

**SKRIPSI 51**

**EVALUASI AKSESIBILITAS BAGI *PERSONS WITH REDUCED MOBILITY* (PRM) DI LINGKUNGAN STASIUN BNI CITY**



**NAMA : PRIYANKA G.A.S.K.W. NOTODIPURO  
NPM : 2017420209**

**PEMBIMBING: ALDYFRA L. LUKMAN, PH.D**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR PROGRAM  
STUDI SARJANA ARSITEKTUR**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 4339/SK/BAN-PT/Akred/PT/XI/2017  
dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-  
PT/Akred/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2021**

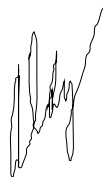
**SKRIPSI 51**

**EVALUASI AKSESIBILITAS BAGI *PERSONS WITH REDUCED MOBILITY* (PRM) DI LINGKUNGAN STASIUN BNI CITY**



**NAMA : PRIYANKA G.A.S.K.W. NOTODIPURO  
NPM : 2017420209**

**PEMBIMBING:**



**ALDYFRA L. LUKMAN, PH.D**

**PENGUJI:**

**DR. IR. HARASTOETI D. HARTONO, M.S. A.  
IR. SUDIANTO ALY, M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR PROGRAM  
STUDI SARJANA ARSITEKTUR**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 4339/SK/BAN-PT/Akred/PT/XI/2017  
dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2021**

## PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI

### *(Declaration of Authorship)*

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Priyanka Georgia Azzahra Sidi Kusumadewi  
Wisnuwardhani Notodipuro  
NPM : 2017420209  
Alamat : Komplek moneter No. C-16, Kel. Kembangan Selatan, Kec.  
Kembangan, Jakarta Barat, 11610  
Judul Skripsi : Evaluasi Aksesibilitas Bagi *Persons with Reduced Mobility*  
(PRM ) Di Lingkungan Stasiun BNI City

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika dikemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplagarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, 24 Januari 2022



Priyanka G. A. S. K. W. Notodipuro



## Abstrak

# EVALUASI AKSESIBILITAS BAGI *PERSONS WITH REDUCED MOBILITY* (PRM) DI LINGKUNGAN STASIUN BNI CITY

Oleh

Priyanka G.A.S.K.W. Notodipuro

NPM: 2017420209

Salah satu fasilitas moda transportasi yang terdapat di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Dukuh Atas adalah Kereta Api Bandara (KA Bandara). Lokasi stasiun tersebut yang terletak di Dukuh Atas, memungkinkan adanya perpindahan moda penumpang yang berasal dari atau menuju ke bandara, sehingga memudahkan pengguna untuk transit dengan moda transportasi lain seperti *Mass Rapid Transit* (MRT), Kereta Rel Listrik atau *Commuter Line* (KRL), dan Transjakarta. Meskipun telah hadir fasilitas KA Bandara di daerah tersebut, pada kenyataannya masih sedikit pengguna yang memakai kereta tersebut akibat harga tiket yang mahal, kurangnya informasi terkait KA Bandara, serta kesulitan dalam menjangkau lokasi stasiun. Eksistensi bangunan Stasiun KA Bandara pada kawasan TOD Dukuh Atas mempengaruhi perilaku pengguna yang ada di lingkungannya, dimana fasilitas TOD dituntut untuk menyesuaikan dan menerapkan desain secara inklusif agar tidak merugikan aksesibilitas pengguna yang sedang diburu oleh waktu, sehingga tidak merasa kebingungan dan menghambat aktivitas. Pada jalur kereta dari dan menuju bandara, terdapat pengguna khusus dan berbeda dibandingkan pengguna moda lain yaitu: penumpang yang sedang membawa koper atau barang berat. Istilah *Persons with Reduced Mobility* (PRM) ditujukan bagi pengguna yang memiliki keterbatasan dalam melakukan mobilitas atau pergerakan. Karena sebagian besar pengguna Stasiun BNI City adalah penumpang yang membawa koper, maka penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi aksesibilitas pada Stasiun BNI City dari sudut pandang PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility - temporary mobility restrictions*), khususnya bagi, namun tidak terbatas pada, pengguna membawa koper atau barang bawaan besar lainnya. Penelitian menerapkan metode deskriptif – kualitatif, dimana data yang terkumpul bersifat data kualitatif dan diolah dengan cara membandingkan studi literatur dengan data hasil observasi empirik di lapangan serta wawancara untuk memperoleh data persepsi pengguna sebagai validasi. Kesesuaian sarana aksesibilitas PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara khususnya bagi pembawa koper berdasarkan persyaratan teknis memperoleh nilai terkecil 59,3% hingga 74,7% di Taman Dukuh Atas, sedangkan untuk Stasiun BNI City memperoleh nilai 61,6% sampai dengan 81,7%. Meskipun memiliki nilai diatas kriteria memadai dalam mengakomodasi aksesibilitas yang mendukung mobilitas PRM, namun masih ditemukan beberapa aspek yang dianggap memiliki kelemahan sehingga perlu untuk diperbaiki, seperti fasilitas dan perabot jalan yang tidak lengkap, pemilihan material pada sarana, rambu penunjuk arah yang kurang jelas, serta dimensi sarana yang perlu disesuaikan kembali.

**Kata-kata kunci:** Aksesibilitas, Area transit, *Persons with Reduced Mobility* (PRM), Stasiun BNI City



## Abstract

### ***EVALUATION OF ACCESSIBILITY FOR PERSONS WITH REDUCED MOBILITY (PRM ) IN BNI CITY STATION***

by

**Priyanka G.A.S.K.W. Notodipuro**

**NPM: 2017420209**

*One of available public transport facilities in the Dukuh Atas Transit Oriented Development (TOD) area is the Airport Train (Airport Train). The location of the station allows the transfer of passenger from or to the airport, making it easier for users to transit with to other modes of transportation such as Mass Rapid Transit (MRT), Electric Rail Train or Commuter Line (KRL), and Transjakarta. Although there are airport train facilities in the area, in reality there are still few users who use these trains due to high ticket prices, lack of information regarding airport trains, and difficulties in reaching the venue of the train. The existence of Airport Train Station building in the Dukuh Atas TOD area affects the behavior of users in their environment, where TOD facilities are required to adapt and implement an inclusive design so as not to harm the accessibility of users who run against time, so they don't feel confused and hinder their activities. As a result of the train line departing from and to the airport, there is a specific type of users compared to users of other modes of transportation, which are: passengers carrying suitcases or heavy luggages. The term Persons with Reduced Mobility (PRM) indicates users who have limitations in mobility or movement. Since most users of BNI City Station are passengers carrying luggage, this study aims to evaluate accessibility at BNI City Station from the perspective of Persons with Reduced Mobility with temporary mobility restrictions, particularly for, but not limited to, users that carries suitcases or other large luggage. The research applies descriptive – qualitative method, collected data are qualitative data, that were being processed by comparing them with references and validated by the results of interview conducted to acquire the perception of its users. The suitability of accessibility for PRM with temporary mobility restrictions, especially for luggage carriers based on technical requirements obtained score ranging from 59.3% to 74.7% in Taman Dukuh Atas, while BNI City Station received score ranging from 61.6% to 81.7%. Although obtained values exceed the minimum criteria that are considered adequate for accommodating accessibility that supports PRM, there are still some aspects that are considered to have weakness and needs to be improved, such as incomplete road facilities and furniture, material selection for facilities, unclear directional signs, and dimensions of facilities that need to be readjusted.*

**Keywords:** Accessibility, BNI City Station, Persons with Reduced Mobility (PRM), Transit area





## **PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI**

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan





## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Aldyfra L. Lukman, Ph.D atas saran, pengarahan, dan masukan yang telah diberikan serta berbagai ilmu yang berharga.
- Dosen penguji, Dr. Ir. Harastoeti D. Hartono, M.S.A dan Ir. Sudianto Aly, M.T. atas masukan dan bimbingan yang diberikan.
- Bapak Khairul Akbar selaku *project principle* pembangunan Stasiun BNI City dari LAID Architects atas memberi dukung serta kerelaannya dalam melakukan wawancara.
- Narasumber PRM atas partisipasinya dalam penelitian ini.
- Orang tua yang telah mendukung, mendoakan serta menemani selama proses pengerjaan skripsi secara daring ini.
- Teman – teman yang telah memberikan semangat dan dukungan yang diberikan dari awal hingga akhir proses pengerjaan tugas akhir ini.

Bandung, 24 Januari 2022

Priyanka G. A. S. K. W. Notodipuro



## DAFTAR ISI

Abstrak.....	iii
Abstract.....	v
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	vii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	viv
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	5
1.3. Pertanyaan Penelitian.....	5
1.4. Tujuan Penelitian.....	5
1.5. Manfaat Penelitian.....	5
1.6. Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1.6.1. Ruang Lingkup Teoritis.....	5
1.6.2. Ruang Lingkup Objek.....	6
1.7. Metodologi Penelitian.....	7
1.7.1. Jenis Penelitian.....	7
1.7.2. Tempat dan Waktu Penelitian.....	7
1.7.3. Sumber Data.....	8
1.7.4. Teknik Pengumpulan Data.....	8
1.7.5. Teknik Analisis Data.....	9
1.8. Kerangka Penelitian.....	10
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>12</b>
2.1. Persons With Reduced Mobility (PRM).....	12
2.1.1. Pengertian PRM.....	12
2.1.2. Klasifikasi PRM.....	12
2.2. Aksesibilitas.....	14

2.2.1. Pengertian Aksesibilitas .....	14
2.2.2. Persyaratan Teknis .....	17
2.3. Ruang Publik di Area <i>Transit Oriented Development</i> .....	35
2.3.1. Pengertian Ruang Publik di Area <i>Transit Oriented Development</i> .....	35
2.3.1. Persyaratan Teknis Terkait Sarana Aksesibilitas .....	37
2.4. Rangkuman Teori .....	40
<b>BAB 3 DATA LINGKUNGAN FISIK.....</b>	<b>42</b>
3.1. Profil Lingkungan Stasiun BNI City.....	42
3.1.1. Alur Aktivitas Pengguna.....	45
3.2. Data Lingkungan Fisik di Stasiun BNI City .....	47
3.2.1. Pembagian Zona di Lingkungan Stasiun BNI City .....	47
3.2.2. Sarana Aksesibilitas Di Lingkungan Stasiun BNI City .....	48
<b>BAB 4 ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>101</b>
4.1. Kesesuaian Sarana Aksesibilitas Bagi PRM Berdasarkan Persyaratan Teknis.....	101
4.1.1. Area transit Stasiun BNI City .....	102
4.1.2. Stasiun BNI City .....	151
4.2. Persepsi PRM – <i>Temporary Mobility Restrictions</i> Terhadap Sarana Aksesibilitas Di Lingkungan Stasiun BNI City .....	201
4.2.1. Persepsi PRM – <i>Temporary Mobility Restrictions</i> Berdasarkan Wawancara Dan Observasi .....	201
4.3. Sintesis.....	216
4.3.1. Area Transit Stasiun BNI City .....	218
4.3.2. Stasiun BNI City .....	221
<b>BAB 5 KESIMPULAN.....</b>	<b>228</b>
5.1. Kesimpulan .....	228
5.2. Saran .....	228
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>231</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>234</b>
Lampiran 1. Wawancara Narasumber .....	234
Lampiran 2. Data Responden PRM .....	240
Lampiran 3. Dokumentasi Wawancara.....	240



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Terowongan Kendal.....	2
Gambar 1.2 Taman Dukuh Atas .....	2
Gambar 1.3 Stasiun BNI City .....	3
Gambar 1.4 (kiri) Persentase Penumpang Dari Arah Bandara Tahun 2019, (kanan) Persentase Penumpang Ke Arah Bandara Tahun 2019 .....	3
Gambar 1.5 PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara di Stasiun BNI City ...	4
Gambar 1.6 Ruang Lingkup penelitian.....	7
Gambar 1.7 Kerangka Penelitian .....	10
Gambar 2.1 Ciri pengguna dengan keterbatasan mobilitas .....	13
Gambar 2.2 Kelompok PRM ( <i>Persons with Reduced Mobility</i> ).....	14
Gambar 2.3 Perubahan perspektif kotak pos oleh pengamat ketika dihampiri.....	16
Gambar 2.4 (atas) Berdiri jangkauan dasar manusia .....	18
Gambar 2.5 Standardisasi bagi pengguna dengan keterbatasan mobilitas .....	19
Gambar 2.6 Rekomendasi maksimum PRM tanpa beristirahat .....	19
Gambar 2.7 Konfigurasi ruang dari stasiun menuju peron/ platform .....	20
Gambar 2.8 konfigurasi ruang stasiun dengan area komersil .....	20
Gambar 2.9 Konfigurasi jarak tempuh berjalan dari tempat parkir menuju peron/ platform .....	21
Gambar 2.10 standarisasi dimensi tempat parkir.....	22
Gambar 2.11 Persyaratan area parkir sepeda.....	22
Gambar 2.12 jarak sirkulasi pada ruang tunggu .....	23
Gambar 2.13 ukuran minimum pada kursi ruang tunggu .....	23
Gambar 2.14 dimensi meja informasi.....	24
Gambar 2.15 dimensi turnstile dan penyediaan akses non turnstile .....	25
Gambar 2.16 visualisasi platform/peron.....	25
Gambar 2.17 ukuran minimum platform/ peron .....	26
Gambar 2.18 Standarisasi dimensi toilet .....	26
Gambar 2.19 Persyaratan dan dimensi ruang wudhu .....	27
Gambar 2.20 Contoh denah ruang laktasi.....	28
Gambar 2.21 Contoh penggunaan lantai.....	28
Gambar 2.22 Contoh penerapan dinding / pembatas berdasarkan standar .....	29
Gambar 2.23 (atas) dimensi standar pintu .....	29



Gambar 2.24 Contoh selasar dengan 1 (satu) dinding pembatas .....	30
Gambar 2.25 (kiri) lebar efektif koridor, (kanan) lebar koridor dengan pintu akses .....	31
.....	
Gambar 2.26 Dimensi tangga .....	31
Gambar 2.27 Persyaratan ram dan varian bentuk .....	32
Gambar 2.28 Persyaratan minimum lift.....	33
Gambar 2.29 Detail lantai berjalan.....	33
Gambar 2.30 contoh penerapan rambu berdasarkan warna dan font.....	34
Gambar 2.31 Ikonografi KAI Indonesia.....	34
Gambar 2.32 Contoh penerapan kawasan TOD di Jakarta.....	35
Gambar 2.33 (atas) prinsip perencanaan jalur pedestrian.....	38
Gambar 2.34 (atas) dimensi perabot jalan .....	39
Gambar 2.35 Kerangka Teoritik .....	40
Gambar 3.1 <i>Satellite view</i> lingkungan BNI City .....	42
Gambar 3.2 Stasiun BNI City .....	42
Gambar 3.3 Rencana Tapak Stasiun BNI City .....	43
Gambar 3.4 TOD Dukuh Atas .....	44
Gambar 3.5 Rencana Tapak Taman Dukuh Atas .....	45
Gambar 3.6 Alur sirkulasi pedestrian dari moda transportasi di Dukuh Atas .....	45
Gambar 3.7 Alur aktivitas pengguna .....	46
Gambar 3.8 Pembagian zona pada area transit Stasiun BNI City.....	47
Gambar 3.9 Pembagian zona pada Stasiun BNI City lantai dasar .....	47
Gambar 3.10 Pembagian zona pada Stasiun BNI City lantai 1 .....	48
Gambar 3.11 Pembagian zona pada Stasiun BNI City lantai 2 .....	48
Gambar 3.12 Zona MRT – A.....	48
Gambar 3.13 Zona MRT – B.....	55
Gambar 3.14 Zona MRT – C.....	57
Gambar 3.15 Zona S – A.....	63
Gambar 3.16 Zonasi ruang yang ada di Stasiun BNI City.....	67
Gambar 3.17 Zona BNI – A .....	68
Gambar 3.18 Zona BNI – B.....	74
Gambar 3.19 Zona BNI – C.....	80
Gambar 3.20 Zona BNI – D .....	85
Gambar 3.21 Zona BNI – E.....	91

Gambar 3.22 Zona BNI – PARKIR.....	95
Gambar 4.1 Visualisasi rute PRM dari Stasiun MRT melewati Selasar Terowongan Kendal.....	205
Gambar 4.2 Visualisasi rute PRM dari Titik Set down atau penjemputan yang berada di lantai dasar.....	206
Gambar 4.3 Hasil penilaian dari tiap zona Area Transit Stasiun BNI City berdasarkan persyaratan teknis .....	218
Gambar 4.4 Sintesis dari analisis jalur pejalan kaki di tiap zona Area Transit Stasiun BNI City .....	218
Gambar 4.5 Sintesis dari analisis selasar di tiap zona Area Transit Stasiun BNI City .....	219
Gambar 4.6 Sintesis dari analisis perabot jalan di tiap zona Area Transit Stasiun BNI City .....	219
Gambar 4.7 Sintesis dari analisis perangkat pengubah level secara vertikal di tiap zona Area Transit Stasiun BNI City .....	220
Gambar 4.8 Sintesis dari rambu dan marka di tiap zona Area Transit Stasiun BNI City .....	221
Gambar 4.9 Hasil penilaian dari tiap zona Stasiun BNI City berdasarkan persyaratan teknis.....	221
Gambar 4.10 Sintesis dari rambu dan marka di tiap zona Stasiun BNI City .....	222
Gambar 4.11 Perbandingan jarak jalur titik set down dan penjemputan pada lantai dasar pada saat tahapan pra perancangan dan pasca perancangan.....	223
Gambar 4.12 Sirkulasi pengunjung menuju area pembelian tiket dari titik set down penjemputan yang berada di lantai dasar Stasiun BNI City .....	223
Gambar 4.13 Sintesis dari selasar di tiap zona Stasiun BNI City .....	224
Gambar 4.14 Sintesis dari kelengkapan ruang di tiap zona Stasiun BNI City.....	225
Gambar 4.15 Sintesis dari perangkat pengubah level secara vertikal di tiap zona Stasiun BNI City.....	226



## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Data elemen aksesibilitas zona MRT – A.....	49
Tabel 3.2 Data elemen aksesibilitas zona MRT – B.....	55
Tabel 3.3 Data elemen aksesibilitas zona MRT – C.....	58
Tabel 3.4 Data elemen aksesibilitas zona S – A.....	63
Tabel 3.5 Data elemen aksesibilitas zona BNI – A.....	69
Tabel 3.6 Data elemen aksesibilitas zona BNI – B.....	75
Tabel 3.7 Data elemen aksesibilitas zona BNI – C.....	80
Tabel 3.8 Data elemen aksesibilitas zona BNI – D.....	85
Tabel 3.9 Data elemen aksesibilitas zona BNI – E.....	91
Tabel 3.10 Data elemen aksesibilitas zona BNI – E.....	96
Tabel 4.1 Kriteria penilaian berdasarkan persyaratan.....	101
Tabel 4.2 Analisis kesesuaian sarana aksesibilitas bagi PRM pada Zona yang ada di Area Transit Stasiun BNI City.....	104
Tabel 4.3 Analisis kesesuaian zonasi ruang Stasiun BNI City.....	151
Tabel 4.4 Analisis kesesuaian sarana aksesibilitas bagi PRM pada zona yang ada di Stasiun BNI City.....	156
Tabel 4.5 Data responden.....	201
Tabel 4.6 Persepsi PRM Terkait Sarana Aksesibilitas Area Transit Stasiun BNI City.....	202
Tabel 4.7 Persepsi PRM Terkait Sarana Aksesibilitas Stasiun BNI City.....	208
Tabel 4.8 Sintesis dari hasil analisis berdasarkan persyaratan teknis dan persepsi PRM – <i>Temporary Mobility Restrictions</i> .....	216



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara <i>LAIID Architects</i> .....	235
Lampiran 2 Wawancara PRM 1 .....	236
Lampiran 3 Wawancara PRM 2 .....	237
Lampiran 4 Wawancara PRM 3 .....	240
Lampiran 5 Data Responden PRM .....	240
Lampiran 6 Dokumentasi wawancara <i>LAIID Architects</i> .....	240









# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Jumlah kendaraan di Provinsi DKI Jakarta telah meningkat pesat khususnya pada tahun 2020 dibandingkan 2018, mencapai 200% bagi kendaraan sepeda motor dan 50% untuk kendaraan mobil. Masalah peningkatan kendaraan pribadi secara pesat menjadi motivasi bagi pemerintah DKI Jakarta untuk mengeksekusi pembangunan *Transit Oriented Development* (TOD) di berbagai kawasan. Fasilitas TOD yang sudah terbangun di antaranya adalah kawasan Dukuh Atas, dimana perwujudan TOD diharapkan dapat “menyambungkan transportasi umum di kawasan itu, sehingga memudahkan dan menambah kenyamanan akibat tersedianya pedestrian, transport hub, dan taman.” (Sabandar, 2019). TOD Kawasan Dukuh Atas mengakomodasi berbagai macam transportasi yang berfungsi secara integratif, contohnya adalah *Mass Rapid Transit* (MRT), Kereta Rel Listrik atau *Commuter Line* (KRL), *Bus Rapid Transit* (BRT) Transjakarta dan Kereta Api Bandara (KA Bandara).

Ruang publik yang berada di kawasan TOD secara langsung menjadi penghubung antar moda transportasi agar terintegrasi satu dan lain, sebagaimana ditetapkan menjadi salah satu tujuan pengembangan kawasan TOD. Menurut (Manley, 2011), apabila suatu area publik didominasi oleh automobil, secara tidak langsung melumpuhkan masyarakat. Beliau pun menyatakan bahwa “lingkungan jalan yang berkualitas buruk telah berkontribusi pada peningkatan penggunaan kendaraan bermotor untuk perjalanan singkat, dengan memberi dampak buruk pada lingkungan seperti polusi udara dan pemanasan global.”. Demi meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan memudahkan mobilitas, perlu untuk memperhatikan ruang publik yang ada di antara moda transportasi TOD untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Sejak terbangunnya TOD di kawasan Dukuh Atas, telah lahir berbagai ruang publik yang diaktifkan dan bersifat sebagai taman sekaligus penghubung antar moda, contohnya adalah Terowongan Kendal (dimana dahulu merupakan jalur mobil), Taman Dukuh Atas, Bike Rest Area, dan lainnya.



Gambar 1.1 Terowongan Kendal  
Sumber : kumparan.com



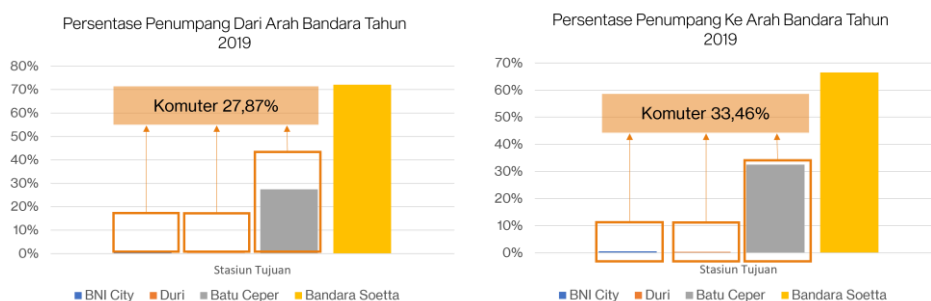
Gambar 1.2 Taman Dukuh Atas  
Sumber : Google maps

Salah satu fasilitas moda transportasi yang terdapat di kawasan TOD Dukuh Atas adalah Kereta Api Bandara (KA Bandara). KA Bandara tersebut merupakan fasilitas transportasi yang disediakan oleh pemerintah bersama PT Railink yang ditujukan untuk mempersingkat waktu tempuh penumpang menuju Bandara Soekarno – Hatta dari kemacetan jalan (Rachman, 2021). Lokasi stasiun tersebut yang terletak di Dukuh Atas, yang memungkinkan adanya perpindahan moda penumpang yang berasal dari atau menuju ke bandara sehingga memudahkan pengguna untuk transit dengan moda transportasi lain seperti MRT, KRL, atau Transjakarta. Meskipun telah hadir fasilitas KA Bandara di daerah tersebut, namun pada kenyataannya adalah bahwa masih sedikit pengguna yang memakai kereta tersebut. Stasiun KA Bandara yang terletak di Dukuh Atas dinamakan Stasiun Sudirman Baru, namun kemudian namanya diganti menjadi Stasiun BNI city.



Gambar 1.3 Stasiun BNI City  
Sumber : detik.com

Terdapat sebuah penelitian yang menyatakan bahwa alasan Stasiun BNI City masih memiliki nilai okupansi rendah akibat : harga tiket perjalanan yang ditawarkan, kemudahan menjangkau lokasi stasiun, ketersediaan informasi terkait jadwal kereta api bandara, dan ketersediaan petunjuk ketika sampai di stasiun bandara Soekarno – Hatta menuju terminal di bandara dimana empat atribut tersebut dianggap penting oleh pengguna kereta api bandara namun tidak terlalu diperhatikan kinerjanya oleh pihak PT. Railink (Nabilla, 2019). Penumpang yang melakukan perjalanannya menuju Bandara Soekarno – Hatta yang menggunakan mobil pribadi sebesar 85,986%, sedangkan KA Bandara masih 14,014%. Pengguna KA Bandara rata – rata adalah pria (58%) dan Wanita (42%) produktif yang berusia dibawah 30 tahun dengan tujuan bisnis berjumlah 52% dan liburan/wisata sebesar 33%, lalu 16% bagi yang bertujuan untuk mengunjungi keluarga (Dhinahadi Vitriyana, 2018).



Gambar 1.4 (kiri) Persentase Penumpang Dari Arah Bandara Tahun 2019, (kanan) Persentase Penumpang Ke Arah Bandara Tahun 2019  
Sumber : (Listifadah, 2020)

Bagaimana pun juga, eksistensi bangunan Stasiun KA Bandara pada kawasan TOD Dukuh Atas mempengaruhi karakteristik pengguna yang ada di lingkungannya, dimana fasilitas TOD dituntut untuk menyesuaikan dan menerapkan desain secara inklusif agar tidak merugikan aksesibilitas pengguna yang sedang diburu oleh waktu sehingga tidak merasa kebingungan dan menghambat aktivitas. Pada jalur kereta dari dan menuju bandara, terdapat pengguna yang memiliki karakteristik khusus, berbeda dari pengguna moda lain yaitu : penumpang yang sedang membawa koper atau barang berat. Oleh karena itu, Stasiun BNI City memiliki dibangun dengan visi untuk mengedepankan kenyamanan penumpang dan tidak menyulitkan penumpang lansia atau difabel serta bagi yang membawa barang bawaan yang besar dan berat (Anwar, 2020).

Istilah PRM (*Persons with Reduced Mobility*) adalah pengguna yang memiliki keterbatasan dalam melakukan mobilitas atau pergerakan. Meskipun PRM mencakupi berbagai macam penyandang disabilitas, namun PRM dengan *temporary mobility restrictions* atau keterbatasan mobilitas sementara lebih sesuai pada pengguna umum pada Stasiun BNI City, yaitu pengguna yang memiliki cedera kaki, memakai kruk, membawa koper atau barang berat, membawa kereta bayi, dan ibu hamil (Berliner Verkehrsbetriebe, 2003). Karena sebagian besar pengguna Stasiun BNI City adalah penumpang dengan koper, maka penelitian ini akan mengevaluasi terkait aksesibilitas yang diterima oleh PRM (*Persons with Reduced Mobility*) dengan keterbatasan mobilitas sementara (*temporary mobility restrictions*).



Gambar 1.5 PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara di Stasiun BNI City

## 1.2. Perumusan Masalah

Perlu ditinjau lebih lanjut mengenai aksesibilitas bagi PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*) yang memerlukan transit dari moda transportasi lain menuju Stasiun BNI City.

## 1.3. Pertanyaan Penelitian

Sejauh mana sarana aksesibilitas mendukung aktivitas bagi PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*) menuju dan dari Stasiun BNI City?

## 1.4. Tujuan Penelitian

- Mengevaluasi sarana aksesibilitas yang berada pada Stasiun BNI City serta area transit di sekitar stasiun ditinjau berdasarkan perspektif PRM.
- Mengetahui elemen – elemen terkait sarana aksesibilitas yang berada di stasiun serta area transit di sekitar stasiun untuk menunjang kebutuhan pengguna.

## 1.5. Manfaat Penelitian

- Membangun kesadaran dalam mengakomodasi pengguna kebutuhan khusus.
- Memahami sarana aksesibilitas pada kawasan Stasiun BNI City serta area transit stasiun yang dapat mempermudah keberlangsungan aktivitas pengguna khusus seperti PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*).
- Memberi usulan terkait sarana aksesibilitas pada kawasan Stasiun BNI City serta area transit stasiun yang dapat memudahkan aktivitas PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*) dalam melakukan perjalanannya.

## 1.6. Ruang Lingkup Penelitian

### 1.6.1. Ruang Lingkup Teoritis

Ruang lingkup penelitian yang berkaitan dengan teoritis membahas mengenai :

- 1) Lingkup pembahasan pada penelitian ini adalah untuk mengevaluasi sarana aksesibilitas yang ada di Stasiun BNI City dan Taman Dukuh Atas bagi pengguna.
- 2) Pengguna yang dimaksud adalah PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*). Pengguna dianggap memiliki keterbatasan mobilitas

sementara ketika sedang melakukan aktivitasnya dan memiliki hambatan sementara akibat kondisinya yang sedang membawa sesuatu atau memiliki cedera. Apabila pengguna lepas dari hambatan tersebut, maka tidak termasuk kategori ini.

PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara pada penelitian mencakup :

- Orangtua membawa anak kecil
- Orang membawa koper / barang besar
- Ibu hamil
- Anak kecil ( $\pm$  3 tahun kebawah)
- Orang yang mengalami luka sementara

### **1.6.2. Ruang Lingkup Objek**

Batasan pada studi berangkat dari aksesibilitas PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*) yang sedang melakukan transisi dari moda transportasi lain menuju Stasiun BNI City. Moda transportasi lain yang tersedia pada TOD Dukuh Atas adalah MRT (Stasiun MRT Dukuh Atas BNI), KRL (Stasiun Sudirman), Bus umum, Kendaraan Pribadi. Dengan pernyataan diatas, maka batasan wilayah objek studi ada pada bangunan Stasiun BNI City serta pemberhentian moda transportasi lain, sebagai berikut :

- Stasiun BNI City
- Area transit Stasiun MRT Dukuh Atas BNI menuju Stasiun BNI City
- Area transit Stasiun Sudirman menuju Stasiun BNI City
- Area transit dari Halte bus (untuk BRT) Stasiun Sudirman menuju Stasiun BNI City

Ketika area transit berada di Taman Dukuh Atas, yang disambung oleh Terowongan Kendal menuju Stasiun BNI City.



Gambar 1.6 Ruang Lingkup penelitian

Keterangan : Stasiun BNI City (biru tua), Stasiun Sudirman menuju Stasiun BNI City (merah), Halte bus Stasiun Sudirman menuju Stasiun BNI City (jingga), Stasiun MRT Dukuh Atas BNI menuju Stasiun BNI City (biru muda)

## 1.7. Metodologi Penelitian

### 1.7.1. Jenis Penelitian

Penelitian menerapkan metode deskriptif – kualitatif. Data yang akan terkumpul bersifat data kualitatif yang diolah dengan cara membandingkan studi literatur dengan observasi empirik di lapangan serta wawancara untuk membuktikan validasi dari persepsi pengguna.

### 1.7.2. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan bertahap, dimana pertama – tama melakukan observasi data secara virtual lalu observasi secara langsung dan wawancara dengan sumber yang bersangkutan (pihak LAID Architects, penumpang yang dikategorikan sebagai PRM). Penelitian menyesuaikan keadaan pandemi COVID-19 dan peraturan pemerintah yang dapat menjadi kendala dalam keberlangsungan penelitian. Lokasi untuk melakukan observasi serta wawancara secara langsung adalah lingkungan Stasiun BNI City.

### 1.7.3. Sumber Data

Terdapat beberapa jenis data pada penelitian, yaitu :

a. Data Primer

Data primer mencakup data – data yang di peroleh secara fisik di lapangan dan data dari tanggapan pelaku, yaitu PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*). Data fisik berupa dokumentasi seperti foto sarana aksesibilitas secara langsung mengenai Stasiun BNI City beserta area transit menuju bangunan tersebut.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari teori dan informasi yang mendukung data primer mengenai elemen mobilitas yang ada pada objek studi.

### 1.7.4. Teknik Pengumpulan Data

a. Studi Literatur

Penelitian lakukan studi literatur yang berhubungan dengan peraturan, persyaratan melalui buku cetak, jurnal maupun sumber dari internet yang telah ada terkait aksesibilitas.

b. Observasi

Penggambaran yang relevan pada objek studi akan diambil dari data fisik berupa foto eksisting yang sudah ada, serta pengukuran – pengukuran serta aktivitas pengguna di tempat. Sarana Aksesibilitas yang ada pada lingkungan tersebut dievaluasi sesuai dengan peraturan Permen PUPR No. 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, dan *Design Standards for Accessible Railway Stations Code of Practice v.04 – March 2015 by Department for Transport UK* dimana menerapkan peraturan sesuai untuk PRM (dari PRM TSI dan BS8300).

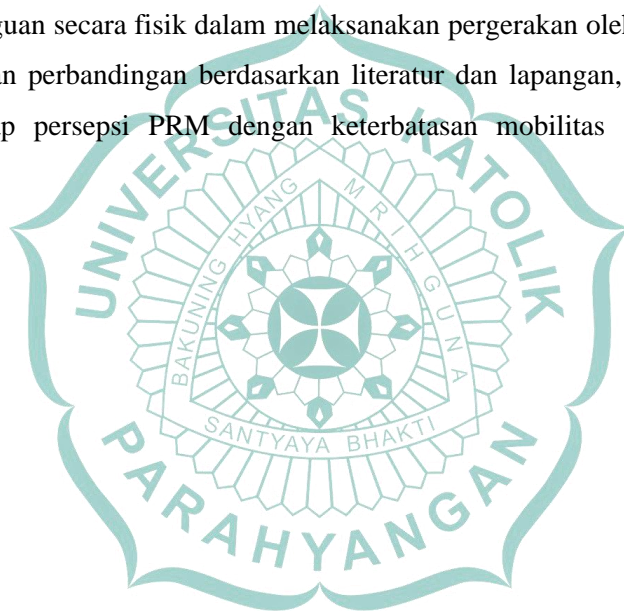
c. Wawancara

Wawancara dengan sumber terkait dilakukan untuk melengkapi data. Sumber yang akan diwawancara adalah pengguna PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara (*Persons with Reduced Mobility – temporary mobility restrictions*) serta perancang Stasiun BNI City (PT. Larascipta Architect Internusa Design / *L.A.I.D Architects*) pada lingkungan Stasiun BNI City, serta perancang gedung Stasiun BNI City. Cakupan PRM pada penelitian adalah berdasarkan keterbatasan mobilitas bersifat sementara (membawa anak, dan membawa koper atau barang berat)

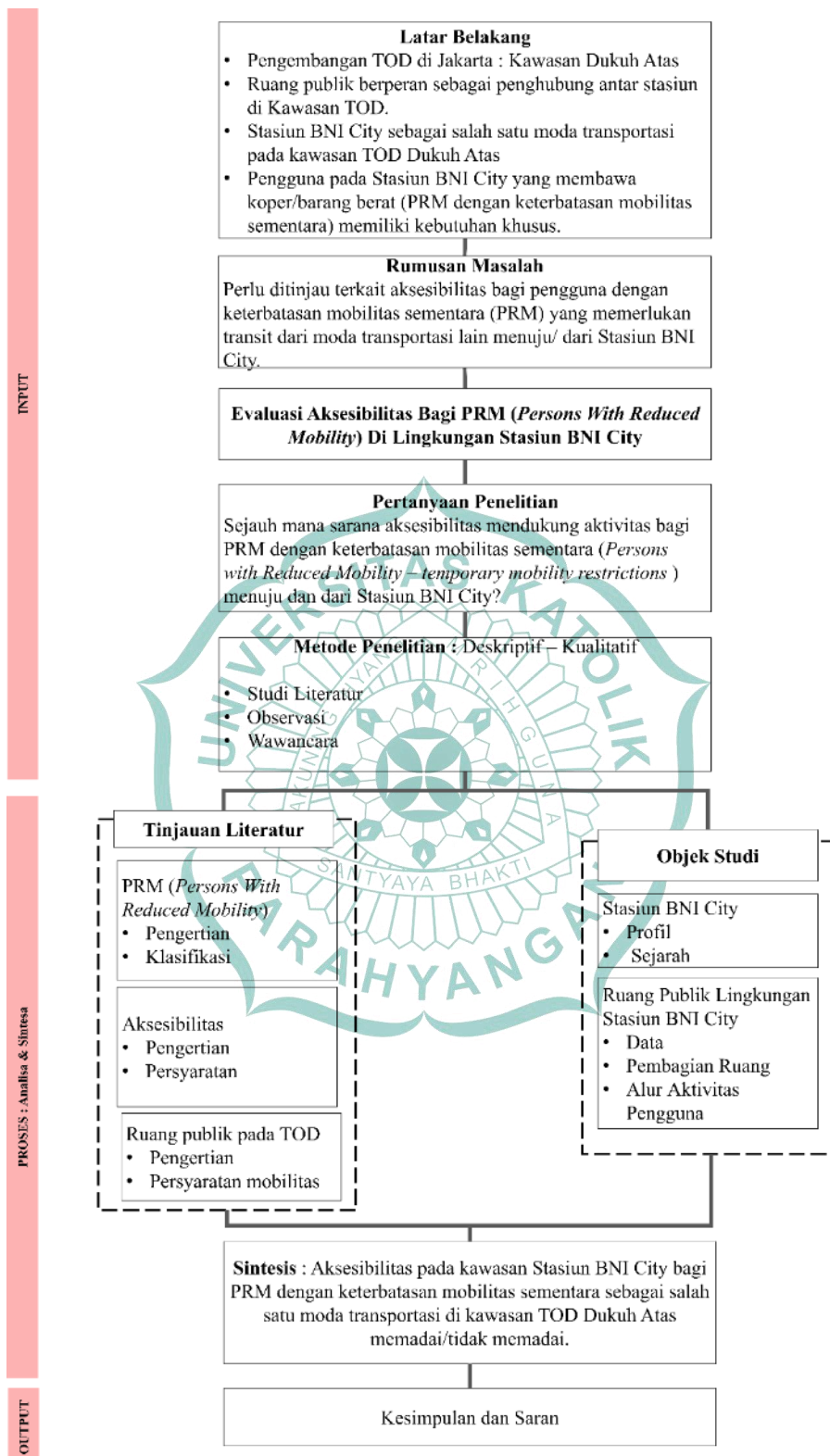


### 1.7.5. Teknik Analisis Data

Pada teknik analisis data dilakukan dengan cara membandingkan literatur (teori mengenai *accessible design*, sedangkan persyaratan berdasarkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 14/PRT/M/2017 dan *Design Standards for Accessible Railway Stations v.04 2015 by Department for Transport UK*) dengan objek studi terkait sarana aksesibilitas yang mempengaruhi mobilitas terhadap PRM (*Persons with Reduced Mobility*) di lapangan. Aspek analisis data mengacu kepada *Walking Route Audit Tool* dan komponen pada aksesibilitas sebagai parameter penelitian. Metode *Walking Route Audit Tool* (WRAT) mengevaluasi kualitas ruang publik lalu mengidentifikasi masalah pengguna jalan kemudian menentukan apa yang perlu dilakukan untuk memperbaiki area atau jalan tersebut (Evans, 2009; Preiser, 2011). Metode ini adalah contoh dalam upaya merekam dan mendeteksi gangguan secara fisik dalam melaksanakan pergerakan oleh seorang individu. Setelah melakukan perbandingan berdasarkan literatur dan lapangan, dilakukan analisis kualitatif terhadap persepsi PRM dengan keterbatasan mobilitas sementara melalui wawancara.



## 1.8. Kerangka Penelitian



Gambar 1.7 Kerangka Penelitian