

ANALISIS PENEMPATAN ZONA KOMERSIAL TERHADAP MOBILITAS PENUMPANG DI STASIUN MANGGARAI, JAKARTA SELATAN

Raden Bayu Diasmaya¹⁾, Suryono Herlambang^{2)*}, Priyendiswara Agustina Bella³⁾

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Arsitektur, Perencanaan, dan Real Estat, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: bayudiasm@gmail.com

^{2)*}Program Studi S1 PWK, Fakultas Arsitektur, Perencanaan, dan Real Estat, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: suryonoh@ft.untar.ac.id

³⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Arsitektur, Perencanaan, dan Real Estat, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: priyendiswaraa@ft.untar.ac.id

*Penulis Korespondensi: suryonoh@ft.untar.ac.id

Masuk: 07-11-2025, revisi: 07-01-2026, diterima untuk diterbitkan: 28-04-2026

Abstrak

Stasiun Manggarai, yang terletak strategis di Jakarta Selatan, telah bertransformasi dari sekadar simpul transportasi menjadi sebuah pusat aktivitas multimoda yang juga mengintegrasikan fungsi komersial yang signifikan. Fenomena ini mencerminkan tren global di mana stasiun modern berperan ganda sebagai simpul mobilitas dan ritel komersial, bertujuan untuk meningkatkan pengalaman penumpang, menciptakan pendapatan non-tarif, dan mendukung ekonomi lokal. Penelitian ini berfokus pada analisis penempatan dan distribusi spasial lokasi komersial di Stasiun Manggarai, mengevaluasi bagaimana interaksi antara penyewa dan pola pergerakan penumpang mempengaruhi perilaku pembelian, serta mengidentifikasi implikasi terhadap efisiensi operasional dan kenyamanan stasiun secara keseluruhan. Observasi mencakup pemetaan lokasi penyewa, identifikasi jenis usaha, analisis pola aliran penumpang, serta pencatatan kepadatan dan interaksi di zona komersial. Hasil temuan menunjukkan bahwa lokasi komersial di Manggarai didominasi secara signifikan oleh ritel makanan & minuman siap saji dan minimarket. Penyewa ini secara strategis ditempatkan di area utama dan akses peron dengan kepadatan lalu lintas penumpang tinggi. Penempatan ini secara efektif memanfaatkan alur pergerakan penumpang yang padat untuk mendorong pembelian impulsif dan memenuhi kebutuhan on-the-go, di mana kecepatan layanan dan lokasi menjadi faktor pendorong utama. Selain itu, kurangnya area duduk yang nyaman dan diversifikasi penyewa yang masih terbatas di lokasi tertentu menjadi isu. Optimalisasi lebih lanjut memerlukan analisis flow penumpang yang lebih cermat untuk penempatan penyewa yang strategis serta penciptaan zona komersial yang tidak mengganggu arus mobilitas utama.

Kata kunci: komersial; pergerakan penumpang; Stasiun Manggarai

Abstract

Manggarai Station, strategically located in South Jakarta, has transformed from a mere transportation node into a multimodal hub that also integrates significant commercial functions. This phenomenon reflects a global trend where modern stations are playing a dual role as mobility nodes and commercial retail, aiming to enhance the passenger experience, generate non-fare revenue, and support the local economy. This research focuses on analyzing the placement and spatial distribution of commercial locations at Manggarai Station, evaluating how interactions between tenants and passenger movement patterns influence purchasing behavior, and identifying implications for operational efficiency and overall station comfort. Observations include mapping tenant

locations, identifying business types, analyzing passenger flow patterns, and recording density and interactions in the commercial zone. The findings indicate that commercial locations in Manggarai are significantly dominated by fast food & beverage retailers and minimarkets. These tenants are strategically placed in prime areas and platform accesses with high passenger traffic density. This placement effectively leverages the dense passenger movement flow to encourage impulse purchases and meet on-the-go needs, where speed of service and location are key drivers. Furthermore, the lack of comfortable seating areas and the limited diversity of tenants in certain locations are issues. Further optimization requires a more thorough analysis of passenger flow for strategic tenant placement and the creation of commercial zones that do not disrupt the main traffic flow.

Keywords: commercial; Manggarai Station; passenger movement

1. PENDAHULUAN

Stasiun Manggarai merupakan simpul transportasi utama dalam sistem perkeretaapian perkotaan di Jakarta dan saat ini ditetapkan sebagai *Stasiun Sentral* yang mengintegrasikan layanan KRL Commuter Line, KA Bandara Soekarno–Hatta, serta kereta jarak jauh. Transformasi fungsi ini meningkatkan intensitas pergerakan penumpang dan memperluas kebutuhan terhadap fasilitas pendukung di dalam kawasan stasiun. Dengan distribusi pergerakan yang berlangsung pada tiga lantai dengan karakteristik fungsi berbeda, efisiensi tata ruang menjadi aspek penting dalam mendukung operasional dan kenyamanan penumpang.

Zona komersial merupakan salah satu komponen penunjang yang memiliki peran strategis dalam menyediakan layanan tambahan bagi penumpang sekaligus meningkatkan pendapatan non-tarif bagi pengelola stasiun. Namun, kondisi eksisting menunjukkan bahwa penempatan zona komersial di Stasiun Manggarai belum selaras dengan arus pergerakan penumpang. Zona komersial yang terkonsentrasi di Lantai 1 hanya terakses oleh alur penumpang dari Pintu A, sedangkan alur transit utama berada di Lantai 2 dan Lantai 3 yang tidak memiliki zona komersial. Ketidakesesuaian ini berpotensi mengurangi efektivitas pelayanan, menurunkan visibilitas penyewa, serta tidak mendukung pola pergerakan penumpang yang dinamis.

Kondisi tersebut menunjukkan perlunya kajian untuk menganalisis hubungan antara penataan zona komersial dan pola pergerakan penumpang di lingkungan stasiun. Kajian ini penting untuk memastikan bahwa pengelolaan ruang komersial berjalan selaras dengan fungsi transit dan mampu memberikan kontribusi optimal terhadap kenyamanan penumpang serta kinerja stasiun secara keseluruhan.

Latar Belakang

Dalam lanskap urban modern, stasiun kereta api telah berevolusi jauh melampaui fungsi utamanya sebagai titik transportasi semata. Seiring dengan peningkatan mobilitas penduduk dan dorongan untuk menciptakan kota yang lebih efisien, stasiun-stasiun besar kini dipandang sebagai pusat aktivitas multimoda yang mengintegrasikan layanan transportasi dengan fungsi komersial (Cervero, 2001). Konsep ini, yang sering disebut sebagai Transit-Oriented Development (TOD), berupaya memaksimalkan penumpangan lahan di sekitar simpul transit untuk menciptakan lingkungan yang lebih padat, *walkable*, dan fungsional, di mana aktivitas komersial memegang peran kunci. Bagi operator stasiun, zona komersial tidak hanya menjadi sumber pendapatan non-tarif yang signifikan, tetapi juga meningkatkan nilai tambah bagi penumpang, mengubah pengalaman menunggu dan transit menjadi lebih nyaman dan produktif (Urban Land Institute, 2013).

Stasiun Manggarai, yang berlokasi strategis di Jakarta Selatan, merupakan contoh penting dari evolusi ini di Indonesia. Sebagai hub transportasi tersibuk di Jabodetabek, yang melayani jutaan penumpang KRL Commuter Line, serta menjadi titik penting bagi Kereta Api Jarak Jauh dan Kereta Api Bandara, Manggarai secara inheren menarik volume lalu lintas pejalan kaki yang sangat besar. Kondisi ini menjadikannya lokasi yang sangat prospektif untuk pengembangan zona komersial. Sejak proyek revitalisasi besar-besaran yang bertujuan meningkatkan kapasitas dan efisiensi, zona komersial di dalam Stasiun Manggarai juga mengalami perluasan dan penataan ulang. Berbagai jenis penyewa, mulai dari gerai makanan dan minuman siap saji hingga minimarket, telah hadir untuk melayani kebutuhan penumpang yang beragam.

Namun, dengan kepadatan penumpang yang sangat tinggi, terutama pada jam sibuk, penempatan dan pengelolaan lokasi komersial menjadi tantangan sekaligus peluang. Analisis mendalam mengenai lokasi komersial di Stasiun Manggarai ini menjadi sangat relevan. Studi ini diharapkan dapat memberikan pemahaman komprehensif tentang interaksi antara desain spasial komersial dan perilaku penumpang, serta memberikan masukan strategis bagi pengelola stasiun dan pelaku bisnis untuk mengoptimalkan potensi komersial Manggarai di masa depan.

Rumusan Permasalahan

Permasalahan dalam penelitian ini berangkat dari ketidaksesuaian antara pola pergerakan penumpang Stasiun Manggarai dengan penempatan zona komersial yang tersedia. Kondisi eksisting menunjukkan bahwa sebagian besar aktivitas komersial terpusat pada Lantai 1, sementara arus pergerakan utama penumpang justru berlangsung di Lantai 2 dan Lantai 3 yang berfungsi sebagai area transit dan peron. Situasi ini menimbulkan pertanyaan mengenai bagaimana kondisi dan karakteristik zona komersial yang ada, bagaimana pola pergerakan penumpang terbentuk pada setiap lantai stasiun, sejauh mana lokasi komersial saat ini mampu mendukung kebutuhan penumpang, serta strategi penataan seperti apa yang diperlukan agar zona komersial dapat terintegrasi secara lebih efektif dengan alur pergerakan penumpang.

Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai hubungan antara penataan zona komersial dan pola pergerakan penumpang di Stasiun Manggarai. Secara khusus, penelitian ini diarahkan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting zona komersial beserta karakteristiknya, menganalisis pola pergerakan penumpang berdasarkan struktur ruang dan fungsi tiap lantai, serta mengevaluasi kesesuaian lokasi komersial terhadap arus mobilitas penumpang. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan merumuskan rekomendasi penataan zona komersial yang lebih optimal, baik dari aspek aksesibilitas maupun efektivitas pemanfaatan ruang, sehingga dapat mendukung kenyamanan penumpang dan meningkatkan kinerja stasiun sebagai simpul transportasi utama.

2. KAJIAN LITERATUR

Transit Hub

Transit hub adalah sebuah titik atau pusat transportasi yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi, seperti bus, kereta, dan angkutan umum lainnya, sehingga memudahkan perpindahan penumpang antar moda secara efisien dan efektif (Vuchic, 2005). Transit hub berfungsi sebagai simpul utama dalam jaringan transportasi yang menghubungkan berbagai rute dan menyediakan fasilitas pendukung seperti parkir, ruang tunggu, dan layanan informasi.

Pergerakan Penumpang

Pergerakan penumpang mengacu pada proses perpindahan individu atau kelompok dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai moda transportasi (Meyer & Miller,

2001). Studi pergerakan penumpang sangat penting dalam perencanaan transportasi untuk mengidentifikasi pola perjalanan, kebutuhan, serta potensi kepadatan.

Zona Komersial

Zona komersial di stasiun merujuk pada ruang yang digunakan untuk aktivitas perdagangan dan pelayanan, seperti toko, restoran, kios, dan fasilitas pendukung lain yang melayani penumpang dan pengunjung stasiun (Bertolini & Spit, 1998). Area ini tidak hanya berfungsi sebagai sumber pendapatan tambahan bagi pengelola stasiun tetapi juga meningkatkan kenyamanan dan pengalaman penumpang.

Transportasi

Transportasi merupakan suatu sistem atau proses perpindahan orang, barang, atau jasa dari satu tempat ke tempat lain menggunakan berbagai moda, baik darat, laut, udara, maupun kereta api (Rodrigue, 2020). Transportasi berperan penting dalam pembangunan ekonomi dan sosial, serta mendukung mobilitas masyarakat.

Fasilitas Stasiun Kereta Api Menurut Permenhub No. 7 Tahun 2022

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi menetapkan bahwa fasilitas stasiun dibagi menjadi tiga kelompok utama, yaitu gedung kegiatan pokok, gedung kegiatan penunjang, dan gedung jasa pelayanan khusus. Pengelompokan ini bertujuan memastikan bahwa fungsi operasional, pelayanan penumpang, serta kegiatan komersial dapat berjalan secara terpadu dalam satu kawasan stasiun.

Gedung kegiatan pokok mencakup seluruh ruang yang berhubungan langsung dengan proses pelayanan perjalanan kereta, seperti lobi stasiun, loket, ruang tunggu, ruang informasi, fasilitas keselamatan, keamanan, ruang kebutuhan khusus, hingga ruang kesehatan. Sementara itu, gedung kegiatan penunjang terdiri atas fungsi-fungsi pendukung seperti pertokoan, restoran, hotel, perkantoran, area parkir, serta fasilitas integrasi transportasi lanjutan. Adapun gedung jasa pelayanan khusus mencakup ruang yang bersifat komplementer, seperti area bongkar muat, pergudangan, penitipan barang, ruang ATM, dan berbagai fasilitas lain yang mendukung aktivitas penumpang.

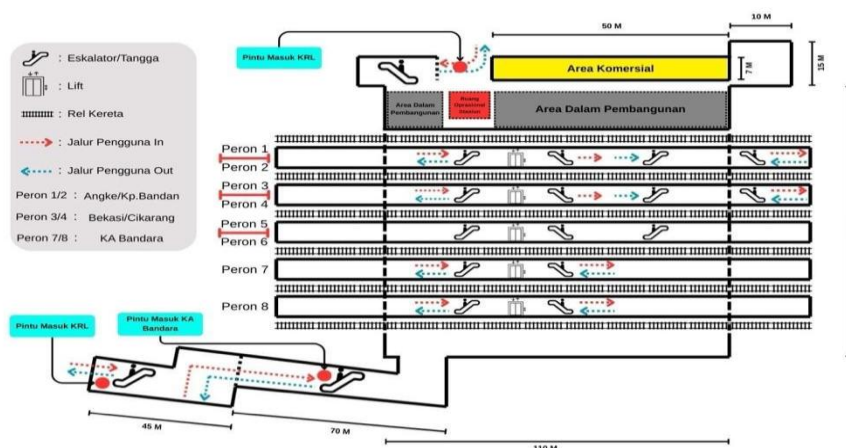
Selain pengelompokan fungsi, regulasi ini juga menetapkan persyaratan penempatan dan persyaratan operasional untuk seluruh jenis fasilitas. Penempatan fasilitas harus mempertimbangkan kesesuaian dengan pola operasi kereta, kelancaran alur penumpang, keselamatan operasi, serta integrasi dengan lingkungan sekitar. Sementara itu, aspek operasional menekankan bahwa seluruh kegiatan di dalam stasiun harus mendukung kelancaran pergerakan kereta dan penumpang, menjaga keamanan, ketertiban, kenyamanan, serta memastikan bahwa seluruh fasilitas berfungsi optimal sesuai kapasitas dan jam operasional.

3. METODE

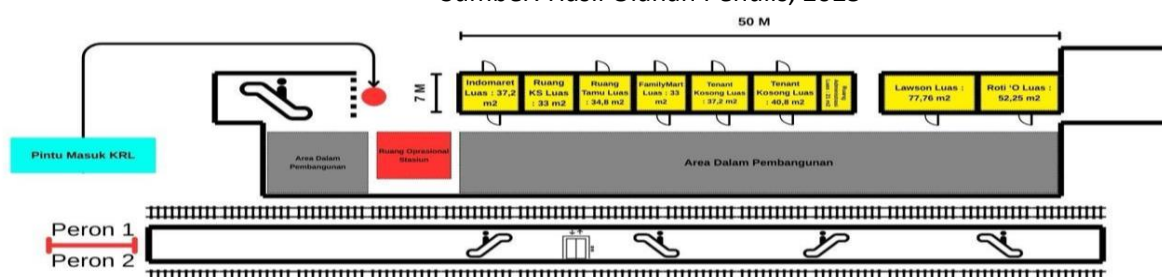
Penelitian ini menggunakan metode pergerakan arus penumpang yaitu melihat area dan jalur yang dilewati penumpang di Stasiun Manggarai. Metode ini dilakukan dengan cara observasi langsung di lapangan untuk melihat arus penumpang Stasiun Manggarai. Penelitian dilakukan secara manual dengan melihat area Dimana arus penumpang yang ramai. Data hasil penelitian dianalisis untuk menentukan area yang strategis. Hasil ini kemudian digunakan untuk mengevaluasi efektivitas zona komersial yang sudah ada, serta memberikan rekomendasi zona komersial agar lebih meningkatkan kenyamanan penumpang serta meningkatkan potensi komersial.

4. DISKUSI DAN HASIL

Stasiun Manggarai merupakan simpul transportasi bertingkat yang terdiri dari tiga lantai dengan fungsi berbeda pada setiap lantainya. Konfigurasi ruang ini membentuk pola pergerakan penumpang yang khas, terutama karena distribusi layanan transportasi dan fasilitas pendukung tidak merata di seluruh lantai. Arus pergerakan penumpang dilakukan untuk memahami bagaimana penumpang berpindah antar-lantai dan bagaimana pola tersebut berhubungan dengan lokasi zona komersial. Arus penumpang Stasiun Manggarai akan diilustrasikan sebagai berikut:



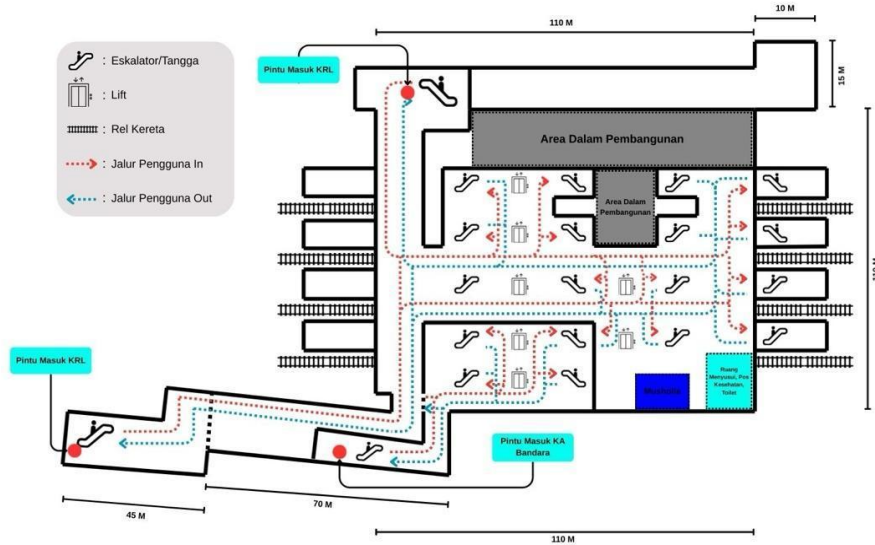
Gambar 1. Arus penumpang Stasiun Manggarai lantai 1
 Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025



Gambar 2. Zona Komersial Stasiun Manggarai Lantai 1
 Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025

Lantai 1 berfungsi sebagai pintu masuk utama sekaligus lokasi sebagian besar aktivitas komersial. Pada lantai ini terdapat tiga titik akses utama yaitu Pintu A, Pintu B, dan akses khusus KA Bandara. Hasil observasi menunjukkan bahwa arus penumpang yang melewati zona komersial secara dominan berasal dari Pintu A. Hal ini disebabkan oleh posisi penyewa komersial yang seluruhnya terletak berdekatan dengan jalur sirkulasi dari arah Pintu A. Sementara itu, penumpang yang masuk melalui Pintu B tidak melewati zona komersial sama sekali, karena koridor pergerakannya terpisah dari jalur yang mengarah ke deretan penyewa.

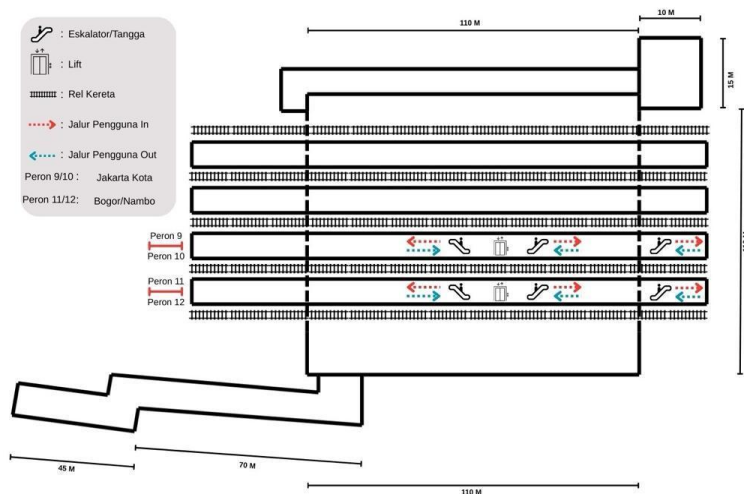
Konfigurasi tersebut menyebabkan intensitas aktivitas komersial tidak seimbang, di mana area sekitar Pintu A cenderung lebih ramai, sedangkan area dekat Pintu B relatif sepi. Hal ini mengurangi potensi pemerataan ekonomi dan menunjukkan bahwa penempatan penyewa pada lantai 1 belum mengikuti pola pergerakan penumpang secara menyeluruh. Temuan ini penting karena memengaruhi visibilitas dan kinerja penyewa serta kenyamanan penumpang dalam memenuhi kebutuhan selama perjalanan.



Gambar 3. Arus penumpang Stasiun Manggarai Lantai 2
 Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025

Lantai 2 berfungsi sebagai area transit yang menghubungkan pergerakan penumpang dari berbagai arah. Pada lantai ini terdapat Pintu A, Pintu B, serta jalur terhubung menuju area KA Bandara. Hasil observasi menunjukkan bahwa lantai 2 merupakan titik pergerakan penumpang tersibuk karena menjadi area perpindahan antar-peron.

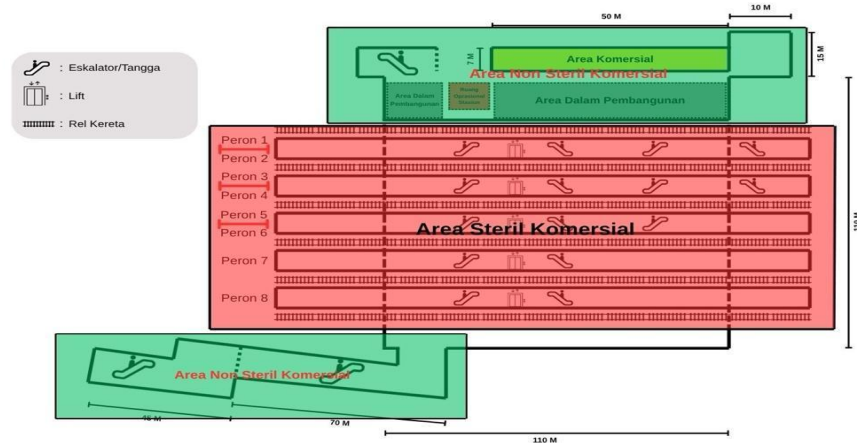
Namun, tidak terdapat zona komersial pada lantai ini. Kondisi ini membuat penumpang yang ingin mengakses zona komersial harus turun kembali ke lantai 1 dan keluar melalui tap-in gate Pintu A. Hal ini menunjukkan adanya potensi ketidakefisienan, karena arus penumpang yang paling padat justru tidak memiliki akses terhadap zona komersial secara langsung. Dalam konteks pengelolaan stasiun modern, ketiadaan zona komersial di area transit dapat mengurangi kenyamanan, terutama bagi penumpang yang membutuhkan layanan cepat seperti makanan, minuman, atau kebutuhan perjalanan lainnya.



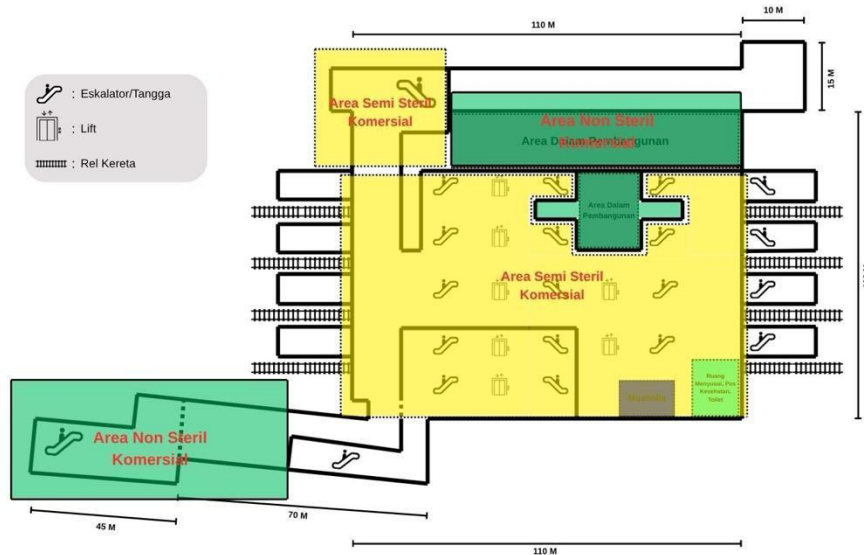
Gambar 4. Arus penumpang Stasiun Manggarai Lantai 3
 Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025

Lantai 3 sepenuhnya difungsikan sebagai area layanan kereta, terdiri dari peron dan jalur operasional. Tidak terdapat fasilitas pendukung maupun aktivitas komersial di lantai ini. Observasi menunjukkan bahwa pola pergerakan di lantai 3 bersifat linear, mengikuti sirkulasi masuk dan keluar penumpang dari kereta tanpa interaksi tambahan.

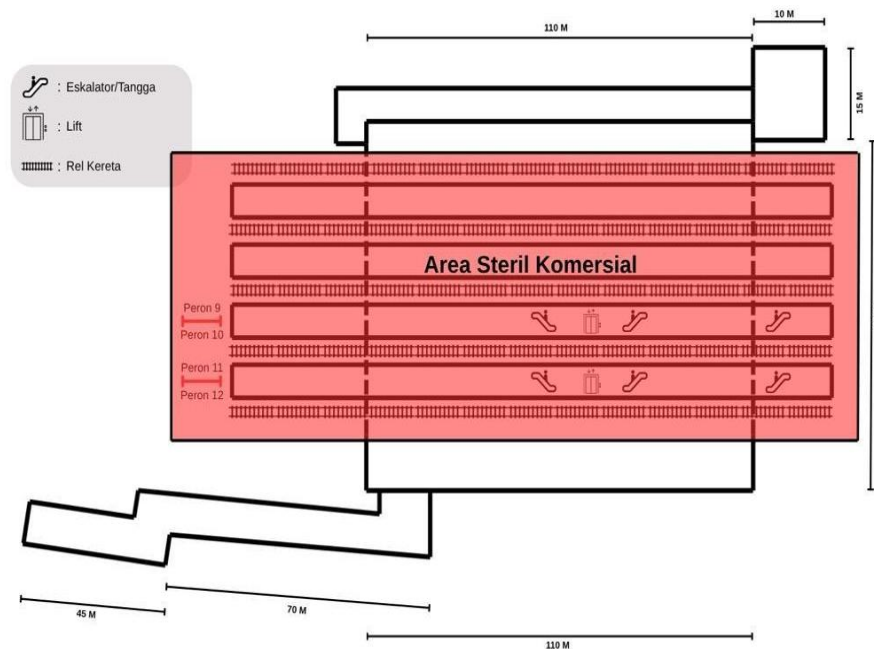
Karena tidak terdapat zona komersial, seluruh aktivitas pelayanan tambahan terpusat di lantai 1. Hal ini menyebabkan ketergantungan tinggi terhadap fasilitas di lantai 1, yang pada akhirnya membentuk pola mobilitas penumpang yang harus berpindah dari lantai-lantai transit menuju satu-satunya lokasi penyewa komersial.



Gambar 5. Area Steril dan Non Steril Stasiun Manggarai Lantai 1
 Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025



Gambar 6. Area Steril dan Non Steril Stasiun Manggarai Lantai 2
 Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025



Gambar 7. Area Steril dan Non Steril Stasiun Manggarai Lantai 3
Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2025

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2022 menegaskan bahwa fasilitas penunjang di stasiun kereta api kecepatan tinggi harus beroperasi tanpa mengganggu pergerakan kereta, aliran penumpang, keamanan, maupun daya tampung ruang. Ketentuan ini menjadi dasar bahwa aktivitas komersial tidak dapat ditempatkan pada zona operasional utama stasiun.

Dalam konteks Stasiun Manggarai, lantai 1 dan lantai 3 merupakan area steril yang berfungsi untuk pergerakan penumpang dan operasional peron, sehingga tidak sesuai untuk pengembangan komersial karena berpotensi menghambat sirkulasi dan menurunkan tingkat keselamatan operasional. Sebaliknya, lantai 2 memiliki karakter sebagai zona semi steril dan non-steril dengan aksesibilitas tinggi, serta menjadi pusat pergerakan vertikal yang menghubungkan seluruh lantai. Kondisi tersebut menjadikannya lokasi yang paling tepat dan sesuai regulasi untuk pengembangan zona komersial.

Hasil pengamatan zonasi juga menunjukkan bahwa lantai 1 dan lantai 3 hanya mendukung fasilitas perjalanan cepat dengan potensi ekonomi terbatas, sedangkan lantai 2 memiliki visibilitas lebih tinggi dan peluang interaksi penumpang yang lebih stabil sepanjang hari. Oleh karena itu, pengembangan fungsi komersial di lantai 2 dinilai paling optimal secara teknis, operasional, dan ekonomis, sekaligus selaras dengan prinsip tata kelola stasiun sebagaimana diamanatkan oleh regulasi nasional.

Berdasarkan keseluruhan observasi arus penumpang di Stasiun Manggarai, dapat disimpulkan bahwa distribusi zona komersial tidak berada pada jalur pergerakan utama penumpang. Sebagian besar penumpang, terutama yang melakukan transit pada lantai 2, tidak melewati zona komersial dalam alur perjalanan normal mereka. Penumpang hanya dapat mengakses zona komersial apabila keluar melalui tap-in gate Pintu A, yang tidak selalu sesuai dengan tujuan perjalanan mereka.

Konfigurasi ini menimbulkan beberapa implikasi penting:

Aksesibilitas zona komersial rendah bagi penumpang transit, sehingga potensi pembelian impulsif tidak dimanfaatkan secara optimal. Ketimpangan aktivitas antar-lantai, karena lantai 1 menanggung seluruh fungsi komersial, sementara lantai 2 yang memiliki volume transit terbesar tidak menyediakan fasilitas pendukung. Kenyamanan penumpang kurang optimal, terutama bagi penumpang yang membutuhkan layanan cepat tanpa perlu keluar area berbayar. Performa penyewa tidak maksimal, karena lokasi tidak mengikuti pola arus penumpang yang paling dominan.

Dengan demikian, hasil ini menunjukkan bahwa penataan zona komersial di Stasiun Manggarai perlu ditinjau kembali untuk disesuaikan dengan karakteristik pergerakan penumpang dan kebutuhan operasional stasiun. Penempatan penyewa idealnya mempertimbangkan kedekatan dengan jalur transit utama dan aksesibilitas dari berbagai pintu masuk, sehingga dapat mendukung fungsi multimoda stasiun secara lebih efektif.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kajian terhadap arus pergerakan penumpang dan pola zonasi ruang di Stasiun Manggarai menunjukkan bahwa struktur tiga lantai dengan fungsi berbeda menghasilkan pola mobilitas yang tidak seimbang. Lantai 1 berperan sebagai gerbang utama sekaligus lokasi zona komersial, namun arus penumpang yang melewati zona komersial hanya berasal dari Pintu A. Penumpang dari Pintu B serta penumpang transit dari lantai 2 tidak terhubung langsung dengan area tersebut, sehingga pemerataan aktivitas ekonomi tidak tercapai dan kinerja penyewa menjadi tidak optimal.

Lantai 2 merupakan area dengan intensitas pergerakan tertinggi karena menjadi pusat transit antar-peron, tetapi tidak memiliki zona komersial. Akibatnya, penumpang yang membutuhkan layanan pendukung harus turun ke lantai 1 dan keluar dari area steril, sehingga menciptakan ketidakefisienan dalam alur perjalanan dan menurunkan kenyamanan penumpang. Sementara itu, lantai 3 sepenuhnya berfungsi sebagai area operasional kereta dan tidak menyediakan fasilitas pendukung.

Penilaian ini sejalan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2022 yang menegaskan bahwa fasilitas penunjang tidak boleh mengganggu alur pergerakan kereta maupun penumpang. Berdasarkan karakteristik ruang, lantai 2 yang memiliki zona semi steril dan non-steril lebih sesuai untuk pengembangan komersial dibanding lantai 1 dan lantai 3 yang sebagian besar merupakan area steril.

Secara keseluruhan, hasil analisis mengindikasikan bahwa penempatan zona komersial di Stasiun Manggarai belum terintegrasi dengan pola pergerakan penumpang. Zona komersial tidak berada pada jalur pergerakan utama sehingga aksesibilitasnya rendah, terutama bagi penumpang transit. Untuk meningkatkan kenyamanan penumpang, efektivitas zonasi, dan potensi ekonomi, penataan kembali lokasi atau zonasi penyewa diperlukan dengan mempertimbangkan kedekatan terhadap jalur penumpang transit serta keterhubungan antarpintu masuk.

Saran

Berdasarkan temuan mengenai pola pergerakan penumpang, zonasi ruang (khususnya zona komersial), serta kesesuaian terhadap regulasi perkeretaapian, terdapat beberapa rekomendasi untuk optimalisasi penataan zona komersial di Stasiun Manggarai:

Penyesuaian Lokasi Zona komersial dengan mobilita penumpang Utama

Pengelola stasiun perlu meninjau kembali lokasi penyewa komersial agar lebih dekat dengan jalur perpindahan utama penumpang, khususnya pada lantai 2 yang memiliki volume mobilitas tertinggi. Integrasi zona komersial dengan area transit dapat meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan tanpa mengganggu operasional peron, selama tetap berada pada zona semi-steril atau non-steril sesuai regulasi.

Optimalisasi Lantai 2 sebagai Zona Komersial Strategis

Mengingat lantai 2 merupakan pusat pergerakan vertikal dan titik transit tersibuk, pengembangan zona komersial pada lantai ini menjadi pilihan paling efektif. Penyediaan fasilitas seperti kios makanan cepat saji, minimarket kecil, atau layanan perjalanan akan meningkatkan kenyamanan penumpang serta mengurangi ketergantungan pada lantai 1.

Penerapan Zonasi Komersial yang Selaras dengan Regulasi Perkeretaapian

Pengembangan fungsi komersial harus tetap mematuhi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2022 dengan memastikan bahwa fasilitas penunjang ditempatkan di zona yang tidak menghambat operasional kereta dan pergerakan penumpang. Penguatan batas area/zona steril, are/semi steril, dan area/non steril perlu dilakukan untuk mencegah gangguan operasional.

REFERENSI

- Bertolini, L., & Spit, T. (1998). *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*. London: E & FN Spon.
- Cervero, R. (2001). Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects. *Transportation Research Board*. Washington, D.C.
- Meyer, M. D., & Miller, E. J. (2001). *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*. New York: McGraw-Hill.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi.
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). New York: Routledge.
- Urban Land Institute. (2013). *Developing Transportation-Oriented Development: Best Practices and Strategies*. Washington, D.C.
- Vuchic, V. R. (2005). *Urban Transit: Operations, Planning and Economics*. Hoboken: Wiley.