

LAPORAN

# MIANG



# GARAI

RRJ 1

# Ojek Online, Ekonomi Informal dan Pembangunan Berorientasi Transit (TOD) Jakarta

Transportasi di metropolitan Jakarta saat ini sedang menjalani perubahan besar. Kemacetan kronis, termasuk dampak kerugian ekonomi dan memburuknya kualitas udara telah menjadi agenda utama berbagai institusi pemerintahan lokal, dengan fokus utama untuk menciptakan integrasi konektivitas berbagai sistem transportasi yang berbeda, khususnya antar moda transportasi jalan raya dan rel kereta api melalui perbaikan sarana dan prasarana (stasiun, terminal, dll) dan juga proyek TOD.

Disamping usaha besar-besaran untuk membangun keterhubungan antara berbagai jasa transportasi telah dilakukan, namun salah satu aktor penting dari sistem transportasi justru terlupakan dari proses tersebut: pengemudi ojek online (atau dikenal dengan akronim "Ojol"). Menanggapi meningkatnya popularitas gawai pintar, perubahan ojek pangkalan menjadi ojek berbasis aplikasi (dengan seragam hijaunya yang khas) tidak terhindarkan dan mengubah secara drastis pola dan tata cara perjalanan orang-orang di kota.

Bagi sebagian besar warga Jakarta, ojol telah menjadi bagian tak terpisahkan dari keseharian mereka. Lebih hemat, lebih cepat dan lebih gesit dalam menghadapi kemacetan merupakan beberapa kelebihan penting transportasi ojol jika dibandingkan moda transportasi lain, apalagi jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Namun, apakah tidak disertakannya transportasi ojol ke dalam perencanaan resmi transportasi kota disebabkan oleh anggapan bahwa mereka hanya digunakan oleh warga berpenghasilan rendah.

Teori-teori standar perencanaan, termasuk diantaranya Perencanaan Berbasis Transportasi (TOD) biasanya didasarkan pada pembangunan jaringan infrastruktur kota-kota di Eropa dan Jepang. Namun, untuk kasus Jakarta sepertinya diperlukan solusi yang cukup berbeda, dikarenakan permasalahan dan tantangannya yang unik, diantaranya ialah penggunaan kendaraan bermotor roda dua yang begitu masif dan luas, yang sebagian besar disebabkan minimnya pilihan transportasi umum massal dan infrastruktur transportasi pendukungnya.

Meskipun kualitas dan ketersediaan transportasi umum meningkat dramatis beberapa tahun belakangan ini, namun masih diragukan seberapa jauh peningkatan dimaksud mampu mengikuti perluasan dan kenaikan populasi Kota Jakarta. Kesuksesan luar biasa dan keberadaan ojek online yang mudah dilihat di sekitar titik transportasi utama merupakan bukti bagaimana model bisnis ojek online sangat cocok dengan tuntutan kota di abad ke-21.

Memang, menurut laporan ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*), setengah pengguna ojek online Jakarta mengkombinasikan ojek online dengan transportasi umum untuk perjalanannya, menyarankan bahwa integrasi online-umum harus menjadi fokus perencanaan TOD Jakarta.



*Peta Kawasan Manggarai*

Laporan ini adalah investigasi pendahuluan dari tantangan-tantangan khusus terkait integrasi dengan ojek online di titik transportasi utama, menggunakan stasiun sentral Manggarai Jakarta sebagai studi kasus. Tujuannya adalah untuk memulai membayangkan bagaimana model spesifik TOD untuk Jakarta dapat dikembangkan dengan menyertakan peran ojek online.

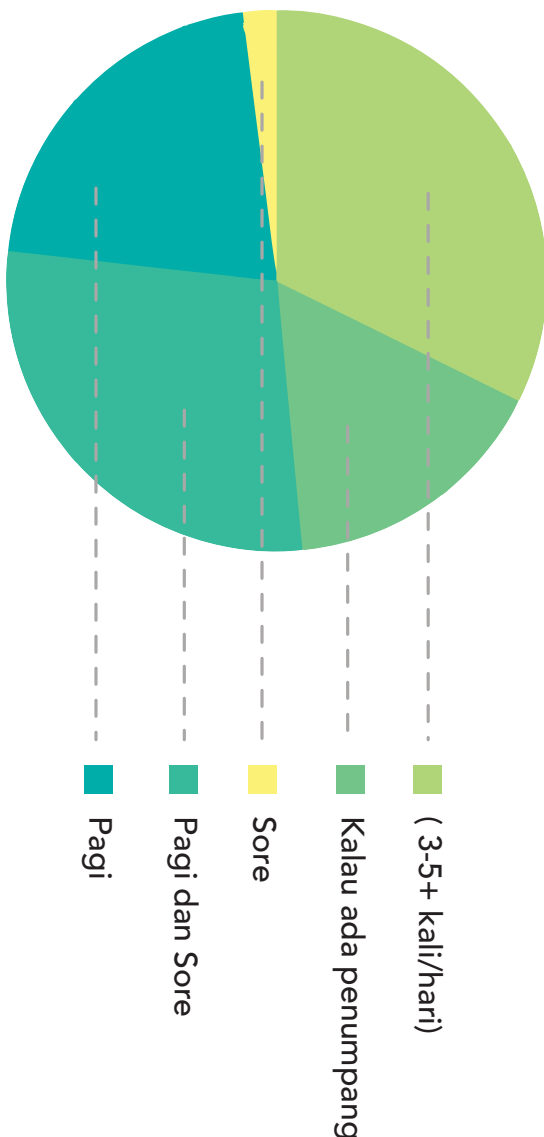
Dengan perbandingan 1:1 untuk sopir:penumpang, ojek motor merupakan sektor transportasi yang relatif padat karya, dan kemungkinan membutuhkan berbagai layanan dan infrastruktur pendukung untuk sistem angkutan massal. Berdasarkan observasi yang dilakukan beberapa minggu di sekitar Stasiun Manggarai dan wawancara awal, survei online melalui google forms dan disebarakan kepada 103 sopir ojek online sebagai responden, menghasilkan hal-hal sebagai berikut :

# 1. Frekuensi

Seberapa sering sopir ojek online mangkal di sekitar stasiun dipertibangkan sebagai subjek penelitian karena mampu menunjukkan pertimbangan dan prioritas sebagai penyedia transportasi.



1. Seberapa sering Bapak/Ibu mangkal di kawasan Stasiun Manggarai?



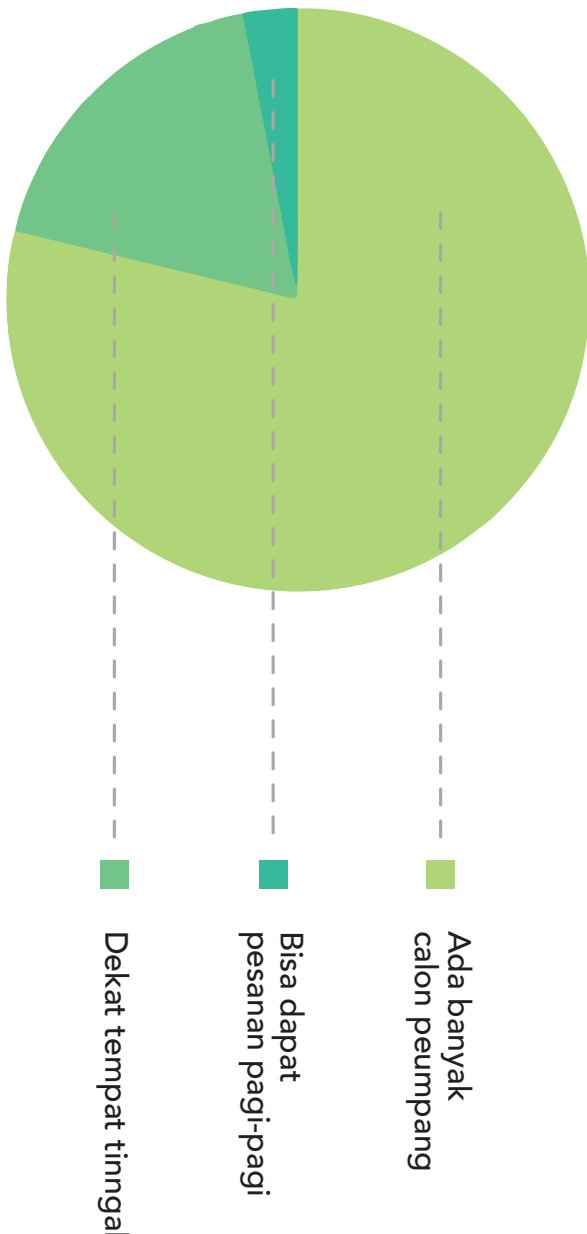
Yang mengherankan, walaupun tidak ada larangan atau batasan secara resmi mengenai wilayah pelayanan ojek online, lebih dari 80% responden melaporkan mereka mangkal di stasiun Manggarai setiap hari, terutama di pagi hari yang ramai. Kebanyakan komuter yang turun di stasiun manggarai akan berpindah moda transportasi menuju ke tempat kerja mereka. Oleh karena itu, mayoritas narasumber survey bisa dianggap sebagai "Ojek Online Manggarai," yang secara reguler telah terkoneksi dengan jaringan transportasi umum yang sudah ada.



## 2. Motivasi (Motivation)

Seperti telah disebutkan, walau tidak terdapat pembatasan geografis wilayah pelayanan sopir ojek online, banyak yang memilih untuk menunggu penumpang di Stasiun Manggarai, atau kembali beberapa kali dalam satu hari. Oleh karena itu penting untuk mencoba dan membangun pemahaman dasar tentang mengapa stasiun muncul sebagai pilihan yang menarik.

2. Kenapa bapak/Ibu memilih Manggarai sebagai salah satu tempat untuk mencari penumpang?



Secara jelas ditunjukkan oleh area terbedar pada grafik di atas, mayoritas sopir yang mengisi survei memilih keberadaan “banyaknya calon penumpang” yang dapat dijumpai di Stasiun Manggarai sebagai alasan utama mereka memilih mangkal disana. Namun, kedekatan rumah atau tempat tinggal dengan stasiun tampaknya bukan menjadi faktor utama yang mempengaruhi pilihan tempat mangkal, yang mana mayoritas tidak tinggal di tempat studi kasus. Alasan-alasan lainnya menempati persentase yang sangat kecil.

Bahkan, dua set data yang relatif sederhana ini memberikan wawasan berharga tentang rencana bentuk TOD yang tepat untuk Jakarta. Pertama, mereka mengindikasikan bahwa sejumlah besar penumpang yang rutin turun di Stasiun Transit Manggarai melanjutkan perjalanan mereka menggunakan ojek online. Kebanyakan sopir yang mangkal setiap hari merupakan bukti kuat bahwa hal ini adalah fenomena yang tetap dan bukan sementara oleh penumpang untuk mengintegrasikan angkutan umum masal (kereta) dengan ojek motor online.

Mempertimbangkan kemungkinan adanya penundaan atau halangan, terutama dari kota-kota lain di Jabodetabek, daya tarik ojek online sebagai opsi kedua mungkin tidak mengejutkan. Jika fokus kebijakan TOD di Jakarta adalah integrasi dari berbagai opsi transportasi, maka keberadaan integrasi (yang sudah ada) di antara ojek online dengan bus/kereta di sekitar stasiun Manggarai harus diprioritaskan.

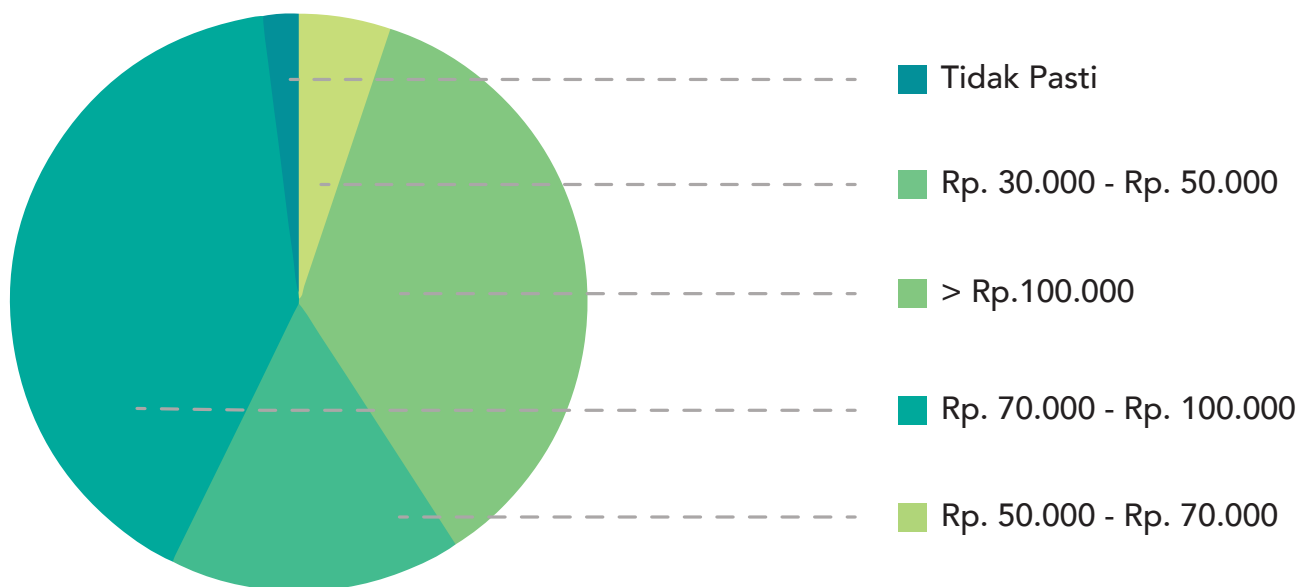
Karena hanya sedikit responden yang menjadikan kedekatan stasiun sebagai alasan utama untuk mangkal di sekitar Manggarai, dapat diasumsikan bahwa sopir-sopir yang secara rutin menghabiskan waktu cukup lama di wilayah Stasiun Manggarai mengandalkan barang dan jasa yang telah tersedia disana (warung, tempat mangkal, toilet umum).

Pertanyaan-pertanyaan survei berikut menyelidiki/mengeksplorasi topik ini secara lebih rinci.

### 3. Pendapatan (Income)



3. Berapa rata-rata keuntungan kotor yang dapat Bapak/Ibu hasilkan setiap harinya?

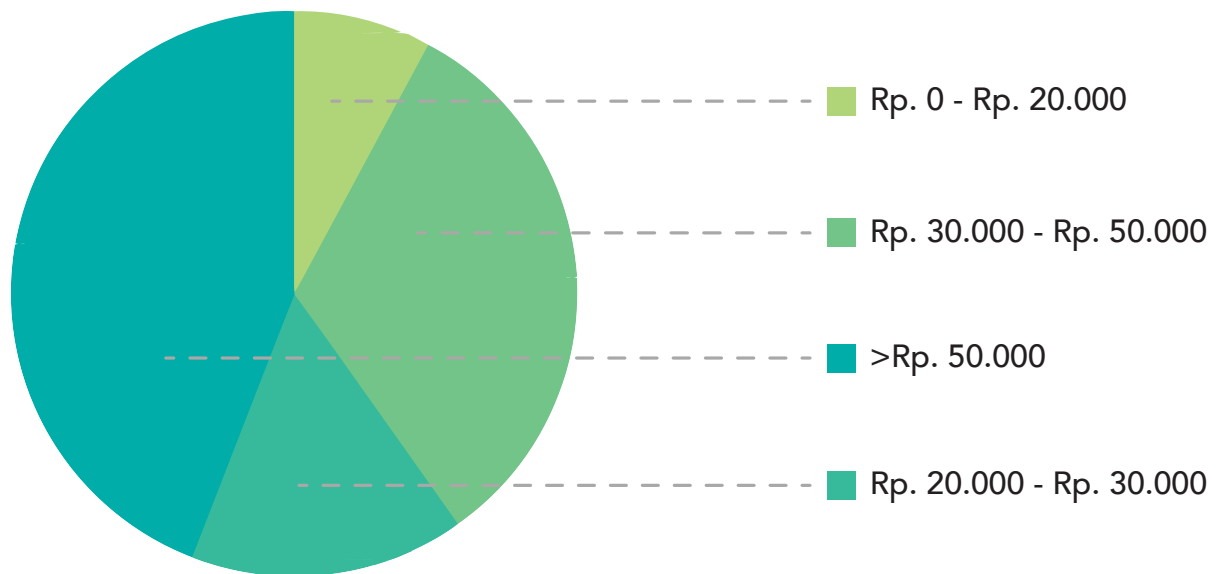


Meskipun terdapat beberapa pengecualian, mayoritas (~61%) sopir ojek online menyampaikan rata-rata pendapatan kotor harian sebesar Rp. 100.000 atau kurang. Penyelidikan lebih lanjut diperlukan untuk sebagian supir ojol yang pendapatan yang lebih tinggi dari angka itu, dengan mempertimbangkan gaya hidup yang sama dari sopir ojek online yang sering mangkal di sekitar Stasiun Manggarai. Namun, dapat diasumsikan bahwa pendapatan untuk minoritas berpenghasilan lebih tinggi ini masih cenderung ke angka Rp 100.000 per hari.

# 4. Biaya Harian (Daily Expenses)

Hubungan antara pendapatan rata-rata dan pengeluaran merupakan faktor penting untuk memahami pertimbangan-pertimbangan ekonomis para sopir ojek online di sekitar Stasiun Manggarai, beserta jenis barang atau layanan yang mendukung kegiatan mereka.

4. Berapa rata rata biaya untuk makan dan minum yang Bapak/Ibu keluarkan perhari saat ngojek?



Sejalan dengan pendapatan kotor harian yang relatif rendah, sebagian responden (55%) menjawab rata-rata pengeluaran harian kurang dari Rp. 50.000 untuk kebutuhan dasar. Pertanyaan ini berfokus pada barang yang tidak langsung berhubungan dengan pekerjaan mereka sebagai sopir ojek online, seperti makan dan minum, dan barang 'mewah' seperti rokok.

Informasi ini menunjukkan sensitivitas ekstrem untuk pengeluaran dan keuntungan sebagian besar sopir-sopir Manggarai, dengan keuntungan yang hanya ~ Rp50.000 per hari. Dengan demikian, apa yang mungkin dianggap sebagai perubahan pendapatan yang relatif kecil, misalnya IDR 10.000, dapat mewakili perubahan signifikan dalam keadaan ekonomi mereka. Makanan cepat saji rata-rata harganya antara Rp. 25.000, - Rp. 40.000, dengan nilai gizi yang dapat dipertanyakan.

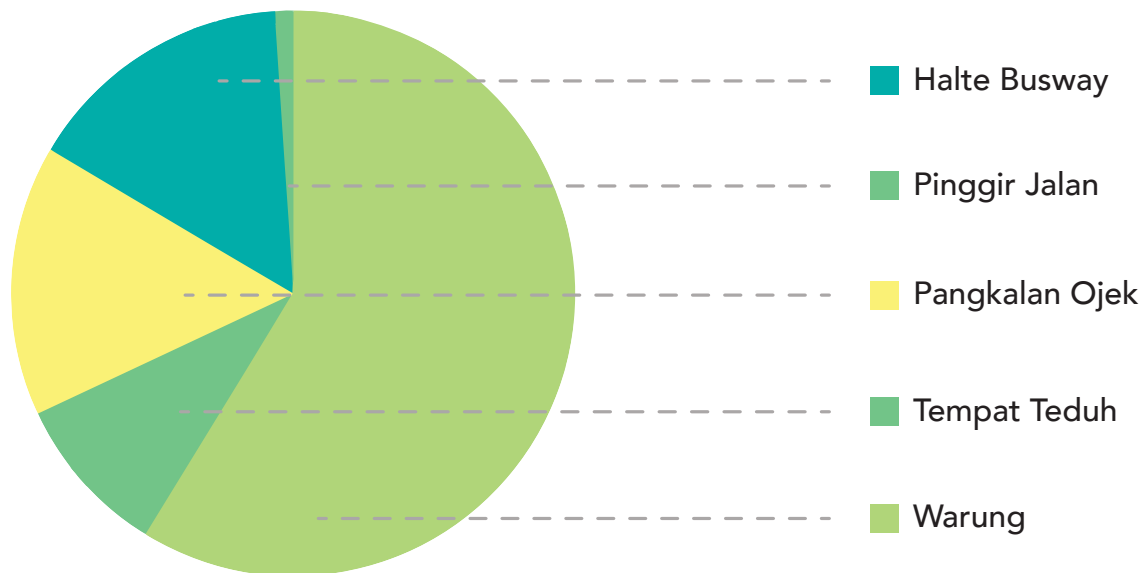
Oleh karena itu, rangkaian barang dan jasa berbiaya rendah yang tersedia di sekitar stasiun, biasanya disediakan oleh pelaku informal, yang rata-rata mampu menyediakan makanan dengan harga sekitar Rp. 10.000, - Rp. 15.000, . Makanan dan minuman tentu saja di antara kebutuhan yang paling mendasar, dengan berbagai pilihan harga yang tersedia yang tampaknya tidak dapat ditandingi oleh sektor formal.

Seberapa besar pengaruh perbedaan harga barang-barang mendasar ini bagi kehidupan seorang sopir tergantung kondisi masing-masing, diperlukan investigasi lanjutan yang menghasilkan gambaran lebih lengkap tentang perilaku konsumsi sopir rata-rata. Namun setidaknya, peran penting pola kegiatan sopir online yang menyokong berbagai usaha informal menunjukkan pengetahuan dasar tentang hubungan di antara sektor informal dan sektor online. Pertanyaan-pertanyaan berikut menjelaskan hubungan-hubungan ini dengan lebih rinci.

# 5. Waktu Tunggu (Waiting Time)

Sifat model bisnis ojek online menuntut banyak waktu tunggu dari sopir-sopir, terutama pada masa jam yang lebih sepi diantara 'jam sibuk komuter' di pagi dan sore hari. Bagi sopirnya, ini kesempatan makan, minum, menguruskan tugas-tugas harian dan bersosialisasi. Potensi gangguan lalin lintas dan cuaca Jakarta kalau panas atau hujan, mungkin mempengaruhi pilihan tempat tunggu mereka.

5. Dimanakah Bapak/Ibu biasa menghabiskan waktu (nongkrong) untuk menunggu orderan dari para penumpang?



Ditunjukkan secara jelas pada grafik di atas, sejauh ini pilihan paling populer bagi para sopir untuk menunggu pesanan penumpang adalah warung, ~58%. Sebuah fenomena yang terlihat jelas di sekitar area stasiun. Hasil ini telah diantisipasi pada awal studi, dan memperkuat dugaan bahwa pelaku sektor informal merupakan jaringan pendukung penting untuk layanan ojek online. Tempat tunggu populer lain yakni 'pangkalan' atau di pinggir jalan. Penting untuk dicatat bahwa dalam kebanyakan kasus, ruang tunggu alternatif ini juga dilayani oleh pelaku informal lainnya dalam berbagai bentuk, seperti pedagang keliling dari berbagai jenis yang diketahui sering mampir ke beberapa tempat populer.

Biasanya, warung tertentu akan menyediakan hampir semua kebutuhan sehari-hari para sopir; berbagai pilihan makanan dan minuman, perlindungan dari panas siang hari atau hujan lebat, dan kesempatan untuk mengisi ulang baterai ponsel. Yang penting mereka juga menyediakan ruang sosial untuk para sopir, di mana mereka dapat berkumpul tanpa membuat halangan di badan jalan.

Terlepas dari opsi yang diberikan untuk memasukkan jawaban 'lain', tidak ada sopir yang melaporkan menghabiskan banyak waktunya di restoran, kafe, atau bisnis formal dalam bentuk apapun (satu-satunya responden yang menawarkan alternatif jawaban paling sering menunggu di halte bus). Seperti yang disebutkan sebelumnya, kemungkinan karena bisnis semacam itu (formal) berada di luar kapasitas pengeluaran realistis mereka.

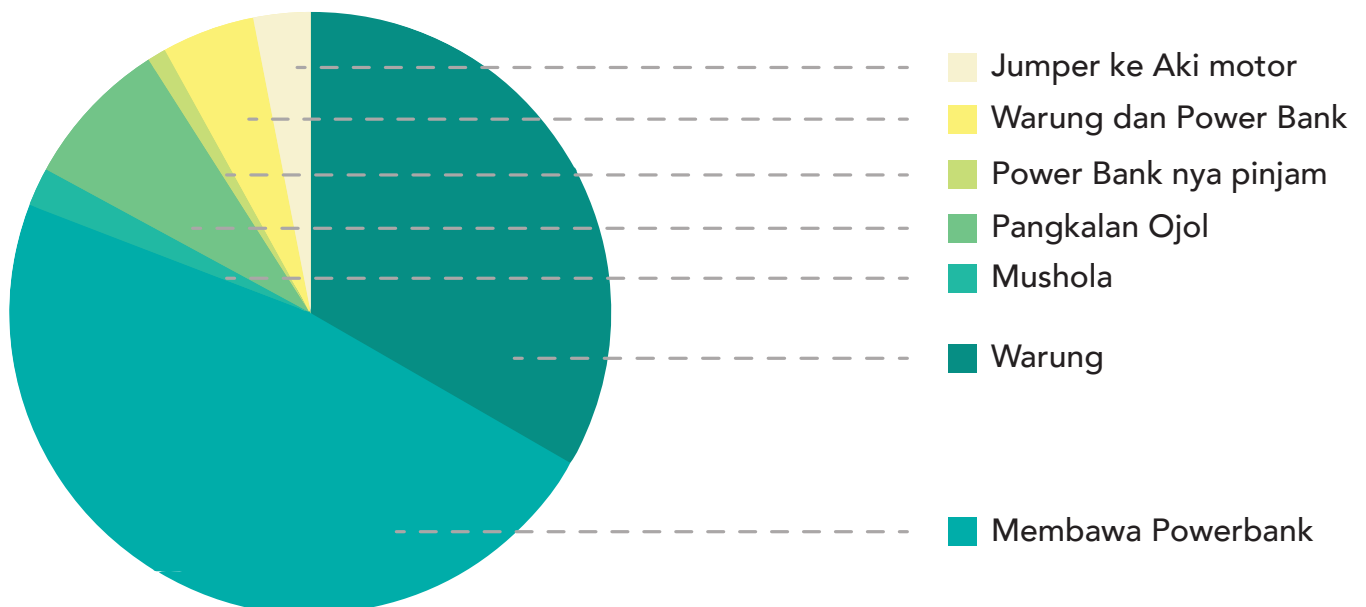


# 6. Cas Handphone (Phone Charging)

Gawai pintar yang berfungsi dengan baik merupakan hal penting dalam pengoperasian/pekerjaan ojek online, tentu saja. Oleh karena itu, akses ke listrik menjadi perhatian utama bagi para sopir, juga dikarenakan banyak yang akan terus menggunakan ponsel mereka sembari menunggu pelanggan, menonton video atau bermain game yang semakin menguras baterai.



6. Dimanakah Bapak/Ibu biasa men-charge handphone ketika baterai habis?



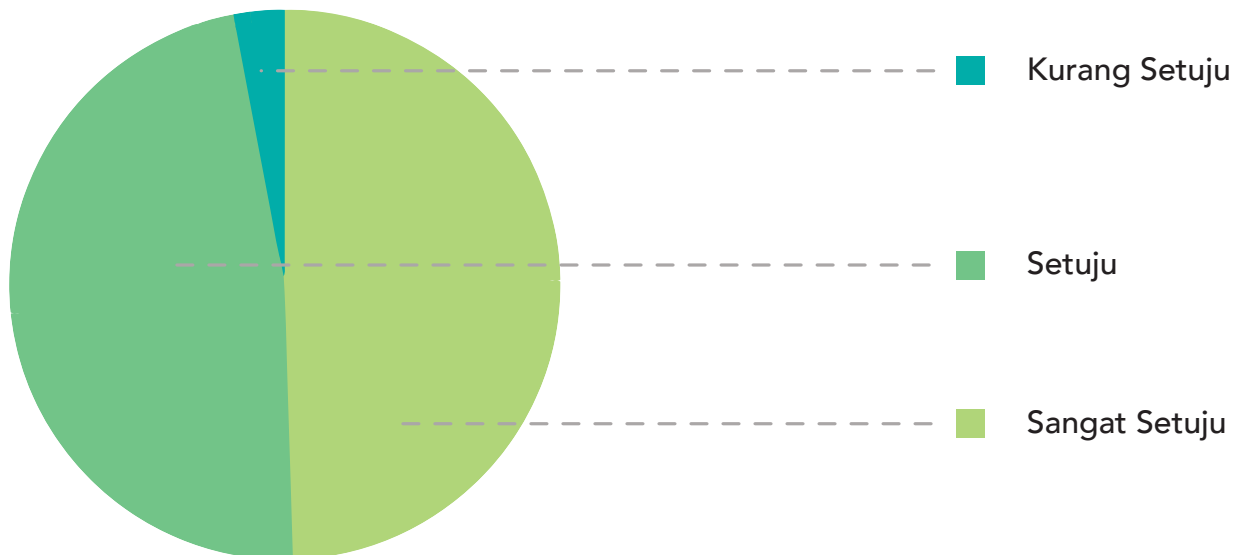
Meskipun mayoritas para sopir membawa powerbank sendiri sebagai cara utama mengisi ulang daya baterai, sekitar 1/3 penjawab, secara signifikan melaporkan bahwa mereka biasanya mengisi ulang baterai telepon mereka di warung. Beberapa sopir menyatakan bahwa mereka sering mengisi powerbank mereka di warung, terutama mereka yang teratur menghabiskan lebih dari 10 jam nongkrong di sekitar stasiun. Sejumlah warung lokal telah menyediakan fasilitas dan penetapan harga untuk tujuan isi ulang daya baterai.

# 7. Warung

Pemandangan umum di sekitar stasiun Manggarai, seperti di daerah lain di Jakarta, warung merupakan tipologi bisnis kecil serbaguna yang menyediakan berbagai macam barang, biasanya makanan, minuman, rokok, pulsa, dan keperluan sehari-hari lainnya. Hubungan antara para sopir Manggarai dan warung lokal terlihat jelas selama pengamatan awal di area stasiun.



7. Apakah Bapak/Ibu setuju apabila keberadaan warung di Manggarai tetap dipertahankan?



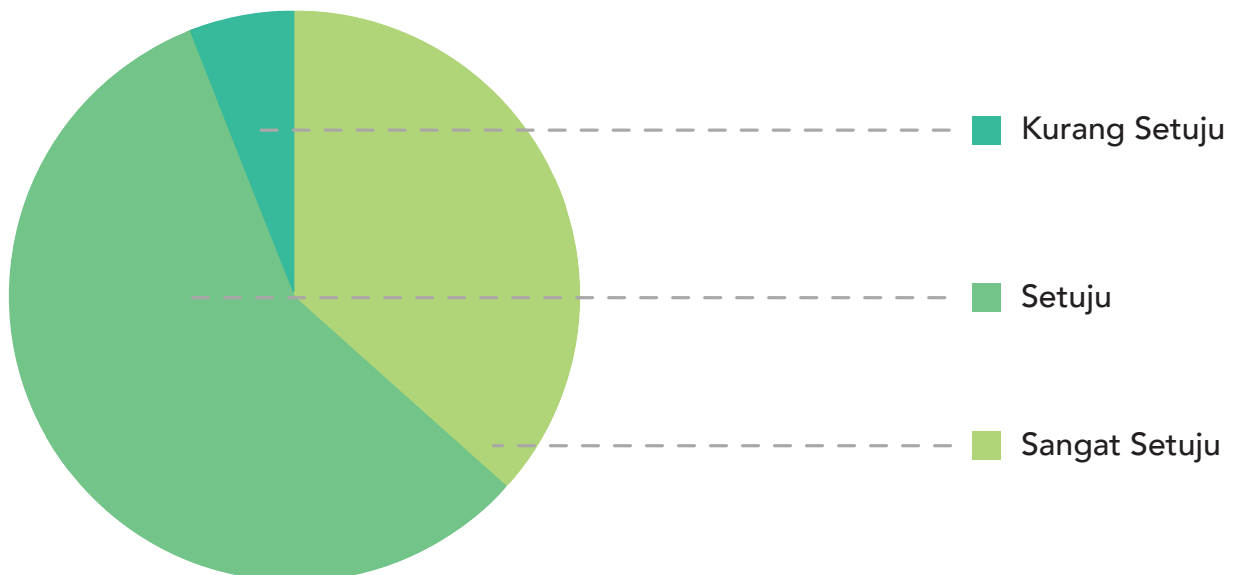
Tidak mengherankan, mengingat peran penting mereka dalam kehidupan sehari-hari sopir yang diidentifikasi dalam respons survei sebelumnya, hampir semua pengemudi (97%) sepakat bahwa keberadaan warung di sekitar area stasiun harus dipertahankan di masa depan. Sekitar setengah penjawab (49,5%) sangat setuju dengan pendapat itu.

# 8. Jasa Pemeliharaan (Maintenance Services)

Terdapat sejumlah usaha kecil atau usaha rumahan yang melaksanakan usahanya di area stasiun yang menawarkan pemeliharaan dan perbaikan sepeda motor. Ruang yang terbatas tidak memungkinkan untuk pemeliharaan mobil atau kendaraan yang lebih besar, dan sepeda motor biasanya langsung dilayani di pinggir jalan.



8. Menurut Bapak/Ibu selain warung, apakah perlu ada fasilitas pendukung seperti bengkel tambal ban dan/atau montir disekitar Manggarai?



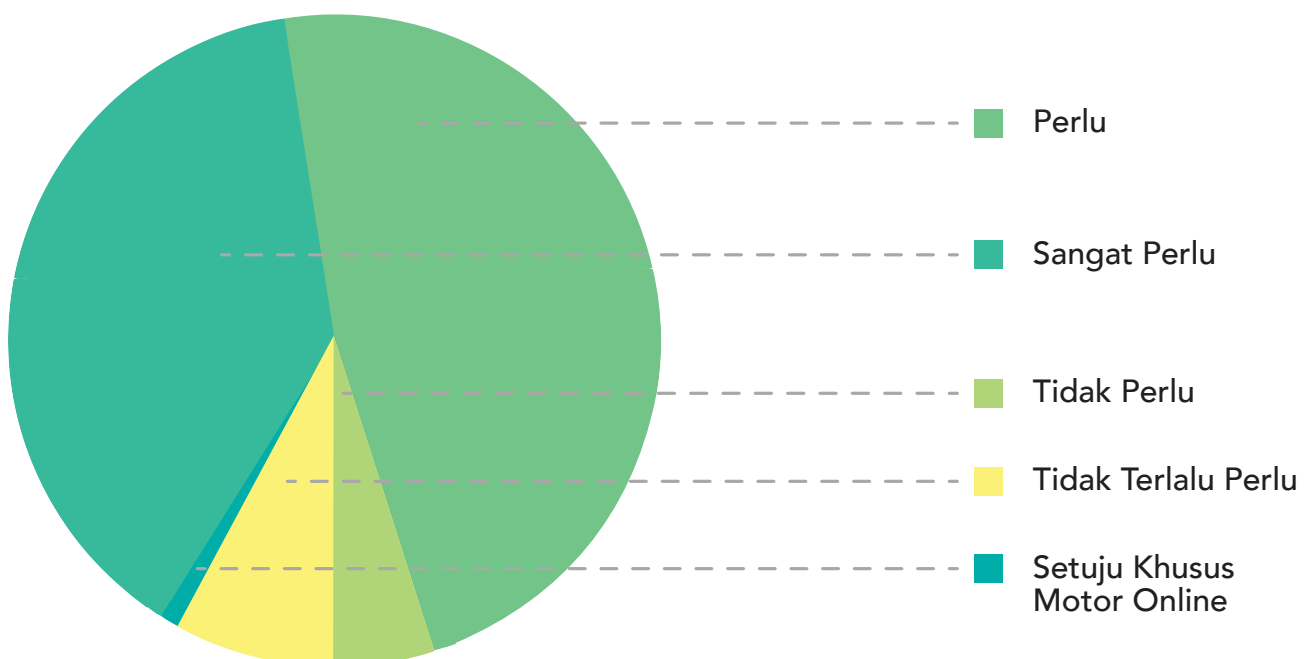
Seperti yang diharapkan mereka yang menghabiskan banyak waktu di sekitar stasiun, dan mengandalkan sepeda motor untuk penghasilan utama, terdapat ketergantungan yang besar terhadap layanan pemeliharaan seperti montir dan tukang ban yang dilaporkan dalam penjawab survei (94% perlu atau sangat perlu). Akses lokal ke layanan ini membantu sopir untuk menghindari ongkos yang mahal, waktu perjalanan dan potensi adanya hambatan untuk menuju lokasi lain karena kendaraan yang tidak berfungsi dengan baik.

# 9. Bensin (fuel)

Demikian pula, sebagian besar (86%) responden melaporkan membutuhkan pom bensin di sekitar stasiun. Saat ini penjualan bensin sebagian besar diisi oleh penjual eceran atau 'pertamini' yang lebih permanen. Sebagian sopir lainnya mencari tempat untuk mengisi ulang bensin mereka saat di jalan, atau sebelum kembali ke stasiun.



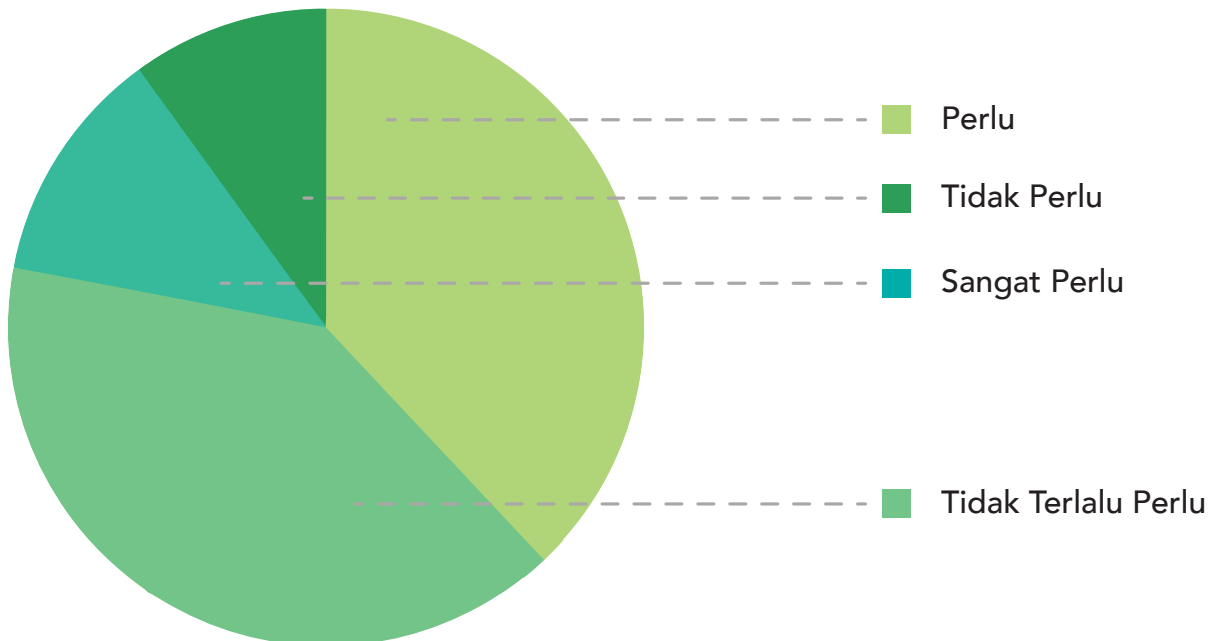
9. Apakah perlu ada fasilitas pendukung seperti pom bensin disekitar Manggarai?



# 10. Cuci Helm (Helmet Cleaning)



10. Apakah perlu ada fasilitas cuci helm di sekitar Manggarai ?

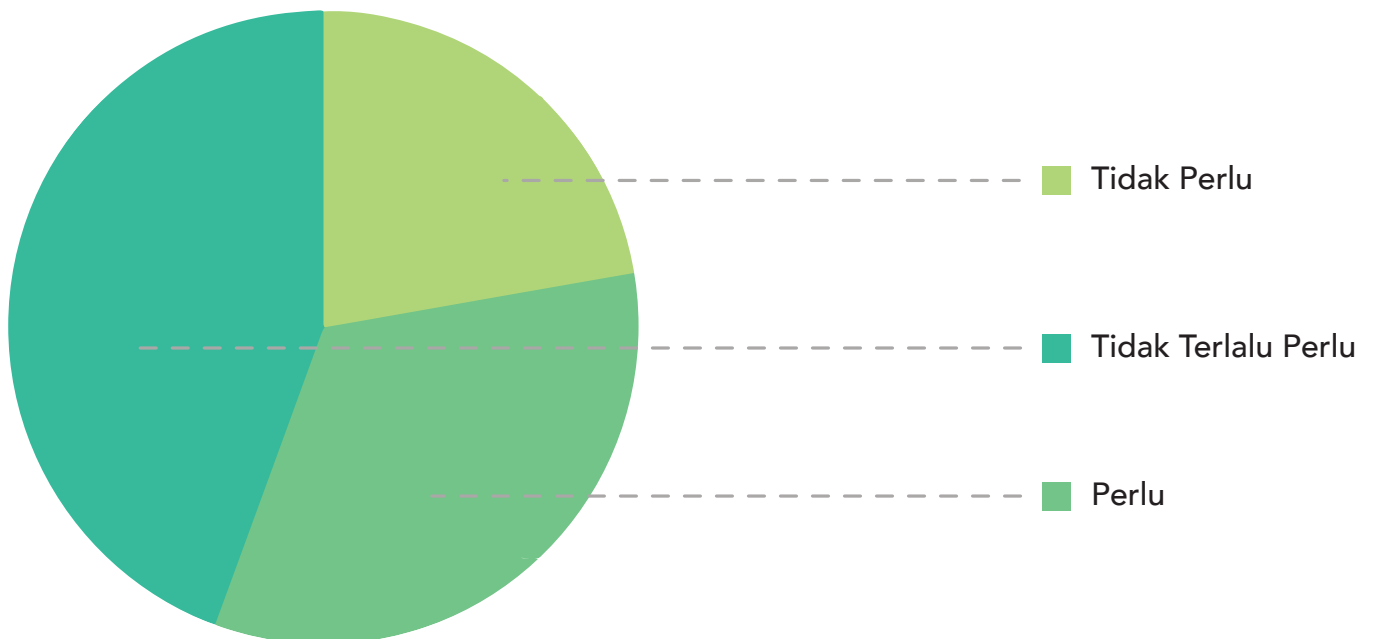


Sebaliknya, mayoritas sopir melaporkan bahwa mereka tidak mengandalkan jasa khusus cuci helm di sekitar stasiun, meskipun ada pengalaman pelanggan kurang puas dengan helm yang tidak bersih. Sebagai alternatif, kebanyakan sopir menyediakan penutup rambut untuk penumpangnya, atau sopir membersihkan helm secara mandiri ketika di rumah.

# 11. Perbaiki Jok



11. Apakah perlu ada fasilitas pendukung seperti Tukang jok disekitar Manggarai ?

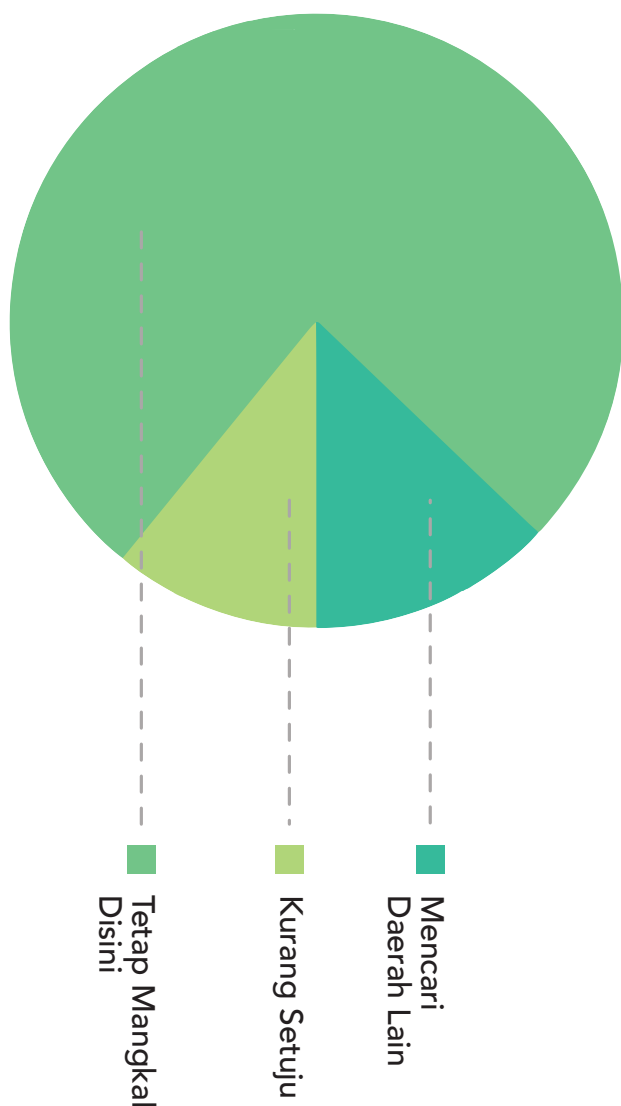


Sama Halnya, kalau isu memperbaiki jok motor, mayoritas sopir percaya diri bisa menemukan seorang yang bisa mengerjakannya di lingkungan tempat tinggalnya, tanpa menghabiskan waktu untuk cari penumpang di sekitar stasiun. Hanya 1/3 sopir laporkan butuh jasa ini di daerah stasiun.

# 12. Masa Depan (The Future)

Pengembangan baru stasiun sedang berlangsung di sekitar stasiun Manggarai, dengan rencana perubahan dramatis pada fasilitas yang sudah ada, infrastruktur jalan dan penggunaan lahan. Sejauh mana perubahan ini akan berdampak pada sopir? Jaringan transportasi online-publik seharusnya menjadi pertimbangan penting untuk masa depan. Pertanyaan berfokus pada potensi perubahan perilaku sopir jika fasilitas yang disebutkan dalam laporan ini tidak dimasukkan dalam desain baru.

12. Bagaimana jika semua warung dan penyedia fasilitas saat ini (seperti warung, tukang tambal ban) menghilang?



Meskipun dilaporkan tingkat ketergantungan cukup tinggi atas barang dan jasa informal yang disebutkan dalam survei, mayoritas sopir menyatakan bahwa mereka akan tetap berkumpul (mangkal) di sekitar Stasiun Manggarai terlepas dari layanan yang tersedia, dengan alasan tingginya potensi penumpang.

Hanya seperlima responden melaporkan bahwa mereka akan mencari lokasi baru (12,9%) atau masih mempertimbangkannya (10,9%). Kedua hasil tersebut merupakan potensi untuk perencanaan stasiun di masa depan, pengelolaan lalu lintas dan pengembangan infrastruktur.

Bagi pengemudi yang berniat untuk tetap mangkal di sekitar stasiun Manggarai, ketersediaan fasilitas merupakan isu penting. Tanpa ruang tunggu yang memadai, jelas berpotensi menimbulkan kemacetan / halangan jalan. Masalah seperti itu tentunya akan diperburuk apabila sopir yang menuntun kendaraan / motor yang mogok, membutuhkan perbaikan, perawatan atau bahan bakar.

Pilihan cara yang lain adalah dengan membatasi/mencegah akses sepeda motor ke daerah stasiun, kebijakan yang disarankan beberapa analis. Namun, kebijakan ini akan menyebabkan dampak negatif untuk pengalju, seperti waktu tunggu dan mungkin biaya yang bertambah, semua tergantung sejauh mana kebijakannya akan diimplementasi. Harga rata-rata ojek online berbasis berbagai faktor, termasuk permintaan dan penyediaan, jadi proses jemputan yang lama atau rumit mungkin menjadi hambatan layanan transportasi jenis ini.

Akibat lain yang mungkin muncul ialah keputusan sopir untuk mencari penumpang di lokasi lain. Perlu kajian lebih lanjut mengenai hubungan permintaan dan penyediaan antara transportasi umum (rel) dan transportasi online (ojek online), tapi misalnya terdapat pengurangan 10% saja dari jumlah sopir yang melayani daerah stasiun pasti akan menaikkan waktu tunggu dan biaya.

Campuran faktor-faktor ini akan mendorong orang untuk menggunakan transportasi privat (kendaraan pribadi) daripada perjalanan yang berbasis kombinasi transportasi umum dan transportasi online. Penglaju akan menghindari dari opsi turun di stasiun manggarai karena gangguan tersebut, terutama untuk bagian populasi Jakarta (80%) yang tinggal dan bekerja lebih dari 1km dari pilihan transportasi umum yang terdekat. Bagi mereka, mobil privat tetap pilihan yang lebih menarik.

Perlu dicermati tentang seberapa jauh fenomena semacam ini mungkin terjadi tanpa disadari, sebuah hal yang di luar keputusan sopir-sopirnya. Meskipun bakal tetap melayani daerah stasiun, mungkin kekurangan makanan, minuman dan lain-lain yang cukup dekat akan menantang kelangsungan kegiatannya. Kalau kejadian itu, pengurangan yang lebih signifikan sangat mungkin terus terjadi.



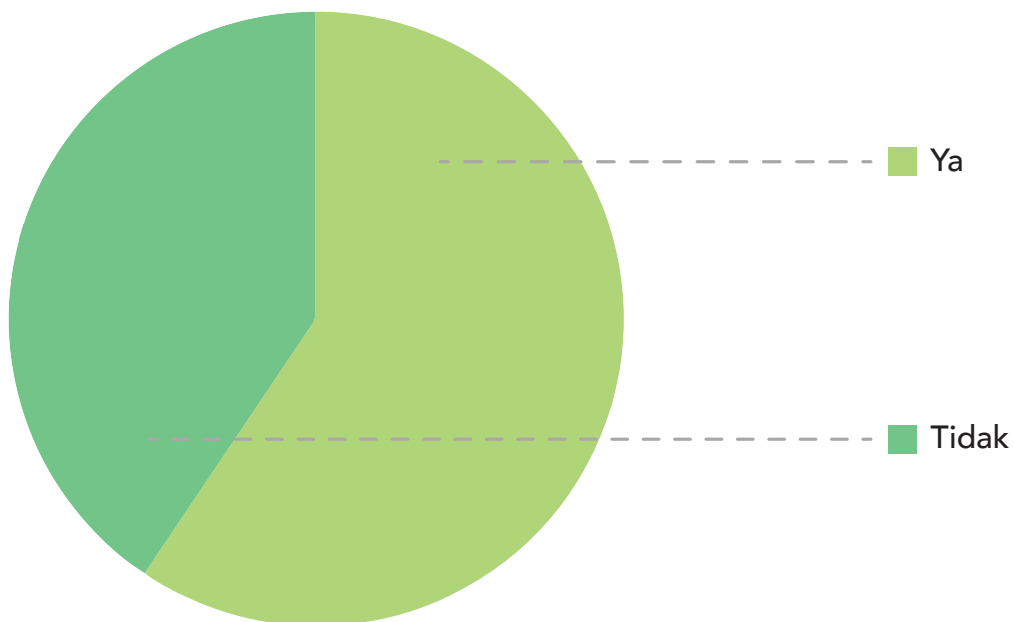


# 13. Organisasi (Organisation)

Keberadaan persatuan sopir ojek online adalah fenomena yang semakin umum di Jakarta, salah satu tema yang harus diinvestigasi lagi kedepan sebagai komponen sistem transportasi perkotaan. Mayoritas sopir Manggarai laporkan keanggotaan kelompok semacam ini, tapi fungsi dan manfaatnya tetap belum jelas.



13. Apakah Bapak/Ibu tergabung sebagai anggota persatuan sopir online? (Ya/Tidak)



# Kesimpulan dan Rekomendasi (Conclusions and Recommendations)

Sebuah naratif tata ruang dan kebijakan transportasi yang sedang muncul memandangkan stasiun dan terminal sebagai bukan hanya sebagai simpul transportasi, tapi juga titik pusat kegiatan ekonomi. Seberapa jauh infrastruktur-infrastruktur terbangun di tempat-tempat munculnya jejaring sosial penting untuk ditimbang juga. Walau konsiderasi umum desain TOD bisa membantu untuk membentuk konsep dan asesmen awal, diperlukan prinsip-prinsip pendekatan yang baru agar lebih sejalan dengan keadaan keseharian kota-kota yang sebenarnya.

Meskipun disertai minimnya pengakuan pemerintah lokal atau nasional, kebangkitan ojek online adalah proses organik, perubahan alami dari budaya ojek perkotaan yang telah ada sejak puluhan tahun yang lalu. Beberapa tahun belakangan ini, ojek online sudah merupakan bagian penting jaringan transportasi di Jakarta, sebuah kota yang menderita kekurangan infrastruktur transportasi umum meski pada saat yang sama terus berkembang. Setiap orang pasti punya alasan sendiri untuk memilih ojek online, tapi umumnya adalah kemudahan penggunaan, kepastian harga, dan ketersediaan layanan.

Daya tarik pilihan transportasi umum, paling tidak untuk jangka pendek, bisa diperkuat melalui kerjasama dan integrasi ojek online di sekitar stasiun-stasiun dan terminal-terminal utama. Terutama bagi stasiun Manggarai -titik transportasi umum yang terpenting di Jakarta Raya- pembangunan dan renovasi stasiun harus sejalan dengan kenyataan keseharian warga dan penumpang.

**Hubungan antara sopir ojek online dan jaringan informal di sekitar stasiun manggarai perlu investigasi lagi, tapi data dikoleksikan survei ini menunjukkan beberapa kesimpulan pendahuluan:**

– Mayoritas sopir beroperasi dengan batas keuntungan yang relatif sedikit, lebih rendah dari kebutuhan harian kalau hanya memakai bisnis formal yang mahal.

– Warung lokal, tipologi bisnis yang biasanya informal, memenuhi sebagian besar kebutuhan harian sopir-sopir. Fleksibilitas usaha informal memungkinkan adaptasi dengan mudah dengan keadaan yang sering berubah, sehingga mereka bisa mengambil kesempatan usaha yang baru, misalkan penyediaan tempat cas bagi sopir-sopir yang sering mangkal di sekitar stasiunnya.

– Kalau tidak ada pilihan-pilihan begini, mayoritas sopir yang tetap mangkal di sekitar stasiun mungkin menyebabkan berbagai masalah lalu lintas, tergantung seberapa jauh tempat tunggu khusus mereka akan disediakan.

Untuk pertanyaan terakhir survei ini, sopir diminta kasih ide, harapan dan rekomendasi untuk pembangunan kedepan Stasiun Manggarai. Kebanyakan setuju situasi saat ini kurang berkelanjutan, menyebabkan masalah-masalah bagi semua peran transportasi yang melewati daerahnya. Daripada pertanyaan pilihan ganda, yang ini berbebas supaya penjawab bisa mengisu dengan bebas. Meskipun itu, mayoritas besar masukkan jawaban yang mirip: permintaan 'shelter' atau terminal kecil khusus bagi ojek online.

Ide-ide seperti ini sudah pernah muncul; beberapa ruang berteduh di berbagai tempat sini dan sana Jakarta, tapi cara yang lebih lengkap dan terintegrasi antara ojek online dengan jaringan transportasi umum wajib dijalankan untuk memastikan kebijakannya berhasil.

Shelter yang ideal akan menawarkan kapasitas cukup bagi jumlah besar sopir dan kendaraannya, supaya mereka tidak harus menunggu di pinggir jalan sambil menunggu penumpang, dan menyediakan titik jemput yang mudah diakses dan yang dilihat oleh para penumpang yang ingin transit untuk melanjutkan perjalananan dengan ojek online. Selain itu, fasilitas shelternya harus termasuk makanan, minuman, toilet dan colokan, pom bensin, montir dan jasa berguna lain. Tujuannya untuk mengurangi dampak negatif, sambil meningkatkan akses menuju berbagai pilihan transportasi sangat penting di kota.

Desain terakhir shelter ini harus berbasis kolaborasi dari berbagai pihak, termasuk arsitek, insinyur, ahli pengelolaan lalin lintas dan sopir-sopir sendiri. Dengan demikian, proses pembangunan stasuin Manggarai dapat memberikan manfaat langsung bagi penduduk lokal, terutama yang telah memiliki keterampilan terkait kebutuhan para sopir ojol. Dengan syarat pembangunan tersebut peka terhadap kebutuhan aktor-aktor lapangan yang sehari-hari beraktifitas disana.

Soal kelanjutan ekonomis perlu dipenuhi juga, termasuk kemungkinan biaya keanggotaan atau biaya akses yang memungkinkan sopir-sopir menyokong shelter mereka sendiri. Strategi-strategi yang inovatif sudah lama diimplementasikan oleh pedagang dan pemilik usaha kecil di sekitar stasiun untuk menggunakan kesempatan permintaan baru sopir-sopir Jakarta. Kemampuan tinjau ke masa depan dan fleksibilitas mereka mungkin kunci membangun model atau sistem TOD yang khusus untuk metropolis unik ini.

# Tema yang Harus Diinvestigasi Lagi (Areas of Further Study)

Beberapa soal muncul pada masa survei ini yang mengindikasikan tema lain menarik dan fokus penelitian lagi.

– Perilaku pengeluaran sopir harus diinvestigasi dengan lebih teliti. Penelitiannya akan termasuk studi kasus pengeluaran untuk membedakan keseharian macam-macam (contohnya antara warga Jakarta dan transmigran, yang punya keluarga atau perbedaan usia dan lain-lain), dan survei lebih besar supaya variasi pendapatan dan biaya hidup bisa dipetakan. Pertanyaan tentang sebuah target harian sopir individu dan gimana targetnya dibuatkan adalah tema penelitian penting juga.

– Satu soal yang tidak termasuk penelitian ini, tapi disebutkan oleh mayoritas penjawab survei adalah kekurangan fasilitas toilet umum di sekitar stasiun. Ini salah satu spesifikasi desain sangat penting untuk pembangunan baru yang tidak berencana larangan total sepeda motor di daerah stasiun. Akibat-akibat kebijakan pembatasan ini sudah dipikirkan di atas.

–Terakhir, institusi muncul 'persatuan' atau 'komunitas' ojek online tetap kurang dipahami. Walau sudah umum di sekitar kota Jakarta, fungsi, manfaat dan kewajiban organisasi informal ini masih belum jelas. Pemukaannya seperti agak mirip dari model ojek 'pangkalan' tradisional, tetapi observasi ini hanya dangkal.

---

## Referensi

*Desain Integrasi Stasiun Transjakarta, LRT dan MRT, versi Januari 2017, ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) (2017)*

*Unravelling Online Ojek's User Profile in Jabodetabek, Bachelor thesis by Charline Dielen of NTHV Breda University of Applied Sciences in collaboration with ITDP (2017)*

*TOD Standard (3rd Edition), ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) (2017)*

LAPORAN

# MIANG

Ditulis Oleh : Rame-Rame Jakarta  
Desain Oleh : Rahma Hutami

# GARAI

RRJ 1