

BAB IV

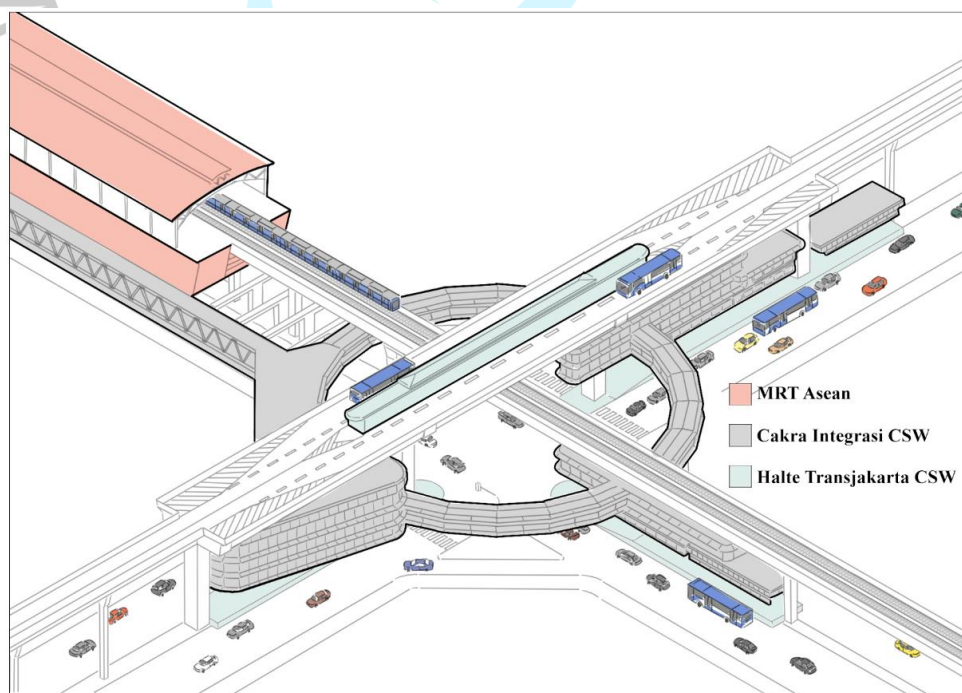
HASIL DAN ANALISIS PENELITIAN

Selain untuk mengetahui lebih jauh terkait studi kasus pada penelitian ini, pada Bab 4 penulis akan menguraikan hasil penelitian yang telah didapatkan berdasarkan dengan metode pengumpulan data yang telah ditetapkan. Kemudian data tersebut akan dianalisis serta dikaitkan dengan kajian teori serta memperhatikan justifikasi pengguna untuk menjawab rumusan masalah dan pertanyaan penelitian ini.

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1 Desain dan Sejarah Objek

Berdasarkan pernyataan dari Hari Nugroho, Kepala Dinas Bina Marga DKI Jakarta, salah satu hal utama yang menjadi dasar dari adanya pembangunan Pumpunan Moda CSW Asean ini adalah adanya penataan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) di Jakarta. TOD juga mengedepankan konektivitas antar moda sehingga pengguna transportasi dapat menggunakan transportasi lain untuk mobilisasi mereka, contohnya seperti penggunaan MRT Asean dan Halte Transjakarta CSW yang dihubungkan dengan cakra sehingga dapat terintegrasi satu sama lain (Gambar 4.1).



Gambar 4.1 Keterangan Bagian Pumpunan Moda Integrasi CSW
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Pembangunan Pumpunan Moda CSW Asean yang terdiri dari cakra integrasi antara MRT Asean dengan Halte Transjakarta CSW sendiri berawal dari adanya kondisi *existing* yang sebelumnya telah dibangun namun tidak saling terhubung (Gambar 4.2). Akses dari Halte Transjakarta CSW sendiri dahulu juga dinilai kurang layak untuk para pengguna dikarenakan penggunaan anak tangga dengan jarak yang sangat tinggi dan jumlahnya yang banyak untuk bisa sampai ke Halte Transjakarta CSW koridor 13 tersebut. Yoga Adiwianto, Direktur teknik dan Fasilitas dari PT. Transjakarta pun mengatakan adanya pembangunan cakra ini menjadi salah satu usaha untuk memperbaiki sarana dan prasarana transportasi umum yang sudah ada juga harapannya dapat menjadi inspirasi untuk mendukung adanya integrasi antar daerah antar moda transportasi.



Gambar 4.2 Penampakan Halte Transjakarta CSW dan Stasiun MRT Asean Sebelum Pembangunan (kiri) dan setelah dibangun (kanan), (Sumber : <https://megapolitan.kompas.com/> (atas) dan <https://finance.detik.com/> (bawah), diakses pada 10 September 2021)

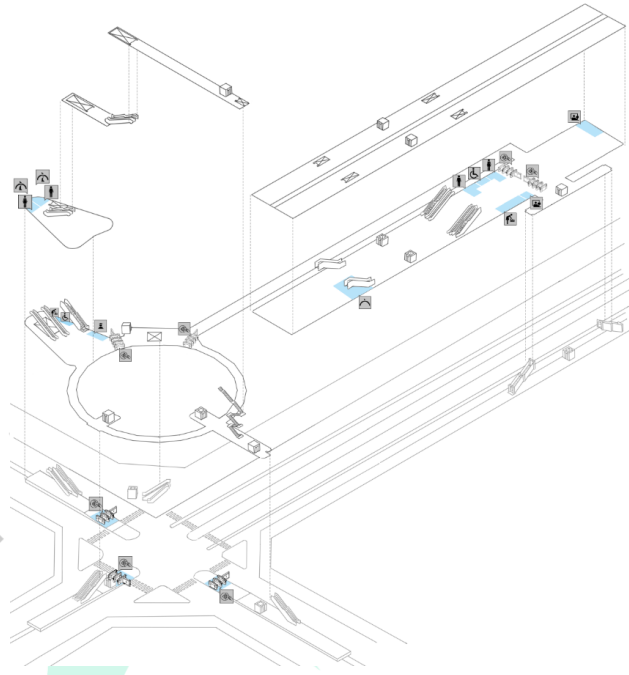
Desain untuk Pumpunan Moda CSW Asean ini diawali dengan adanya pendekatan sejarah yang ingin ditampilkan kembali oleh Studio Lawang pada simpang CSW yang awalnya sudah menjadi salah satu rencana dari pembangunan kawasan oleh M. Soesilo yang merupakan *town planner* pertama Indonesia. Simpang CSW (*Centrale Sticking Wederopbouw*) yang mulai kehilangan identitas utamanya seiring berjalannya waktu kemudian *rebranding* kembali oleh Studio Lawang menjadi Cakra Selaras Wahana yang diartikan sebagai lingkaran (cakra) penghubung yang setara (selaras) antar moda (wahana). Hal tersebut diharapkan

identitas, nilai, juga integrasi dari simpang CSW akan tetap ada untuk saat ini juga waktu yang akan datang.

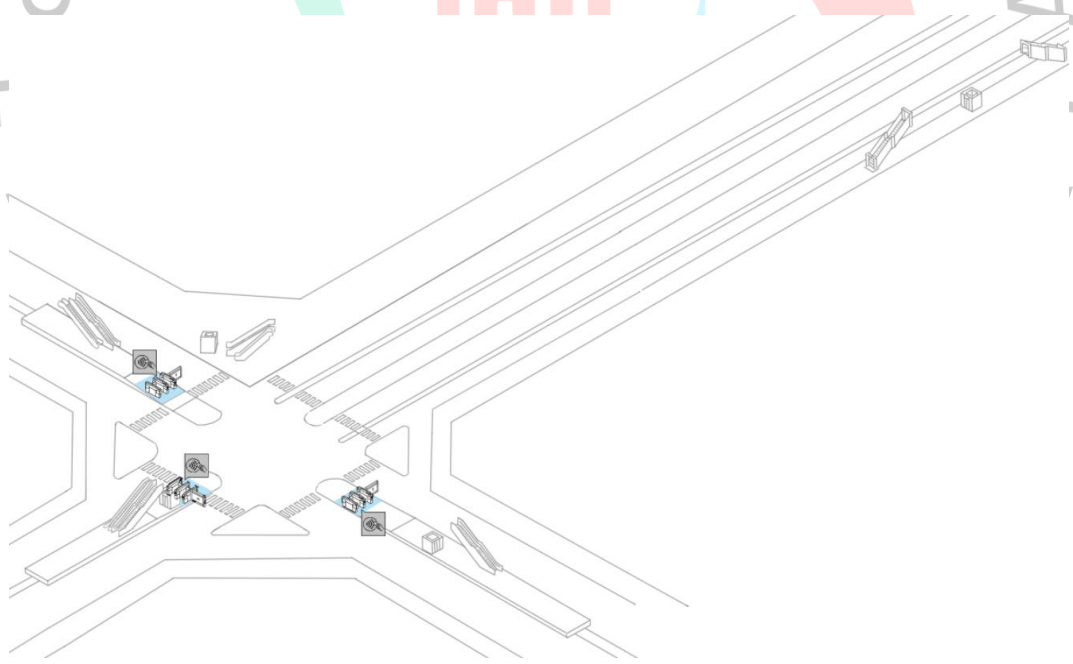
Konsep makro dari CSW ini adalah bagaimana para pejalan kaki dapat melakukan mobilisasi secara maksimal dan juga dapat beralih antar moda transportasi sehingga dengan dibangunnya cakra integrasi tersebut, pejalan kaki dapat langsung mengakses antara moda transportasi transjakarta dari Halte CSW dengan Stasiun MRT Asean ataupun sebaliknya dengan lebih efisien. Adapun fasilitas dari Pumpunan Moda CSW Asean ini yaitu, lantai dua dan tiga sebagai *co-working space*, area komersial, musala dan *creative hub* yang dapat digunakan oleh komunitas-komunitas yang ingin menampilkan karyanya. Fungsi-fungsi tambahan yang sebelumnya tidak ada pun ditambahkan untuk menunjukkan dan menambah *value* atau nilai dari CSW ini yang bukan hanya sebagai penghubung moda ataupun sarana prasarana transportasi saja namun juga dapat menjadi sebuah tempat yang ikonik di Jakarta yang juga didesain dengan menyikapi bangunan gedung Asean yang berada didekat simpang CSW tersebut.

4.1.2 Zona Ruang Objek

Pada Pumpunan Moda CSW Asean, terdapat lima lantai yaitu lantai satu, lantai dua, lantai tiga, lantai empat, dan lantai lima (Gambar 4.3). Pada lantai satu atau lantai terbawah, terdapat penyeberangan sebidang berupa penyeberangan zebra atau biasa dikenal dengan sebutan *zebra cross* bagi para pejalan kaki untuk berpindah tempat. Berdasarkan pernyataan dari ITDP, penyeberangan sebidang dapat dikatakan sebagai penyeberangan yang ramah disabilitas dikarenakan minimnya usaha yang dibutuhkan dibandingkan dengan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang harus melalui sirkulasi vertikal berupa tangga yang kadang sulit untuk dilalui atau diakses oleh sebagian banyak pengguna termasuk para penyandang disabilitas. Melalui penyeberangan sebidang tersebut, pengguna dapat sekedar menyebrang atau pun mengakses masuk ke dalam Pumpunan Moda CSW Asean entah untuk pengguna transjakarta ataupun MRT Asean melalui *tap gate* yang telah tersedia di beberapa titik (Gambar 4.4).



Gambar 4.3 Aksonometri Zona Ruang pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

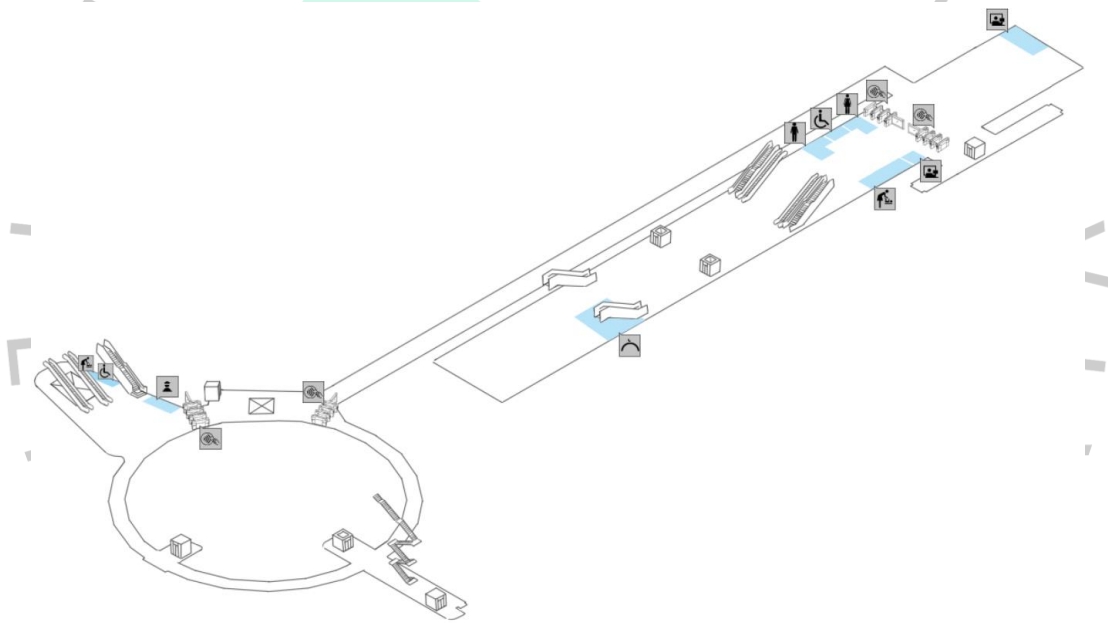


Gambar 4.4 Zona Ruang Lantai Satu pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:



Pada lantai dua, merupakan pusat integrasi atau penghubung, dimana pengguna MRT dapat berpindah menggunakan moda transjakarta, begitu pula sebaliknya melalui cakra. Selain sebagai pusat integrasi, terdapat pula beberapa fasilitas pendukung. Seperti pada bagian cakra, pada lantai dua terdapat fasilitas seperti toilet difabel dan *nursery room*. Ruang yang tersisa pada lantai kedua cakra tersebut pun dapat dimanfaatkan sebagai tempat komersial bagi para pedagang yang ingin menjajakan jualannya. Kemudian pada lantai dua MRT Asean juga terdapat fasilitas seperti toilet umum, toilet difabel, *nursery room*, musala, dan juga loket pembelian tiket MRT (Gambar 4.5).



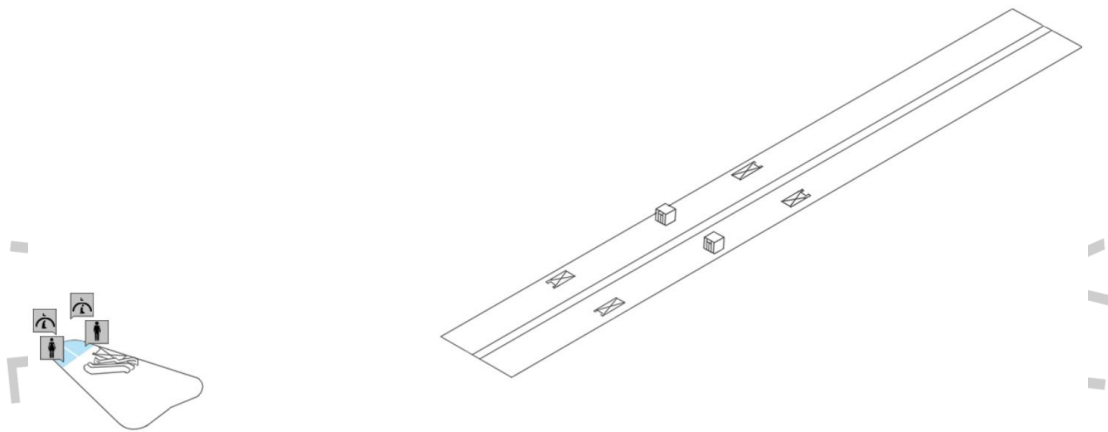
Gambar 4.5 Zona Ruang Lantai Dua pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:

	Tap Gate		Nursery Room
	Loket Pembelian Tiket		Toilet Pria
	Musala		Toilet Wanita
	Ruang Pengelola		Toilet Difabel

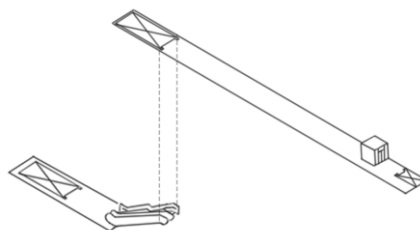
Pada lantai tiga cakra terdapat fasilitas seperti toilet umum dan musala yang dibagi menjadi pria dan wanita. Pada lantai tiga juga terdapat bagian yang dapat

digunakan untuk acara tertentu seperti pameran ataupun acara-acara lainnya. Berdasarkan pernyataan dari Studio Lawang, pada bagian ini komunitas-komunitas tertentu juga turut dapat memperlihatkan karya-karyanya, sehingga selain sebagai sarana integrasi adanya Pumpunan Moda CSW Asean ini juga turut dapat meningkatkan nilai dari Pumpunan Moda CSW Asean dimana tidak hanya sebagai sarana dan prasarana transportasi umum namun juga dapat meningkatkan makna atau nilai dari CSW itu sendiri sebagai suatu bangunan yang dapat memberikan manfaat lainnya (Gambar 4.6). Kemudian pada lantai empat hanya terdapat sirkulasi vertikal berupa tangga dan eskalator yang menuju langsung ke lantai lima yaitu Halte Transjakarta CSW koridor 13 (Gambar 4.7).



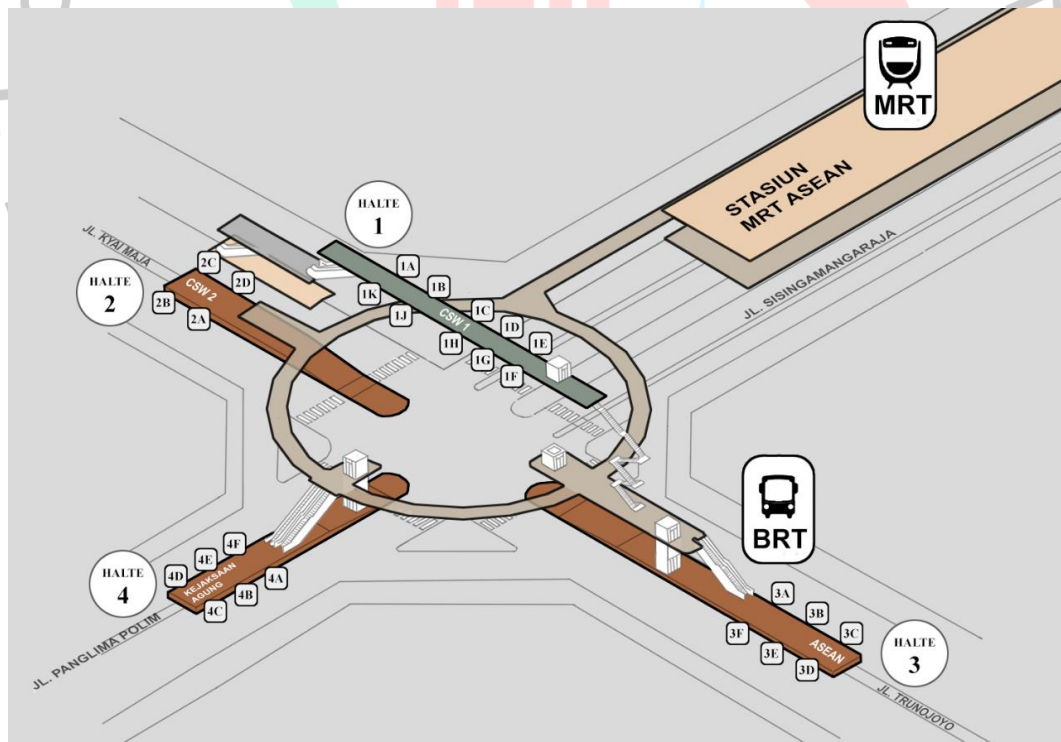
Gambar 4.6 Zona Ruang Lantai Tiga pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:



Gambar 4.7 Zona Ruang Lantai Empat dan Lima pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

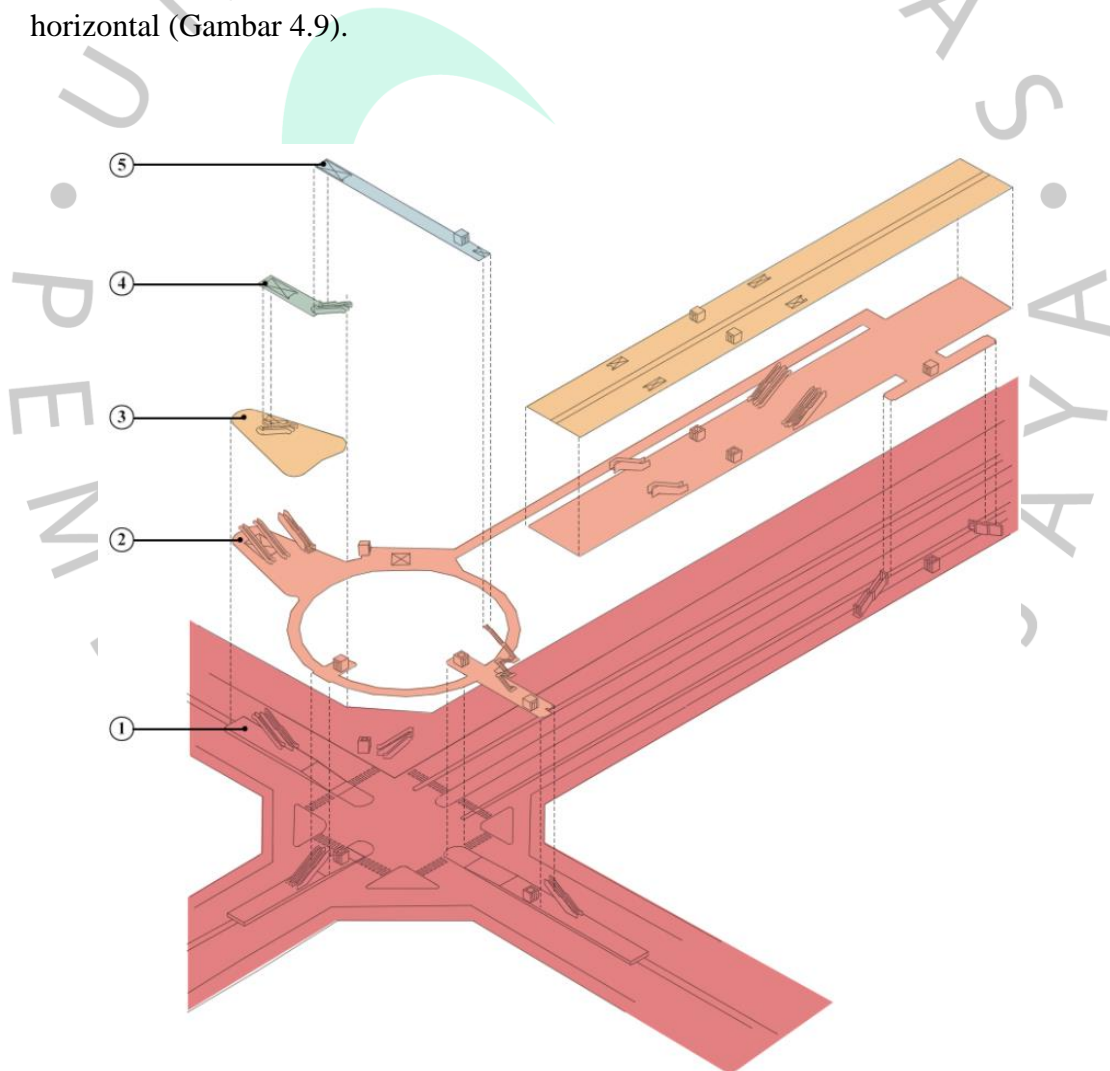
Halte Transjakarta pada Pumpunan Moda CSW Asean sendiri terdapat empat halte, dimana halte pertama berada dibagian paling atas, sementara halte lainnya berada dibagian paling bawah sejajar dengan penyeberangan sebidang. Halte pertama berada dibagian paling atas yaitu Halte CSW 1 atau Halte Transjakarta CSW koridor 13. Halte ini pun turut mengalami pembaharuan seiring dibangunnya Pumpunan Moda CSW Asean. Halte ini melayani rute Tendean, Tosari, Ragunan, Kuningan, Kampung Melayu, CBD Ciledug, dan Puri Beta. Halte kedua berada di Jl. Kyai Maja dan diberi nama Halte CSW 2. Halte ini melayani rute Pesanggrahan, Meruya, Rempoa, Joglo, Lebak Bulus, Blok M, dan Tanah Abang. Halte ketiga berada di Jl. Trunojoyo dan diberi nama Halte Asean karena letaknya yang dekat dengan gedung ASEAN. Halte ini melayani rute Kota, Stasiun Manggarai, dan Tanjung Priok. Halte terakhir adalah halte keempat yang berada di Jl. Panglima Polim. Halte ini diberi nama Halte Kejaksaan Agung karena letaknya berada didekat dengan gedung Kejaksaan Agung. Halte ini melayani rute Blok M, Ciputat, dan Tosari (Gambar 4.8).



Gambar 4.8 Halte-Halte Transjakarta pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

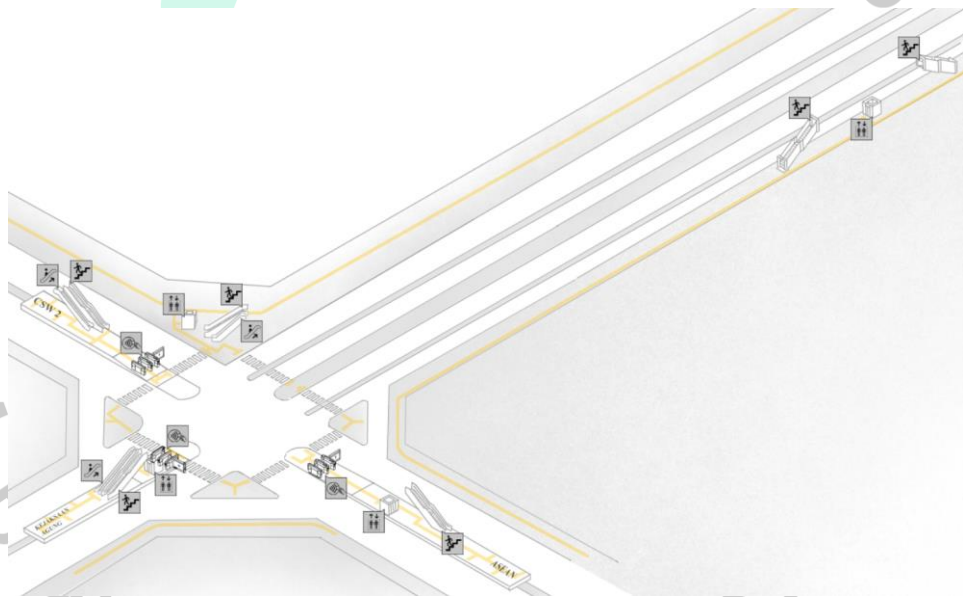
4.1.3 Jalur Sirkulasi dan Aksesibilitas Objek

Pumpunan Moda CSW Asean memiliki lima lantai yang dimana pada lantai pertama terdapat penyeberangan sebidang dan juga Halte Transjakarta CSW 2, Halte Transjakarta kejaksanaan agung, serta Halte Tranjakarta Asean. Pada lantai kedua merupakan pusat integrasi dimana Tansjakarta dengan MRT saling terhubung dengan adanya cakra. Pada lantai ketiga terdapat platform dari MRT Asean serta ruangan fasilitas pada cakra. lantai empat merupakan suatu bagian yang menjadi perantara saja dari lantai tiga menuju lantai lima. Kemudian pada lantai lima terdapat Halte Transjakarta koridor 13. Masing-masing lantai dari Pumpunan Moda CSW Asean ini saling terhubung dengan adanya sirkulasi vertikal dan horizontal (Gambar 4.9).









Gambar 4.9 Aksonometri Jalur Sirkulasi pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Pada lantai pertama atau lantai dasar terdapat penyeberangan sebidang, dimana sempat disinggung pada sub bab sebelumnya, penyeberangan tersebut termasuk ke dalam penyeberangan yang ramah disabilitas jika dibandingkan dengan penggunaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dikarenakan memperkecil jarak penyeberangan, sehingga para pejalan kaki, pengguna kursi roda ataupun pengguna lainnya mendapatkan akses penyeberangan dengan jarak yang lebih pendek. Kemudian untuk akses menuju halte transjakarta dapat langsung masuk untuk Halte Asean, Kejaksaan Agung, serta CSW 2 (Gambar 4.10). Namun untuk menuju Halte CSW 1 atau koridor 13, pengguna dapat langsung masuk melalui halte transjakarta mana saja. Jika melalui Halte Asean, setelah masuk melalui *tap gate* di lantai dasar, pengguna dapat langsung menaiki tangga ataupun menggunakan lift untuk langsung menuju lantai 5.

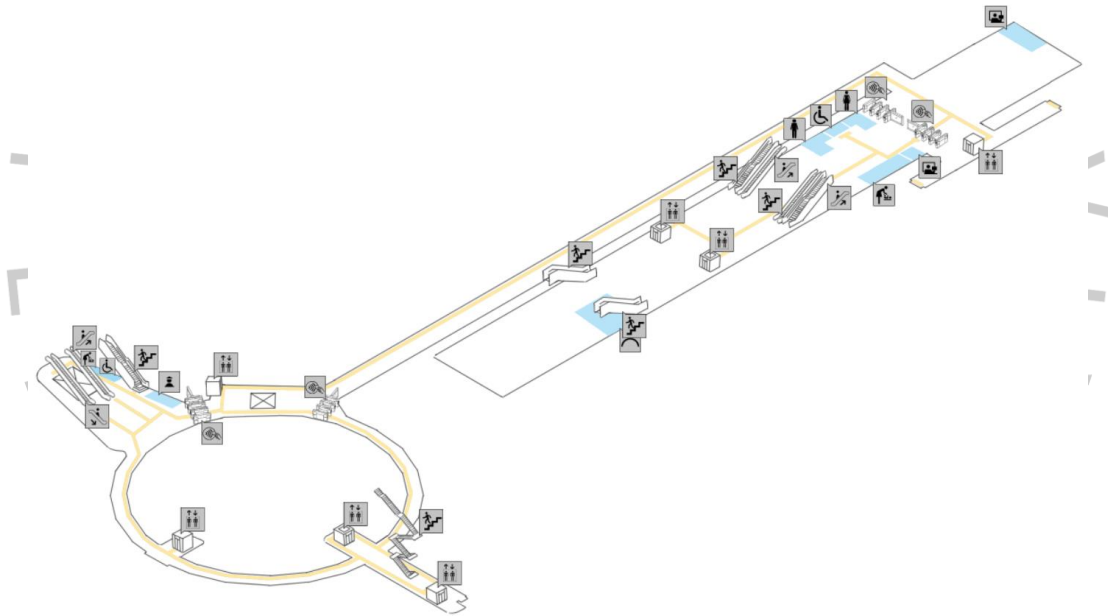


Gambar 4.10 Jalur Sirkulasi Lantai Satu pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:

- | | |
|---|--|
|  Tangga |  Tap Gate |
|  Eskalator Naik | |
|  Eskalator Turun | |
|  Lift | |
|  Guiding Block | |

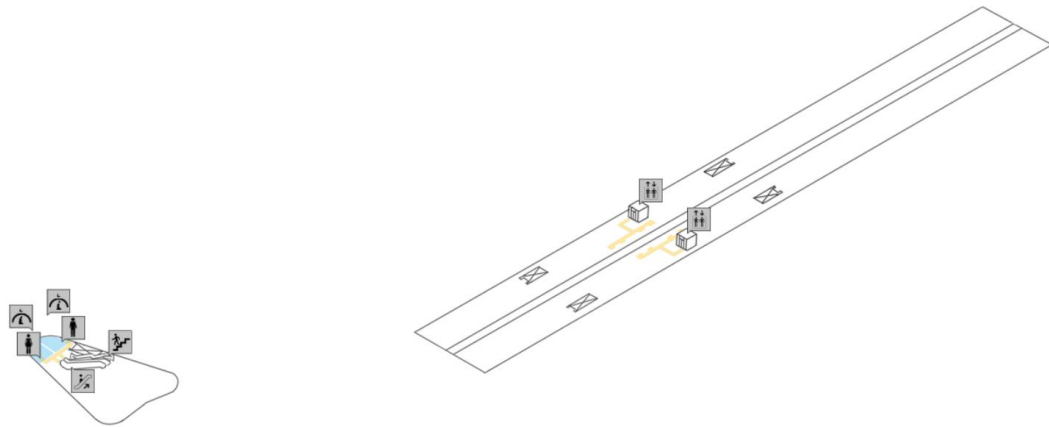
Jika melalui Halte Kejaksaan Agung, pengguna dapat menaiki tangga ataupun lift menuju lantai dua atau pusat integrasi dan harus terlebih dahulu mengitari cakra (Gambar 4.11).. Jika ingin langsung naik ke lantai lima, pengguna dapat mengitari cakra menuju Halte Asean dan dapat menggunakan lift pada lantai dua diatas Halte Asean. Namun pengguna juga dapat menggunakan eskalator pada bagian bangunan diatas Halte CSW 2 dengan melewati lantai 3 yang dilengkapi dengan sirkulasi vertikal berupa eskalator untuk naik dan turun, serta tangga (Gambar 4.12). Para pengguna MRT Asean pun juga dapat memilih untuk langsung menggunakan lift yang langsung menuju lantai lima di atas Halte Asean atau menggunakan eskalator di atas Halte CSW 2.



Gambar 4.11 Jalur Sirkulasi Lantai Dua pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:

- | | | |
|---|---|--|
|  Tangga |  Tap Gate |  Nursery Room |
|  Eskalator Naik |  Loket Pembelian Tiket |  Toilet Pria |
|  Eskalator Turun |  Musala |  Toilet Wanita |
|  Lift |  Ruang Pengelola |  Toilet Difabel |
|  Guiding Block | | |

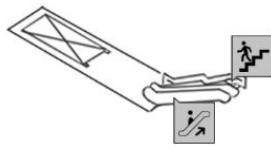


Gambar 4.12 Jalur Sirkulasi Lantai Tiga pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:

- | | | |
|--|---|---|
|  Tangga |  Musala Pria |  Toilet Pria |
|  Eskalator Naik |  Musala Wanita |  Toilet Wanita |
|  Lift | | |
|  Guiding Block | | |

Jika pengguna mengakses melalui bagian di atas Halte CSW 2, setelah melewati lantai tiga terdapat lantai keempat yang sirkulasi vertikal tersedia tangga dan eskalator dengan arah naik. Berdasarkan pernyataan dari Studio Lawang, pertimbangan yang dilakukan dalam penyediaan tangga dan eskalator pada tingkat keempat ini adalah adanya void pada bangunan eksisting Halte Transjakarta CSW koridor 13 yang pada awalnya hanya memiliki lebar 3x5 meter, namun dalam pembangunannya pun diperbesar menjadi 3x7 meter untuk penyediaan eskalator dan tangga tersebut. Selain sebagai standar fasilitas transjakarta, penyediaan tangga juga menjadi salah satu faktor keamanan jika sewaktu-waktu terdapat masalah pada eskalator (Gambar 4.13).



Gambar 4.13 Zona Ruang Lantai Empat pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:

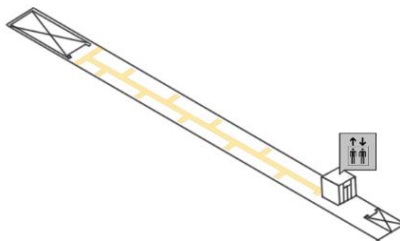


Tangga



Eskalator Naik

Kemudian terakhir pada tingkat kelima terdapat Halte Transjakarta CSW 1 atau koridor 13 yang merupakan halte transjakarta tertinggi yang dahulu sulit untuk diakses karena posisinya yang tinggi dan kurang aksesibel untuk beberapa pengguna seperti penyandang disabilitas, lansia, ibu hamil, dan lain sebagainya (Gambar 4.14).



Gambar 4.14 Zona Ruang Lantai Lima pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Keterangan:



Lift

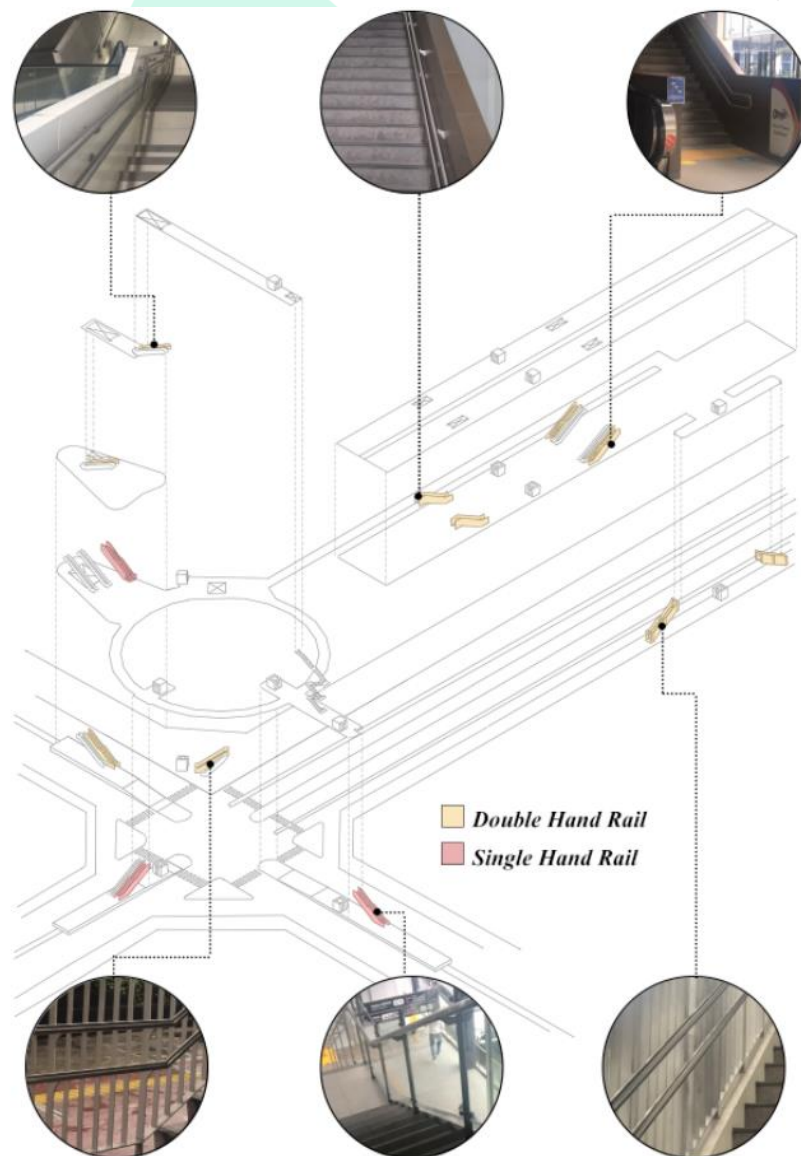


Guiding Block

4.2 Inklusivitas Terhadap Aksesibilitas Fisik

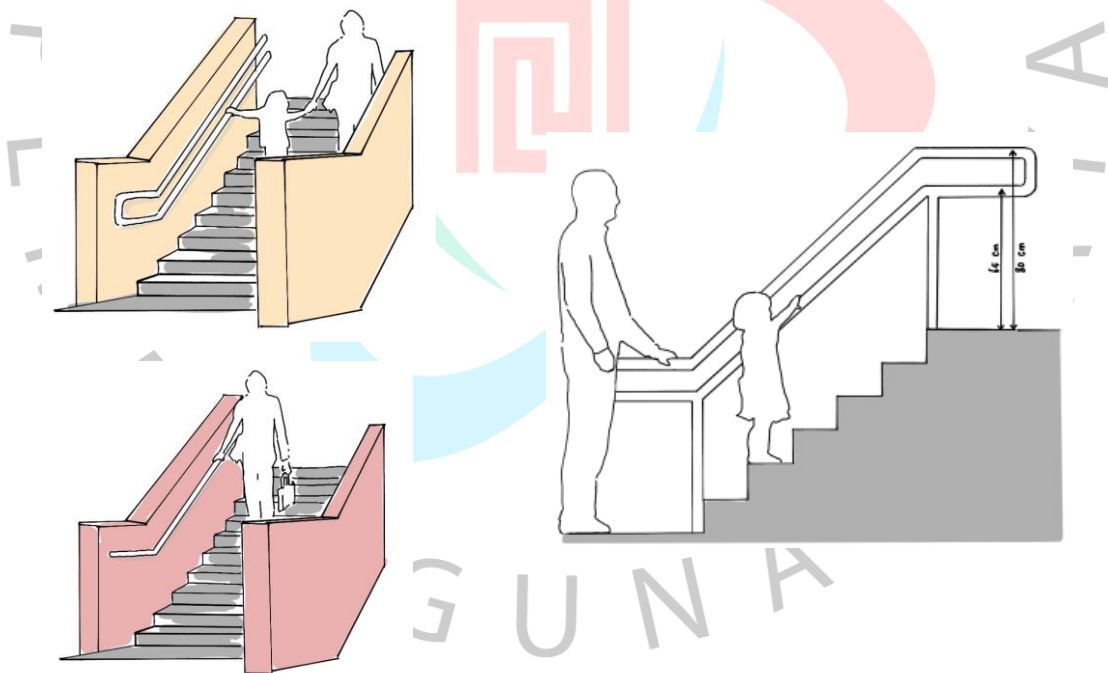
4.2.1 *Equitable Use*

Penerapan suatu desain yang dapat diakses oleh masyarakat yang mempunyai berbagai macam kemampuan yang berbeda-beda tentu menjadi hal yang penting pada suatu sarana prasarana transportasi umum agar dapat diakses oleh berbagai kalangan. Adapun fasilitas yang turut menunjang kebutuhan pengguna seperti adanya *railing* tangga ganda yang dapat mengakomodir kebutuhan pengguna dengan tinggi yang berbeda seperti halnya anak kecil dan orang dewasa. Berikut titik-titik peletakan tangga pada Pumpunan Moda CSW Asean (Gambar 4.15):



Gambar 4.15 Titik Tangga pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Jika dilihat dari peletakkan sirkulasi vertikal berupa tangga dan eskalator pada MRT Asean, masing-masing dari tangga ataupun eskalator tersedia satu dan saling berdampingan serta eskalator hanya diberi untuk akses naik, sementara pada bagian lainnya sirkulasi vertikal untuk digunakan pengguna hanya tersedia satu tangga saja. Sehingga penumpang yang ingin turun dari platform kereta harus menggunakan tangga atau mungkin lift. Hal tersebut membuat tangga menjadi akses utama bagi kebanyakan orang sehingga keamanan dan kenyamanan para pengguna juga turut diperhatikan. Dengan adanya railing tersebut, pengguna akan lebih merasa aman ketika menuruni tangga. Melihat ukuran pengguna yang berbeda-beda, dengan penggunaan *double rail* pada tangga, selain orang dewasa anak kecil juga dapat menjangkau *rail* tersebut sehingga keamanan pengguna dapat lebih terjaga (Gambar 4.16).



Gambar 4.16 *Double Rail* (Kiri) dan *Single Rail* (Kanan) pada Tangga
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Namun jika melihat kembali dari titik-titik peletakkan tangga para Pumpunan Moda CSW Asean khususnya pada bagian cakra menuju halte

transjakarta, masih terdapat tangga yang menggunakan *single rail*. Hal tersebut menunjukkan bahwa penggunaan *double rail* pada Pumpunan Moda CSW Asean masih belum diterapkan secara menyeluruh.

4.2.2 Flexibility in Use

Penerapan suatu desain tentu harus memperhatikan potensi yang dimiliki oleh penggunanya serta mengakomodir potensi tersebut. Adanya penerapan dari *flexibility in use* pada Pumpunan Moda CSW Asean ini diantaranya penggunaan *signage* atau simbol. Adanya penggunaan simbol tersebut dapat turut membantu bagi sebagian pengguna yang memiliki kekurangan dalam kemampuan literasi (Gambar 4.17).

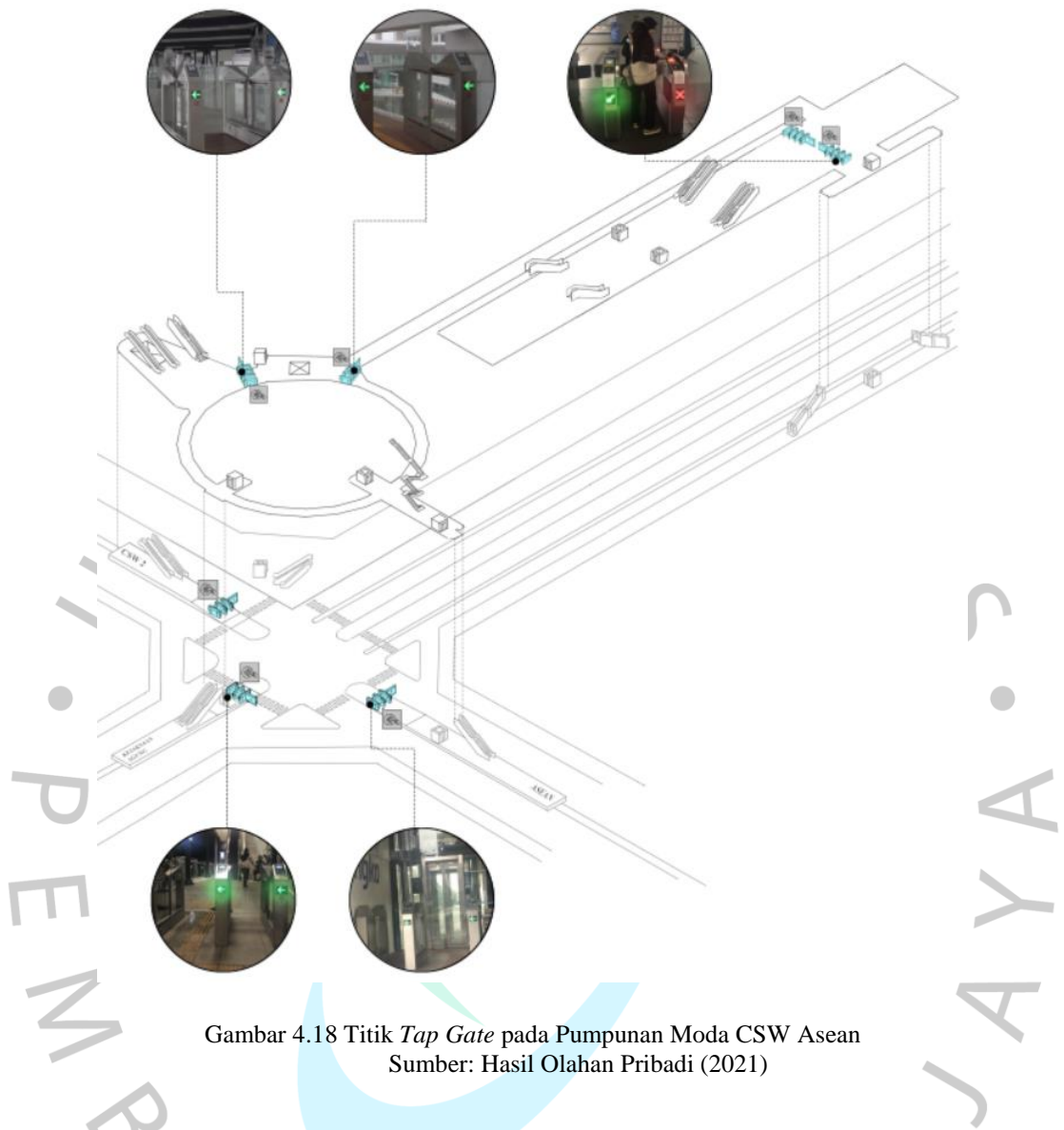


Gambar 4.17 Penggunaan *Signage* pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Selain penggunaan *signage* atau simbol, penerapan *flexibility in use* juga diterapkan pada pengaplikasian rail pada tangga. Pada poin sebelumnya sempat disebutkan adanya penggunaan *double rail* pada tangga, namun selain itu *double rail* tersebut juga tersedia pada kedua sisi kanan ataupun kiri, sehingga pengguna yang mempunyai dominan tangan kanan ataupun kiri dapat turut bermobilisasi dengan nyaman.

4.2.3 *Simple and Intuitive Use*

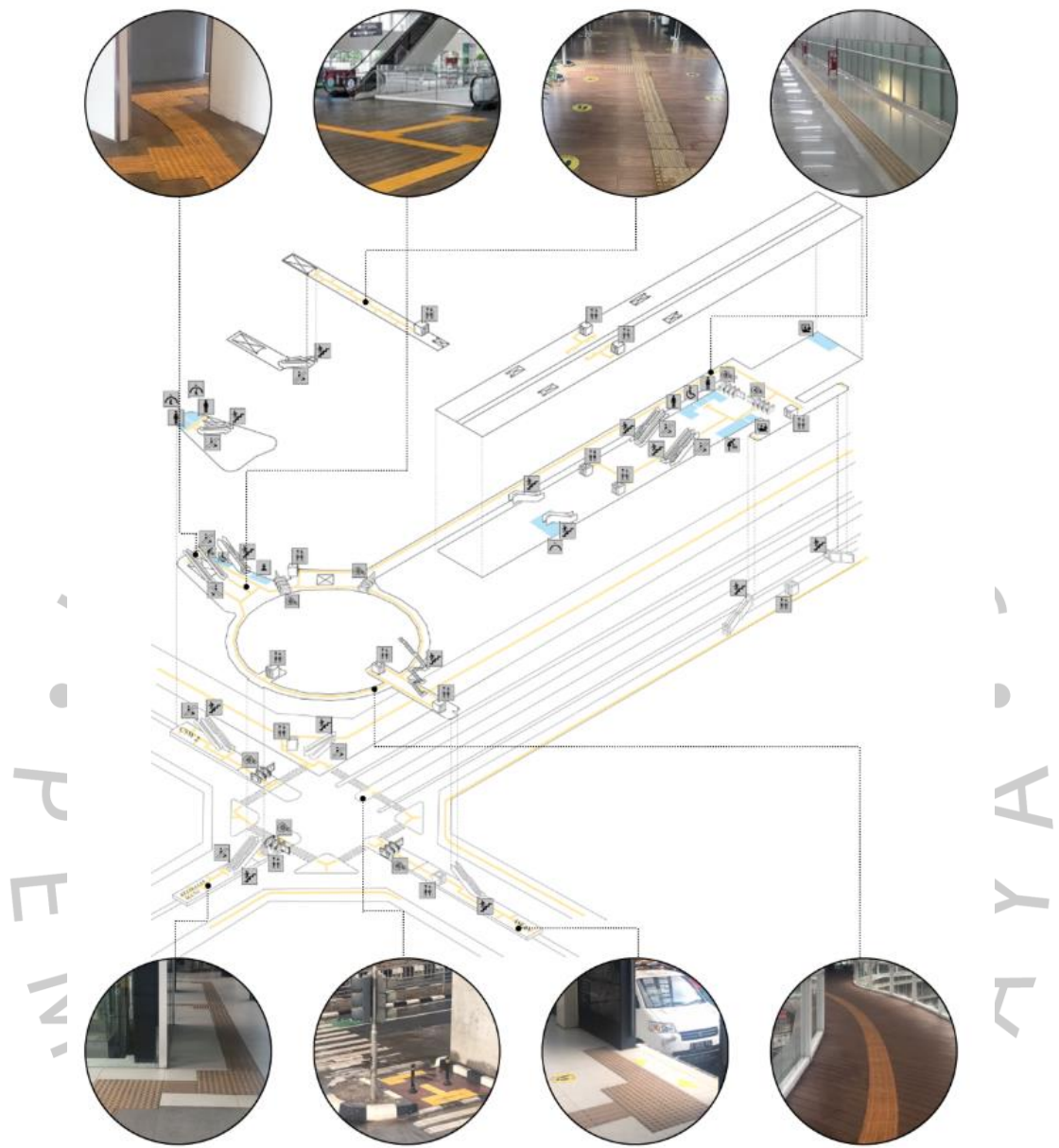
Suatu desain juga turut dapat dipahami secara sederhana dan intuitif diluar dari pengaruh pengalaman, pengetahuan, kemampuan bahasa, ataupun konsentrasi dari penggunanya. Adanya prinsip *simple and intuitive use* ternyata juga turut diaplikasikan melalui penggunaan *signage* atau simbol. Penerapan prinsip ini antara lain diaplikasikan pada *tap gate* atau gerbang tiket dimana terdapat *icon* atau simbol untuk men-*tap* kartu agar dapat melewati *gate* tersebut (Gambar 4.18). Namun kadang kala, pada *tap gate* ini kerap terjadi suatu masalah seperti jika seorang pengguna lansia ataupun seseorang yang baru saja menggunakan MRT kerap men-*tap* kartu ditempat yang salah sehingga gerbang tiket pun tidak terbuka. Sebelumnya disebutkan pengguna lansia dikarenakan adanya beberapa pengguna yang minim pengetahuannya terhadap teknologi yang berbeda atau mungkin kerap disebut dengan istilah *gaptek* atau “gagap teknologi”, sehingga kesulitan saat akan menggunakan *tap gate* tersebut. Saat hal tersebut terjadi, para petugas yang sedang bersiaga pun turut membantu. Berdasarkan pernyataan dari seorang petugas yang bekerja di MRT Asean, hal tersebut pun sangat sering terjadi dan memang sudah menjadi tugas mereka untuk turut membantu apapun masalah yang terjadi.



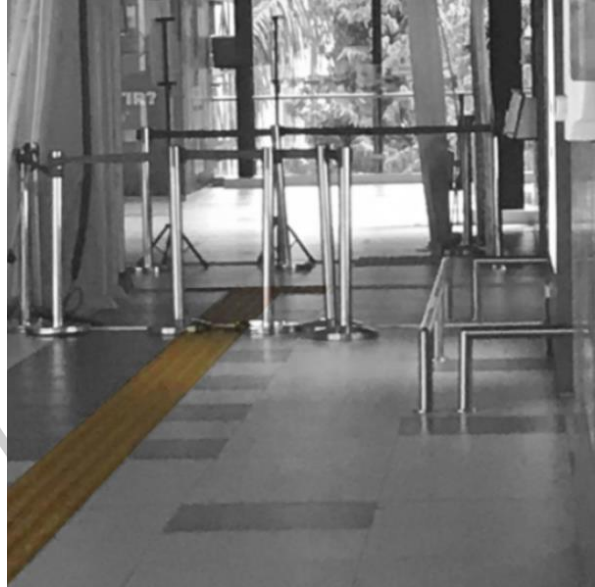
Gambar 4.18 Titik *Tap Gate* pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

4.2.4 *Perceptible Information*

Suatu desain harus dapat memberikan ataupun menyampaikan informasi yang ada kepada sasaran yang tepat. Informasi tersebut juga harus disampaikan secara efektif. Adanya penggunaan jalur *tactile* atau *guiding block* merupakan suatu informasi kuat yang diperuntukkan bagi pengguna tuna netra (Gambar 4.19). Dengan warna kuning pada jalur *tactile* pun juga menunjukkan kepada pengguna lain bahwa jalur tersebut memang diperuntukkan bagi para netra. Namun terkadang pada jalur *tactile* ini seringkali terhalang oleh *banner* informasi, kursi-kursi sebagai tempat duduk oleh para petugas ataupun barang lainnya (Gambar 4.20).



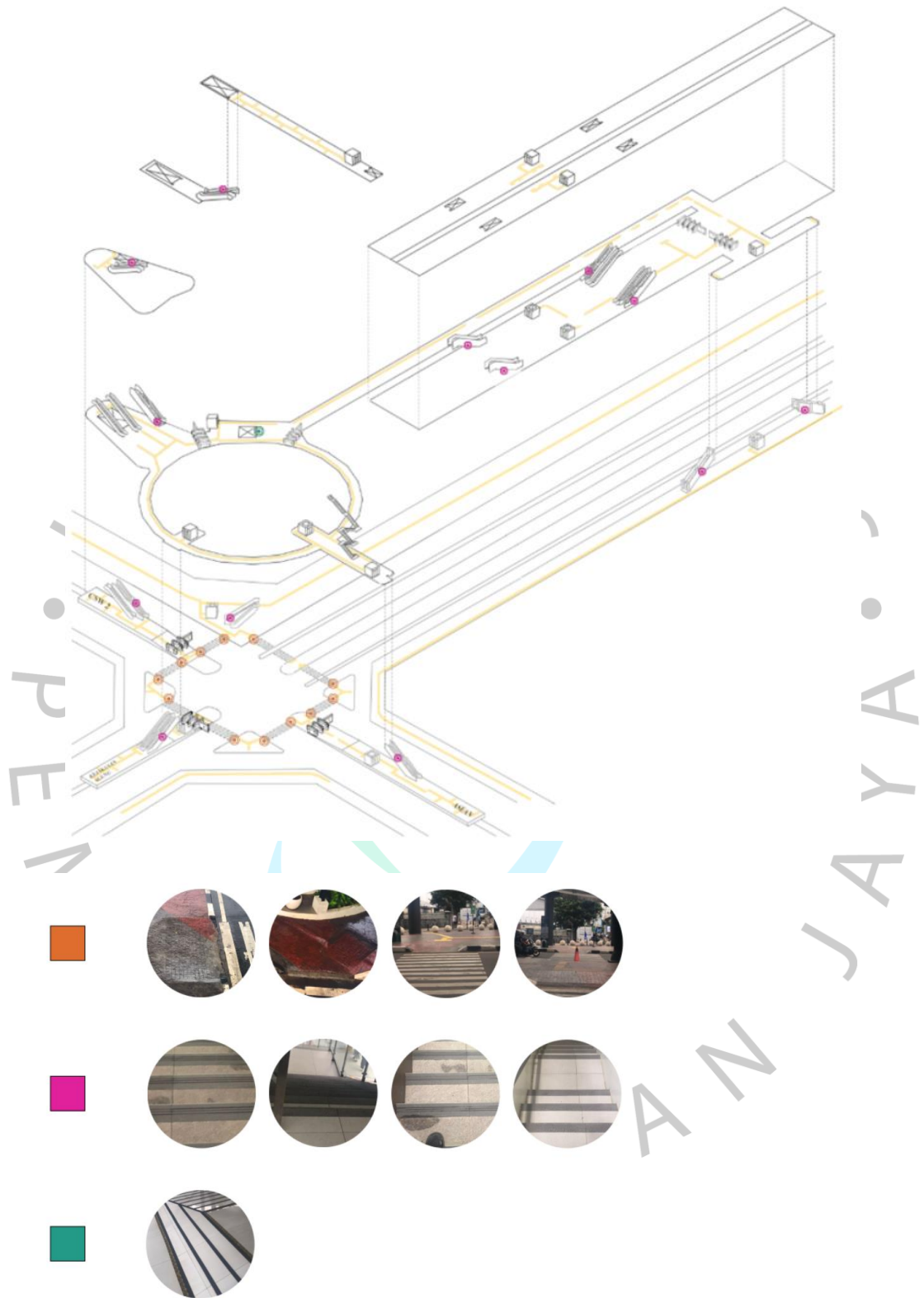
Gambar 4.19 *Guiding Block* pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)



Gambar 4.20 Terhalangnya *Guiding Block* pada Stasiun MRT Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

4.2.5 Tolerance for error

Suatu desain juga dibuat atas pertimbangan keamanan terhadap pengguna. Adanya penggunaan material tertentu seperti pada tangga yang menggunakan material lantai dengan permukaan kasar bertujuan agar para pengguna yang naik ataupun turun tidak terpeleset karena lantai yang licin. Contoh lainnya dapat di lihat dari adanya ramp yang diberi alur sehingga mengurangi gaya gesek agar tidak tergelincir (Gambar 4.21).



Gambar 4.21 Penerapan *Tolerance for Error* pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

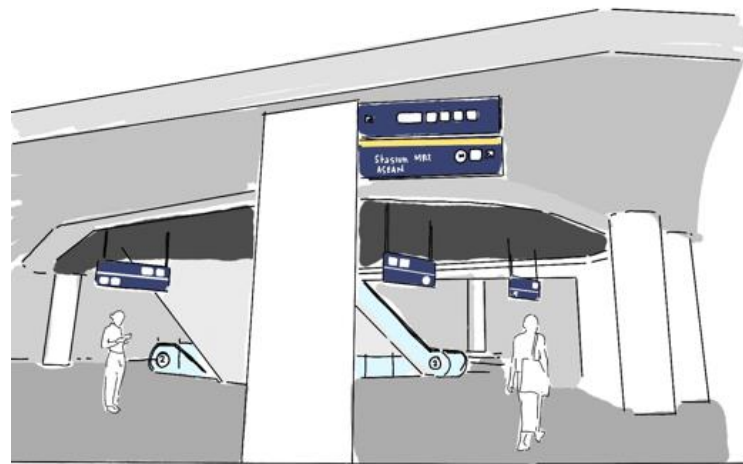
Hal lain dari adanya penerapan *tolerance for error* adalah adanya penggunaan *sign* atau simbol berupa label peringatan juga bertujuan utama untuk menjaga keamanan dari pengguna. Dengan adanya label peringatan tersebut, pengunjung akan lebih berhati-hati dan waspada terhadap peringatan tersebut. Label peringatan umumnya terletak di tempat yang memang mempunyai resiko bahaya yang cukup tinggi seperti pada pintu otomatis di MRT (Gambar 4.22).



Gambar 4.22 Label Peringatan pada Pintu Otomatis MRT
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

4.2.6 Low Physical Effort

Sebuah desain diharapkan dapat digunakan secara efisien dan nyaman dengan meminimalisir usaha yang dikeluarkan oleh penggunanya. Adanya penerapan dari prinsip ini pada Pumpunan Moda CSW Asean antara lain peletakkan dari *signage* atau simbol yang berada di atas kepala ataupun papan informasi yang sejajar dengan berdirinya pengguna. Peletakkan papan informasi tersebut juga turut membantu pengguna kursi roda untuk mudah melihat informasi yang ada (Gambar 4.23).



Gambar 4.23 Ilustrasi penerapan *Low Physical Effort* pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

4.2.7 *Size and Space for Approach and Use*

Prinsip ini bertujuan untuk memenuhi pendekatan, jangkauan, manipulasi, dan kegunaan di luar dari ukuran tubuh, postur serta kemampuan penggunanya. Prinsip ini dapat dilihat dari penerapan penggunaan material kaca pada kereta atau bus maupun terminalnya yang menjaga visual atau transparansi antar pengguna sehingga dengan mudah mengetahui keadaan di dalam ataupun diluar kendaraan. Hal tersebut pun dapat dinikmati oleh pengguna yang berdiri ataupun yang duduk (Gambar 4.24). Prinsip ini juga diterapkan pada cakera CSW yang didominasi oleh

material kaca. Selain menjaga transparansi, Studio Lawang menggunakan kaca agar bangunan dari cakra tersebut terkesan ringan (Dalimartha, 2021) (Gambar 4.25).



Gambar 4.24 Ilustrasi Penerapan Material Kaca pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)



Gambar 4.25 Penerapan *Size and Space for Approach and Use* pada Cakra Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

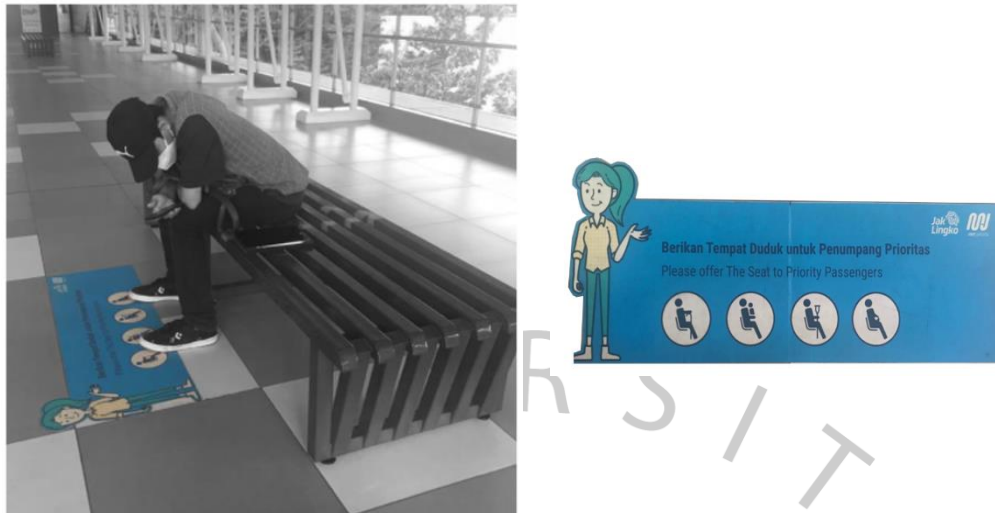
4.2.8 Desain Terminal

Kedua terminal, stasiun MRT maupun halte transjakarta CSW sama-sama memiliki sirkulasi berbentuk linear. Bentuk linear atau dalam KBBI berbentuk garis dapat dikatakan merupakan bentuk terminal yang lebih meminimalisir terjadinya kesalahan pengguna dalam mengambil keputusan dibandingkan dengan bentuk terminal *treelike* atau *mazelike* (labirin).

Adanya penyediaan fasilitas pendukung pada terminal pun merupakan salah satu dari upaya dalam mewujudkan lingkungan yang inklusif. Waktu yang dibutuhkan untuk menunggu keberangkatan ataupun kedatangan dari ratangga dari MRT ataupun bus dari transjakarta terkadang membuat para pengguna membutuhkan tempat untuk beristirahat seperti tempat duduk. Tempat duduk tersebut juga turut dibutuhkan dan bahkan diutamakan bagi pengguna yang memiliki stamina yang lemah, pengguna yang memiliki keterbatasan keseimbangan, penyandang disabilitas, ibu hamil, dan lain sebagainya. Pada MRT Asean sendiri, tempat duduk yang tersedia masing-masing berjarak empat peron kereta. Terkadang dibandingkan dengan banyaknya pengunjung MRT terlebih lagi pada saat jam-jam padat, banyaknya kapasitas tempat duduk dapat dikatakan kurang. Dengan ketersediaan dari tempat duduk yang berbahan dasar metal tersebut pun berdasarkan hasil wawancara pengguna lainnya hanya sekadar cukup untuk melepas rasa lelah saja.

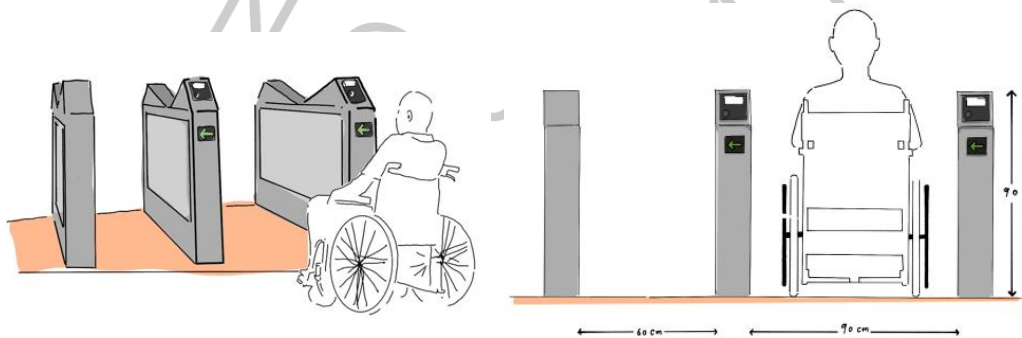
Pada Halte transjakarta pun lebih minim tersedia tempat duduk. Pada Halte Kejaksaan Agung dan Asean terdapat satu saja tempat untuk duduk pada bagian ujung. Pada Halte CSW 1 terdapat empat buah pada setiap sudutnya sementara pada Halte CSW 2 tidak terdapat tempat duduk.

Untuk tempat duduk prioritas bagi penyandang disabilitas, lansia, serta ibu hamil pun ditandai dengan adanya *signange* atau simbol yang berada di lantai jika pada platform MRT Asean. Namun pada kenyataannya, terkadang ada saja pengguna yang kurang mengindahkan *signange* atau simbol prioritas tersebut sehingga kadangkala yang membutuhkan justru tidak mendapatkan haknya untuk menggunakan fasilitas tersebut (Gambar 4.26).



Gambar 4.26 Penerapan *Signage* Prioritas
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

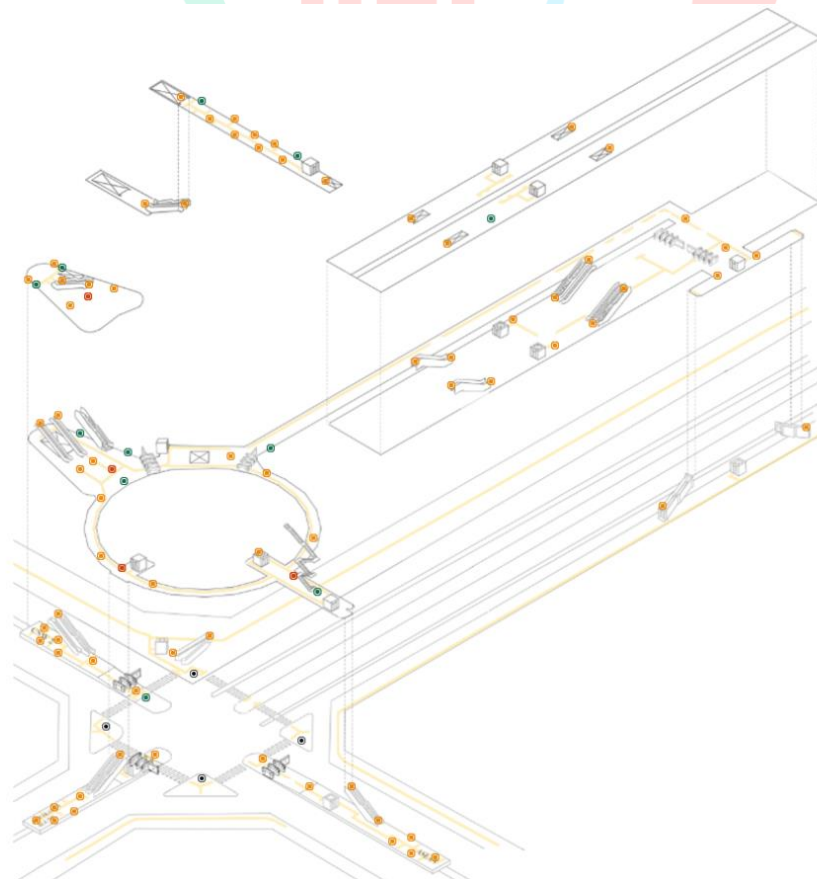
Selain itu sirkulasi yang cukup juga merupakan salah satu penerapan dari desain inklusif. Pada awalnya, lebar pada cakra CSW adalah 2.1 meter, namun lebar tersebut dinilai terlalu kurang setelah Studio Lawang berkonsultasi dengan ITDP. Kemudian lebar cakra tersebut pun ditetapkan dengan ukuran 3 meter dengan mempertimbangkan jika ada ibu dan anak saling bergandengan kemudian terdapat orang lain yang ingin berpapasan akan tetap nyaman untuk dilalui. Contoh sirkulasi lainnya adalah lebar dari *tap gate*. Penyediaan lebar dari *tap gate* yang digunakan oleh pengguna umum dengan lebar tapgate yang dikhususkan bagi para pengguna kursi roda pun berbeda. Lebar *tap gate* umum berada dikisaran 60 cm sementara yang dikhususkan bagi pengguna kursi roda berada dikisaran 90 cm. Hal ini dinilai cukup memenuhi standar untuk dapat dilalui oleh pengguna kursi roda, mengingat bermacam-macamnya ukuran kursi roda yang ada (Gambar 4.27).

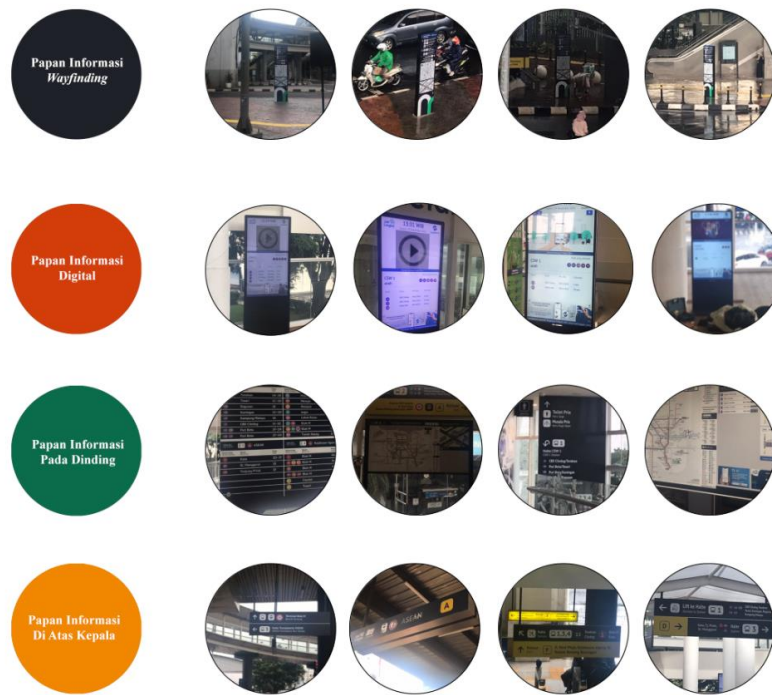


Gambar 4.27 Ilustrasi Penerapan *Tap Gate* pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

4.2.9 Sumber Informasi

Penyampaian informasi pada stasiun MRT maupun halte transjakarta tentu harus dapat mengakomodasi kebutuhan dan kemampuan penggunanya. Pada sub bab sebelumnya sempat disinggung mengenai penggunaan dan peletakan dari papan informasi. Dapat dikatakan bahwa penggunaan papan informasi pada Pumpunan Moda CSW Asean sangat banyak dan diletakkan ditempat yang banyak dilihat orang sehingga para pengguna tidak kesulitan untuk mendapatkan informasi (Gambar 4.28). Penggunaan simbol ataupun bahasa yang bersifat international pun tersedia pada papan informasi yang ada. Penggunaan *font* tulisan dimana *font* dengan bahasa Indonesia lebih besar dibandingkan dengan penggunaan *font* bahasa Inggris yang lebih kecil pun menunjukkan lebih diutamakan bahasa lokal yang lebih dimengerti oleh kebanyakan pengguna.





Gambar 4.28 Penerapan *Tolerance for Error* pada Pumpunan Moda CSW Asean
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

Selain itu adanya penggunaan rambu digital dinamis juga sangat membantu pengguna terlebih lagi teman Tuli¹ yang sangat mengandalkan visual untuk mengetahui kedatangan atau keberangkatan dari ratangga ataupun bus. Peletakkan rambu juga penggunaan tulisan dengan warna kontras yang berjalan pada Stasiun MRT turut mempermudah penyampaian informasi. Begitu pula pada halte transjakarta yang pada setiap pintunya sudah terdapat kode dari rute jurusan, sehingga pengguna tidak perlu khawatir akan salah menaiki bus. Terdapat pula informasi digital yang ada pada bagian atas setiap koridor pintu halte (Gambar 4.29).

¹ Teman Tuli merupakan sebutan lain bagi tuna rungu.



Gambar 4.29 Penerapan sumber informasi digital pada Pumpunan Moda CSW Asean
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)

4.2.10 Loading Vehicle

Transisi dari kendaraan dengan platform pada saat turun ataupun naik merupakan salah satu permasalahan yang kerap terjadi dikarenakan adanya perbedaan desain dari halte transit dengan kendaraan itu sendiri. Menurut teori dari Richmond dan Steinfield (1999), sejatinya platform terminal dengan lantai kendaraan harus sejajar dan celah antar keduanya harus sesempit mungkin. Pada Stasiun MRT, dari lantai ratangga dengan platform memiliki elevasi 5 centimeter dengan lantai ratangga yang lebih tinggi dibandingkan dengan platform, sementara celah peron memiliki lebar 8 centimeter. Sekilas mungkin hal ini tidak terlalu berpengaruh bagi sebagian orang. Akan tetapi bagi pengguna kursi roda, hal ini cukup memberikan pengaruh besar saat ingin keluar masuk antara ratangga dengan platform. Berdasarkan pengalaman dari Mas Catur seorang pengguna kursi roda, ia harus mengangkat bagian depan kursi rodanya terlebih dahulu saat ingin masuk ke MRT agar ban kecil pada bagian depan kursi rodanya tidak tersangkut. Untuk melakukan hal tersebut, Mas Catur dapat melakukannya sendiri. Namun terkadang terdapat petugas yang turut membantu dengan menyediakan plat bidang *portable* agar Mas Catur dapat keluar masuk ratangga dengan mudah. Pengguna lain seperti anak kecil pun juga harus turut dijaga ketika melewati celah tersebut untuk menghindari hal yang tidak diinginkan.

Selain elevasi dan celah platform, untuk meningkatkan keamanan juga melindungi pengguna penghalang fisik sangat penting untuk diterapkan. Pelindung fisik mencegah hal-hal yang tidak diinginkan terjadi seperti mencegah pengguna

agar tidak terjatuh, terdorong, ataupun berupaya untuk bunuh diri. Pada Stasiun MRT Asean pun terdapat penghalang fisik setinggi 1.3 meter otomatis yang sudah terintegrasi dengan ASD yang merupakan bagian dari persinyalan kereta sehingga pintu akan terbuka dan tertutup jika posisi kereta sudah di depan ASD tersebut. Pintu otomatis tersebut juga dilengkapi dengan sensor *obstacle* dan *infrared sensor* yang mencegah terjepitnya pengguna.

4.3 Inklusivitas Terhadap Aksesibilitas Non Fisik

4.2.1 *Stigma, Attitudes, dan Discrimination*

Berdasarkan pernyataan dari teman-teman disabilitas, dengan adanya fasilitas yang ada pada Stasiun MRT Asean dan Halte Transjakarta secara fisik sudah dapat dikatakan baik. Bahkan teman-teman Tuli menilai bahwa MRT merupakan transportasi yang diminati oleh teman Tuli lainnya. Namun yang perlu diperhatikan, adanya penyandang disabilitas yang terlihat secara fisik seperti pengguna kursi roda atau tuna netra dengan penyandang disabilitas yang tidak terlihat secara fisik seperti Tuli, stroke ringan, ataupun lainnya memiliki perlakuan yang berbeda-beda.

Bagi pengguna kursi roda ataupun tuna netra yang terlihat secara fisik akan turut langsung dibantu oleh petugas yang bekerja dan bahkan akan dipandu untuk sampai ke platform ataupun sebaliknya. Namun bagi Tuli, orang yang mengalami stroke ringan, ataupun lainnya yang ternyata memiliki perbedaan kemampuan mungkin akan merasa kesulitan entah untuk mengetahui keberangkatan atau sekedar melewati celah peron. Berdasarkan hasil wawancara dari Fira, yang merupakan seorang Tuli, terkadang mereka kesulitan untuk menanyakan suatu informasi kepada petugas dikarenakan petugas tersebut tidak dapat memahami apa yang mereka maksud, sehingga terkadang Fira harus terlebih dahulu menuliskan melalui handphone untuk menyampaikan apa yang ia maksud. Hal tersebut tentu saja sangat kurang efektif dan membutuhkan serta waktu yang lebih, terutama jika ia sedang terburu-buru. Berdasarkan pernyataan dari Pak Salim yang merupakan seorang Tuna Netra, sikap yang ia terima jika bepergian pun berbeda-beda terkadang ada yang ingin membantu, namun tidak jarang ia pun tidak diindahkan ketika ingin meminta bantuan. Ia pun beranggapan, terkadang mungkin orang-

orang bingung jika bertemu dengan penyandang disabilitas seperti beliau atau lainnya.

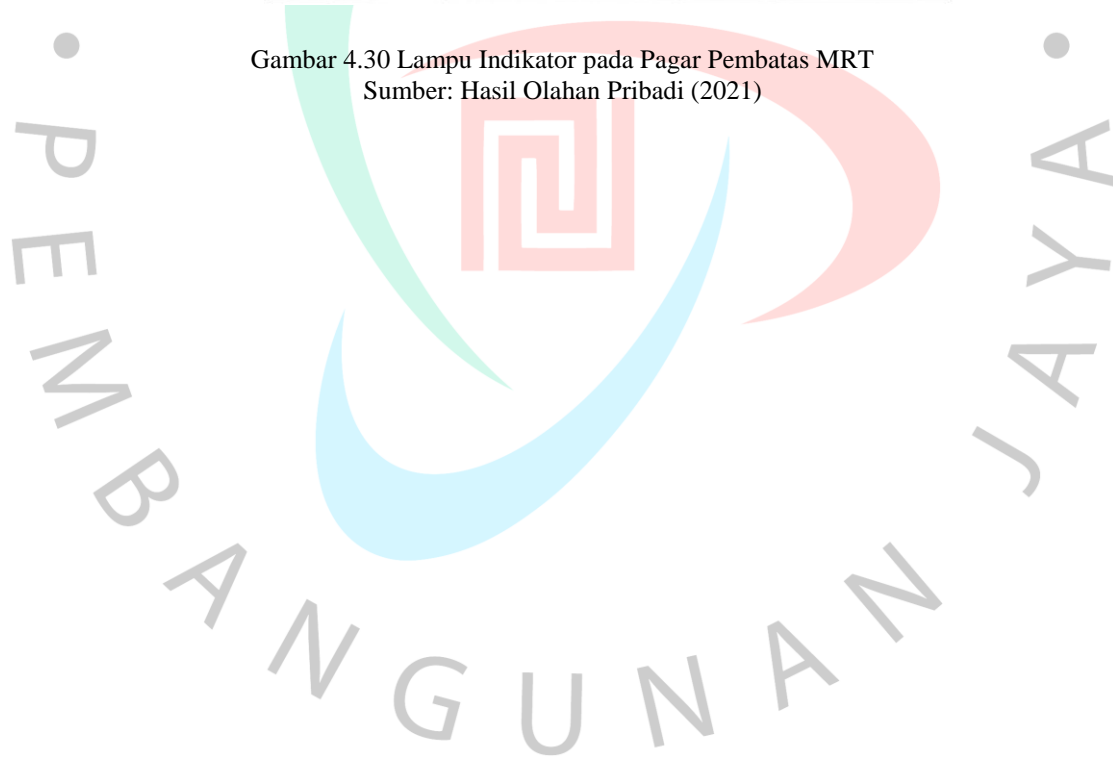
Adanya sikap dan perlakuan yang diterima para penyandang disabilitas berdasarkan hasil wawancara masih membuat banyak sekali dari mereka yang belum bisa bermobilisasi secara mandiri entah dari pengaruh dari masyarakat sekitar ataupun fasilitas yang ada dilingkungannya. ITDP pun menerima masukan, bahwa saat ini di dalam stasiun MRT ataupun transjakarta mungkin saja sudah aksesibel, namun untuk menuju stasiun MRT ataupun halte transjakarta belum dapat dijangkau oleh semua pihak. Contohnya seperti jalur *tactile* atau *guiding block* yang seringkali terputus atau dipasang secara asal-asalan dan tentu saja hal tersebut berpotensi untuk membahayakan para Netra. Hal tersebut menjadi salah satu dari sekian banyak alasan mengapa banyak para penyandang disabilitas yang enggan keluar rumah dikarenakan masih banyaknya masyarakat yang bersifat negatif terhadap penyandang disabilitas ataupun masih kurangnya akses yang memadai. Tidak heran jika ITDP ataupun penyandang disabilitas berkata, "Penyandang disabilitas harus jadi orang kaya atau sehat dulu baru bisa pergi-pergi".

4.2.2 Simple and Intuitive Use

Jika melihat dari penjelasan poin-poin sebelumnya, penggunaan *signage* atau simbol merupakan hal yang sangat penting untuk memahami berbagai informasi mengenai hal-hal yang berhubungan dengan informasi ataupun bersifat larangan. Para teman Tuli yang sangat mengandalkan visual tentu akan sangat bergantung dengan adanya *signage* atau simbol tersebut untuk menerima informasi. Pada pintu otomatis MRT Asean, pada kedua sisinya terdapat lampu indikator, yang jika pintu akan dibuka ataupun ditutup akan berkedip secara cepat. Hal tersebut pun menjadi informasi bagi para teman tuli untuk cepat-cepat berpindah dari MRT ke *platform* ataupun sebaliknya. Kedipan lampu tersebut juga diiringi dengan perkerasan bunyi dengan irama yang cepat, sehingga teman netra yang sangat mengandalkan bunyi atau audio saat ingin menaiki ataupun turun dari MRT tahu bahwa pintu akan segera ditutup ataupun terbuka (Gambar 4.30).



Gambar 4.30 Lampu Indikator pada Pagar Pembatas MRT
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)



Aspek	Kriteria	Parameter yang Dikaji	Hasil Penelusuran
Inklusivitas terhadap Aksesibilitas Fisik	<i>Equitable Use</i>	<i>Double</i> dan <i>single rail</i> pada tangga	Terdapat beberapa titik tangga yang masih menerapkan <i>single rail</i>
	<i>Flexibility in Use</i>	<i>Signage</i> , penyediaan <i>rail</i> pada tangga	Terpenuhi
	<i>Simple and Intuitive Use</i>	<i>Tap gate</i>	Terpenuhi
	<i>Perceptible Information</i>	<i>Guiding block</i>	Terdapat beberapa bagian dari jalur <i>tactile</i> yang terhalang oleh <i>banner</i> informasi ataupun kursi.
	<i>Tolerance for Error</i>	Material lantai, <i>signage</i>	Terpenuhi
	<i>Low Physical Effort</i>	Peletakan papan informasi	Terpenuhi
	<i>Size and Space for Approach and Use</i>	Transparansi pengguna	Terpenuhi
	Desain Terminal	Bentuk sirkulasi, tempat duduk, <i>signage</i> , sirkulasi disabilitas	Penyediaan tempat duduk prioritas masih belum sesuai tujuannya.
	Sumber Informasi	<i>signage</i> , lokasi, simbol internasional	Terpenuhi
	<i>Loading Vehicle</i>	celah antar peron, ubin taktil, pintu geser otomatis	Adanya elevasi dan celah peron masih menjadi hambatan bagi beberapa pengguna.
Inklusivitas terhadap Aksesibilitas Non Fisik	<i>Stigma, Attitudes, dan Discrimination</i>	Pengalaman responden	Berdasarkan wawancara, parameter ini bergantung dengan tingkat kepedulian orang-orang disekitar.
	<i>Simple and Intuitive Use</i>	Pengalaman responden sebagai pengguna Pumpunan Moda CSW Asean	Terpenuhi

Tabel 4.1 Hasil Penelusuran Penelitian
Sumber: Hasil Olahan Pribadi (2021)