

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Objek Penelitian

Kawasan Dukuh Atas merupakan kawasan transit pertama dan memiliki titik transit terbanyak di Indonesia. Sebagai suatu kawasan transit yang terletak di area strategis Segitiga Emas Jakarta yang berskala nasional-internasional, pengguna dari kawasan ini pun beragam, oleh karena itu sudah sewajarnya kawasan ini dapat mewadahi keperluan berbagai pengguna, salah satunya meliputi para pengguna dengan disabilitas fisik.

Untuk mengetahui bagaimana inklusivitas pada kawasan, maka penulis melakukan observasi langsung ke lapangan. Observasi dilakukan di beberapa titik Transit yang berada di dalam Kawasan Dukuh Atas meliputi; Stasiun *Commuterline* (KRL) Sudirman, Stasiun *Metro Rail Train* (MRT) BNI, Stasiun *Light Rail Train* (LRT) Dukuh Atas, dan Stasiun Bus *Transjakarta* Dukuh Atas beserta akses di antara simpul-simpul transit tersebut. Selain itu, observasi juga dilakukan pada area hijau terbuka yang menjadi area publik pada kawasan dan JPO (Jembatan Penyeberangan Orang) yang menghubungkan Stasiun KRL Sudirman dengan LRT Dukuh Atas. Kawasan transit utama diambil melalui radius transit dengan Stasiun KRL Sudirman, radius yang digunakan berukuran kurang lebih 400 m dan merupakan area pengembangan TOD. Penggambaran secara spesifik dapat dilihat pada gambar 4.1.



Gambar 4. 1. Peta Titik Observasi
Sumber: Penulis, 2023

4.2. Analisis Data Observasi Berdasarkan Teori *Universal Design*

4.2.1. Penggunaan yang setara (*Equitable Use*)

Penggunaan yang setara pada suatu desain memiliki maksud bahwa desain tersebut dapat mengakomodir berbagai pengguna dengan berbagai kegiatan. Beberapa indikasi penerapan penggunaan yang setara pada desain antara lain; seluruh pengguna merasakan fungsi yang sama pada kegunaan desain, desain dapat memberi privasi yang sama, adanya keberagaman pengguna, dan desain yang menarik. Untuk mengetahui penerapan indikasi-indikasi desain tersebut dalam Kawasan Dukuh Atas, maka penulis akan membahas satu persatu penerapan indikator tersebut pada desain.

4.2.1.1. Seluruh pengguna dapat merasakan fungsi yang sama

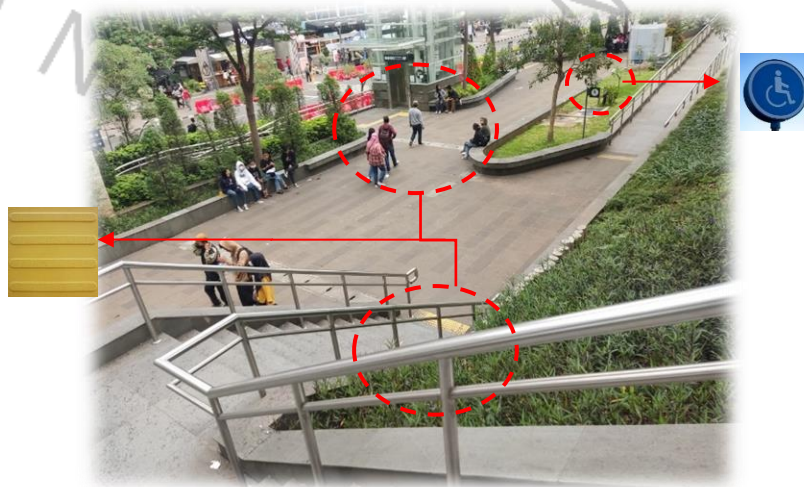
Kawasan yang berorientasi transit dirancang untuk memiliki fungsi yang beraneka ragam guna menunjang persebaran fungsi dalam kawasan (Hanson, 2004). Ragam fungsi yang disediakan ini seharusnya dapat dirasakan dan diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh penyandang disabilitas fisik. Untuk mengetahui bagaimana persepsi pengguna terkait fungsi dalam Kawasan Dukuh Atas yang mereka terima dan alami, penulis melakukan wawancara terhadap beberapa pengguna (U1 dan U2). Akan tetapi, perlu menjadi catatan bahwa pengguna yang menjadi narasumber dalam penelitian kali ini bukan merupakan penyandang disabilitas. Hal ini karena penulis belum menemukan pengguna penyandang disabilitas selama masa observasi dan selama penelitian ini dilaksanakan.

Berdasarkan wawancara tersebut, beberapa fasilitas yang dapat dirasakan oleh pengguna, meliputi; Fasilitas pejalan kaki yang memadai seperti tangga, trotoar, adanya fasilitas penyeberangan berupa *zebra cross*, tempat duduk bagi pejalan kaki, *ramp* bagi pengguna kursi roda disertai *hand railing*, serta akses keluar-masuk stasiun yang mudah (berupa *lift* maupun *eskalator*).



Gambar 4. 2. Zebra cross Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Selain itu, berdasarkan wawancara yang dilakukan, penulis menemukan bahwa fungsi yang disediakan dalam Kawasan Dukuh Atas sudah cukup inklusif terhadap penyandang disabilitas, melihat dari teridentifikasinya fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti *ramp*, area kursi roda, *handrailing*, dan ubin pemandu. Akan tetapi, beberapa area belum mengimplementasikan penerapan fasilitas ini secara penuh dan masih bisa ditingkatkan kembali. Contohnya seperti yang dapat dilihat pada gambar di bawah, bahwa sudah disediakan area kursi roda, akan tetapi ubin pemandu yang disediakan putus di tengah.



Gambar 4. 3. Penyetaraan fungsi Kawasan Dukuh Atas
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

4.2.1.2. Desain dapat memberikan privasi yang setara terhadap pengguna

Sebagai desain yang inklusif, maka penerapan desain tentu harus memberikan privasi yang cukup untuk kenyamanan penggunanya. Penerapan privasi dilakukan untuk dapat memberikan rasa aman bagi para pengguna kawasan, dan harus dipenuhi secara setara pada seluruh pengguna. Akan tetapi penerapan privasi yang baik seringkali tidak diberikan bagi penyandang disabilitas karena adanya persepsi publik yang memandang bahwa penyandang disabilitas harus menerima bantuan.

Berdasarkan pernyataan dari aktivis kesetaraan terhadap penyandang disabilitas sekaligus akademisi dalam bidang perancangan (Narasumber A1), penyandang disabilitas fisik cenderung memiliki keinginan untuk dapat mengakses fasilitas yang disediakan secara mandiri. Beberapa upaya yang dilakukan untuk memungkinkan pengguna dengan disabilitas fisik untuk dapat memanfaatkan fasilitas secara mandiri adalah dengan memberikan fasilitas khusus seperti toilet disabilitas, *ramp*, dan lajur kuning yang dapat digunakan oleh penyandang disabilitas fisik secara mandiri.

Penerapan desain tersebut telah disediakan di Kawasan Dukuh Atas, akan tetapi penerapannya masih harus dimaksimalkan lagi, terutama pada fasilitas umum yang tidak berada di simpul transit. Beberapa contoh penerapan fasilitas tersebut adalah sebagaimana yang digambarkan di bawah.



Gambar 4. 4. Penyediaan Toilet Disabilitas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Meski toilet disabilitas disediakan, akan tetapi toilet disabilitas biasanya akan dikunci untuk menghindari adanya penggunaan toilet disabilitas oleh masyarakat umum. Oleh karena itu, privasi yang harusnya didapat pun berkurang, karena pada akhirnya pengguna tersebut harus meminta bantuan untuk mengakses fasilitas yang harusnya dapat diakses tanpa izin tertentu. Hal ini bertentangan dengan teori *the inclusive city* yang menyatakan bahwa desain yang inklusif tidak hanya harus bisa diakses pengguna, tapi juga dapat digunakan tanpa menggunakan alat bantu atau improvisasi tersendiri yang akhirnya justru bersifat mendiskriminasi (Hanson, 2004).



Gambar 4. 5. Penyediaan Ubin pemandu
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

Selain toilet disabilitas, penyediaan ubin pemandu untuk penyandang tunanetra sudah disediakan baik di dalam area simpul transit, maupun pada area akses dalam kawasan ini. Berdasarkan pernyataan dari staff ITDP Indonesia, penyediaan ubin pemandu pada kawasan ini sudah termasuk salah satu yang terbaik penerapannya di Indonesia. Akan tetapi, penerapan ubin pemandu di kawasan ini pun masih dapat ditingkatkan lagi untuk penerapannya. Contohnya seperti yang dapat dilihat pada gambar 4.6 yang dilingkari merah, yang menunjukkan tanda berhenti *pada* ubin pemandu padahal tidak ada destinasi atau titik penyeberangan yang dapat dituju. Penyampaian informasi yang salah melalui ubin pemandu ini dapat berakibat pengguna tunanetra menjadi kebingungan dalam mencari arah dan pada akhirnya harus kembali mencari bantuan. Hal ini sekali lagi menunjukkan tanda-tanda bahwa desain ubin pemandu pada kawasan ini belum cukup inklusif. Selain itu, penerapan ubin yang digunakan pada kawasan ini pun belum memenuhi standar PUPR sebagaimana yang ditunjukkan pada gambar 2.10.

Selain penyediaan ubin pemandu, ada juga penyediaan *ramp* bagi pengguna kursi roda yang diletakkan di beberapa titik strategis. Penyediaan ramp pada kawasan ini merupakan salah satu penyediaan fasilitas yang dapat terbilang cukup baik.



Gambar 4. 6. Penerapan Ramp pada area MRT Dukuh Atas
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

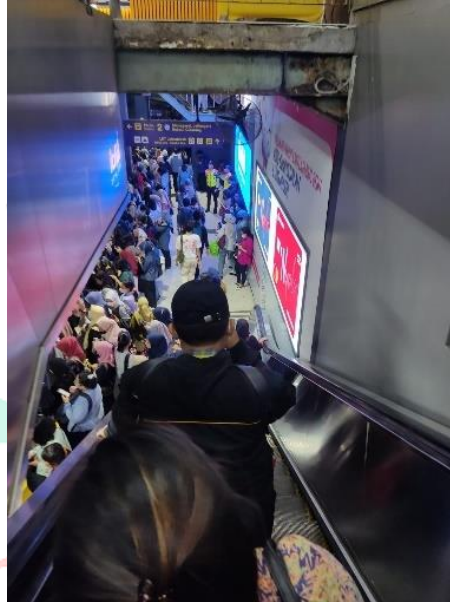
Berdasarkan hasil observasi, seperti yang dapat dilihat pada gambar 4.7, penerapan *ramp* untuk pengguna kursi roda sudah cukup dipikirkan dalam Kawasan Dukuh Atas, terutama pada area sekitaran MRT yang sudah dirancang secara lansekap untuk memenuhi fungsi tersebut. Berdasarkan wawancara terhadap pengunjung, penerapan *ramp* ini juga menjadi salah satu nilai tambah secara estetika dan meningkatkan *imagebility* kawasan.

Selain penyediaan fasilitas penunjang tersebut, beberapa aspek yang menjadi faktor utama dalam menjaga privasi pengguna berdasarkan pernyataan I1 adalah melalui pelayanannya. Saat ini pelayanan di dalam Kawasan Dukuh Atas masih cenderung memandang pengguna disabilitas fisik sebagai golongan yang harus ‘dibantu’, padahal nyatanya berdasarkan pernyataan narasumber A1, pengguna dengan disabilitas memiliki keinginan tinggi untuk mengakses fasilitas secara mandiri dan ‘bantuan’ yang diberikan selama pelayanan ini justru terasa mengganggu dan melanggar privasi pengguna. Melalui penerapan desain-desain khusus disabilitas ini, maka penulis berkesimpulan bahwa penjagaan privasi pada Kawasan Dukuh Atas terhadap pengguna disabilitas fisik belum terpenuhi dengan baik dan masih harus banyak ditingkatkan.

4.2.1.3. Adanya keberagaman pengguna

Keberagaman pengguna merupakan salah satu bukti adanya inklusivitas dalam suatu Kawasan. Akan tetapi, berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan pengelola kawasan, pengguna dari Kawasan Dukuh Atas sebagian besar hanya melingkupi pekerja kantoran dan sebagian besar merupakan masyarakat yang berada di usia prima. Pengguna disabilitas fisik sangat jarang dan hampir tidak pernah terlihat selama masa observasi menggunakan kawasan tersebut. Hal yang sama juga dinyatakan oleh narasumber P1, selaku pengelola yang berada di kawasan, yang menyatakan bahwa sangat minim pengguna dengan disabilitas fisik yang mengakses kawasan tersebut. Sedikitnya pengguna dengan disabilitas fisik dalam Kawasan Dukuh Atas ini dapat diartikan sebagai kurangnya inklusivitas dalam kawasan terhadap penyandang disabilitas, sehingga tidak menghasilkan kenyamanan yang harusnya dibutuhkan oleh penyandang

diabilitas fisik. Selain itu, juga dapat dikarenakan kurangnya aktivitas yang menarik minat para penyandang disabilitas fisik dalam kawasan tersebut.



Gambar 4. 7. Keberagaman Pengguna di Stasiun KRL Sudirman
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Meski begitu, rentang usia pengguna pada Kawasan ini dapat terbilang cukup luas, terutama pengguna MRT pada waktu menjelang sore hari atau pada *weekend*. Biasanya pengguna juga sering singgah dan bertemu di area Taman Dukuh Atas, atau di area sekitar MRT Dukuh Atas, bukan di titik simpul transit.



Gambar 4. 8. Keberagaman Pengguna MRT Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

4.2.1.4. Desain Menarik

Desain yang menarik merupakan salah satu tolak ukur kenyamanan pengguna selama menggunakan fasilitas di Kawasan Dukuh Atas. Kawasan Dukuh Atas sendiri, cukup menjadi kawasan yang cukup menarik karena konsepnya yang berorientasi transit dengan banyak opsi moda tersedia, sehingga menjadikan Kawasan Dukuh Atas sebagai kawasan yang mudah diakses dan dikunjungi oleh penggunanya. Berdasarkan pernyataan dari narasumber I2 dalam wawancara yang dilakukan terkait dengan desain Kawasan Dukuh Atas, kawasan ini dirancnag dengan mengikutsertakan berbagai kelompok masyarakat termasuk penyandang disabilitas, salah satunya dengan PERTUNI (Persatuan Tunanetra Indonesia), sehingga seharusnya sudah didesain untuk dapat menarik masyarakat dari berbagai golongan. Selain itu, kawasan ini juga di desain dengan orientasi transit, menyesuaikan standar Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Berdasarkan wawancara terhadap pengunjung Kawasan Dukuh Atas, desain dari kawasan ini dianggap cukup menarik karena dirasa sudah lebih mengutamakan pejalan kaki dan pengolahan lansekapnya pun telah diatur hingga memberikan kesan rindang bagi pengunjungnya, sebagaimana yang ditunjukkan pada gambar di bawah.



Gambar 4. 9. Desain Kawasan Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

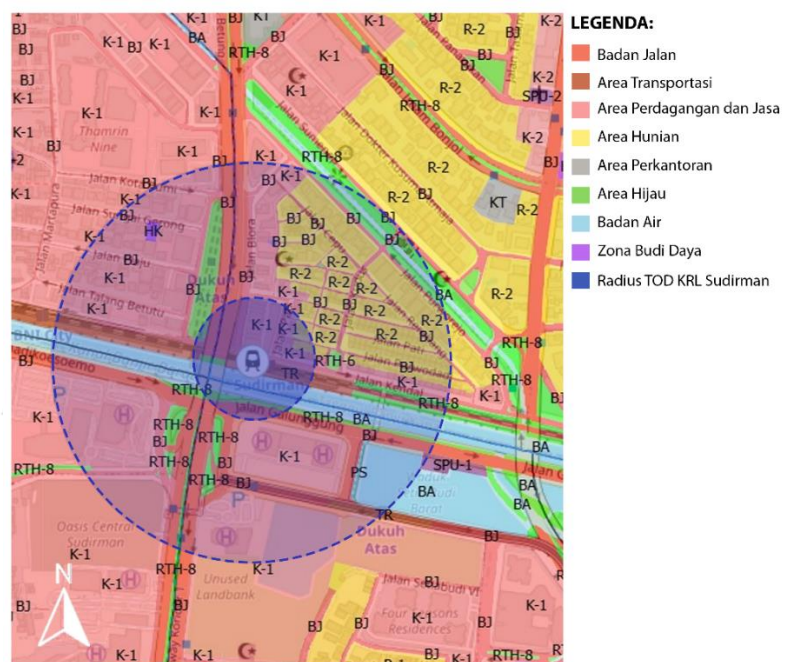
Dalam segi desain, Kawasan Dukuh Atas dapat disimpulkan telah melakukan upaya yang cukup baik, dan menyediakan desain yang menarik bagi banyak golongan masyarakat.

4.2.2. Penggunaan yang fleksibel (*Flexibility in Use*)

Penggunaan desain secara fleksibel dapat diartikan bahwa desain yang disediakan dalam kawasan ini dirancang untuk dapat memuat berbagai jenis aktivitas dan dapat memwadhahi berbagai jenis aktivitas tersebut dengan baik melalui fasilitas yang ada. Penilaian fleksibilitas kawasan ini dinilai dari beberapa indikator, diantaranya; desain memiliki banyak fungsi, desain dapat diakses oleh setiap pengguna, desain dapat memfasilitasi setiap pengguna, dan desain memberikan kemudahan bagi pengguna.

4.2.2.1. Desain memiliki banyak fungsi

Desain TOD yang baik harus memiliki fungsi yang beragam untuk dapat memwadhahi masyarakat yang lebih luas. Beberapa penggunaan fungsi kawasan telah dijabarkan pada pemetaan zonasi pada gambar di bawah.



Gambar 4. 10. Peta zonasi kawasan
Sumber: Jakartasatu, Olahan Pribadi, 2023

Sesuai dengan karakteristik rancangan TOD, Kawasan Dukuh Atas memiliki perbandingan fungsi lahan di sekitar 40% dan 60% untuk fungsi residensial dan fungsi non-residensialnya (Gubernur DKI Jakarta, 2022). Berdasarkan pemetaan zonasi yang dilakukan, Kawasan Dukuh Atas kebanyakan didominasi oleh area perdagangan dan Jasa dengan beberapa fungsi pendukung yang lainnya.

Ragam jenis penggunaan lahan dalam kawasan ini dapat mengartikan bahwa Kawasan Dukuh Atas sudah cukup fleksibel untuk memenuhi kebutuhan setiap penggunanya, tak terkecuali pengguna dengan disabilitas fisik.

4.2.2.2. Desain dapat diakses oleh setiap pengguna

Berdasarkan hasil wawancara terhadap pengguna, Kawasan Dukuh Atas dinilai cukup ramah terhadap pengguna dengan disabilitas fisik. Hal ini dinilai dari adanya penerapan elemen-elemen penunjang seperti *ramp*, *handrail*, ubin pemandu, dan penanda ramah disabilitas yang digunakan. Meski begitu, berdasarkan pernyataan I1 dalam wawancara yang dilakukan dengan ITDP Indonesia, aksesibilitas oleh pengguna disabilitas di Kawasan Dukuh Atas memang masih harus ditingkatkan, terutama untuk pengguna tunanetra. Hal ini karena pengguna tunanetra sangat bergantung pada informasi *tactile* dan *audio*, yang saat ini belum disediakan secara maksimal, karena Kawasan Dukuh Atas cenderung memberikan informasi secara visual. Selain itu, penyediaan informasi secara *tactile* kepada pengguna tunanetra harus disediakan secara penuh dan ter-standarisasi untuk dapat dikatakan baik, karena misinformasi sedikit saja dapat mengakibatkan pengguna tersebut kebingungan sehingga tidak memenuhi standar inklusivitas dan *seamless travel* (Hanson, 2004) yang seharusnya. Hal ini karena fasilitas yang

harusnya didapatkan belum diterapkan secara maksimal, meskipun sudah disediakan di kawasan tersebut. Detail penerapan fasilitas tersebut akan dijelaskan pada poin selanjutnya.

4.2.2.3. Desain dapat memfasilitasi pengguna disabilitas fisik

Beberapa fasilitas yang harus disediakan untuk pengguna disabilitas fisik, meliputi; fasilitas tunanetra yang berupa ubin pemandu, informasi melalui audio, dan informasi *tactile* berupa braille, fasilitas tunawicara atau bisu/tuli dengan pemaparan visual dan papan informasi, terakhir penyediaan pedestrian yang cukup, *lift* dan *ramp* untuk pengguna dengan gangguan mobilitas atau pengguna kursi roda.

Berdasarkan poin-poin di atas, beberapa penerapan seperti pemaparan visual, papan informasi, *lift*, dan *ramp* sudah dilaksanakan dengan cukup maksimal. Akan tetapi, penerapan informasi *tactile* saat ini masih belum ada, sedangkan penerapan lajur kuning dan penyediaan pedestrian yang cukup masih perlu diperbaiki kembali. Beberapa contoh penerapan fasilitas penunjang disabilitas yang tidak baik dapat dilihat pada gambar 4.11 dan 4.12.



Gambar 4. 11. Penerapan ubin pemandu yang tidak baik
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

Berdasarkan standar penerapan ubin pemandu yang baik, ubin pemandu harusnya dapat mengarahkan pengguna kawasan, terutama pengguna dengan disabilitas fisik tunanetra, ke arah akses untuk fasilitas publik yang ingin digunakan. Akan tetapi, masih ada beberapa area dalam Kawasan Dukuh Atas yang ubin pemandunya terputus di tengah jalan, entah karena kurangnya pengelolaan yang dilakukan, atau belum diperbaharui menyesuaikan situasi yang ada. Selain itu, pemasangan ubin pemandu pada belokkan juga belum memenuhi standar PUPR yang seharusnya sebagaimana yang digambarkan dalam gambar 2.11, pemasangan yang dilakukan terkesan seadanya dan tidak lengkap.

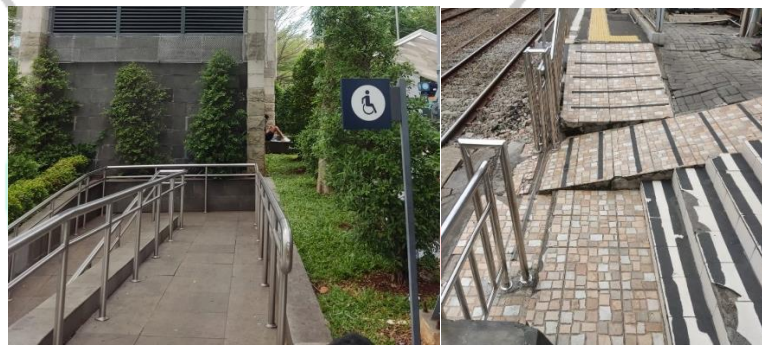


Gambar 4. 12. Jalur pedestrian yang sempit

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Selain ubin pemandu, beberapa pedestrian yang disediakan belum memenuhi standar yang seharusnya, yakni dengan pedestrian berukuran kurang lebih 185 cm, dan seharusnya muat untuk dilalui oleh 2 kursi roda sekaligus (Permen PUPR, 2006).

Beberapa contoh lain adalah penerapan *ramp* yang sudah sangat optimal pada area sekitar MRT dukuh atas, sesuai dengan peraturan PUPR sebagaimana digambarkan di gambar 2.25, akan tetapi desain *ramp* pada area dalam KRL Sudirman masih dibuat dengan ‘seadanya’ dan tidak memenuhi standar yang seharusnya, seperti penyediaan *hand rail*, kemiringannya, dan peraturan mengenai penempatan pintu. Perbandingan keduanya dapat dilihat sebagaimana yang ditunjukkan pada gambar di bawah.



Gambar 4. 13. Ramp area sekitar MRT Dukuh Atas vs Area Dalam KRL Sudirman

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan ini, dapat disimpulkan bahwa perlu dilakukan perbaikan, pembaharuan, dan penyetaraan terhadap fasilitas yang disediakan dalam Kawasan Dukuh Atas. Fasilitas yang disediakan dalam kawasan ini sebenarnya sudah terbilang cukup lengkap, namun sebagian fasilitasnya belum memenuhi standar yang seharusnya dipenuhi, dan ketimpangan ini mengakibatkan pengguna tidak dapat mengakses kawasan secara maksimal.

4.2.2.4. Desain dapat memberikan kemudahan dan akses

Beberapa upaya untuk memberikan akses bagi pengguna adalah dengan memberikan JPO atau Jembatan Penyeberangan Orang di antara simpul transit yang ada untuk memberikan akses langsung. Saat ini ada beberapa JPO yang telah disediakan di Kawasan Dukuh Atas, yakni JPO yang menghubungkan pedestrian dari KRL Sudirman ke Stasiun Trans Jakarta dan JPO yang menghubungkan Stasiun KRL Sudirman dan LRT Dukuh Atas.



Gambar 4. 14. JPO Transjakarta

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Akses JPO Transjakarta ini tidak memiliki akses *ramp* maupun *lift*, sehingga tidak dapat diakses oleh pengguna kursi roda atau pengguna yang memiliki kesulitan mobilitas. Selain itu, lajur kuning yang disediakan pada JPO Transjakarta Dukuh Atas 1 tidak mengarahkan ke JPO sama sekali seperti yang bisa dilihat pada gambar 4.15.



Gambar 4. 15. JPO LRT Dukuh Atas ke KRL
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

Akses JPO LRT memiliki akses *lift* dan *ramp*, akan tetapi, sama seperti JPO Trans Jakarta, lajur kuning di JPO ini juga banyak yang putus dan beberapa area tidak ada ubin pemandu sama sekali seperti yang bisa dilihat pada gambar di atas.

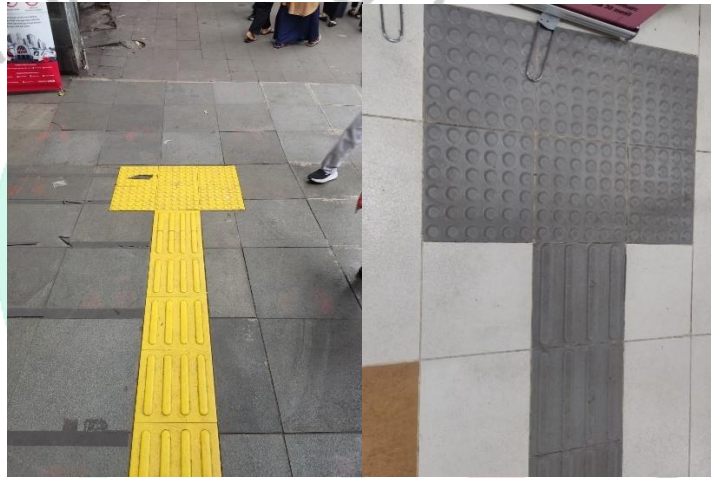
4.2.3. Penggunaan yang mudah dan intuitif (*Simple and Intuitive*)

Desain dengan penggunaan yang mudah dan intuitif berarti desain tersebut sederhana dan umum, sehingga dapat diikuti secara tanpa sadar. Beberapa indikator dari desain yang mudah dan intuitif, antara lain; desain yang konsisten dan mudah dipahami, dan desain yang mengkomunikasikan arah.

4.2.3.1. Desain konsisten dan mudah dipahami pengguna

Desain yang diterapkan pada Kawasan Dukuh Atas sebenarnya sudah cukup maksimal, terutama untuk *wayfinding* dan *signage* yang terletak di dalam simpul transit. Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap pengunjung, desain yang disediakan mudah dipahami pengguna, terutama untuk desain di area sekitar simpul transit MRT Dukuh Atas.

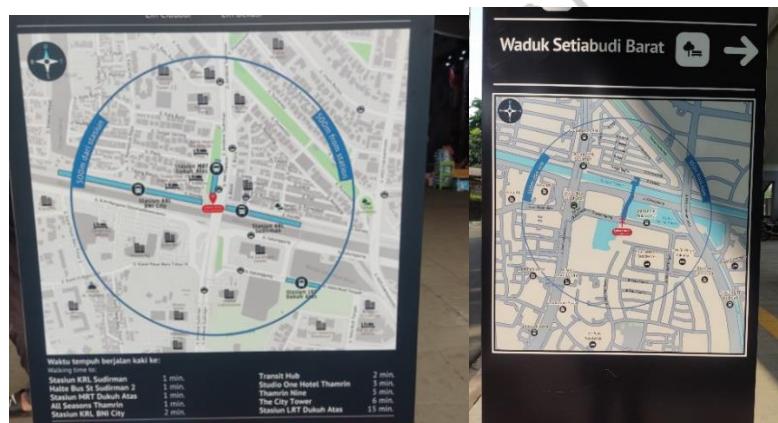
Konsistensi desain dalam Kawasan Dukuh Atas, dapat dilihat dari penggunaan ubin pemandu yang berwarna kuning pada seluruh area kawasan, kecuali pada bagian dalam MRT Dukuh Atas yang di cat abu. Selain memenuhi standarisasi PUPR yang seharusnya, penggunaan ubin yang selalu berwarna kuning ini juga menjadi salah satu upaya pengguna kawasan untuk menemukan arah dengan mudah ke titik simpul transit lainnya.



Gambar 4. 16. Ubin pemandu kuning vs Ubin pemandu Abu

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Selain penggunaan ubin pemandu, penggunaan *signage* dalam kawasan ini pun juga menggunakan desain yang sama atau mirip.



Gambar 4. 17. Signage "you are here" di area sekitar MRT vs area sekitar LRT Dukuh Atas

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Secara keseluruhan, desain pada Kawasan Dukuh Atas, dilakukan dengan cukup konsisten dan terintegrasi dalam setiap modanya, sehingga walau dalam Kawasan Dukuh Atas terdapat berbagai jenis moda transportasi, tetapi pengguna tidak akan bingung dalam menentukan arah yang akan dituju.

4.2.3.2. Desain mengkomunikasikan arah

Desain pada dukuh atas biasanya tidak bercabang sehingga cukup maksimal dalam mengkomunikasikan arah. Contohnya seperti yang dapat dilihat pada gambar di bawah di mana elemen lanskap seperti dinding dan vegetasi sengaja dirancang untuk menandakan akses jalan yang akan digunakan oleh pengguna.



Gambar 4. 18. Desain Lanskap Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

4.2.4. Informasi yang mudah dipahami (*Perceptible Information*)

Desain yang baik harus memiliki informasi yang mudah dipahami, dan secara inklusif, maka desain ini harus dapat dipahami oleh seluruh pengguna, termasuk pengguna dengan disabilitas fisik. Beberapa indikator desain dengan informasi yang mudah dipahami, antara lain; desain memiliki penanda dengan simbol dan instruksi yang jelas, dan desain memiliki tanda untuk pengguna berkebutuhan khusus.

4.2.4.1. Desain memiliki penanda dengan simbol dan instruksi yang jelas

Penanda dengan instruksi jelas merupakan salah satu elemen yang harus disediakan dengan baik dalam suatu kawasan. Sebagai kawasan dengan orientasi transit, sudah seharusnya penanda pada Kawasan Dukuh Atas dapat dengan mudah dipahami oleh penggunanya.



Gambar 4. 19. Contoh Signage Kawasan Dukuh Atas

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan pun penanda dalam kawasan ini sudah cukup untuk menginformasikan arah yang harus dituju, terlebih dalam fungsinya untuk mengarahkan pengguna dari satu moda ke moda lainnya. Informasi ini juga didukung dari hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap pengguna Kawasan Dukuh Atas, bahwa penanda dari Kawasan Dukuh Atas dianggap mudah dipahami dan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan secara jelas.

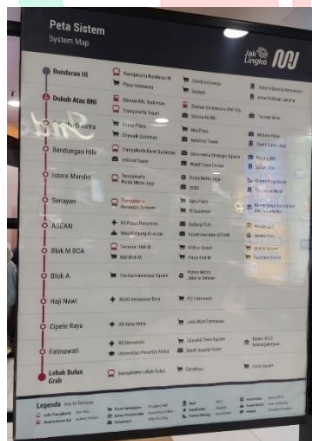
Berdasarkan hasil wawancara dengan perancang kawasan, juga telah disampaikan bahwa penanda yang digunakan dalam kawasan telah cukup mumpuni, akan tetapi memang masih ada beberapa informasi yang belum lengkap, contohnya pada *signage* yang berada di JPO antara KRL Sudirman dan LRT dukuh atas yang belum menyantumkan *Trans Jakarta*.



Gambar 4. 20. Signage JPO LRT Dukuh Atas

Sumber: Olahan Pribadi, 2023

Selain beberapa penanda tersebut, juga tersedia beberapa penanda lain yang digunakan dalam Kawasan Dukuh Atas, yang digunakan untuk mengkomunikasikan arah dan diletakkan di berbagai lokasi strategis. Berbagai penanda ini diletakkan dengan guna membantu pengguna agar mendapatkan *wayfinding* yang baik dalam kawasan dan dapat menemukan arah tujuannya. Berbagai *signage* tersebut dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 21. Signage Dukuh Atas
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

4.2.4.2. Memiliki tanda untuk pengguna berkebutuhan khusus

Penanda berkebutuhan khusus perlu diberikan untuk mengidentifikasi penggunaan fasilitas khusus disabilitas dan fasilitas umum yang digunakan oleh seluruh pengguna. Berdasarkan observasi yang dilakukan, penyediaan fasilitas disabilitas yang diajukan sudah cukup lengkap, akan tetapi belum semua fasilitas penunjang disabilitas diberikan tanda berkebutuhan khusus, contohnya pada toilet disabilitas di JPO LRT Dukuh Atas yang belum diberikan penanda disabilitas pada pintunya sebagaimana yang dapat dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 4. 22. Toilet Disabilitas JPO LRT Dukuh Atas
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

4.2.5. Toleransi untuk kesalahan (*Tolerance for Error*)

Suatu desain harus memiliki toleransi untuk kesalahan yang cukup tinggi, hal ini dilakukan untuk berjaga-jaga apabila terjadi kecelakaan selama penggunaan desain. Beberapa indikator desain yang memiliki toleransi untuk resiko, antara lain; desain meminimalisir resiko, desain memeberikan peringatan akan resiko, dan desain memiliki fitur keselamatan.

4.2.5.1. Desain meminimalisir resiko

Dalam suatu desain, faktor resiko atau *error*, merupakan satu faktor penting yang harus diperhatikan dan dipertimbangkan. Dalam konteks kawasan, faktor ‘resiko’ yang perlu dipertimbangkan menjadi sangat penting, apalagi mengingat subjek penelitian pada penelitian yang dimaksud merupakan penyandang disabilitas fisik, sehingga aspek resiko yang dimaksud dapat membahayakan keselamatan mereka. Beberapa upaya yang dilakukan untuk meminimalisir resiko yang diterima, berdasarkan wawancara terhadap ITDP Indonesia selaku perencana adalah dengan melakukan pedestrianisasi dan memperluas area trotoar yang digunakan, sebagaimana yang dapat dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 4. 23. Trotoar Kawasan Dukuh Atas
Sumber: Olahan Pribadi, 2023

Detail-detail desain seperti pelebaran trotoar, penambahan batas kendaraan pada *bike lane*, batas pada waduk, dan meletakkan ubin pemandu menjauh dari batas trotoar dan jalan menjadi faktor-faktor penting dalam mengurangi resiko pengguna jalan, terutama pengguna dengan disabilitas fisik, agar dapat menikmati akses dan fasilitas dalam kawasan dengan nyaman dan aman tanpa takut akan resiko yang mungkin dialami. Detail-detail tersebut pun,

sebenarnya juga telah di spesifikasi sesuai dengan menyesuaikan peraturan Menteri PUPR, sebagaimana yang sudah dibahas pada gambar 2.8 sebelumnya mengenai ruang gerak kursi roda, bahwa jalan yang dibuat harus bisa dilalui oleh 2 pengguna kursi roda. Spesifikasi lain seperti ukuran dan jenis ubin pemandu yang digunakan pun sudah sesuai dengan peraturan dalam PUPR yang seharusnya. Hal ini menunjukkan bahwa Kawasan Dukuh Atas sudah cukup baik dalam mengurangi resiko bagi penggunanya.

4.2.5.2. Desain memberikan peringatan akan resiko

Sebagian besar peringatan resiko yang berada di Kawasan Dukuh Atas diletakkan di area peron menuju kereta untuk mengingatkan pengguna agar tidak berdiri terlalu dekat ke arah rel kereta. Area peron biasanya akan di cat kuning dengan peringatan area berbahaya sebagaimana yang bisa dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 4. 24. Peringatan pada peron KRL
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Selain area peron, peringatan yang diberikan pada pengguna disabilitas dapat berupa penggunaan ubin pemandu sesuai jenisnya sehingga memberikan penanda saat akan berhenti di tujuannya. Pertaruan mengenai penggunaan ubin pemandu di Kawasan Dukuh Atas ini sudah sesuai dengan peraturan Standar Jalan Pemandu PUPR yang dapat dilihat

pada gambar 2.18, penggunaan yang dilakukan adalah dengan membedakan penggunaan ubin pemandu tipe titik sebagai tanda *stop* atau belok dan lurus sebagai penunjuk jalan. Contoh penggunaan ubin pemandu yang mengarahkan ke arah *lift* dan titik peron seperti gambar di bawah.



Gambar 4. 25. Penerapan Jenis Jalur Pemandu di Kawasan Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

4.2.5.3. Desain memiliki fitur keselamatan

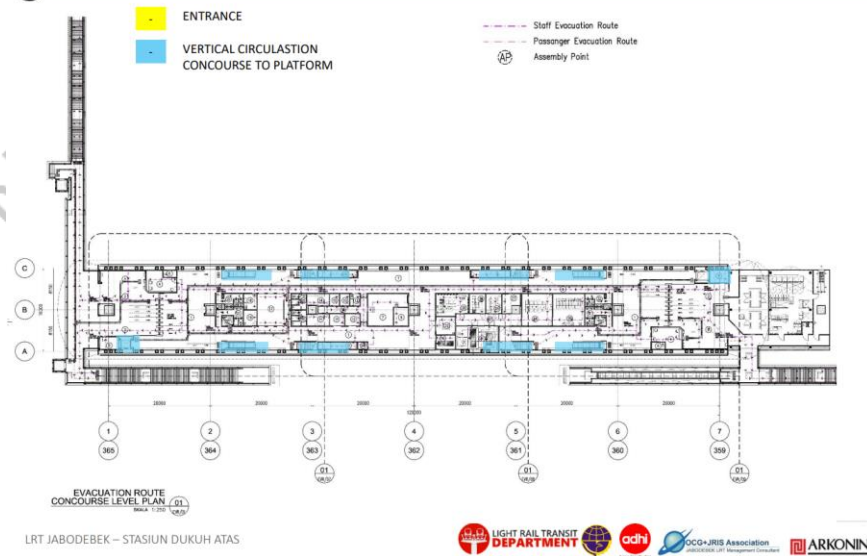
Sesuai dengan standarisasi yang ada, baik dalam suatu bangunan maupun kawasan, harus ada beberapa protokol keamanan yang dilakukan guna mengurangi dan beraga-jaga terhadap resiko yang mungkin terjadi. Pada kawasan Dukuh Atas, beberapa fitur keselamatan yang disediakan meliputi pengadaan klinik pada setiap simpul transit dan fitur keamanan terhadap kebakaran sesuai standarisasi kebakaran bangunan masing-masing, salah satunya dengan penyediaan *hydrant* dan *fire extinguisher*.



Gambar 4. 26. Fitur Keselamatan Kawasan Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Selain itu, setiap simpul transit memiliki jalur evakuasi tersendiri, sesuai standarisasi yang harus dilakukan pada tiap bangunan tersebut. Salah satu jalur evakuasi tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah yang merupakan ilustrasi jalur evakuasi di LRT Dukuh Atas.

5 JALUR EVAKUASI PENUMPANG LANTAI CONCOURSE



Gambar 4. 27. Jalur evakuasi LRT Dukuh Atas
Sumber: (PT. ARKONIN, 2023)

Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat dilihat bahwa fitur keselamatan dalam kawasan ini dapat terbilang cukup baik dan terencana.

4.2.6. Penggunaan tenaga yang kecil (*Low Physical Effort*)

Desain Nyang baik, terutama desain kawasan, harus dapat diakses dengan tenaga yang minim. Dalam kawasan yang berorientasi transit, aspek pejalan kaki menjadi perhatian yang cukup intens. Hal ini karena kawasan dengan orientasi transit menjadikan *walkability* kawasan sebagai salah satu aspek ukur yang penting dalam desainnya (ITDP, 2017). Beberapa indikator desain dengan penggunaan tenaga yang kecil, antara lain; desain dapat diakses dengan tenaga sedikit, dan memiliki rute langsung.

4.2.6.1. Desain dapat diakses dengan tenaga sedikit

Desain dalam Kawasan Dukuh Atas, dinilai cukup inklusif karena desainnya yang menekankan kesan rindang dengan banyak penggunaan vegetasi, akan tetapi masih ada beberapa masalah dalam aksesibilitas kawasan ini. Akses masuk ke dalam kereta tidak ramah bagi pengguna disabilitas fisik karena kereta cukup tinggi dan tidak terdapat *ramp*, terutama pada peron KRL Sudirman dan KA Bandara. Celah antara peron kereta pada peron *commuterline* terlalu tinggi dan lebar sehingga pengguna harus melompat saat turun dari kereta, ditambah lagi saat *peak hour* pengguna stasiun dinilai terlalu padat dan harus berdesakan. Pelayanan semacam ini tentu sangat tidak ramah terhadap pengguna dengan disabilitas fisik, terutama pengguna dengan gangguan dalam mobilitasnya.



Gambar 4. 28. Celah Peron dan Kereta KRL Sudirman
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

4.2.6.2. Desain memiliki rute langsung

Karena dirancang memiliki rute langsung, Kawasan TOD telah dirancang untuk dapat terintegrasi antar modanya, oleh karena itu akses langsung sangat diutamakan. Akan tetapi pada Kawasan Dukuh Atas masih terdapat beberapa rute kendaraan yang tidak mendapat akses langsung, yakni akses dari LRT dukuh atas ke MRT Dukuh Atas yang masih harus melewati KRL Sudirman.



Gambar 4. 29. Akses Rute langsung
Sumber: Olahan Pribadi, 2023



4.2.7. Ukuran dan ruang untuk penggunaan yang sesuai (*Size and Space for Approach and Use*)







Desain yang inklusif harus dapat digunakan oleh seluruh pengguna, oleh karena itu, desain harus dapat memuat ukuran dan ruang untuk penggunaan yang sesuai. Indikator dari desain dengan ukuran dan ruang untuk penggunaan yang sesuai, antara lain; desain mengakomodir elemen wayfinding, memungkinkan pengguna yang duduk untuk dapat meraih sekitarnya, mengakomodir ukuran dan variasi pengguna, serta mengakomodir pengguna dengan kursi roda dan alat bantu lainnya.


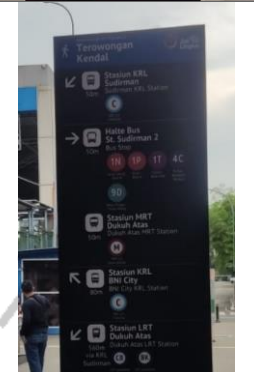


4.2.7.1. Desain mengakomodir elemen *wayfinding* yang jelas

Untuk mengetahui bagaimana penerapan *wayfinding* dalam kawasan, maka kita harus terlebih dahulu mengetahui apa itu *wayfinding* dan elemen *wayfinding* apa saja yang harus ada dalam kawasan. Dilansir dari Jurnal *University of Florida*, *Wayfinding* merupakan proses di mana orang berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain melalui pengumpulan informasi dan proses pengambilan keputusan melalui orientasi dan pergerakan ruang (Abrams, 2010). Elemen *wayfinding* dapat dibagi menjadi beberapa jenis, berdasarkan tulisan Agusta yang mengelompokkan elemen *wayfinding* berdasarkan Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta dan Sarah Hunter (2010), elemen *wayfinding* dibagi menjadi 16 jenis (Agusta, 2022). Penerapan elemen tersebut pada Kawasan Dukuh Atas adalah sebagaimana yang dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 4. 1. Tabel Penerapan Elemen *Wayfinding* di Dukuh Atas

Pedoman Wayfinding DKI Jakarta (2022)	Teori Sarah Hunter (2010)	Elemen Wayfinding		Penerapan di Kawasan Dukuh Atas	
Legibility (Keterbacaan)	Sistem sirkulasi internal dan eksternal	1)	<i>Design concepts (paths, markers, nodes/intersection)</i>	✘	-
		2)	<i>Approach from street</i>	✓	
		3)	Parkir	✓	
		4)	Trotoar	✘	-

		5)	<i>Entrances and exits</i>	✓	
		6)	<i>Connection to mass transportation</i>	✓	
Penempatan Leveling	Alat bantu perubahan level	7)	<i>Elevators, Staircases, Escalators</i>	✓	
Desain Inklusif	Transportasi Internal	8)	<i>Mobility aids (ramps, tactile strips)</i>	✓	
		9)	<i>People movers</i>	✗	-
Decision Points	Artikulasi ruang interior stasiun dan zonasi tujuan	10)	<i>Fixed rail systems</i>	✗	-
		11)	<i>Drop Off</i>	✓	
		12)	<i>Entrance and exit</i>	✓	

Konten		13)	<i>Environment al graphics</i>	✓	
	Informasi penunjuk arah yang terbaca	14)	<i>Sistem penanda (signage) sesuai skala Orientasi</i>	✓	
		15)	<i>penunjuk arah "You are there maps"</i>	✓	
		16)	<i>Alat bantu informasi keberangkatan & pergi</i>	✓	

Sumber: (Agusta, 2022), Olahan Pribadi 2023.

Dari 16 elemen tersebut, 12 dapat terpenuhi dalam kawasan, sehingga dapat disimpulkan bahwa *wayfinding* yang disediakan dalam Kawasan Dukuh Atas sudah cukup baik.

4.2.7.2. Desain memungkinkan pengguna yang duduk untuk dapat meraih sekitarnya

Desain yang mengutamakan aksesibilitas dan kemudahan dalam menjangkau benda-benda keperluan pengguna dengan energi minimal adalah salah satu pertimbangan yang diberikan dalam desain untuk pengguna dengan mobilitas rendah, terutama pengguna yang menggunakan kursi roda. Dalam kawasan dukuh atas, rancangan dilakukan dengan memudahkan aksesibilitas pengguna kursi roda agar dapat berjalan dengan mandiri dan baik melalui pengaplikasian *ramp* dan *lift*. Selain itu juga memasang *handrail* dan tombol pada jarak yang dapat dijangkau oleh pengguna kursi roda sesuai dengan peraturan dalam PUPR mengenai jarak jangkauan pengguna kursi roda, yakni pada jarak sekitar 90-120cm dari lantai.

4.2.7.3. Desain mengakomodir ukuran dan variasi pengguna

Desain pada Kawasan Dukuh Atas dirancang untuk mengakomodir berbagai aktivitas dengan penggunaan yang terbuka dan menggunakan ukuran jalan dengan standar ukuran paling lebar, yakni ukuran pengguna kursi roda. Hal ini juga dapat dilihat dari hasil observasi, yang menunjukkan bahwa banyak kelompok-kelompok masyarakat dari berbagai rentang usia yang singgah dan berkunjung dalam kawasan ini, meski selama proses observasi penulis belum menemukan pengguna dengan keterbatasan fisik yang menggunakan transportasi publik di Kawasan Dukuh Atas.



Gambar 4. 30. Suasana Kawasan Dukuh Atas
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

4.2.7.4. Desain mengakomodir pengguna kursi roda atau alat bantu lain

Desain dalam Kawasan Dukuh Atas telah dirancang untuk memenuhi kebutuhan pengguna dengan disabilitas fisik. Berdasarkan pernyataan I1 dalam wawancara yang dilakukan terhadap perancang kawasan, ITDP Indonesia, beberapa upaya yang dilakukan untuk mengakomodir pengguna dengan kursi roda atau pengguna dengan alat bantu gerak lain adalah dengan menggunakan standarisasi trotoar dengan ukuran kursi roda, sesuai dengan PUPR, kemudian pengadaan *ramp*, dan pedestrianisasi jalan untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna yang akan menggunakan kawasan dengan berjalan kaki.



Gambar 4. 31. Desain Lift dan Ramp Khusus Disabilitas

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023