-publik-online*). Responden survei menegaskan bahwa alasan utama mereka turun melalui gerbang C adalah kemudahan untuk menemukan pengemudi ojek karena banyak jumlah ojol yang berkumpul di daerah tersebut. Moda transportasi lain, termasuk angkot minibus dan kendaraan pribadi juga mengambil dan menurunkan penumpang di lokasi ini, dengan beberapa penduduk lokal berjalan kaki ke rumah atau akomodasi mereka. Sejumlah kecil mobil, terutama taksi/taksi online, berkumpul untuk menjemput penumpang di toko Indomaret di Jl. Taman Cilandak.

*“Ini bisa menjadi ramai di malam hari, yang bisa mengganggu tapi saya sudah terbiasa. Saya berharap akan ada area parkir khusus untuk ojol sehingga mereka tidak mengganggu area setempat.”*

*Bu Isrofah, Penjual Gado-gado, Zona C*

Selama satu hari penuh, pengemudi ojol merupakan kelompok pemangku kepentingan utama di Zona C, berkumpul untuk menjemput penumpang, melewati setelah menurunkan penumpang, dan banyak yang kembali berulang kali ke daerah tersebut setelah setiap perjalanan selesai. Selama waktu ini mereka juga memanfaatkan layanan antar barang dan jasa secara ekstensif yang sebagian besar tersedia melalui ekonomi informal, termasuk makanan dan minuman murah, makanan ringan, dan layanan termasuk montir mekanik dan tempat pengisian daya telepon genggam.

***"Ada semua yang dibutuhkan oleh pengemudi di sini, jika Anda bertanya kepada saya. Banyak penumpang, dan warung untuk sementara selagi menunggu penumpang."***  
*Rahmat, Sopir Ojol, Zona C*



Gambar 8. Koridor jalan menuju Jl. Taman Cilandak Raya, dekat dengan gerbang C.

Alasan mengapa banyak pengemudi ojol memilih untuk berkumpul di gerbang ini sebagian besar karena lokasinya yang strategis, salah satu dari beberapa titik di sekitar stasiun dengan akses ke Jl. R.A. Kartini bergerak ke Barat melalui Route C1, dan Jl. Fatmawati Raya menuju Utara melalui Rute C2, memberikan mereka fleksibilitas yang maksimal dalam memilih rute terbaik untuk perjalanan penumpangnya. Siapa pun yang turun di gerbang D terdekat harus melewati gerbang C terlepas dari rute perjalanan akhirnya.

***"Saya memilih stasiun ini karena Anda selalu dapat menemukan driver gojek (ojol) dengan cepat, dan tidak jauh dari rumah saya."***  
*Penumpang, Zona C*

Berada pada kawasan permukiman yang tidak diawasi oleh petugas keamanan (satpam) yang berakibat dapat mengganggu pengendara untuk melaju, dan sebagian terisolasi dari jalan raya utama sehingga membuat kawasan ini minim dampak terhadap lalu lintas kendaraan di sekitarnya. Mobil yang mengangkut/menurunkan penumpang di gerbang C menyebabkan gangguan lalu lintas yang cukup besar di jalan raya utama, menghalangi satu

lajur bahkan untuk waktu yang singkat menyebabkan kemacetan. Sebaliknya, ojol berhasil menghindari sepenuhnya menghalangi jalan raya, meskipun kemacetan selama puncak malam (dieksplorasi lebih detail di bawah). Banyak dari faktor-faktor ini sama-sama menarik bagi para pedagang kaki lima informal, yang mengarah pada hubungan simbiosis dan saling menguntungkan antara kedua kelompok pemangku kepentingan ini.



Gambar 9. Kios & warung informal semi permanen di Jl. Taman Cilandak Raya.

Kehadiran pengemudi ojol yang hampir terus-menerus mendukung tipologi pedagang permanen dan semi permanen seperti warung dan tenda tidak bergerak, yang mampu menyimpan lebih banyak stok dan dengan demikian melayani lebih banyak pelanggan daripada rekanan yang lebih kecil dan lebih banyak bergerak yang harus pulang ke rumah untuk mengisi kembali lebih cepat. Meskipun demikian, tetap ada transformasi dinamis yang menonjol dalam profil pemanfaatan ruang sektor informal sepanjang siklus 24 jam, dengan waktu tersibuk pada malam hari ketika banyak pengguna MRT berhenti untuk membeli barang dan jasa informal selama transit. Banyak perusahaan informal di Zona C sudah ada sebelum stasiun MRT itu sendiri, tetapi sejak itu menyesuaikan model bisnis mereka untuk mengakomodasi profil permintaan pasar baru dari stasiun dan kegiatan terkait.

***“Pada dasarnya semua pelanggan kami datang ke atau dari stasiun MRT, kami tidak memiliki banyak pelanggan dari daerah setempat. Pengemudi ojol juga kadang makan di sini, jadi sejak MRT dibuka keuntungan kami meningkat.”***

*Ida, Penjual Mie Ayam, Zone C*

Pengemudi Ojol sendiri juga telah menyumbangkan komponen infrastruktur transportasi informal, termasuk ruang tunggu (pangkalan), tempat duduk dan tempat berteduh, kebijakan penataan ruang dan antrian, dan mengalokasikan 'toilet informal', yang tidak terlihat langsung namun saluran mengalir langsung ke saluran pembuangan terdekat. Meskipun infrastruktur informal saat ini mendukung layanan ekonomi ojol digital, untuk mempromosikan peningkatan penggunaan dan pemanfaatan stasiun MRT dan simpul transportasi lainnya, ketentuan untuk mengakomodasi pengemudi ojol sebagai komponen jaringan transportasi yang valid

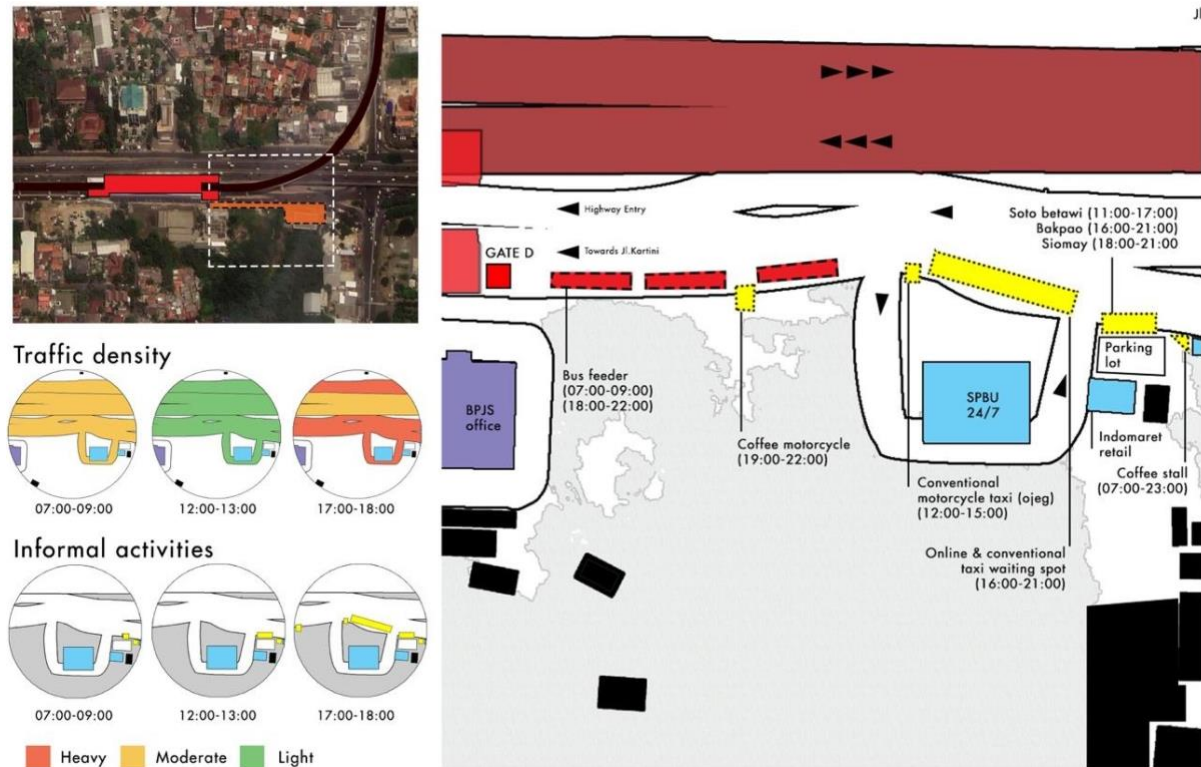
sangatlah penting, termasuk ruang tunggu yang aman, terlindungi dan terbatas dengan jelas, infrastruktur pengisian daya telepon, dan akses ke barang dan layanan jasa utama yang diperlukan untuk pekerjaan mereka. Pengembangan lebih lanjut dari profil perjalanan online-publik-online harus menjadi pertimbangan utama untuk kebijakan pembangunan Jakarta yang berorientasi pada transportasi ke depan.

## Zona D: "Area Transit Sekunder"

**Pemangku Kepentingan Utama:** Pejalan kaki/penumpang, pengemudi ojol, taksi/taksi online, angkutan umum, perusahaan informal, petugas lalu lintas

**Aktivitas terkait transportasi:** Ojol (drop-off), bus TransJakarta, taksi/taksi online, kendaraan pribadi, bus antar kota, berjalan kaki

**Sektor Informal:** PKL (pedagang gerobak), pedagang sepeda/motor



Gambar 10. Pemetaan Dinamis Zona D.

**Pengamatan Awal:** Zona D adalah bentangan pinggir jalan sekitar 250m di sepanjang jalan raya utama Jl. R.A Kartini di sebelah Timur stasiun MRT yang termasuk gerbang stasiun D, beberapa bagian telah dialokasikan sebagai pedestrian pejalan kaki sementara yang lain tetap tidak beraspal memaksa pejalan kaki untuk berjalan di jalan dengan arus lalu lintas yang datang dari belakang mereka. Mirip dengan Zona C, Zona D mewakili titik transit utama bagi penumpang dalam perjalanan mereka keluar-masuk stasiun MRT, tetapi dengan profil transit yang berbeda. Seperti disebutkan sebelumnya, setiap perjalanan yang dimulai di Zona D harus melewati Zona C terlepas dari tujuan akhirnya, oleh karena itu pengantaran lebih umum daripada penjemputan di Zona D khususnya untuk ojol. Namun, ada beberapa pengecualian penting.

*"Saya memilih pintu masuk ini karena memiliki lift dan eskalator dari permukaan tanah."*

*Penumpang, Zona D*



Gambar 11. Penumpang keluar gerbang D untuk dijemput atau menunggu layanan bus

Berbeda dengan Zona C, Zona D memiliki kapasitas yang cukup untuk kendaraan yang lebih besar seperti mobil untuk menunggu penumpang, terutama di depan area SPBU Pertamina (area D1) yang besar, menjadikan area ini sebagai pusat sebagian besar transportasi dan kegiatan ekonomi informal di Zona D. Angkot minibus, bus antar kota, dan taksi semua menurunkan dan mengambil penumpang di sekitar area ini, dan pejalan kaki juga sering melewatinya, melintasi jalan utama Jl. Fatmawati/Jl. Persimpangan R. A. Kartini dari Zona B untuk masuk stasiun melalui gerbang D karena aksesnya lebih cepat, mudah dan fasilitas eskalator melalui Rute D3. Akibat kegiatan tersebut, kemacetan di sekitar area D1 menjadi masalah yang biasa terjadi, antara mereka yang menunggu penumpang dan mereka yang mengantri untuk membeli bahan bakar, mereka yang menurunkan penumpang dan pedagang informal juga menempati ruang yang terbatas. Petugas lalu lintas (DISHUB) kadang-kadang mencoba untuk mengatur situasi, tetapi karena kurangnya lokasi alternatif, sebagian besar pemangku kepentingan dengan cepat kembali lagi ke area D1 setelah dipindahkan.

***“Lalu lintas bergerak ke arah yang benar untuk membawa saya langsung pulang, jadi saya hanya keluar di gerbang D dan memesan ojol dari sana.”***

*Penumpang, Zona D*

Banyaknya pemangku kepentingan di area D1 menarik bagi pedagang informal yang mencari eksposur pasar yang maksimum, dengan ekonomi informal yang dinamis yang beroperasi di sekitar SPBU. Tidak seperti Zona C, di mana sebagian besar perusahaan tidak bergerak, ekonomi informal Zona D terdiri dari tipologi bisnis bergerak, termasuk gerobak, sepeda, sepeda motor, dan pikulan (pedagang pengangkut palang) tradisional. Hal ini kemungkinan terjadi karena sifat lokasi yang terbuka, intervensi petugas lalu lintas untuk membersihkan area, dan juga respons terhadap profil pasar mereka. Tidak seperti pengendara sepeda motor seperti ojol yang biasanya memilih untuk memarkirkan kendaraannya dan duduk di suatu tempat untuk makan, atau minum, pengendara yang menggunakan mobil dapat duduk dengan nyaman di dalam kendaraannya saat mereka mengkonsumsi pembeliannya. Hubungan transportasi informal Zona C dari pedagang informal permanen yang menyediakan

ruang dan tempat berteduh bagi pelanggan yang lebih terbuka dengan demikian terdapat dalam profil hubungan Zona D.

***“Pada dasarnya aturannya adalah jika Anda ingin berdagang, Anda harus menjaga setidaknya 200 m dari gerbang stasiun, yang berarti kami mendirikan di sini.”***

*Bowo, Penjual Bakpao, Zona D*

Sebaliknya, zona D2 di sisi barat gerbang D terletak di depan kantor cabang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Kesehatan, terlihat relatif steril dibandingkan zona tetangganya. Terletak tepat di jalan raya utama dan di bawah rel dan stasiun MRT, ada ruang terbatas untuk menunggu kendaraan di pinggir jalan, dan tetap 'tidak terlihat' oleh penumpang yang turun dari stasiun dari gerbang D, karena menghadap ke arah yang berlawanan. Kehadiran satpam instansi pemerintah tersebut semakin membuat pengguna MRT enggan menunggu mobil jemputan di lokasi tersebut, serta para pedagang informal enggan untuk berkumpul.

### 1. 'Jalan Pintas' Jalan Layang Informal - Rute A2



Gambar 12. Seorang penumpang keluar dari MRT melalui jalur A2, hendak menyeberang lalu lintas di Jl. R.A. Kartini.

Seperti disebutkan sebelumnya, sejumlah besar pejalan kaki yang masuk/keluar stasiun melalui gerbang A memilih untuk menggunakan 'jalan pintas' informal yang disebut sebagai Rute A2. Penggunaan jalur ini berpotensi membahayakan karena melalui perlintasan jalan tol exit ramp dan beberapa lajur lalu lintas di Jl. R.A. Kartini tanpa infrastruktur atau rambu nama pengaman. Oleh karena itu, popularitas rute informal ini menunjukkan tingkat ketidakpuasan terhadap infrastruktur pejalan kaki resmi yang dialokasikan untuk gerbang A yang diidentifikasi sebagai Rute A1. Terletak di antara dua jalur lalu lintas utama Jl. R.A. Kartini dan di bawah jalan tol layang, gerbang A relatif terisolasi dari lingkungan di sekitarnya, dan tidak menawarkan akses langsung ke opsi transit umum seperti rute ojol, taksi, atau bus, yang semuanya lebih mudah diakses pada gerbang D serta menggunakan penyeberangan pedestrian di persimpangan utama.

Rincian pilihan rute pejalan kaki Zona A per sesi observasi 30/03/2022.

**Tabel 1. Rincian pilihan rute pejalan kaki Zona A**

Passenger Route Choices to/from Gate A, Fatmawati MRT				
Time	Observation Session	Total Pedestrians	Route A1	Route A2
07.00-09.00	Morning	78	32	46
12.00-13.00	Midday	15	15	0
17.00-18.00	Evening	67	55	12
19.00-20.00	Night	5	5	0

Penggunaan Rute A2 tidak seragam di semua sesi observasi. Rute ini aktif digunakan pada pagi hari, diikuti oleh jam sibuk di sore hari. Selama pengamatan siang dan malam hari, penggunaannya sangat minim. Pada jam sibuk pagi hari mayoritas pejalan kaki memilih untuk menggunakan Rute A2. Hasil survei dan dokumentasi visual menunjukkan bahwa mayoritas pengguna adalah penumpang MRT yang terburu-buru mencapai stasiun untuk berangkat kerja dari tempat tinggal terdekat di atau sekitar Zona Utilitas B. Jaraknya cukup dekat bagi pejalan kaki sebagai opsi perjalanan yang paling efektif. Sebaliknya, penduduk Zona B yang lebih tua/pensiunan melaporkan preferensi untuk gerbang D karena akses eskalator dan suasana yang lebih ramai, dengan melewati gerbang A melalui penyeberangan pejalan kaki di persimpangan jalan utama.

***"Lebih dekat dan lebih nyaman untuk dijemput dari gerbang D1 karena gerbang A cenderung sepi dan sangat jauh. Saya juga tidak perlu repot-repot menyeberang tiga jalan yang terpisah untuk mencapai titik penjemputan."***

*Penumpang, Zona D*



Gambar 13. Seorang wanita melewati salah satu celah pembatas jalan untuk mencapai gerbang A dari rute A2.

Pada malam hari pola preferensi rute diputar balik, dengan mayoritas pejalan kaki memilih jalur pejalan kaki formal Rute A1. Ini juga terjadi ketika sebagian besar pejalan kaki keluar dari stasiun dibandingkan dengan mereka yang masuk, dan kemungkinan tidak terburu-buru karena hari kerja telah usai, meskipun sebagian kecil tetap memilih Rute A2. Selama sesi pengamatan malam, pemanfaatan Rute A2 turun hampir nol. Rute ini dianggap sebagai pilihan yang tidak menarik oleh responden survei dan wawancara karena kurangnya penerangan, sehingga sulit untuk mengidentifikasi rute atau menghindari resiko lain di jalur pedestrian. Keggelapan ini juga menyebabkan suasana sepi yang menakutkan. Pertimbangan ini berpengaruh terutama bagi pejalan kaki wanita, beberapa di antaranya memilih untuk kembali masuk ke stasiun, lalu keluar melalui gerbang lainnya setelah melihat kondisi Zona A (termasuk Rute A1 & A2).

*“Karena banyak lansia di lingkungan Banjarsari, gerbang A perlu dibuatkan eskalator. Sebab sulit bagi mereka untuk menaiki tangga.”*

*Bowo, Warga Banjarsari, Zona D*

Hasil pengamatan dan survei/wawancara mengindikasikan bahwa meskipun kondisi buruk dan potensi risiko yang terkait dengan Rute A2, pejalan kaki kemungkinan besar akan terus menggunakan 'jalan pintas' informal dengan alasan penghematan waktu, kecuali jika terdapat infrastruktur penahan yang terpasang secara masif. Namun, hal ini berpotensi semakin mengurangi pemanfaatan Zona A secara umum. Sehingga penyediaan infrastruktur pedestrian yang lebih efektif seperti jembatan penyeberangan pejalan kaki, atau titik transit depan seperti titik berkumpul ojol perlu dipertimbangkan sebagai opsi alternatif untuk meningkatkan nilai area yang kurang diperhatikan ini.

### 1. Prasarana Informal Ojol dan Penataan Ruang



Gambar 14. Deretan tukang ojol di Jl. Taman Cilandak Raya menunggu penumpang turun dari gerbang C.

Meskipun diapit oleh aturan yang membatasi ruang gerak mereka di sekitar area stasiun MRT, ojol mewakili profil pemangku kepentingan utama sekaligus penghubung penting dalam jaringan transportasi modern Jakarta. Ekspansi yang cepat dari ekonomi transportasi online telah melampaui kapasitas perencanaan kota untuk mengakomodasi pola permintaan dan penawaran baru. Bahkan, mendahului sektor swasta, manajemen stasiun, dan pengemudi dalam mengembangkan pola baru dengan cara pengelolaan mandiri ruang terbatas di sekitar pusat transit utama. Pengemudi Ojol sangat menyadari adanya potensi konflik antara sejumlah besar pengemudi yang biasa berkumpul di sekitar stasiun dengan pemangku kepentingan lainnya sebagai ancaman bagi mata pencaharian mereka. Faktor ini termasuk ojek offline/tradisional, pengendara lain, pengemudi angkutan umum berbasis jalan, dan khususnya pengelola stasiun, yang mungkin memutuskan untuk membubarkan, memindahkan, atau mencegah ojol beroperasi di lokasi-lokasi strategis utama.

***“Ada 3 tipikal 'tipe ojol: Yang melayani stasiun kereta api, yang melayani pesanan makanan, dan yang melayani penumpang MRT. Rute MRTnya bagus karena biasanya tidak jauh, jadi kita bisa cepat kembali ke ruang tunggu tanpa harus terjebak macet. Stasiun kereta api seringkali jauh dari pemukiman penduduk, dan Anda harus menunggu lama untuk pesanan makanan Anda siap.”***

*Ambon, Pengemudi Ojol, Zona C*

***“Saya hanya berharap mereka akan memberi kami ruang tunggu yang layak, kami tidak suka harus meninggalkan motor kami di pinggir jalan.”***

*Rudy, Pengemudi Ojol, Zona C*

Alhasil, fenomena organisasi ojol (terkadang didukung oleh korporasi, platform, dan provider) terlihat jelas di seluruh Jakarta, termasuk di sekitar MRT Fatmawati Indomaret. Bentuk organisasi ini bermacam-macam, mulai dari pemasangan rambu-rambu hingga pembentukan 'serikat' ojol dan penetapan kode etik tersirat. Hal ini terlihat dalam bentuk manajemen informal untuk alokasi zona antar-jemput di sekitar stasiun MRT, dengan penumpang turun hampir secara eksklusif di Zona D, dan pengemudi ojol menunggu penjemputan di Zona C, sesuai dengan tujuan untuk mendukung infrastruktur ekonomi informal.

***“Selalu ada pesanan di sini sepanjang hari, sehingga semua orang mendapat bagian yang sama.”***

*Indah, pengemudi Ojol, Zona C*



Gambar 15. Seorang wanita keluar dari gerbang C untuk mengejar Mikrolet (minivan) yang lewat.

***“Ini adalah rute tercepat pulang dan itu adalah tempat termudah untuk mendapatkan ojol. Terkadang saya mungkin menggunakan gerbang D1 tetapi hanya sesekali sebagai alternatif.”***

*Penumpang, Zona C.*

Zona C selanjutnya dibagi menurut rute selanjutnya, dibedakan oleh pengemudi yang telah menerima pesanan pelanggan. Pengemudi yang menunggu membagi diri menjadi dua kelompok terpisah, satu melayani rute utama menuju Barat di sepanjang Jl. R. A. Kartini (jalur dominan untuk penumpang pagi menuju kompleks gedung South Quarter, Perumahan Pondok Indah atau Rumah Sakit Mayapada), yang lainnya menuju Selatan sepanjang Jl. Taman Cilandak untuk bolak-balik dan melayani rute lain melalui Jl. R.A. Kartini/ Jl. Simpang Fatmawati Raya (jalur dominan bagi penumpang malam yang hendak pulang).

Lokasi zona parkir/tunggu ini terus berubah, sesuai dengan jam operasional bisnis formal dan informal, agar tetap dapat diakses oleh pelanggan. Sistem manajemen rute ini memiliki tujuan ganda untuk mengurangi kemacetan di ruang tunggu yang terbatas, dan memudahkan penumpang untuk menemukan pengemudi mereka, terutama bagi pelanggan tetap yang sudah terbiasa dengan tata letak sistem.

Pemilihan ruang tunggu di Zona D juga dinamis, dengan penyesuaian melalui pemanfaatan ruang oleh pemangku kepentingan lainnya, terutama pengemudi angkutan umum formal. Pada jam sibuk pagi hari, sebagian besar ojol menurunkan penumpangnya langsung di sekitar gerbang D, di mana mereka memiliki akses tercepat ke peron kereta api di atas, namun pada jam sibuk sore hari ruang ini sering ditempati oleh layanan bus dalam atau antar kota yang menunggu. Untuk penjemputan penumpang, dan sebagai responnya area drop off/tunggu ojol dipindahkan ke sekitar SPBU (area D1).



Gambar 16. Deretan tukang ojol di Jl. R.A. Kartini menunggu penjemputan penumpang yang keluar dari gerbang D.

Terlepas dari tingkat koordinasi informal antara pengemudi ojol dan berbagai pemangku kepentingan lainnya, kurangnya fasilitas, infrastruktur, dan komentar yang ditemukan di sekitar MRT Fatmawati Indomaret tetap perlu dipertimbangkan. Konsentrasi selektif pengemudi di lokasi antar-jemput yang strategis, sementara keberadaan area yang luas

di sekitar stasiun kurang dimanfaatkan, telah mengurangi efisiensi model transportasi publik-online, meningkatkan kemacetan, dan berpotensi menimbulkan bahaya bagi masyarakat. Secara khusus, kurangnya fasilitas toilet telah mengakibatkan penggunaan saluran pembuangan terbuka digunakan sebagai alternatif, dengan pengaruh terhadap kebersihan dan kesehatan masyarakat bagi wilayah setempat.

*“Saya menunggu di sini untuk bus antar kota karena jika menunggu di gerbang C, calon penumpang akan segera mendapatkan driver online, sehingga tidak ada kemungkinan saya untuk menerima penumpang. Saya dulu menggunakan aplikasi online juga, tetapi setelah kehilangan ponsel saya dua tahun lalu saya kembali ke metode tradisional.”*

*Wilkof, Ojek Offline, Zona D*

Ojol semakin terintegrasi ke dalam hampir setiap aspek kehidupan di Jakarta, dan tidak diragukan lagi mereka akan tetap menjadi komponen penting infrastruktur transportasi kota di tahun-tahun mendatang. Pada saat yang sama, praktek mereka tetap rentan selama tidak tersedianya ruang untuk mewadahi integrasi ini. Dengan demikian, penting bahwa kebutuhan biologis dasar dan tuntutan khusus dari pekerjaan informal berbasis kanal mereka, untuk diakui sebagai penghubung penting infrastruktur digital-manusia dalam perencanaan dan kebijakan pengembangan transportasi. Zona A yang kurang dimanfaatkan, khususnya tanah kosong yang lapang di bawah tol layang, berpotensi untuk digunakan memenuhi kebutuhan ini, sekaligus mengurangi kepadatan di Zona C dan D dengan menyediakan rute transit alternatif ke Jl. Fatmawati Raya.

## **2. Ekonomi Informal MRT Fatmawati**

Saat ini, sebagian besar layanan penunjang bagi ojol di stasiun MRT Fatmawati disediakan oleh sektor informal. Ini termasuk kebutuhan dasar seperti makanan, minuman, dan tempat meneduh (dari panas atau hujan), serta kebutuhan khusus-pekerjaan seperti tempat untuk mengisi daya ponsel, memarkir sepeda motor untuk waktu yang lama, dan layanan mekanik untuk perbaikan dan pemeliharaan kendaraan. Infrastruktur informal ini sebagian besar terkonsentrasi di Zona C, dengan klaster yang kurang signifikan seperti di Zona B dan D. Tentu saja, jasa dan barang sektor informal tidak secara eksklusif digunakan oleh pengemudi ojol, tetapi merupakan bagian dari jaringan formal-informal yang kompleks dan multifaset dari interaksi informal yang mendefinisikan area utama ruang publik di Jakarta dan di sekitar pusat transit utama pada khususnya.



Gambar 17. Warung kios informal semi permanen di Jl. Taman Cilandak Raya pada malam hari.

Klaster informal utama Zona C didominasi oleh pedagang tetap yang memasok berbagai makanan dan minuman dengan harga murah ke berbagai pemangku kepentingan lainnya. Pengamatan awal menemukan pelanggan mereka antara lain pengemudi ojol yang menunggu pesanan penumpang, staf keamanan stasiun MRT, penumpang, dan penduduk setempat. Semuanya ditemukan berlangganan pada beberapa vendor yang berbeda, menghabiskan waktu kosong untuk bersosialisasi setelah bertransaksi sebelum menuju kompleks stasiun atau meneruskan perjalanan mereka dengan berjalan kaki. Pengemudi ojol cenderung berkumpul di warkop (warung khusus kopi dan minuman panas), terutama pada siang hari pesanan penumpang lebih sedikit, meskipun lebih banyak yang berpindah pangkalan ke daerah lain karena ruang yang tidak mencukupi.

**“Pada dasarnya semua pelanggan kami datang ke atau dari stasiun MRT. Kami tidak memiliki banyak pelanggan dari daerah setempat. Pengemudi ojol juga kadang makan di sini, jadi sejak MRT dibuka keuntungan kami meningkat.”**

Ida, Penjual Mie Ayam, Zone C

Setiap usaha di daerah ini beroperasi sesuai jadwal reguler sesuai dengan pola konsumsi sehari-hari, dengan warung yang paling lama berdiri (dengan spesialisasi dagangan berupa rokok, minuman sachet, dan barang kemasan lainnya) adalah warung yang pertama buka setiap pagi, lalu diikuti oleh warkop, kemudian kios-kios makanan yang menjual soto, mie ayam, gado-gado, dan sate ayam. Kios-kios ini buka secara berurutan antara pagi dan sore hari. Menjelang jam sibuk sore hari, karena banyak pengemudi ojol menerima pesanan dan berangkat bersama penumpangnya, penumpang MRT menjadi pelanggan utama, selain warga dari lingkungan Taman Cilandak, dan pola ini berlanjut selama beberapa jam hingga malam.

Selain penjual makanan dan minuman, usaha informal tambahan yang beroperasi di Zona C termasuk mekanik dengan spesialisasi perbaikan dasar sepeda motor, dan area parkir motor informal yang tersedia setelah pembukaan stasiun MRT, menggantikan area parkir informal sebelumnya yang lebih luas tetapi telah ditutup (ditunjukkan kiri atas pada peta di atas). Terdapat juga pedagang es balok yang melayani berbagai usaha informal dengan menjual minuman dingin dan bisnis di daerah lain, termasuk rumah duka setempat.

**“Bagi saya pembukaan stasiun tidak mengubah apa pun, tetapi saya tahu bahwa warung itu semua lebih sibuk dari sebelumnya.”** Eko, Penjual Es, Zona C

***“Kami mulai mengoperasikan area parkir ini setelah stasiun dibuka. Saya tidak ingat persis kapan tapi setidaknya sejak tahun 2021. Awalnya hanya ada beberapa sepeda motor, tidak seperti sekarang, karena ada area parkir luas di dekat stasiun yang sekarang ditutup. Kami memiliki kapasitas untuk total 230 sepeda.”***

*Gondrong, Petugas Parkir Informal, Zona C*

Perekonomian informal di Zona D kurang bervariasi, tetapi lebih dinamis daripada di Zona C. Hal ini terutama disebabkan oleh terbatasnya ruang yang tersedia untuk membangun jenis usaha semi-permanen serta adanya ancaman penertiban berkala oleh pihak stasiun, staf pompa bensin, atau pihak keamanan kantor pemerintah terdekat. Dengan demikian, jenis layanan yang mengisi area ini menggunakan objek bergerak termasuk gerobak, sepeda (termasuk model yang dimodifikasi) dan sepeda motor. Sebagian besar beroperasi hanya beberapa jam per hari, mengandalkan periode singkat dengan intensitas konsumen yang tinggi selama jam sibuk pagi atau sore hari untuk menjangkau keuntungan, atau beroperasi pada malam hari ketika opsi alternatif tidak tersedia.

***“Saya berjualan di sini karena tidak bisa di gerbang C. Sudah banyak kios dan warung di sana jadi tidak ada tempat untuk gerobak. Kalau sepi baru saya akan berkeliling mencari pelanggan, dan pada pukul 14.00 saya pindah ke Jl. Lebak Bulus 21 sekitar 1 KM jauhnya.”***

*Sukardi, Penjual Soto Betawi, Zone D*



Gambar 18. Pedagang keliling di sekitar Zona D (depan SPBU utama).

Sebagian besar aktivitas informal di Zona D terjadi di area D1, tepat di depan SPBU utama, di mana para pedagang datang dan pergi sepanjang hari, menasar populasi pengemudi, penumpang bus, dan staf stasiun yang berjaga. Kesibukan pagi dilayani oleh gerobak yang menjual bubur ayam dan sepeda motor yang menjual nasi bakar dibungkus daun pisang kepada pejalan kaki. Namun mereka dengan cepat berpindah ketika jumlah pejalan kaki memudar. Pada tengah hari mereka telah digantikan oleh gerobak berbeda yang menjual batagor (pangsit ikan goreng), soto (sup ayam Indonesia) dan bakpao (roti kukus) yang menjual kepada pengemudi yang menunggu, baik untuk taksi online maupun reguler, serta staf stasiun. Mengingat daya dukung stok mereka yang terbatas, beberapa pedagang ini telah kehabisan stok pada jam sibuk malam hari, lantas digantikan atau

ditambah dengan 'giliran' pedagang berbeda yang menjual sebagian besar produk serupa. Pada sesi observasi malam hari salah satu 'starling' (penjaja kopi dan minuman sachet sepeda) tiba di Zona D, melayani pengemudi layanan bus antar kota, serta calon penumpang bus yang tidak dapat mengunjungi pedagang zona C karena tengah mengantre sehingga harus tetap berada di Zona D.

***"Walaupun hanya dipinggir jalan saya tetap membayar retribusi Rp 10.000 ke Indomaret agar kalau [petugas ketertiban umum] datang saya bisa masuk ke area parkir dan tidak pindah-pindah."***

*Sukardi, Penjual Soto Betawi, Zona D*

Ojek offline tradisional (opang) juga sering beroperasi di sekitar Zona D, menargetkan dua demografi tertentu; yaitu mereka yang sepeda motornya mogok, atau mereka yang mencari transportasi antar kota, dengan tawaran harga lebih murah daripada melalui platform online. Berhadapan dengan persaingan (kadang-kadang konfrontasi) dari ojek online, ceruk pasar transportasi ini sangat rentan, dan pengemudi sering berpindah tempat dengan harapan menemukan pelanggan potensial.

***"Saya punya dua target pasar - penumpang yang melakukan perjalanan antar kota, yang lebih mahal menggunakan aplikasi, atau orang yang sepeda motornya mogok dan perlu didorong. Saya tidak mendapatkan banyak pelanggan tetapi mereka membayar dengan cukup baik."***

*Wilkof, Ojek Offline, Zona D*

Meskipun sebagian besar pelaku ini telah menghabiskan waktu bertahun-tahun di sektor informal, banyak dari mereka baru mulai beroperasi di daerah Fatmawati, atau bahkan pendatang pasar yang baru sama sekali. Dari jumlah tersebut, sebagian besar mengidentifikasi pandemi covid-19 dan perubahan pola ekonomi serta perilaku terkait sebagai stimulus baru bagi strategi mata pencaharian mereka, dengan perubahan pergerakan yang signifikan ke MRT Fatmawati Indomaret untuk menjamin paparan konsumen yang tinggi pada jam sibuk stasiun.



Gambar 19. Beberapa pedagang gerobak dorong di sekitar Zona B pada malam hari.

Dibandingkan dengan Zona C dan D, perekonomian informal di sekitar Zona B kurang aktif. Hal ini disebabkan terutama oleh terbatasnya lalu lintas pedestrian di kawasan tersebut dan kurangnya akses strategis ke stasiun MRT. Namun, ada beberapa pengecualian penting. Untuk melayani penduduk lokal yang memilih memasuki stasiun MRT melalui gerbang D setiap pagi, kios sementara didirikan di pintu masuk utama lingkungan kampung. Mereka menjual nasi kelapa, makanan pokok Indonesia, serta gerobak dorong keliling yang menjual salad buah (rujak) di sekitarnya. Dalam waktu operasional berjangka terbatas ini, di siang hari kios-kios ini telah dibongkar dan kereta dorong telah berpindah tempat.

*"Saya sudah lama tinggal di Banjarsari, dan hanya warga sekitar yang berjualan di sini. Saya mulai sekitar jam 9-10 pagi sampai jam 4 sore, lalu bertukar tempat dengan penjual ketoprak. Pada pagi hari juga ada penjual bubur, jadi ada tiga pedagang berbeda yang menggunakan tempat ini."*

*Yusuf, Penjual Rujak (salad buah), Zona B*

Pada sore hari sebelum memasuki hiruk pikuk malam, beberapa pedagang gerobak berkumpul di area yang sama untuk melayani pesanan online serta penumpang yang hendak pulang. Sebagian pengemudi ojol juga berkumpul untuk mengantisipasi pesanan online disekitar kios permanen yang menjual minuman sachet, makanan ringan, dan rokok yang beroperasi sepanjang hari. Kios ini beroperasi sebagai pelaku informal sekunder yang melayani ojol dan vendor lainnya, serta menyediakan minuman kemasan dingin bagi penumpang dan pejalan kaki lainnya.

Dari semua pemangku kepentingan zona pemanfaatan yang diidentifikasi dalam penelitian ini, hanya Zona A yang diamati hampir tanpa aktivitas informal, terutama disebabkan oleh minimnya arus pejalan kaki serta sulitnya akses bagi pelaku informal termasuk gerobak dan sepeda. Mengingat alasan yang diuraikan oleh pejalan kaki di Zona A, memfasilitasi kegiatan ekonomi informal di daerah ini berpotensi untuk meningkatkan arus pejalan kaki, terutama mereka yang memiliki waktu luang selama transit, dan secara bersamaan mengurangi kepadatan di sekitar Zona C dan D.



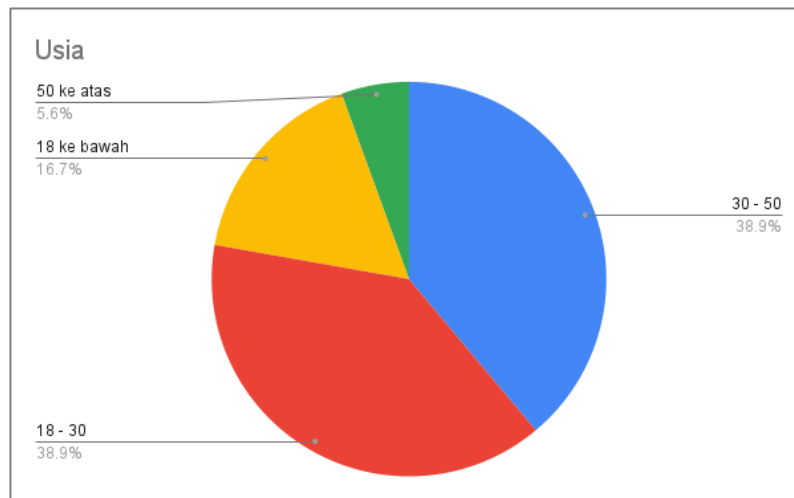
Gambar 20. Pendekatan Gerbang A, sama sekali tanpa aktivitas informal.

## Hasil Data Survei dan Tema Wawancara Utama

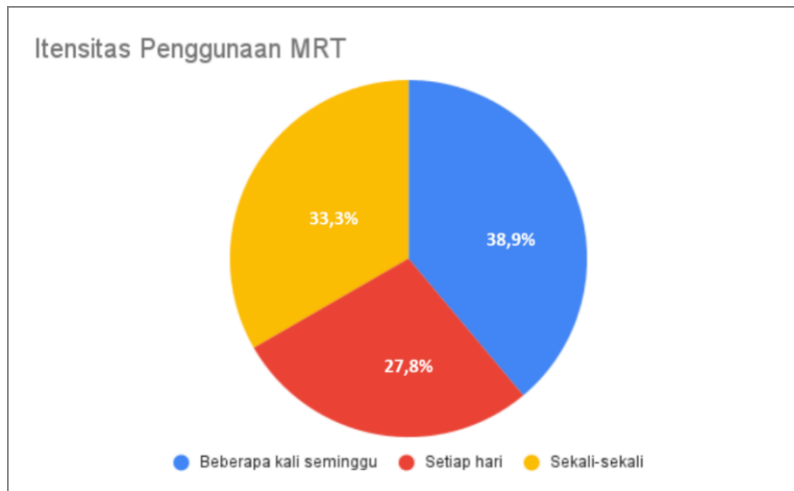
### 1. Penumpang MRT

#### a. Profil responden penumpang MRT

Kami melakukan survey kepada 15 orang komuter/ pengguna MRT Fatmawati Indomaret untuk mengumpulkan informasi terkait profil minat potensial mereka terhadap penggunaan ruang di Stasiun MRT Fatmawati Indomaret. Survey dilakukan pada setiap masing-masing waktu survey yang telah ditentukan dengan fokus pada penumpang di pagi hari dan sore hari saat stasiun berada pada *peak hours*.



Gambar 21. Usia partisipan (%)



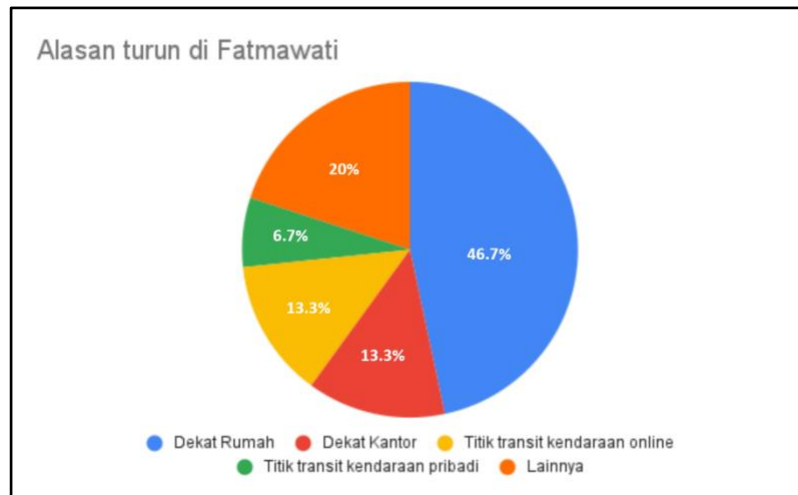
Gambar 22. Intensitas Penggunaan MRT (%)

Dari grafik di atas, responden dibagi menjadi empat kategori kelompok usia. Hampir 40% pengguna MRT berada di rentang usia 18-30 tahun dan 30-50 tahun. Diurutan selanjutnya ada pengguna MRT di usia 18 dengan presentase lebih dari 15% dan diikuti kelompok usia terakhir yaitu 50 tahun ke atas diurutan terakhir. Pengguna MRT dengan usia di bawah 18 tahun ini mayoritas berasal dari kalangan para pelajar yang sudah memulai pembelajaran secara offline. Mayoritas responden menggunakan MRT secara reguler dengan lebih dari

75% responden menyatakan menggunakan MRT hanya dalam beberapa kali seminggu dan sisanya merupakan pengguna yang jarang menggunakan MRT.

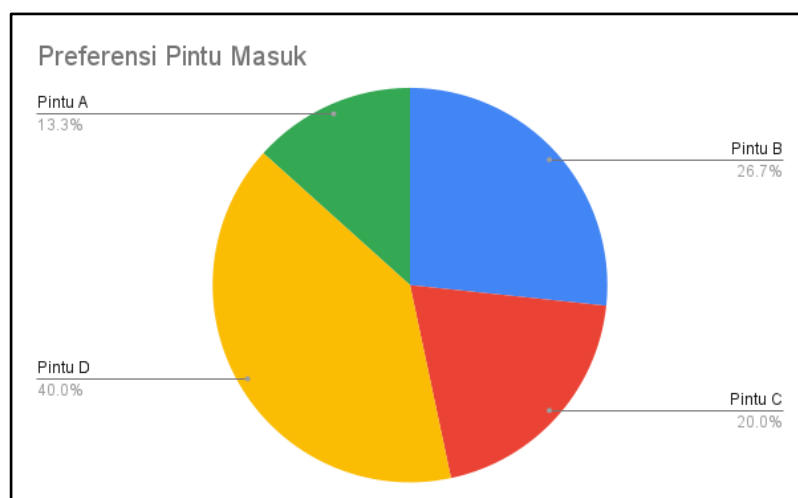
### b. Preferensi Pengguna MRT Fatmawati Indomaret

Kami juga mengidentifikasi preferensi pengguna dalam pemilihan Stasiun MRT Fatmawati Indomaret sebagai titik transit dan preferensi pemilihan pintu masuk dan keluar.

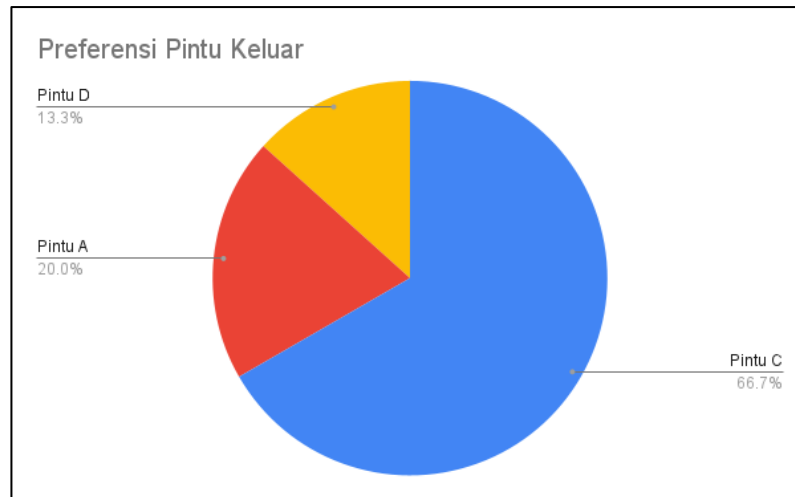


Gambar 23. Alasan memilih Stasiun MRT Fatmawati Indomaret sebagai titik transit dan preferensi lainnya.

Dari 5 kategori yang diidentifikasi kepada pengguna MRT Fatmawati, hasil survey menyatakan mayoritas pengguna memilih alasan dekat dari rumah dan didukung juga oleh interview secara langsung dengan pengguna. Selanjutnya, beberapa penumpang juga menyatakan memilih Stasiun MRT Fatmawati karena menjadi tempat transit yang paling dekat dan searah dengan perjalanan menggunakan kendaraan pribadi maupun ojek online. Sebagian kecil pengguna juga memilih Stasiun MRT Fatmawati karena paling dekat dengan tempat kerja. Dari hasil survey menunjukkan kelompok terbesar kedua preferensi pemilihan Stasiun MRT Fatmawati tidak teridentifikasi berdasarkan kategori.



Gambar 24. Preferensi pemilihan pintu masuk oleh pengguna Stasiun MRT Fatmawati Indomaret



Gambar 25. Preferensi pemilihan pintu keluar oleh pengguna Stasiun MRT Fatmawati Indomaret

Preferensi pemilihan pintu masuk yang umum dipilih adalah pintu D, selanjutnya pintu B, dimana keduanya memiliki akses escalator untuk pengguna. Sedikitnya pengguna yang memilih pintu D sebagai pintu keluar disebabkan oleh kondisi lalu lintas di pintu D dan adanya manajemen sistem dari ojol informal yang sering melakukan *drop-off* di titik tersebut. Jarak antara pintu B & C sangatlah dekat karena masih ada dalam satu zona C, jika digabungkan preferensi pintu masuk dan keluar di zona C maka area tersebut menjadi salah satu akses yang paling sering digunakan pengguna baik untuk masuk dan keluar stasiun. Masing-masing pintu B & C memiliki fungsi dan sistem tersendiri dikarenakan pada pintu B hanya terdapat eskalator menuju stasiun dan pintu C adalah titik strategis untuk melanjutkan perjalanan menggunakan *ojol*. Pintu A merupakan titik yang paling tidak digunakan dan dipilih oleh pengguna, hasil survey ini juga berkaitan dengan fenomena penggunaan '*shortcut*' di rute A2 yang biasanya digunakan saat pagi dan para pengguna terburu-buru sehingga tidak ada hasil wawancara berkaitan dengan fenomena tersebut.

*“Mudah untuk dapat ojol kalau di sini, terus karena selalu ramai jadi saya merasa aman menunggu di pinggir jalan.”*  
 Pengguna (perempuan), Zona C.

### c. Hasil interview kualitatif kondisi di sekitar Stasiun MRT Fatmawati Indomaret

Selain survey kuantitatif, responden juga diminta untuk memberikan pendapat dan saran mereka terkait dengan kondisi di sekitar Stasiun MRT Fatmawati Indomaret sebagai pengguna.

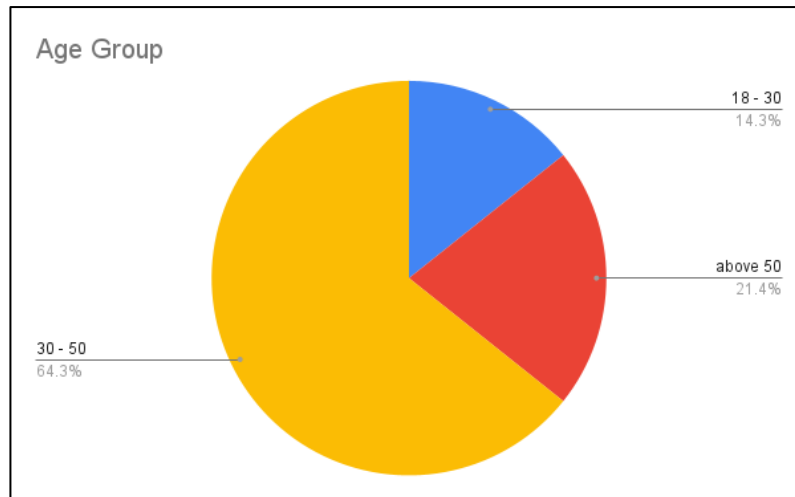
**Tabel 2. Reduksi Hasil Interview Kualitatif Pengguna Stasiun MRT**

No.	Pertanyaan	Hasil Reduksi Wawancara
1	Apa yang disukai dari lingkungan stasiun MRT Fatmawati?	Aksesnya mudah untuk kemana-mana (melanjutkan perjalanan) Banyak warung, dekat ojol jadi praktis Bersih, rapih dan nyaman juga tata letak dan fasilitas baik Tidak terlalu ramai Sama seperti stasiun MRT pada umumnya
2	Apa yang tidak disukai dari lingkungan stasiun MRT Fatmawati	Penyebrangan jalan yang sulit Butuh signage, masih bingung Tidak ada tempat duduk di tempat-tempat menunggu Tidak teduh (terkena panas dan hujan) Pintu yang hanya ada tangga saja cukup menyulitkan lansia Macet di satu titik kalau sedang ramai Keluar pintu A gelap
3	Saran untuk lingkungan stasiun MRT Fatmawati	Tingkatkan keamanan Tempat tunggu dilengkapi atap dan tempat duduk Perlu titik jemput transportasi online Ditambahkan jembatan penyebrangan untuk pintu A Signage dan tata tertib untuk penumpang Fasilitas penerangan, penambahan lampu di beberapa titik Parkir di daerah stasiun
4	Saran terhadap lingkungan gelap bawah toll di lingkungan MRT Fatmawati	Karena relatif sepi dan jauh, bisa ditambahkan penjaga atau satpam, ditambah lampu dan jalan memotong/ jalan pintas. Dikasih penerangan dan aktivitas misal ada yang dagang biar lebih hidup dan ramai Area spot foto mungkin, agar ada interaksi atau kegiatan Aksesnya dipersingkat, penerangan dan fasilitas untuk manula/ lansia Dibikin taman, dikasih tempat duduk dan penerangan yang utama agar aman Ditambah tempat parkir karena itu luas

## 2. Penumpang MRT

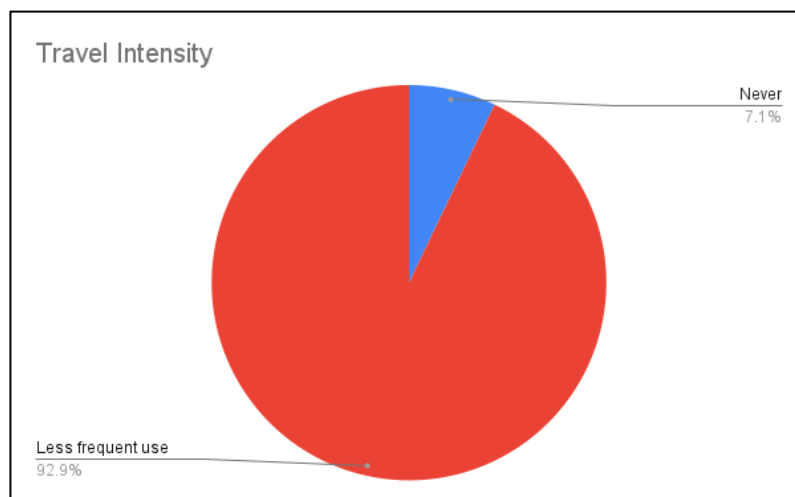
### a) Profil responden warga lokal

14 warga lokal berpartisipasi dalam interview ini untuk mengumpulkan informasi terkait dengan area stasiun dan bagaimana area tersebut digunakan dan dimanfaatkan oleh banyak pihak. Dari 14 responden termasuk di dalamnya 7 warga lokal dari Jalan Taman Cilandak Raya dan 7 warga lokal dari Kampung Banjarsari.



Gambar 26. Profil usia warga di Taman Cilandak Raya dan Kampung Banjarsari (%)

Profil usia warga lokal yang berada di sekitar area stasiun tercatat lebih tinggi dibandingkan dengan pengguna MRT dengan mayoritas lebih dari 30 tahun dan kategori lebih dari 50 tahun memiliki jumlah yang signifikan berdasarkan pernyataan dari RW dari Kampung Banjarsari. Ini juga menjelaskan mengapa warga lokal yang di interview sangat jarang menggunakan MRT.



Gambar 26. Intensitas penggunaan MRT oleh warga di Taman Cilandak Raya dan Kampung Banjarsari (%)

***“Saat weekend saya enggak buka karena area stasiun lebih sepi. Kebanyakan konsumen saya itu orang kantor, usaha saya terbantu dari pengguna MRT.”  
Isrofah, Pedagang Gado-gado, Zona C.***

b) Hasil interview kualitatif terkait kondisi di sekitar Stasiun MRT Fatmawati

Selain survey kuantitatif, responden juga diminta untuk memberikan pendapat dan saran mereka terkait dengan kondisi di sekitar Stasiun MRT Fatmawati Indomaret dan pengaruhnya untuk lingkungan tempat tinggal mereka dari sisi warga lokal.

**Tabel 3. Reduksi Hasil Interview Kualitatif Warga Sekitar Stasiun MRT**

No.	Pertanyaan	Hasil Reduksi Wawancara
1	Apa dampak positif dengan adanya stasiun MRT Fatmawati terhadap lingkungan tempat tinggal?	Lebih mudah kemana-mana dan banyak pilihan tempat pergi karena aksesnya mudah Lebih efisien waktu karena kemana-mana jadi cepat Bisa berjualan disekitar stasiun MRT Saat awal ada MRT jadi lebih ramai disekitar stasiun
2	Apa dampak negatif dengan adanya stasiun MRT Fatmawati terhadap lingkungan tempat tinggal?	Ada beberapa titik yang menjadi sepi Eggak ada dampak negatifnya Jalanan lebih ramai tapi sudah terbiasa Drainase parah, air sering meluap kalau hujan besar Jalan jadi lebih ramai penuh ojol dan mobil bikin macet juga Untuk nyebrang jalan jauh karena dipagari
3	Apa saran untuk lingkungan kawasan stasiun MRT Fatmawati?	Penambahan pos satpam atau penjaga Fasilitas keamanan ditambah mulai dari pos jaga, cctv terutama di ruang bawah jembatan yang gelap Eskalator untuk pintu A Penambahan tanda (signage) karena masih banyak yang bingung Parkiran atau zona khusus untuk ojol, motor, mobil Dibuat titik kumpul dengan fasilitas tempat duduk agar nyaman Dibuat penyebrangan yang lebih dekat ke MRT Pintu A Lahan untuk berdagang karena belum tersedia
4	Apa saran terhadap area kosong dan gelap bawah toll di lingkungan MRT Fatmawati?	Pos satpam dan penjagaan, terkait keamanan Ditambahkan lampu dan penerangan agar lebih aman Akses alternatif karena yang sekarang terlalu jauh Ditambahkan kantin atau aktivitas lain agar lebih ramai dan tidak sepi

Secara umum, warga di sekitar Stasiun MRT Fatmawati Indomaret merasakan dampak positif dari adanya stasiun. Warga merasa adanya stasiun menambah opsi transportasi dan juga menambah pelanggan usaha-usaha informal di sekitar area, terutama saat pembangunan dan awal digunakannya stasiun sehingga banyak pekerja konstruksi. Dalam waktu yang sama, warga juga menyatakan adanya kemacetan yang disebabkan oleh ojo, taxi online, dan kendaraan lain yang berhenti dan menunggu di titik transit utama. Namun, meskipun demikian, area lain tidak terpengaruh keramaian atau kemacetan. Responden dari Jalan Taman Cilandak Raya menyatakan bahwa konstruksi atau pembangunan stasiun menyebabkan kerusakan kepada drainase lokal dan menyebabkan seringnya terjadi banjir di area sekitar stasiun.

*“Kadang di sini banjir kalua lagi hujan lebat, system drainase-nya udah ga ngalir dengan benar jadi airnya menggenang dan akhirnya banjir. Kalau macet awalnya mengganggu tapi lama kelamaan terbiasa.”*  
*Ida, Pedagang Mie Ayam, Zona C.*

Warga lokal sudah terbiasa dengan keadaan yang terjadi semenjak adanya stasiun MRT. Meskipun demikian, kami telah menanyakan beberapa saran untuk peningkatan kondisi area

stasiun. Beberapa warga lokal dari Kampung Banjarsari mengidentifikasi perlunya peningkatan akses ke stasiun, termasuk escalator, penerangan, dan keamanan di sekitar pintu A. Menurut mereka jika ada fasilitas yang lebih baik di pintu A, maka pengguna dari Kampung Banjarsari akan lebih memilih pintu A dibandingkan pintu D yang memiliki jarak sedikit lebih jauh. Sedangkan untuk warga dari Jalan Taman Cilandak Raya menyebutkan bahwa harus adanya fasilitas yang dapat mengatasi kemacetan yang terjadi, dan perlunya *signage* yang efektif. Selain itu, sebagai titik transit utama, perlu juga adanya manajemen yang jelas terkait pilihan transit, usaha informal, termasuk ruang yang dialokasikan sebagai tempat untuk usaha informal.

***“Bisa macet banget kalua sore, kadang kesel tapi saya udah terbiasa. Semoga ada tempat parkir untuk ojol jadi mereka tidak mengganggu area permukiman.”***  
***Isrofah, Pedagang Gado-gado, Zona C.***

## Optimalisasi Pemanfaatan Stakeholder di Stasiun MRT Fatmawati Indomaret

Dari hasil interview kualitatif responden, terlihat jelas bahwa mayoritas responden merasa puas dengan letak dan fungsi Stasiun MRT Fatmawati. Terutama dalam hal lokasi yang strategis, stasiun yang bersih, dan fasilitas yang modern. Pada saat yang sama, adanya kepuasan ini juga mengindikasikan adanya potensi yang signifikan untuk meningkatkan *pedestrian journey* ke, dari, dan di sekitar area stasiun. Stasiun MRT Fatmawati Indomaret sebagai titik transit utama memerlukan adanya peningkatan fasilitas transit. Hal ini juga sejalan dengan hasil wawancara yang dilakukan kepada responden, dimana peningkatan fasilitas transit ini termasuk tempat menunggu yang layak baik untuk *drivers* dan penumpang.

Selanjutnya, adanya regulasi formal untuk utilisasi yang layak dari berbagai kebutuhan stakeholder di sekitar area stasiun akan mengurangi kemacetan juga kontestasi penggunaan ruang. Regulasi ini harus mempertimbangkan sedetail mungkin pemanfaatan ruang oleh informal yang masih ada agar interaksi antara *ojol*, usaha informal, dan pengguna yang di area tersebut tidak terganggu dan terfasilitasi.

***“Saya belum merasakan adanya dampak positif dari adanya stasiun MRT. Tidak ada dampak khusus, tidak jadi ramai juga terutama sejak pandemi, jadi tidak tahu apa yang berubah”***

***Mumu, Warga Kampung Banjarsari.***

Secara khusus, zona A yang tidak banyak digunakan memiliki potensi untuk dikembangkan agar bisa terintegrasi lebih baik dengan stasiun juga area disekitar stasiun terutama warga lokal lingkungan sekitar. Sesuai dengan profil pengguna yang telah dijelaskan sebelumnya, area *brownfield* yang sangat jarang digunakan ini bisa dikembangkan menjadi ruang yang fungsional atau dibangun infrastruktur *social-recreational* dan kombinasi keduanya. Perubahan yang memiliki urgensi tinggi untuk dilakukan adalah terkait fenomena penggunaan *shortcut* Rute A2 yang memiliki risiko cukup membahayakan bagi pengguna dan warga disekitar area stasiun. Dari hasil survey, teridentifikasi adanya kebutuhan infrastruktur formal yang memadai dan dibangun untuk pejalan kaki yang menyebar menuju stasiun, juga kebutuhan fasilitas penerangan untuk meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan pengguna.

Adanya ruang *brownfield* yang tidak terpakai ini bisa ditransformasikan menjadi infrastruktur stasiun yang fungsional tergantung dengan negosiasi kompleks dan keterlibatan banyak pihak termasuk pemerintahan, sektor swasta, dan lokal. Transformasi ruang ini juga bisa digunakan sebagai titik transit sekunder untuk *ojol* dan pilihan transportasi lainnya, ruang usaha informal, dan area rekreasi untuk warga lokal, serta pengguna stasiun lainnya dalam konteks perkotaan yang lebih luas.



 **ARUP**

Rame Rame Jakarta  
Jalan Tebet Timur Dalam Raya No.6a  
DKI Jakarta, Indonesia