

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Dikutip dari Liputan 6 (Fitriana, 2019), salah satu moda transportasi yang paling sering digunakan oleh masyarakat Jakarta dan sekitarnya adalah *commuter line*. *Commuter line* merupakan transportasi rel listrik di bawah PT Kereta Commuter Indonesia. Salah satu *commuter line* adalah Stasiun Tanah Abang, stasiun transit yang memiliki peran penting dalam menghubungkan kawasan Jakarta dan sekitarnya. Berdasarkan rute stasiun kereta api pada Gambar 1.1, lokasi Stasiun Tanah Abang merupakan titik pertemuan persimpangan stasiun KRL dari arah Tangerang, Rangkasbitung, dan Manggarai yang terhubung dengan rute kereta api.



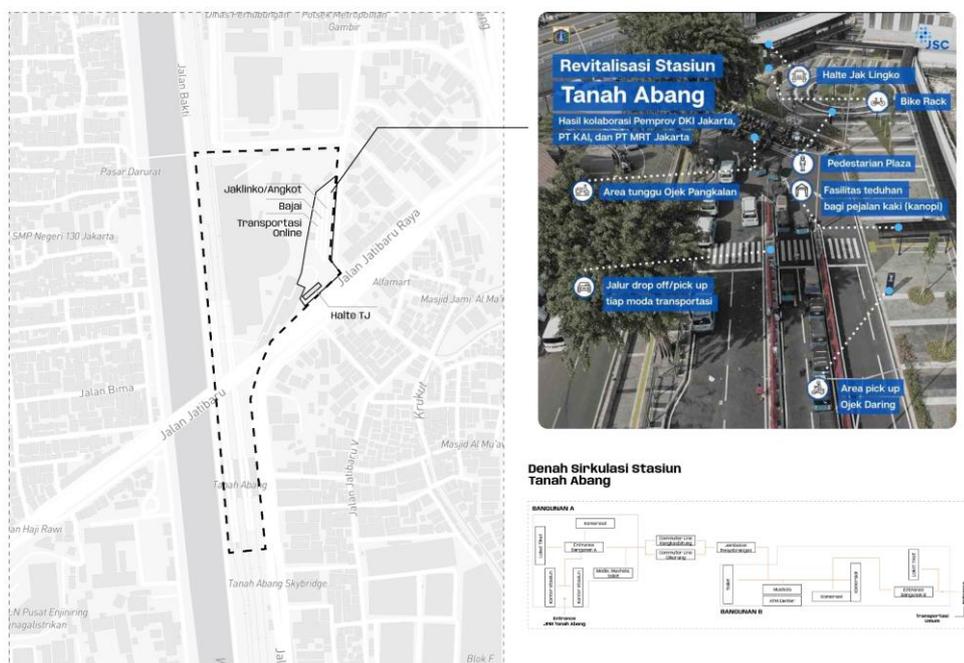
**Gambar 1.1 Rute Stasiun Tanah Abang**

Sumber: <https://commuterline.id/perjalanan-krl/peta-rute>, Rute Stasiun Kereta Api Kawasan Jakarta dan Sekitar

Selain menjadi stasiun transit menuju kawasan Jakarta dan sekitarnya, Stasiun Tanah Abang terintegrasi juga dengan moda transportasi lain. Dalam

perencanaan kawasan Stasiun Tanah Abang integrasi stasiun dengan moda transportasi lain (Gambar 1.2) dapat dilihat dari ketersediaannya halte TransJakarta, layanan bus yang melayani perjalanan di kawasan Jakarta dan sekitarnya, area parkir bajaj, dan area parkir angkutan kota atau Jaklinko. Selain itu, Stasiun Tanah Abang juga dilengkapi juga dengan area khusus untuk memesan dan menunggu ojek *online* yang dipesan secara *online* melalui aplikasi seperti Gojek, Grab, dan aplikasi lainnya.

Dengan dukungan fasilitas integrasi antarmoda transportasi umum di Stasiun Tanah Abang menjadikan stasiun ini sebagai salah satu pusat transportasi yang memudahkan penumpang dalam bermobilitas secara mandiri untuk beralih ke moda transportasi lainnya. Tetapi sangat disayangkan fasilitas parkir kendaraan mobil pribadi masih belum tersedia sehingga pengunjung memarkirkan kendaraan roda empat pada lokasi terdekat dengan stasiun.



**Gambar 1.2 Pemetaan Fungsi Stasiun Tanah Abang**  
 Sumber: Sumber Internet & Data Stasiun, *Data Olahan Penulis (2025)*

### Penumpang Stasiun JABODETABEK



**Gambar 1.3 Data Penumpang Stasiun JABODETABEK**

Sumber: *Data Pengguna KRL Thn 2022; Data Pengguna KRL Thn 2023.; Data Pengguna KRL Thn 2024*

Berdasarkan data pengguna KRL tahun 2022 hingga 2024, stasiun JABODETABEK memiliki kenaikan penumpang setiap tahunnya. Menurut Kompas Megapolitan (Maullana, 2021), Stasiun Tanah Abang menempati peringkat pertama moda transportasi terbanyak yang sering digunakan masyarakat. Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala UPT Stasiun Besar A Tanah Abang, Kurniawan Bellani Adhinata, pada hari Rabu, 23 Oktober 2024, kapasitas penumpang pada Stasiun Tanah Abang memiliki rata-rata 90 ribu hingga 150 ribu penumpang per harinya. Mengacu pada kenaikan jumlah penumpang dari tahun 2022 hingga 2024 (Gambar 1.3) penumpang Stasiun Tanah Abang yang mengalami lonjakan yang cukup tinggi dari tahun sebelumnya.

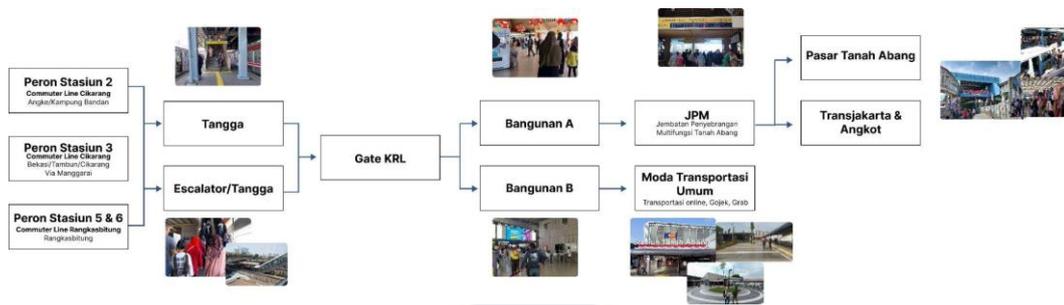


**Gambar 1.4 Titik Kepadatan Penumpang Pada Eskalator dan Peron Stasiun Tanah Abang**  
*Sumber: Observasi Penulis (2024)*



**Gambar 1.5 Titik Kepadatan Penumpang Stasiun Tanah Abang**  
*Sumber: Observasi Penulis (2024)*

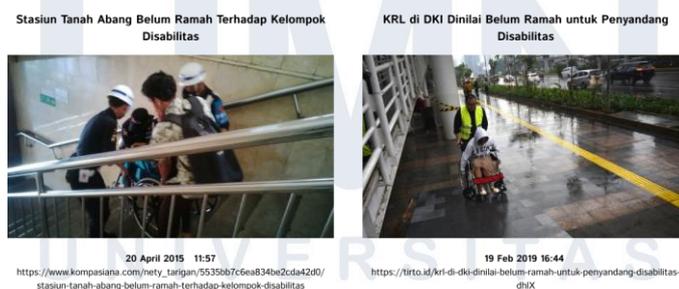
Peningkatan jumlah intensitas penumpang di Stasiun Tanah Abang yang tidak diimbangi dengan perluasan aksesibilitas dapat menyebabkan terjadinya kepadatan di beberapa area tertentu. Hal ini dapat menjadi salah satu hambatan dalam mobilitas penumpang KRL yang terlihat pada Gambar 1.4 dan Gambar 1.5. Kondisi tersebut dapat dilihat dari titik-titik kepadatan sirkulasi yang terjadi dan salah satu bukti keterbatasan infrastruktur Stasiun Tanah Abang dalam mengakomodasi lonjakan penumpang yang semakin meningkat.



**Gambar 1.6 Aksesibilitas Pada Stasiun Tanah Abang**

*Sumber: Hasil observasi Penulis di Stasiun Tanah Abang, Olahan Penulis (2025)*

Pada kondisi saat ini (Gambar 1.6), Stasiun Tanah Abang memiliki 2 aksesibilitas untuk menuju area peron kereta. Akses pertama berada pada Stasiun Tanah Abang di Jalan Jati Baru yang terhubung dengan jembatan multifungsi Tanah Abang. Pintu keluar kedua yang memiliki akses yang terhubung dengan transportasi publik, seperti angkot atau Jaklingko, bus atau TransJakarta, dan kendaraan *online*. Untuk layanan kereta api yang tersedia dari Stasiun Tanah Abang ke Stasiun Rangkasbitung datang sekitar 10-20 menit sekali, layanan kereta api dari Stasiun Tanah Abang ke Stasiun Duri sekitar 10-30 menit sekali, sementara dari Stasiun Tanah Abang ke Stasiun Manggarai sekitar 20-30 menit.



**Gambar 1.7 Berita Mengenai Fasilitas Disabilitas**

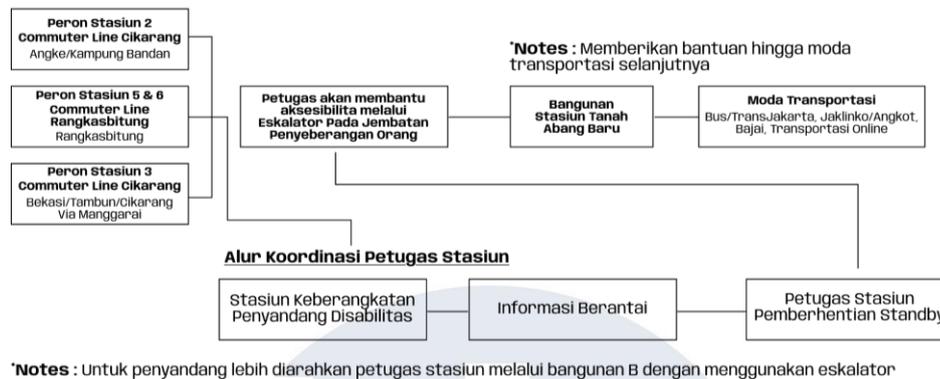
*Sumber: Berita seputar aksesibilitas penyandang disabilitas di Stasiun Tanah Abang*

Dilansir dari berita Kompasiana tahun 2015, Stasiun Tanah Abang masih belum memiliki fasilitas yang ramah bagi para penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas membutuhkan bantuan petugas untuk mengakses dan menggunakan kereta api. Kemudian berita dari Tirto.id pada tahun 2019 meliput kembali

mengenai fasilitas untuk penyandang disabilitas masih belum terpenuhi. Salah satunya adalah ketersediaan *portable ramps* yang kurang panjang. Oleh karenanya, hal ini harus cepat dibenahi oleh Stasiun Tanah Abang.

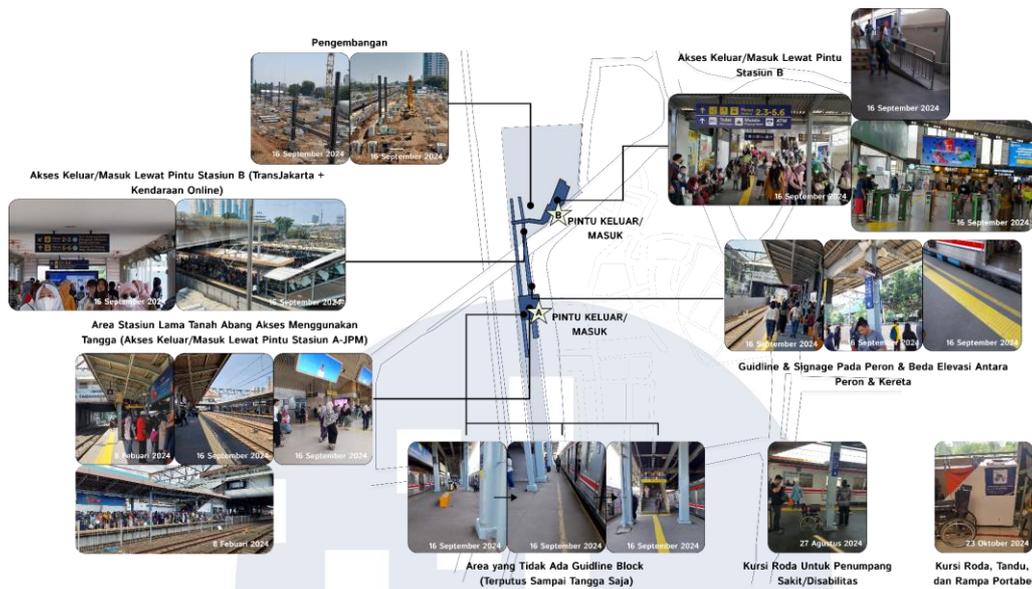
Dari hasil dari wawancara dengan kepala UPT Stasiun Besar A Tanah Abang, Kurniawan Bellani Adhinata, pada hari Rabu, 23 Oktober 2024, “fasilitas disabilitas berupa *lift* di Stasiun Tanah Abang masih belum tersedia. Akibatnya, Beliau menyampaikan bahwa masyarakat penyandang disabilitas masih memerlukan bantuan petugas dalam mobilitas pada area stasiun.” Maka dari itu, Stasiun Tanah Abang perlu mengkaji ulang mengenai kebutuhan fasilitas yang wajib untuk memenuhi kebutuhan pengguna secara menyeluruh. Pak Kurniawan juga mengungkapkan bahwa pada Stasiun Tanah Abang terdapat kurang lebih 20 penumpang disabilitas yang sering menggunakan fasilitas KRL (*commuter line*) kawasan Jabodetabek.

Saat ada penumpang disabilitas yang menggunakan layanan KRL, petugas stasiun akan membantu dalam melakukan mobilitas menuju fasilitas transportasi lainnya. Hasil wawancara dengan Wildan bagian *passenger service* Stasiun Tanah Abang, mengungkapkan saat ada penumpang yang membutuhkan bantuan, petugas stasiun akan membawa kursi roda/tandu/rampa *portable*. Dalam memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat dalam menggunakan fasilitas *commuter line*, petugas stasiun memiliki alur koordinasi tersendiri untuk melayani penumpang penyandang disabilitas. Penjelasan alur dapat dilihat pada Gambar 1.8 yang menjabarkan mengenai koordinasi antar petugas stasiun.



**Gambar 1.8 Diagram Koordinasi Petugas Stasiun dalam Melayani Penumpang Disabilitas**  
 Sumber: Hasil Wawancara Petugas Stasiun Tanah Abang, Olahan Penulis (2025)

Sebagai moda transportasi publik, stasiun wajib memiliki fasilitas pendukung seperti *elevator*, *escalator*, *ramp*, dan *signage*. Mengacu pada *Universal Accessibility - Best Practices and Guidelines* terdapat 7 prinsip desain yang perlu diterapkan dalam perancangan aksesibilitas pada fasilitas transportasi publik, yaitu *equitable use* (kesetaraan desain). Berdasarkan pemahaman dari penelitian *Safety of People with Special Needs in Public Transport* (Bęczkowska & Zysk, 2021) aksesibilitas yang baik harus memenuhi kebutuhan masyarakat secara *universal* dan meminimalisir hambatan akses pada ruang atau tempat. Menyimpulkan dari berbagai tulisan tersebut, *universal accessibility* atau aksesibilitas *universal* perlu diterapkan pada stasiun sebagai moda transportasi publik, termasuk Stasiun Tanah Abang. Dengan menerapkan dan meningkatkan aksesibilitas universal, efektivitas operasional Stasiun Tanah Abang akan meningkat, khususnya dalam mobilitas penyandang disabilitas. Dengan ini, penulis mengharapkan dapat memberikan pemahaman dan panduan untuk menciptakan fasilitas transportasi umum yang dapat memiliki fasilitas yang dapat digunakan segala kalangan masyarakat, serta meminimalisir kepadatan pada Stasiun Tanah Abang.



**Gambar 1.9 Pemetaan Hasil Observasi Pada Stasiun Tanah Abang**  
 Sumber: Hasil observasi pada Stasiun Tanah Abang, Olahan Penulis (2025)

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil penemuan pada bagian latar belakang, terdapat beberapa permasalahan pada aksesibilitas mandiri bagi penyandang disabilitas pada Stasiun Tanah Abang, antara lain:

1. Kenaikan jumlah penumpang di Stasiun Tanah Abang setiap tahunnya menyebabkan terjadinya kemacetan pada beberapa titik di area stasiun. Bagaimana strategi perancangan sirkulasi di Stasiun Tanah Abang dapat mengurangi kepadatan dan meningkatkan kelancaran sirkulasi pengguna?
2. Kurangnya aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada Stasiun Tanah Abang menyebabkan aktivitas penyandang disabilitas terganggu. Bagaimana penerapan *universal accessibility* dalam perancangan dapat meningkatkan efektivitas operasional Stasiun Tanah Abang?

### 1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini, ruang lingkup perancangan terbatas pada area Stasiun Tanah Abang yang merupakan salah satu stasiun transit di kawasan Jakarta. Beberapa batasan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Perancangan stasiun atau lokasi site ditandai dengan warna biru sedangkan untuk bagian berwarna hijau merupakan bangunan eksisting yang tidak akan dirombak.
2. Untuk area peron penulis mengolah pada elemen desain seperti *signage*, *guiding block*, dan peninggian peron sebagai salah satu elemen untuk memenuhi elemen *safety* dan *well being* dalam *universal accessibility*.
3. Pemilihan lokasi Stasiun Tanah Abang yang memiliki luas 2.74 hektar yang merupakan bangunan yang berfungsi sebagai moda transportasi umum yang menunjang aktivitas masyarakat. Lokasi terletak di Jalan Jati Baru Raya, Jl. Cideng Timur, Kecamatan Tanah Abang, 10250.
4. Kajian perancangan ini berlandas pada teori 7 prinsip *universal accessibility*. Dengan menghadirkan fasilitas yang lengkap bagi penyandang disabilitas dan masyarakat secara *universal* yang dapat mendukung mobilitas mandiri, keamanan, dan kenyamanan beraktivitas pada kawasan stasiun.
5. Pada perancangan ini, memiliki fokus utama pada pengguna stasiun disabilitas fisik dan sensorik khususnya tunanetra.
6. Perancangan ini difokuskan pada pemecahan masalah melalui pendekatan desain perancangan tidak termasuk manajemen stasiun.



**Gambar 1.10 Peta Batasan Site Perancangan**  
*Sumber: Diagram Penulis (2025)*

#### **1.4 Tujuan Penelitian dan Perancangan**

Tujuan dari perancangan dan penelitian ini untuk merancang kembali bangunan Stasiun Tanah Abang sebagai aspek peningkatan fasilitas publik serta efektivitas operasional stasiun berlandaskan aspek *universal accessibility*. Dengan adanya peningkatan fasilitas melalui perancangan stasiun diharapkan dapat menciptakan rasa nyaman, aman, dan memunculkan pengalaman ruang baru bagi masyarakat dalam beraktivitas pada area stasiun. Dengan menghadirkan suatu ruang audio, visual, dan sensorik yang dapat mempermudah aksesibilitas dan keterbukaan bagi penyandang disabilitas.

#### **1.5 Manfaat Perancangan**

##### **1.5.1 Manfaat Bagi Penulis**

Manfaat perancangan ini bagi penulis untuk menggunakan teori yang telah dipelajari dan mengimplementasikan ke dalam suatu perancangan dengan konteks nyata. Proses perancangan ini dapat melatih skill *problem solving* dalam menyelesaikan suatu isu yang didapatkan melalui analisis site. Melalui

perancangan ini penulis dapat melatih dan mengembangkan kreativitas dan inovasi dalam menyelesaikan suatu isu dalam perancangan bangunan.

### **1.5.2 Manfaat Bagi Masyarakat**

Diharapkan dapat menambah kesadaran masyarakat dalam memahami mengenai perancangan fasilitas publik yang hari bersifat inklusif yang dimulai dari adanya ketersediaan fasilitas yang lengkap sebagai penunjang aksesibilitas masyarakat. Dengan adanya penambahan aksesibilitas pada stasiun diharapkan dapat menjadi peningkatan dalam faktor kenyamanan, keamanan, kesejahteraan, dan pendukung bagi masyarakat yang beraktivitas pada kawasan stasiun.

### **1.5.3 Manfaat Bagi Universitas**

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pengetahuan dan literatur mengenai konsep perancangan yang inklusif pada area transportasi publik. Diharapkan perancangan ini dapat menjadi contoh dalam merancang fasilitas publik dengan menekankan *universal accessibility* sebagai salah satu aspek peningkatan operasional fasilitas transportasi publik.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Dalam penelitian ini terdapat 6 bab yang akan dibahas. Penelitian dan perancangan ini fokus dalam membahas mengenai *accessibility for disability*.

1. Bab I Pendahuluan membahas mengenai latar belakang fenomena pada fasilitas publik mengenai aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di Stasiun Tanah Abang. Pada bab ini menjelaskan mengenai batasan masalah penelitian dan tujuan penelitian ini dilakukan.
2. Bab II Tinjauan Pustaka berisikan mengenai kajian teori yang diambil dari penelitian terdahulu dan teori pendukung. Meliputi teori *universal accessibility*,

aksesibilitas, disabilitas, dan standar peraturan desain mengenai *universal accessibility*.

3. Bab III Metode Penelitian berisikan mengenai metode penelitian yang dilakukan. Mencakup pengumpulan data secara observasi pada Stasiun Tanah Abang dan wawancara kepala UPT Stasiun Besar A Tanah Abang Kurniawan Bellani Adhinata dan Wildan bagian *passenger service* Stasiun Tanah Abang. Serta kerangka berpikir penulis dalam penelitian ini.
4. Bab IV Analisis Perancangan membahas mengenai informasi umum tapak, analisis site seputar Stasiun Tanah Abang serta menyimpulkan kedalam SWOT untuk dijadikan pegangan dalam membuat program ruang.
5. Bab V Hasil Perancangan membahas mengenai perancangan revitalisasi Stasiun Tanah Abang. Bab ini menjabarkan dari konsep desain, landasan dalam perancangan revitalisasi stasiun, penerapan konsep sustainabilitas, struktur dan material, dan penjabaran mengenai sistem utilitas pada perancangan.
6. Bab VI Kesimpulan dan Saran merupakan hasil kesimpulan dari penelitian yang dilakukan yang dirangkum dalam satu bagian. Serta memberikan saran kepada pembaca dan memberikan rekomendasi perbaikan fasilitas yang perlu ditingkatkan, khususnya dalam melengkapi fasilitas mobilitas untuk penyandang disabilitas.
7. Daftar Pustaka berisi referensi yang digunakan di dalam penelitian.
8. Lampiran berisi mengenai data pendukung penelitian.

U M N  
U N I V E R S I T A S  
M U L T I M E D I A  
N U S A N T A R A