

**SKRIPSI 56**

**EVALUASI AKSESIBILITAS STASIUN  
KERETA CEPAT “X” DI DAERAH KHUSUS DI  
INDONESIA BAGI *PASSENGERS WITH  
REDUCED MOBILITY* (PRM) BERDASARKAN  
PRINSIP DESAIN UNIVERSAL**



**NAMA : ANINDA GHANIYA RIZKY  
NPM : 2017420197**

**PEMBIMBING: ALDYFRA LUHULIMA LUKMAN,  
S.T., M.T., PH.D.**

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

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No:  
1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi  
Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-  
ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2024**

SKRIPSI 56

**EVALUASI AKSESIBILITAS STASIUN KERETA  
CEPAT “X” DI DAERAH KHUSUS DI INDONESIA  
BAGI *PASSENGERS WITH REDUCED MOBILITY*  
(PRM) BERDASARKAN PRINSIP DESAIN  
UNIVERSAL**



**NAMA : ANINDA GHANIYA RIZKY**

**NPM : 2017420197**

**PEMBIMBING**

**Aldyfra Luhulima Lukman, S.T., M.T., Ph.D.**

**PENGUJI :**

**Ir. Sudianto Aly, M.T.**

**Dr. Indri Astrina Firria Indrarani, S.T., M.A.**

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

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-  
PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN  
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG**

**2024**

**PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI**  
**(Declaration of Authorship)**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aninda Ghaniya Rizky  
NPM : 201742017  
Alamat : Jalan Swakarya No.C14, KOMP.DDNI, RT 001/RW 004, Pondok Labu,  
Cilandak, Jakarta Selatan 12450  
Judul Skripsi : Evaluasi Aksesibilitas Stasiun Kereta Cepat “X” di Daerah Khusus di  
Indonesia bagi *Passengers with Reduced Mobility* (PRM) Berdasarkan  
Prinsip Desain Universal

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 di kemudian 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/memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan Plagiarisme atau Autoplajarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung 4 Juli 2024

  
(Aninda Ghaniya Rizky)

## Abstrak

# EVALUASI AKSESIBILITAS STASIUN KERETA CEPAT “X” DI DAERAH KHUSUS DI INDONESIA BAGI PASSENGERS WITH REDUCED MOBILITY (PRM) BERDASARKAN PRINSIP DESAIN UNIVERSAL

Oleh  
Aninda Ghaniya Rizky  
NPM 2017420197

Dalam era modern ini, kebutuhan akan mobilitas dan efisiensi waktu semakin menjadi semakin vital. Teknologi transportasi terus berkembang, seperti yang terlihat pada penyediaan kereta cepat di Indonesia yang diresmikan pada Oktober 2023. Selain pengembangan teknologi transportasi, penting pula untuk memperhatikan prasarana transportasi seperti stasiun yang mampu mengakomodasi kebutuhan pengguna yang beragam, terutama bagi yang memiliki mobilitas terbatas, seperti *passengers with reduced mobility* (PRM). Penelitian yang bertujuan mengukur aksesibilitas stasiun kereta cepat di Indonesia ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan pengamatan objek dan fenomena. Penelitian ini juga menggunakan metode evaluatif dengan mengacu kepada PP No.16 Tahun 2021 dan desain universal dalam menentukan parameter penilaiannya. Data dikumpulkan melalui pengukuran, pendokumentasian, dan wawancara untuk memahami persepsi penumpang Kereta Cepat. Hasil evaluasi berdasarkan PP No.16 Tahun 2021 dan prinsip desain universal dibandingkan terhadap hasil wawancara kepuasan penumpang kereta cepat yang dikategorikan sebagai *passengers with reduced mobility* (PRM). Hasil penelitian menunjukkan bahwa aksesibilitas di Stasiun Kereta Cepat tersebut sudah baik ditinjau dari PP Nomor 16 Tahun 2021, prinsip desain universal, dan juga pengalaman pengguna. Namun masih ada beberapa hal yang dapat ditingkatkan lagi untuk menambah kenyamanan aksesibilitas bagi *passengers with reduced mobility* (PRM).

**Kata-kata kunci:** Aksesibilitas, Desain Universal, *Passengers with Reduced Mobility* (PRM), Stasiun Kereta Cepat



## ***Abstract***

# ***EVALUATION OF ACCESSIBILITY OF “X” HIGH-SPEED TRAIN STATION IN A SPECIAL REGION IN INDONESIA FOR PASSENGERS WITH REDUCED MOBILITY (PRM) BASED ON UNIVERSAL DESIGN PRINCIPLES***

*by*

**Aninda Ghaniya Rizky**

**NPM 2017420197**

*In this modern era, the need for mobility and time efficiency has become increasingly vital. Transportation technology continues to develop, as seen in the provision of the high-speed train in Indonesia which was inaugurated in October 2023. In addition to development of transportation technology, it is also important to pay attention to transportation infrastructure such as station that is able to accommodate various user needs, especially for those who have limited mobility, such as passengers with reduced mobility (PRM). This research aiming to measure the accessibility of high-speed train station in Indonesia applies a qualitative method with an approach involving observation of to the objects and phenomena being studied. This research also implements a value-based evaluative method referring to PP No.16 of 2021 (Government Regulation number 16 of 2021) and universal design for determining parameters of assessment. Data were collected through measurement, documentation and interviews to understand the perceptions of high-speed train passengers. The evaluation results based on PP No.16 of 2021 (Government Regulation number 16 of 2021) and universal design principles then were compared with the interview outputs regarding satisfaction of high-speed train passengers with reduced mobility (PRM). The results of the evaluation show that accessibility of this High-Speed Train Station can be regarded as good based on PP Number 16 of 2021 (Government Regulation number 16 of 2021), universal design principles, and user experiences. However, there are still several things that can be improved to increase the comfort of passengers with reduced mobility (PRM).*

**Keywords:** *Accessibility, High Speed Train Station, Passengers with Reduced Mobility (PRM), Universal Design*

## **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 kepastakaan 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:

1. Dosen Pembimbing, Bapak Aldyfra Lahulima Lukman, S.T., M.T., Ph.D, atas bimbingan, saran, masukan, dan ilmu yang telah diberikan selama proses pembimbingan skripsi.
2. Dosen Penguji Bapak Ir. Sudianto Aly, M.T. dan Ibu Dr. Indri Astrina Fitria Indrarani, S.T., M.A. atas masukan dan bimbingan yang telah diberikan selama proses sidang dan pembimbingan skripsi.
3. Papa dan Mama penulis yang sudah pergi mendahului kita, karena telah membesarkan penulis sehingga penulis dapat sampai ke titik ini.
4. Kakak penulis, Azizah Hanifah dan suami, Kak Yogie, yang selalu mengingatkan, memberikan penulis nasihat, dukungan, dan semangat selama proses penulisan penelitian ini.
5. Om, tante, sepupu, dan keluarga penulis lainnya yang selalu mendoakan dan mendukung penulis.
6. Sahabat dan teman-teman penulis yang selalu memberikan dukungan dan semangat.
7. Narasumber *passengers with reduced mobility (PRM)* atas partisipasinya dalam penelitian ini.
8. Dan semua pihak yang mendukung penulis namun tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Bandung, 4 Juli 2024

(Aninda Ghaniya Rizky)

## DAFTAR ISI

<b>Abstrak</b> .....	<b>i</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>iii</b>
<b>PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI</b> .....	<b>v</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang Penelitian .....	1
1.2. Perumusan Masalah Penelitian .....	3
1.3. Pertanyaan Penelitian .....	3
1.4. Tujuan Penelitian .....	3
1.5. Manfaat Penelitian .....	3
1.5.1. Manfaat Teoritis .....	3
1.5.2. Manfaat Praktis .....	4
1.6. Ruang Lingkup Penelitian.....	4
1.6.1. Ruang Lingkup Teori .....	4
1.6.2. Ruang Lingkup Objek .....	4
1.7. Kerangka Penelitian .....	5
<b>BAB II KERANGKA DASAR TEORI</b> .....	<b>7</b>
2.1. Aksesibilitas .....	7
2.1.1. Pengertian Aksesibilitas .....	7
2.1.2. Aspek-aspek dalam Aksesibilitas.....	7
2.1.3. Sirkulasi.....	8
2.1.4. Regulasi di Indonesia .....	9
2.2. Desain Universal .....	13
2.2.1. Pengertian Desain Universal .....	13
2.2.2. Prinsip Desain Universal.....	13
2.3. Kereta Api .....	16
2.3.1. Jenis Kereta Api .....	16
2.3.2. Kereta Cepat.....	17
2.3.3. Stasiun Kereta Api .....	18
2.4. <i>Passengers With Reduced Mobility</i> (PRM).....	18
2.5. Universal Desian, Aksesibilitas, Sirkulasi, dan Stasiun Kereta Api bagi PRM	21
2.6. Kerangka Teoritik .....	21
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b> .....	<b>23</b>
3.1. Jenis Penelitian.....	23
3.2. Tempat dan Waktu Penelitian .....	23
3.3. Populasi dan Sampel .....	23
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.4.1. Studi Pustaka .....	24

3.4.2.	Observasi.....	24
3.4.3.	Wawancara.....	25
3.5.	Teknik Analisis Data .....	30
3.6.	Parameter Penilaian .....	30
3.6.1.	Fasilitas dan Aksesibilitas Hubungan Horizontal Ke, Dari, dan Di Dalam Bangunan atau Ruang .....	31
3.6.2.	Fasilitas dan Aksesibilitas Hubungan Vertikal Ke, Dari, dan Di Dalam Bangunan atau Ruang .....	41
3.6.3.	Kelengkapan Sarana dan Prasarana Pemanfaatan Bangunan Gedung	52
3.7.	Parameter Pemenuhan Prinsip Desain Universal pada Stasiun Kereta Cepat “X”	67
<b>BAB IV STASIUN KERETA CEPAT “X” .....</b>		<b>71</b>
4.1.	Gambaran Umum Objek Penelitian .....	71
4.3.	Fasilitas Umum Objek Penelitian .....	72
4.4.	Alur Penumpang Kereta Cepat di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	73
4.4.1.	Alur Keberangkatan .....	73
4.4.2.	Alur Kedatangan .....	83
<b>BAB V EVALUASI AKSESIBILITAS DI STASIUN KERETA CEPAT “X” .....</b>		<b>85</b>
5.1.	Analisis Aksesibilitas Stasiun Kereta Cepat “X” berdasarkan Parameter Penilaian.....	85
5.1.1.	Hubungan Horizontal: Elemen Pintu .....	87
5.1.2.	Hubungan Horizontal: Selasar .....	95
5.1.3.	Hubungan Horizontal: Koridor .....	99
5.1.4.	Hubungan Horizontal: Jalur Pedestrian .....	103
5.1.5.	Hubungan Horizontal: Jalur Pemandu .....	107
5.1.6.	Hubungan Horizontal: Jembatan Penghubung Antarbangunan ..	110
5.1.7.	Hubungan Vertikal: Tangga.....	113
5.1.8.	Hubungan Vertikal: Ramp .....	119
5.1.9.	Hubungan Vertikal: Lift.....	123
5.1.10.	Hubungan Vertikal: Eskalator / Tangga Berjalan .....	130
5.1.11.	Hubungan Vertikal: Lantai Berjalan / <i>Moving Walk</i> .....	134
5.1.12.	Sarana dan Prasarana (Primer): Ruang Laktasi.....	136
5.1.13.	Sarana dan Prasarana (Primer): Toilet .....	141
5.1.14.	Sarana dan Prasarana (Primer): Fasilitas Komunikasi dan Informasi	147
5.1.15.	Sarana dan Prasarana (Primer): Ruang Tunggu .....	150
5.1.16.	Sarana dan Prasarana (Primer): Rambu dan Marka .....	151
5.1.17.	Sarana dan Prasarana (Primer): Tempat Parkir .....	161
5.1.18.	Sarana dan Prasarana (Sekunder): Ruang Ibadah .....	165
5.1.19.	Sarana dan Prasarana (Sekunder): Bak Cuci Tangan.....	169
5.1.20.	Sarana dan Prasarana (Sekunder): Tempat Sampah.....	172
5.2.	Perbandingan Ketercapaian PP No. 16 Tahun 2021 dan Prinsip Desain Universal .....	174

<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	<b>177</b>
6.1. Kesimpulan .....	177
6.2. Saran .....	177
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>179</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.1. Hasil Survei Manfaat Kereta Cepat.....	1
Gambar 0.1. Kerangka Penelitian .....	5
Gambar 1.1. Kebutuhan Ruang Gerak Manusia saat Berdiri.....	9
Gambar 1.2. Kebutuhan Ruang Gerak Manusia saat Duduk .....	10
Gambar 1.3. Kebutuhan Ruang Gerak Pengguna Kursi Roda .....	10
Gambar 2.4.1. Orang yang menggunakan kursi roda.....	20
Gambar 2.4.2. Orang yang mendorong kereta bayi .....	20
Gambar 2.4.3. Lansia .....	20
Gambar 2.4.4. Wanita hamil .....	20
Gambar 2.4.5. Ibu menyusui dan orang tua yang membawa anak kecil.....	20
Gambar 2.4.6. Orang yang membawa tas bawaan.....	20
Gambar 2.4.7. Orang yang membawa koper.....	20
Gambar 2.4.8. Orang yang membawa kardus .....	20
Gambar 2.4.9. Orang yang menggunakan tongkat.....	20
Gambar 2.4.10. Orang yang memiliki hambatan sensorik .....	20
Gambar 2.6.1. Kerangka Teoritik .....	22
Gambar 4.1.0.1. Stasiun Kereta Cepat “X” .....	71
Gambar 4.1.0.2. Rute Kereta Api Cepat Jakarta - Bandung .....	72
Gambar 4.3.0.1. Denah Skematik Landatai Dasar Stasiun Kereta Cepat “X” .....	72
Gambar 4.3.0.2. Denah Skematik Lantai 2 Stasiun Kereta Cepat “X” .....	73
Gambar 4.3.0.3. Denah Skematik Lantai 3 Stasiun Kereta Cepat “X” .....	73
Gambar 4.4.0.1 Alur Keberangkatan Penumpang pada Lantai Dasar Stasiun Kereta Cepat “X” .....	74
Gambar 4.4.0.2. Alur Keberangkatan Penumpang pada Lantai 2 Stasiun Kereta Cepat “X” .....	80
Gambar 4.4.0.3. Alur Keberangkatan Penumpang pada Lantai 3 Stasiun Kereta Cepat “X” .....	82
Gambar 4.4.0.4. Alur Kedatangan Penumpang pada Lantai 3 Stasiun Kereta Cepat “X” .....	84
Gambar 4.4.0.5. Alur Keberangkatan Penumpang pada Lantai 2 Stasiun Kereta Cepat “X” .....	84
Gambar 4.4.0.6. Alur Kedatangan Penumpang pada Lantai Dasar Stasiun Kereta Cepat “X” .....	84
Gambar 5.1.1. Alur Keberangkatan Penumpang .....	87
Gambar 5.1.2. Denah Skematik Pintu pada Lantai Dasar.....	88
Gambar 5.1.3. Pintu Lobi Timur.....	88
Gambar 5.1.4. Pintu menuju tangga dan eskalator pada lantai dasar.....	88
Gambar 5.1.5. Denah Skematik Pintu pada Lantai 2 .....	88
Gambar 5.1.6. Pintu menuju ruang tunggu pada lantai 2.....	89
Gambar 5.1.7. Gambar Tampk Atas Stasiun Kereta Cepat “X”, Jembatan Penghubung Antarbangunan, dan Stasiun LRT Sumber: Google Earth .....	110



## DAFTAR TABEL

Tabel 3.4.1. Daftar Pertanyaan Wawancara.....	25
Tabel 3.6.1. Indikator Penilaian Berdasarkan <i>Walking Route Audit Tool</i> (WRAT) .....	31
Tabel 3.6.2. Indikator Hasil Penilaian.....	31
Tabel 3.6.3. Matriks Penilaian Pintu.....	31
Tabel 3.6.4. Matriks Penilaian Selasar.....	34
Tabel 3.6.5. Matriks Penilaian Koridor.....	35
Tabel 3.6.6. Matriks Penilaian Jalur Pedestrian.....	37
Tabel 3.6.7. Matriks Penilaian Jalur Pemandu.....	39
Tabel 3.6.8. Matriks Penilaian Jembatan Penghubung .....	40
Tabel 3.6.9. Matriks Penilaian Tangga .....	41
Tabel 3.6.10. Matriks Penilaian Ramp.....	43
Tabel 3.6.11. Matriks Penilaian Lift .....	45
Tabel 3.6.12. Matriks Penilaian Tangga Berjalan / Eskalator.....	49
Tabel 3.6.13. Matriks Penilaian Lantai Berjalan / <i>Moving Walk</i> .....	51
Tabel 5.1.1. Tabel Profil Narasumber .....	85
Tabel 5.1.2. Tabel Penilaian Pintu .....	89
Tabel 5.1.3. Tabel Penilaian Desain Universal Pintu di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	92
Tabel 5.1.4. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal Pintu di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	95
Tabel 5.1.5. Tabel Penilaian Selasar .....	96
Tabel 5.1.6. Tabel Penilaian Desain Universal Selasar di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	98
Tabel 5.1.7. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal Selasar di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	99
Tabel 5.1.8. Tabel Penilaian Koridor.....	100
Tabel 5.1.9. Tabel Penilaian Desain Universal Koridor di Stasiun Kereta Cepat “X” ..	101
Tabel 5.1.10. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal Koridor .....	102
Tabel 5.1.11. Tabel Penilaian Jalur Pedestrian .....	103
Tabel 5.1.12. Tabel Penilaian Desain Universal Jalur Pedestrian di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	104
Tabel 5.1.13. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Jalur Pedestrian ..	106
Tabel 5.1.14. Tabel Penilaian Jalur Pemandu .....	107
Tabel 5.1.15. Tabel Penilaian Desain Universal Jalur Pemandu di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	108
Tabel 5.1.16. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Jalur Pemandu....	109
Tabel 5.1.17. Tabel Penilaian Jembatan Penghubung.....	110
Tabel 5.1.18. Tabel Penilaian Desain Universal Jembatan Penghubung Antarbangunan di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	111
Tabel 5.1.19. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Jembatan Penghubung .....	112
Tabel 5.1.20. Tabel Penilaian Desain Universal Tangga di Stasiun Kereta Cepat “X” ..	114
Tabel 5.1.21. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Tangga .....	118
Tabel 5.1.22. Tabel Penilaian Ramp .....	119
Tabel 5.1.23. Tabel Penilaian Desain Universal Ramp di Stasiun Kereta Cepat “X” ....	120
Tabel 5.1.24. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Ramp .....	123
Tabel 5.1.25. Tabel Penilaian Lift.....	124
Tabel 5.1.26. Tabel Penilaian Desain Universal Lift di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	126
Tabel 5.1.27. Tabel Penilaian Eskalator .....	131
Tabel 5.1.28. Tabel Penilaian Desain Universal Eskalator di Stasiun Kereta Cepat “X”	132



Tabel 5.1.29. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Eskalator / Tangga Berjalan .....	133
Tabel 5.1.30. Tabel Penilaian Lantai Berjalan .....	134
Tabel 5.1.31. Tabel Penilaian Desain Universal Lantai Berjalan di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	135
Tabel 5.1.32. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Lantai Berjalan ...	136
Tabel 5.1.33. Tabel Penilaian Ruang Laktasi.....	137
Tabel 5.1.34. Tabel Penilaian Desain Universal Ruang Laktasi di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	138
Tabel 5.1.35. Tabel Ringkasan Ketercapaian Prinsip Desain Universal pada Ruang Laktasi .....	140
Tabel 5.1.36. Tabel Penilaian Toilet .....	141
Tabel 5.1.37. Tabel Penilaian Desain Universal Toilet di Stasiun Kereta Cepat “X”.....	143
Tabel 5.1.38. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Toilet .....	146
Tabel 5.1.39. Tabel Penilaian Fasilitas Komunikasi dan Informasi.....	147
Tabel 5.1.40. Tabel Penilaian Desain Universal Fasilitas Komunikasi dan Informasi di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	148
Tabel 5.1.41. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Fasilitas Komunikasi dan Informasi .....	149
Tabel 5.1.42. Tabel Penilaian Ruang Tunggu .....	150
Tabel 5.1.43. Tabel Penilaian Desain Universal Ruang Tunggu di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	150
Tabel 5.1.44. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Ruang Tunggu....	151
Tabel 5.1.45. Tabel Penilaian Rambu dan Marka .....	152
Tabel 5.1.46. Tabel Penilaian Desain Universal Rambu dan Marka di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	155
Tabel 5.1.47. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Rambu dan Marka .....	160
Tabel 5.1.48. Tabel penilaian Tempat Parkir .....	161
Tabel 5.1.49. Tabel Penilaian Desain Universal Tempat Parkir di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	162
Tabel 5.1.50. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Tempat Parkir.....	164
Tabel 5.1.51. Tabel Penilaian Ruang Ibadah.....	165
Tabel 5.1.52. Tabel Penilaian Desain Universal Ruang Ibadah di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	166
Tabel 5.1.53. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Ruang Ibadah .....	168
Tabel 5.1.54. Tabel Penilaian Bak Cuci Tangan.....	169
Tabel 5.1.55. Tabel Penilaian Desain Universal Bak Cuci Tangan di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	170
Tabel 5.1.56. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Bak Cuci Tangan .....	171
Tabel 5.1.57. Tabel Penilaian Tempat Sampah.....	172
Tabel 5.1.58. Tabel Penilaian Desain Universal Tempat Sampah di Stasiun Kereta Cepat “X” .....	173
Tabel 5.1.59. Tabel Ringkasan Ketercapaian Desain Universal pada Tempat Sampah..	174

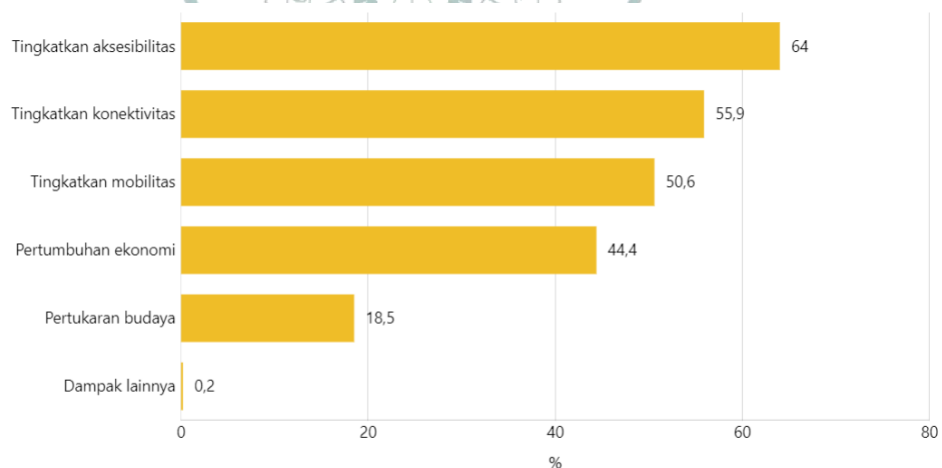


# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1. Latar Belakang Penelitian

Dewasa ini, kebutuhan akan mobilitas sangat meningkat. Mobilisasi yang diiringi dengan efisiensi waktu tentunya semakin dicari orang. Teknologi transportasi semakin lama juga semakin berkembang, seperti contohnya kereta cepat Jakarta - Bandung yang baru saja diresmikan Oktober 2023 di Stasiun Kereta Cepat Halim, Jakarta Timur kemarin. Selain berkembangnya sarana transportasi, prasarana transportasi juga harus dapat mengakomodasi kegiatan serta kebutuhan penggunanya. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk meneliti lebih dalam mengenai arsitektur desain universal yang baik.

Stasiun kereta api merupakan prasarana yang melayani angkutan kereta api. Stasiun memiliki fungsi sebagai tulang punggung angkutan penumpang dan barang, sehingga menjadi salah satu faktor penting dalam perekonomian Negara. Karena peran penting dari stasiun ini, seharusnya stasiun yang baik dapat mengakomodasi penggunanya dengan baik pula. Stasiun yang baik adalah stasiun yang memenuhi kriteria bangunan gedung dan juga memenuhi standar pelayanan minimum bagi stasiun. Jika hal-hal tersebut tidak terpenuhi, kebutuhan pengguna stasiunnya pun akan terabaikan.



Gambar 1.1.1. Hasil Survei Manfaat Kereta Cepat  
Sumber: (Annur, 2023)

Berdasarkan siaran pers kcic.co.id, pada periode 7 – 11 Februari 2024 yang bertepatan dengan libur nasional dan cuti bersama, kereta cepat berhasil melayani 92 ribu penumpang. Sedangkan pada bulan selanjutnya di tanggal 7 – 9 Maret 2024 kereta cepat berhasil memberangkatkan kurang lebih 55 ribu penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa

setiap harinya, penjualan rata-rata tiket kereta cepat mengalami peningkatan. Ini juga menunjukkan bahwa moda transportasi ini akan menjadi pilihan utama untuk bepergian dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya. Berdasarkan hasil survei para penumpang kereta cepat, kereta cepat memiliki dampak positif berupa meningkatkan aksesibilitas, konektivitas, mobilitas dari Jakarta – Bandung dan sebaliknya. Dampak lainnya juga merupakan pertumbuhan ekonomi, pertukaran budaya, dan lain-lain. Hal ini juga menggambarkan nama *Whoosh* (Waktu Hemat, Operasi Optimal, Sistem Hebat) dengan baik.

Dikarenakan peningkatan jumlah penumpang setiap harinya, penumpang yang berada di stasiun pun juga akan meningkat. Hal ini akan sangat mempengaruhi performa stasiun dalam melayani penumpang yang sedang menunggu kereta. Setiap penumpang memiliki karakteristik, kebutuhan, dan kebiasaan yang berbeda. Stasiun sebagai bangunan gedung umum harus dapat mengakomodasi kebutuhan-kebutuhan tersebut. Contohnya seorang ibu yang sedang mengandung atau membawa anak bayi membutuhkan ruang laktasi untuk beristirahat, menyusui, dan mengganti popok bayi. Orang tua atau orang dengan berkebutuhan khusus yang menggunakan tongkat juga membutuhkan tempat duduk prioritas. Begitu pula penumpang dengan bawaan besar seperti koper, tas jinjing, atau dus yang mungkin isinya oleh-oleh juga memerlukan akomodasi yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Penumpang tersebut dapat dikategorikan sebagai PRM atau *Passengers with Reduced Mobility*. PRM adalah orang yang mobilitasnya terbatas untuk keperluan penggunaan alat transportasi karena cacat fisik (indera atau gerak, tetap atau sementara) atau mental, karena usia atau sebab lain yang memerlukan perhatian khusus dan penyesuaian terhadap kebutuhannya akan layanan yang tersedia bagi semua penumpang. Stasiun sebagai bangunan gedung harus dapat mengakomodasi aksesibilitas dan kebutuhan dari semua pengguna bangunan terutama kaum PRM ini yang mayoritas merupakan pengguna utama bangunan dan juga kereta cepat.

Hambatan tersebut tidak seharusnya hanya dipandang sebelah mata, melainkan seharusnya dapat dipersatukan tanpa membeda-bedakan. Arsitektur desain universal akan mempertimbangkan kesetaraan, kelayakan, dan kenyamanan penggunaan ruang bagi seluruh pengguna bangunan, termasuk *Passengers with Reduced Mobility* (PRM). Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengevaluasi kesesuaian sebuah stasiun baru berdasarkan prinsip desain universal. Desain universal mengevaluasi bangunan gedung terutama dengan fungsi umum yang melayani berbagai kalangan. Stasiun juga merupakan salah satu bangunan umum yang melayani fungsi transportasi. Kenyamanan dan kemudahan dalam

stasiun akan mempengaruhi aktivitas bahkan produktivitas dari pengguna stasiun yang mungkin memiliki kepentingan bisnis, kesehatan, wisata, atau kepentingan lainnya. Oleh karena itu, perspektif dari PRM menjadi bagian penting untuk menilai desain universal di stasiun.

## **1.2. Perumusan Masalah Penelitian**

Stasiun Kereta Cepat “X” merupakan salah satu pemberhentian dari kereta cepat. Stasiun yang baru diresmikan pada 2 Oktober 2023 ini seharusnya dibangun berdasarkan peraturan bangunan gedung yang berlaku, termasuk desain universal. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kesesuaian Stasiun Kereta Cepat “X” dengan desain universal.

## **1.3. Pertanyaan Penelitian**

Sejauh mana aksesibilitas bagi *Passengers with Reduced Mobility* (PRM) di Stasiun Kereta Cepat “X” ketika dievaluasi berdasarkan PP No. 16 Tahun 2021 prinsip desain universal?

## **1.4. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa optimal upaya-upaya yang sudah dilakukan stasiun kereta cepat “X” dalam mengakomodasi *passengers with reduced mobility* (PRM) yang memiliki keterbatasan fisik (baik permanen atau sementara) untuk bergerak dan beraktivitas dalam ruang. Dengan menganalisa fasilitas, sarana, dan prasarana yang sudah disediakan, diharapkan dapat mengetahui bagaimana dan fasilitas seperti apa yang dapat membantu *passengers with reduced mobility* (PRM) dalam menggunakan transportasi publik sebagai salah satu peristiwa mengulang dalam kehidupan sehari-hari.

## **1.5. Manfaat Penelitian**

### **1.5.1. Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi tinjauan atau bahan referensi bagi pihak yang membutuhkan sehingga dapat membantu untuk merancang ruang publik yang dapat digunakan oleh pengguna yang universal terutama *passengers with reduced mobility* (PRM) yang memiliki keterbatasan fisik (baik permanen atau sementara) untuk merancang stasiun kereta atau bangunan umum sejenis lainnya. Penelitian ini juga diharapkan dapat

menjadi tinjauan untuk meningkatkan kualitas prasarana terutama stasiun kereta yang sudah ada.

### **1.5.2. Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran akan perlunya ruang publik yang inklusif dan ramah untuk semua pengguna. Bagi penulis, penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan kepedulian dalam perancangan yang ramah untuk *Passengers with Reduced Mobility* (PRM). Bagi masyarakat dalam ranah arsitektur, penelitian diharapkan dapat menjadi acuan dan konsiderasi dalam mengembangkan bangunan umum khususnya stasiun di masa depan. Bagi masyarakat dalam ranah arsitektur, penelitian diharapkan dapat menjadi acuan dan konsiderasi dalam mengembangkan prasarana transportasi publik kedepannya. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memajukan pembaca dengan memperkenalkan dan mendeskripsikan penelitian tentang penerapan prinsip-prinsip desain universal pada desain bangunan.

## **1.6. Ruang Lingkup Penelitian**

### **1.6.1. Ruang Lingkup Teori**

Ruang lingkup penelitian akan dibatasi pada pembahasan sebagai berikut:

- a. Lingkup pembahasan penelitian adalah aksesibilitas berdasarkan perspektif desain universal dan
- b. Lingkup pembahasan *Passengers with Reduced Mobility* (PRM) adalah pengunjung dan penumpang Stasiun Kereta Api Cepat “X” yang berusia remaja (>10 tahun) hingga lansia dan mampu melakukan mobilitas secara mandiri.

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

Ruang lingkup objek pada penelitian ini adalah Gedung Stasiun Kereta Cepat “X” di mulai dari area parkir dan *drop-off* hingga peron tempat menaiki kereta cepat.

## 1.7. Kerangka Penelitian

Gambar 0.1. Kerangka Penelitian

