

EVALUASI JALUR PENUMPANG STASIUN BERDASARKAN AKSESIBILITAS TUNA DAKSA (STUDI DI STASIUN KAMPUNG BANDAN)

Zakiyyatus Saniy*, RizkaTiara Maharani

*Corresponding author email : 21051010089@student.upnjatim.ac.id

Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur Dan Desain, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur

Article info

MODUL vol 25 no 1, issues period 2025

Doi : 10.14710/mdl.25.1.2025.37-43

Received : 15 January 2025

Revised : 30 May 2025

Accepted : 4 June 2025

Abstrak

Stasiun Kampung Bandan memiliki peran bertingkat yang menjadi tantangan dalam mobilitas. Namun, sebagai stasiun transit yang melayani rute padat seperti KRL Cikarang dan Tanjung Priuk, penting bagi stasiun ini untuk memberikan layanan inklusif bagi penyandang disabilitas tuna daksa. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi aksesibilitas fisik jalur penumpang bagi penyandang disabilitas tuna daksa di Stasiun Kampung Bandan. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif observasi. Data dikumpulkan melalui studi literatur dari jurnal dan observasi lapangan, di mana peneliti mensimulasikan menjadi penyandang tuna daksa menggunakan tongkat jalan. Hasil observasi kemudian dibandingkan dengan prinsip desain universal yang telah dikaji penerapannya di stasiun pada penelitian sebelumnya. Dalam kesimpulannya, penelitian ini menyoroti urgensi perlunya perubahan dalam desain dan pengelolaan stasiun publik, terutama untuk memastikan bahwa aksesibilitas bagi semua pengguna menjadi prioritas.

Keywords: Aksesibilitas, Disabilitas Tuna Daksa, Stasiun Kampung Bandan.

PENDAHULUAN

KRL Jabodetabek melayani jutaan penumpang setiap harinya, menjadikannya salah satu tulang punggung sistem transportasi publik di kawasan metropolitan ini. Direktur Utama PT Kereta Commuter Indonesia (KCI/ KAI Commuter) Asdo Artriviyanto mengungkapkan, volume pengguna Kereta Rel Listrik (KRL) di wilayah Jabodetabek sepanjang tahun 2023 tercatat mencapai 290.890.677. Atau mengalami kenaikan sebesar 35% dibandingkan di tahun 2022 yang sebanyak 215.049.396 orang (Rizky, n.d.). Berdasarkan

data grafik yang di lansir oleh akun resmi instagram KCI (**Gambar 1**) grafik pengguna KRL dari tahun 2020 hingga 2023 naik pertahunnya, begitu pula dengan grafik perjalanan *commuter line* Jabodetabek.



Gambar 1. Grafik Volume Pengguna *Commuter Line* (Sumber foto :

https://www.instagram.com/p/C19U5gKSdiM/?img_index=1)

Stasiun ini merupakan salah satu stasiun transit penting dalam jaringan KRL Commuter Line Jabodetabek. Berlokasi di kelurahan Ancol, Kecamatan Pademangan, Jakarta Utara. Membuat stasiun ini cukup strategis dan ramai oleh penumpang karena berada di dekat kawasan komersial dan pemukiman padat (**Gambar 2**). Selain itu, stasiun ini berfungsi sebagai titik peralihan antara beberapa jalur utama KRL yang memungkinkan penumpang untuk berpindah antar jalur, yaitu jalur Tanjung Priok–Jatinegara menghubungkan Stasiun Tanjung Priok dengan Stasiun Jatinegara melalui Kampung Bandan dan jalur Lingkar Cikarang yaitu Bagian dari jalur yang menghubungkan Cikarang dengan Jakarta Kota dan Manggarai.



Gambar 2. Lokasi Stasiun Kampung Bandan dan Rute KRL.

Eksisting peron serta kontur tanah pada Stasiun Kampung Bandan menjadi tantangan sendiri dalam melakukan mobilitas, karena terdapat dua jalur rute krl dengan posisinya yang menyilang sehingga peron rute Jakarta Kota – Tj. Priuk memiliki posisi diatas posisi peron rute lingkaran Cikarang (**Gambar 3**). Karena hal tersebut, stasiun ini menjadi satu satunya stasiun di Indonesia dengan peron bertingkat. Peron bertingkat (*split platform*) hanya digunakan jika ada dua jalur yang bertemu (namun tidak setingkat; salah satu jalur berada di atas jalur yang lain) dan ada stasiun di pertemuan itu (Rochmansyah, 2020, Chapter 2). Kontur tanah yang berundak-undak di sekitar Stasiun Kampung Bandan menambah kompleksitas dalam menciptakan aksesibilitas yang mudah bagi semua individu.



Gambar 3. Eksisting jalur KRL dengan peron tingkat
(Sumber foto :

<https://www.instagram.com/jalur5/p/CEEBGPoJlEb/>)

Dalam Permen PU No. 30 Tahun 2006 disebutkan bahwa aksesibilitas adalah kemudahan bagi semua orang, termasuk penyandang disabilitas dan lansia, untuk mendapatkan kesempatan yang setara dalam kehidupan. Pengguna transportasi umum mencakup berbagai kalangan, termasuk penyandang disabilitas seperti tuna daksa, sehingga desain stasiun perlu mempertimbangkan kebutuhan mereka karena pengguna adalah isu sentral dalam arsitektur (Harry et al., 2014). Tuna daksa merupakan kondisi berkurangnya fungsi tubuh akibat luka, penyakit, atau pertumbuhan yang tidak sempurna (Pratiwi & Hartosujono, 2014). Stasiun sebagai sarana

perkeretaapian wajib menyediakan layanan yang aksesibel (Kementerian Perhubungan RI, n.d., Chapter IV (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, n.d., Chapter IV). Oleh karena itu, dibutuhkan fasilitas yang layak bagi penyandang disabilitas untuk mendukung mobilitas mereka di stasiun.

Untuk menjawab tantangan dalam memberikan hak yang setara pada disabilitas tuna daksa, desain universal menjadi salah satu jawaban dalam menagulangi persoalan tersebut. Universal design adalah sebuah konsep untuk mendesain bangunan, produk, dan lingkungan, yang dapat diakses tidak hanya oleh manusia yang sempurna, namun juga oleh orang yang memiliki kebutuhan khusus seperti difabel dan lansia (Wibawa & Widiastuti, 2020). Prinsip-prinsip universal design berdasarkan College of Design, North Carolina University yaitu: (1) *Equitable Use* (2) *Flexibility in Use* (3) *Simple and Intuitive Use* (4) *Perceptible Information* (5) *Tolerance of Error* (6) *Low Physical Effort* (7) *Size and Space for Approach and Use* (Anjani & Ariastita, 2021).

Salah satu literatur penting yang menjadi rujukan utama dalam penelitian ini adalah studi oleh A.W.K, Syarief, & Rudyanto (2020) yang berjudul *Kajian Aksesibilitas untuk Penyandang Disabilitas pada Stasiun MRT Jakarta* (A.W.K et al., 2020), Penelitian tersebut secara sistematis mengidentifikasi **parameter - parameter utama aksesibilitas** berdasarkan prinsip desain universal dan regulasi nasional, serta internasional, yang diadopsi dalam sistem MRT Jakarta. Beberapa parameter tersebut meliputi:

1. Jalur bebas hambatan (tanpa tangga/penghalang),
2. Ketersediaan ramp landai dengan handrail,
3. Koridor dengan lebar minimum 90 cm dan area putar kursi roda 150 cm,
4. Jangkauan operasional fasilitas antara 90–120 cm,
5. Lift prioritas dengan tombol braille dan ukuran pintu ramah kursi roda,
6. Gerbang tiket khusus difabel,
7. Mesin tiket dengan posisi layar dan slot dalam zona jangkauan,
8. Celah peron-kereta yang minimal atau ditunjang ramp portable,

Penelitian tersebut menunjukkan bahwa penerapan parameter-parameter tersebut secara konsisten mampu menciptakan pengalaman yang lebih aman, nyaman, dan mandiri bagi penyandang disabilitas. Dalam konteks Stasiun Kampung Bandan, parameter ini menjadi acuan untuk menilai sejauh mana infrastruktur stasiun telah memenuhi standar aksesibilitas.

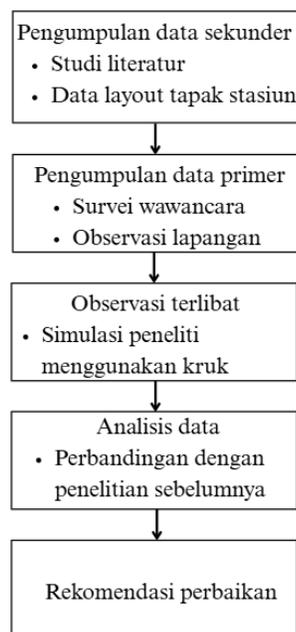
Dengan mengadopsi parameter dari kajian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi aksesibilitas fisik bagi penyandang disabilitas

tuna daksa di Stasiun Kampung Bandan melalui metode observasi langsung dan simulasi. Harapannya, penelitian ini mampu mengungkap hambatan-hambatan nyata di lapangan sekaligus memberikan rekomendasi perbaikan berbasis pendekatan desain universal.

Terdapat juga penelitian mengenai penyandang disabilitas tuna daksa pada stasiun KRL Pondok Ranji oleh (Putra & Widajanti, 2019). Dengan memperhatikan aspek fasilitas seperti ramp yang sesuai standart untuk pengguna disabilitas tuna daksa.

Pada penelitian penelitian tersebut tidak mencakup pendekatan partisipatif di mana peneliti berperan sebagai penyandang disabilitas. Penelitian MRT Jakarta dan stasiun Pondok Ranji fokus pada stasiun dengan infrastruktur yang lebih modern dan dengan kontur tanah yang datar. Sedangkan stasiun Kampung Bandan memiliki kontur tanah berundak undak dengan kondisi peron bertingkat.

METODE PENELITIAN



Gambar 4. Diagram metode penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode kualitatif observasi dengan pendekatan observasi terlibat, seperti yang dijelaskan pada gambar 4. Proses pengumpulan data dimulai dengan data sekunder, yang mencakup pengumpulan data layout tapak Stasiun Kampung Bandan dari pihak stasiun sebagai dasar untuk memahami kondisi fisik dan tata ruang stasiun. Serta studi literatur sebelumnya yang menghasilkan 8 parameter evaluasi aksesibilitas jalur penumpang disabilitas berbasis prinsip desain universal, yang mencakup: jalur bebas hambatan, ramp landai, lift

prioritas, lebar koridor, jangkauan fasilitas, celah peron-kereta, mesin tiket. Parameter ini diadaptasi dari penelitian A.W.K et al. (2020) dan digunakan sebagai dasar evaluasi terhadap jalur penumpang Stasiun Kampung Bandan.

Setelah itu, dilakukan pengumpulan data primer melalui wawancara terhadap 30 responden (8 penyandang disabilitas tuna daksa dan 22 pengguna umum) dan observasi lapangan terhadap kondisi eksisting stasiun, terutama area peron, pintu masuk, dan sirkulasi penumpang.

Untuk memperkuat data primer, peneliti juga melakukan observasi terlibat yang peneliti dalam kegiatan orang yang menjadi sasaran peneliti tanpa mengakibatkan perubahan pada kegiatan yang bersangkutan dan tidak menyembunyikan diri (Sugiyono, 2014)., yaitu dengan mensimulasikan diri sebagai penyandang disabilitas tuna daksa menggunakan alat bantu jalan (kruk) pada tanggal 22 Mei 2024 pukul 12.30 WIB. Simulasi ini dilakukan agar peneliti dapat merasakan secara langsung hambatan-hambatan yang dihadapi oleh penyandang disabilitas dalam mengakses layanan di stasiun.

Seluruh data yang dikumpulkan kemudian dianalisis dan dibandingkan dengan hasil dari penelitian sebelumnya oleh (A.W.K et al., 2020), yang menghasilkan mengenai aksesibilitas di Stasiun MRT Jakarta. Hasil dari analisis ini digunakan untuk merumuskan rekomendasi perbaikan yang sesuai dengan prinsip desain universal dan mendukung terciptanya stasiun yang inklusif bagi semua pengguna.

HASIL DAN PEMBAHASAN

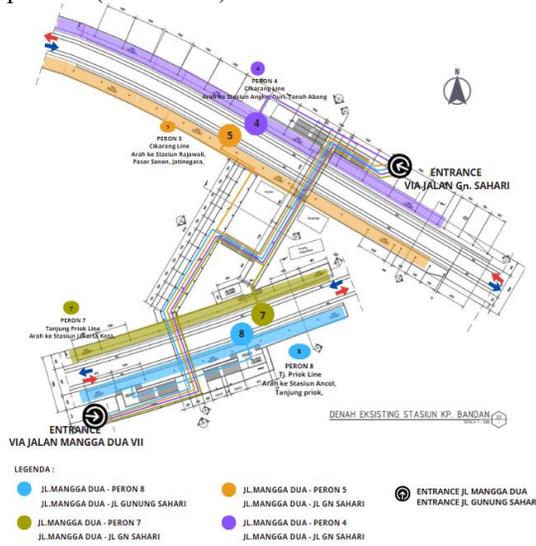
Kajian objek studi

Evaluasi dalam penelitian ini secara khusus difokuskan pada **jalur penumpang Stasiun Kampung Bandan**, yaitu rute dari pintu masuk stasiun menuju ke peron dan pintu kereta. Pemilihan fokus ini didasarkan pada pentingnya area tersebut sebagai lintasan semua penumpang termasuk tuna daksa. termasuk penyandang disabilitas tuna daksa. Aksesibilitas pada jalur penumpang menjadi krusial karena mencakup seluruh bentuk mobilitas vertikal dan horizontal yang menentukan apakah seseorang bisa sampai ke kereta secara mandiri. Dan berdasarkan studi literatur (A.W.K et al., 2020), jalur penumpang adalah elemen prioritas dalam prinsip universal design, sebab hambatan fisik paling sering ditemukan pada titik masuk, tangga, dan akses ke peron.

Sirkulasi

Peron 7 dan 8 berada di ketinggian yang lebih tinggi dibanding peron 4 dan 5. Dari *entrance* via jalan Mangga Dua VII untuk menuju peron 5, 4 dan 7 perlu melewati terowongan dibawah peron 8 dan 7. Begitu pula

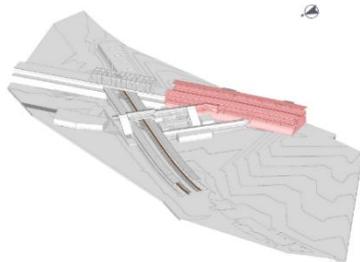
jika dari *Entrance* Via jalan Gn. Sahari untuk menuju peron 8 (**Gambar 7**).



Gambar 7. Sirkulasi Stasiun Kampung Bandan

Eksisting peron

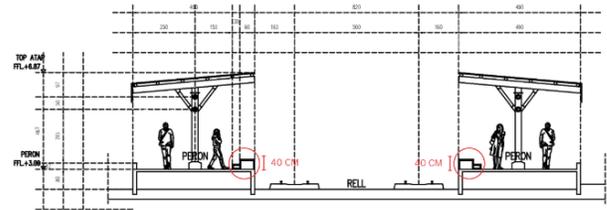
Sesuai Permenhub Nomor 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Tehnis Bangunan Stasiun Kereta Api menyatakan bahwa panjang peron sesuai dengan rangkaian terpanjang kereta penumpang yang beroperasi (Djajasinga et al., 2021). Data eksisting peron 7 - 8 stasiun Kampung Bandan memiliki panjang 90 meter (**Gambar 4**). Rangkaian KRL berjumlah 8-12 rangkaian yang tiap rangkaiannya memiliki Panjang 20 meter. Dengan panjang peron hanya 90 meter maka hanya dapat menampung sebagian rangkaian kereta sekitar 5 rangkaian saja sehingga akan terjadi penumpukan penumpang di peron 7 - 8 .



Gambar 4. Eksisting Peron 7-8 Stasiun Kampung Bandan

Desain peron harus menghindari perbedaan tinggi antara peron dengan kendaraan (A.W.K et al., 2020). Pada stasiun Kampung Bandan terdapat peninggi peron dengan rangkaian plat di eksisting untuk menyamakan secara praktis ketinggian kereta dengan peron setinggi 40 cm. Bagian yang ditinggikan dengan plat besi tidak di sepanjang peron tapi hanya sebagian

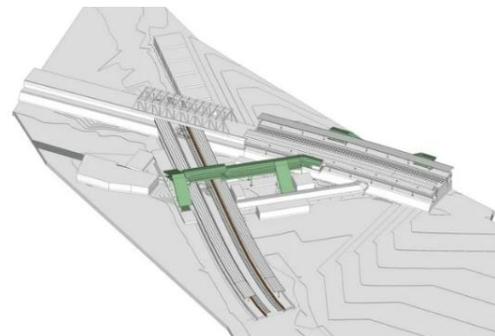
area peron yang dekat dengan kereta berhenti. (**Gambar 5**).



Gambar 2. Potongan Eksisting Peron 7-8 Stasiun Kampung Bandan

Aksesibilitas mobilisasi antar peron

Lift prioritas berfungsi agar penyandang disabilitas atau penumpang prioritas langsung berada di depan gerbong prioritas, sehingga penumpang tidak perlu lagi jauh berjalan untuk berjalan menuju gerbongnya (A.W.K et al., 2020). Pada eksisting stasiun kampung bandan belum memiliki fasilitas lift bagi disabilitas, sehingga tangga menjadi satu satunya akses vertikal utama bagi pengguna stasiun kampung bandan untuk melakukan mobilisasi perpindahan peron (**Gambar 6**). Kondisi tangga tidak memiliki ramp pada undakannya. Ramp sangat penting untuk diaplikasikan pada tangga, karena ramp memberikan akses yang lebih mudah bagi penyandang difabel (Permadi et al., 2019).

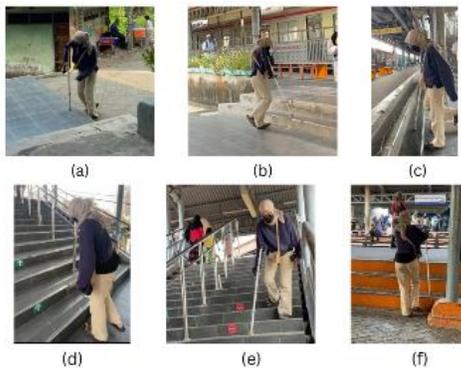
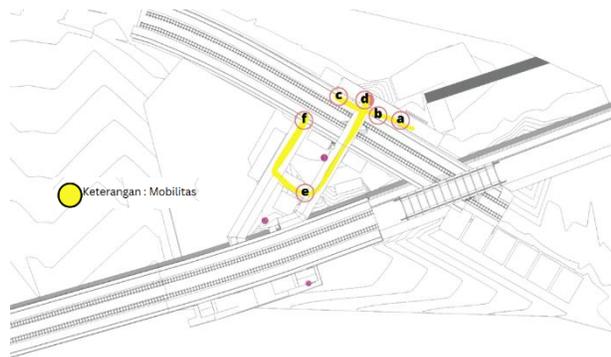


Gambar 6. Eksisting JPO dan tangga stasiun Kampung Bandan

Titik hambatan mobilitas difabel tuna daksa

Hambatan pada alur masuk via Jln. Gn Sahari menuju peron terdapat pada titik (**Gambar 8**) :

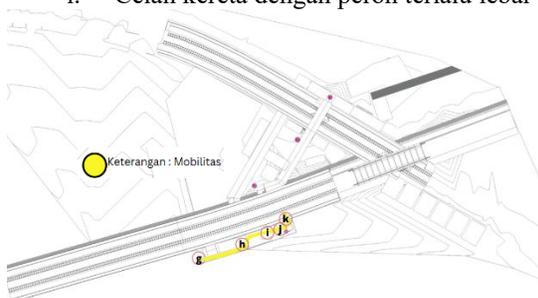
- a. Ketinggian elevasi pijakan di enterance
- b. Undakan tangga pada akses menuju loket tanpa ada ramp
- c. Undakan tangga pada akses menuju peron 4 tanpa ada ramp
- d. Undakan tangga untuk menuju jembatan penyeberangan orang
- e. Undakan tangga untuk menuju peron sebrang
- f. Undakan tangga untuk menaiki peron 5



Gambar 8. Hasil simulasi jalur masuk via Jln. Gn Sahari menuju peron (a) memasuki stasiun; (b) menuju loket; (c) menuju peron 4; (d) menaiki tangga JPO; (e) menuruni tangga JPO; (f) menuju peron 5

Hambatan pada alur masuk via Jln. Mangga Dua menuju peron terdapat pada titik (**Gambar 9**) :

- g. Lantai entrance tidak rata dan banyak lubang
- h. Tidak ada ramp menuju Area *tap in* kartu
- i. Undakan tangga pada akses menuju peron 8
- j. Undakan tangga pada akses menuju peron 8
- k. Undakan tangga untuk mengakses kereta di peron 8
- l. Celah kereta dengan peron terlalu lebar



Gambar 9. Hasil simulasi jalur masuk via Jln. Mangga Dua menuju peron (g) memasuki stasiun; (h) *tap in* kartu; (i) menaiki tangga peron 8; (j) menaiki tangga kedua peron 8; (k) dari peron menuju kereta; (f) memasuki kereta

Identifikasi hambatan utama

1. **Tangga yang Tidak Ramah Difabel:**
 - **Observasi:** Tangga tidak dilengkapi pegangan yang memadai.
 - **Survei:** 87% responden mengalami kesulitan dengan tangga.
 - **Penemuan di MRT Jakarta:** Instalasi lift prioritas di pintu masuk utama dan peron antar jalur.
2. **Permukaan Lantai yang Tidak Rata:**
 - **Observasi:** Lantai tidak rata dan berlubang.
 - **Survei:** 76% responden menyatakan permukaan lantai yang tidak rata menjadi hambatan besar.
 - **Penemuan di MRT Jakarta:** Penggunaan material ramah lingkungan dan perbaikan permukaan lantai.
3. **Celah Lebar antara Kereta dan Peron:**
 - **Observasi:** Celah antara kereta dan peron terlalu lebar.
 - **Survei:** 76% responden menyatakan celah terlalu lebar dan berbahaya.
 - **Penemuan di MRT Jakarta:** Penggunaan ramp portable untuk menjembatani celah.
4. **Ketiadaan Ramp:**
 - **Observasi:** Tidak ada ramp di beberapa titik.
 - **Survei:** 93% responden menyatakan ketiadaan ramp sangat menyulitkan.
 - **Penemuan di MRT Jakarta:** Penggunaan ramp portable untuk mengatasi celah antara peron dan kereta

Evaluasi Kesesuaian dengan Prinsip Universal Design

Berdasarkan evaluasi terhadap jalur penumpang Stasiun Kampung Bandan dengan mengacu pada 8 parameter universal design menurut A.W.K et al. (2020), ditemukan bahwa sebagian besar elemen **belum sesuai standar**.

Pertama, **jalur masuk** tidak bebas hambatan. Akses dari arah Jalan Gunung Sahari dan Mangga Dua masih memiliki **banyak undakan, tidak ada ramp**, serta **permukaan lantai yang tidak rata dan berlubang**, sehingga menyulitkan mobilitas pengguna kursi roda dan kruk.

Meskipun demikian, **jarak jangkauan ke mesin tap-in** tergolong sesuai, yaitu sekitar **115 cm** dari entrance, masih dalam kisaran ideal (90–120 cm). Namun, **mesin tiket** berada di ketinggian yang terlalu tinggi dan **tidak ramah pengguna kursi roda**, karena layar dan slotnya tidak berada dalam zona jangkauan.

Untuk akses vertikal, seluruh jalur penghubung antar peron dan antar lantai hanya tersedia dalam bentuk **tangga tanpa ramp**. **Tidak tersedia lift** maupun jalur landai yang bisa diakses oleh penyandang disabilitas.

Di area peron, hanya sebagian kecil peron yang ditinggikan menggunakan **plat logam**, namun celah antara peron dan pintu kereta masih **terlalu lebar dan tinggi**, sehingga tidak memenuhi parameter kesesuaian peron-kereta.

Lebar **koridor** utama hanya sekitar **80 cm**, lebih sempit dari standar minimum yaitu 90 cm, dan tidak terdapat ruang putar untuk kursi roda (150 cm).

Tidak ditemukan gerbang tiket khusus disabilitas. Semua gate berukuran standar sempit, yang berpotensi menyulitkan pengguna kursi roda saat melewati.

Terdapat **signage khusus jalur disabilitas**, dan **petugas pendamping khusus** di area akses masuk atau peron.

Hasil Wawancara Tuna Daksa

Berdasarkan wawancara dengan **8 penyandang disabilitas tuna daksa**, diketahui bahwa:

- **100% responden** menyatakan tangga tanpa ramp adalah hambatan utama,
- **87,5% responden** merasa celah antara peron dan pintu kereta terlalu tinggi dan berbahaya,
- **62,5% responden** menyatakan mereka pernah harus meminta bantuan saat naik/turun dari kereta,
- **75% responden** menyatakan tidak ada informasi visual yang jelas untuk jalur khusus atau fasilitas difabel.

Wawancara ini memperkuat hasil observasi dan menunjukkan secara langsung bahwa aksesibilitas pada

jalur penumpang Stasiun Kampung Bandan belum inklusif bagi pengguna tuna daksa.

Perbandingan dengan Studi MRT Jakarta (Literatur)

Jika dibandingkan dengan MRT Jakarta (A.W.K et al., 2020), Stasiun Kampung Bandan menunjukkan **kesenjangan aksesibilitas yang signifikan**. MRT Jakarta telah menyediakan lift, ramp portable, signage visual-audio, serta celah peron yang dirancang khusus untuk kursi roda. Sementara di Kampung Bandan, tidak satu pun dari parameter tersebut terpenuhi secara memadai. Hal ini menunjukkan perlunya intervensi desain yang lebih serius agar jalur penumpang di stasiun ini menjadi inklusif.

Rekomendasi Perbaikan

1. **Pemasangan Ramp:**
 - Pemasangan ramp untuk mengurangi upaya fisik di semua titik akses utama dan jalur menuju peron.
 - Mengadopsi solusi ramp portable dari MRT Jakarta untuk menjembatani celah antara peron dan kereta.
2. **Instalasi Lift Prioritas:**
 - Instalasi lift di pintu masuk utama dan peron antar jalur untuk memudahkan perpindahan vertikal.
 - Menggunakan lift seperti di MRT Jakarta yang sesuai dengan standar internasional.
3. **Perbaikan Permukaan Lantai:**
 - Permukaan lantai diperbaiki untuk menghilangkan ketidakrataan dan menggunakan material ramah lingkungan.
 - Mengadopsi metode perbaikan dari MRT Jakarta untuk menciptakan lantai yang aman dan nyaman.

KESIMPULAN

Penelitian ini mengevaluasi jalur penumpang Stasiun Kampung Bandan berdasarkan prinsip desain universal, dengan fokus pada penyandang disabilitas tuna daksa sebagai pengguna utama yang rentan terhadap hambatan akses.

Berdasarkan hasil dari penelitian, simulasi tuna daksa, studi literatur, serta wawancara dengan pengguna, ditemukan bahwa sebagian besar elemen jalur penumpang seperti akses masuk, tangga, celah peron-kereta, dan lebar koridor belum memenuhi standar aksesibilitas. Hanya sedikit elemen yang sesuai, seperti jangkauan mesin tap-in.

Penelitian ini menemukan bahwa lift pada titik masuk stasiun dan setiap peron sangat diperlukan, kondisi aksesibilitas di Stasiun Kampung Bandan belum memenuhi standar yang diperlukan untuk penyandang disabilitas. Rekomendasi yang diberikan, berdasarkan temuan dari Stasiun MRT Jakarta dan penyesuaian dengan kondisi lokal, akan meningkatkan aksesibilitas dan kualitas hidup penyandang disabilitas. Implementasi solusi ini tidak hanya bermanfaat bagi penyandang disabilitas tetapi juga bagi lansia dan orang dengan mobilitas terbatas, sehingga menciptakan transportasi publik yang lebih inklusif. Studi ini menekankan pentingnya penerapan prinsip *universal design* untuk menciptakan lingkungan yang bebas hambatan dan ramah bagi semua pengguna stasiun.

Daftar Pustaka

- Anjani, A. N., & Ariastita, P. G. (2021). Evaluasi Penerapan Konsep Universal Design di Stasiun Surabaya Gubeng. *Jurnal Teknik ITS*, 10(2), E169–E174. <https://doi.org/10.12962/j23373539.v10i2.65510>
- A.W.K, A. L., Syarief, A., & Rudyanto, G. (2020). KAJIAN AKSESIBILITAS UNTUK PENYANDANG DISABILITAS PADA STASIUN MRT JAKARTA. *Jurnal Seni dan Reka Rancang: Jurnal Ilmiah Magister Desain*, 2(2), 207–230. <https://doi.org/10.25105/jsrr.v2i2.8234>
- Djajasinga, N., Asyifa, A. N., & Umiyati, S. (2021). Perencanaan Peron Stasiun Tarik Pada Proyek Pembangunan Jalur Ganda Lintas Sepanjang Mojokerto. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 12(1), 1–11. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.v12i1.557>
- Fajrine, G., Purnomo, A. B., & Juwana, J. S. (2017). *PENERAPAN KONSEP ARSITEKTUR NEO VERNAKULAR PADA STASIUN PASAR MINGGU*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (n.d.). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api*. Retrieved 11 June 2024, from <https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data>
- Permadi, R., Anggriani, N., & Winarto, E. D. (2019). APLIKASI KONSEP DEAF SPACE PADA PERANCANGAN SEKOLAH LUAR BIASA TUNARUNGU (SLB-B). *BORDER*, 1(1), 17–30. <https://doi.org/10.33005/border.v1i1.12>
- Pratiwi, I., & Hartosujono, H. (2014). RESILIENSI PADA PENYANDANG TUNA DAKSA NON BAWAAN. *Jurnal Spirits*, 5(1), Article 1. <https://doi.org/10.30738/spirits.v5i1.1057>
- Putra, P. I., & Widajanti, A. (2019). EVALUASI FASILITAS PADA RUANG PUBLIK BAGI PENYANDANG DISABILITAS TUNA DAKSA (Studi Kasus: Stasiun Pondok ranji). *Vitruvian*, 8(3), 123. <https://doi.org/10.22441/vitruvian.2019.v8i3.003>
- Rizky, M. (n.d.). *Melonjak 35%, Jumlah Penumpang KRL Jabodetabek Tahun 2023 Belum Pulih*. CNBC Indonesia. Retrieved 10 June 2024, from <https://www.cnbcindonesia.com/news/2024011113302-4-504738/melonjak-35-jumlah-penumpang-krl-jabodetabek-tahun-2023-belum-pulih>
- Rochmansyah, R. W. (2020). *Perancangan Sistem Pemberitahuan Keberadaan Lajur Peron Rute Kereta Api Berbasis Mobile Menggunakan QR Code* [Other, Program Studi Teknik Informatika]. https://doi.org/10.1410116367_RIJAL%20WRISABA%20ROCHMANSYAH_BAB%204.pdf
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian kuantitatif, kualitatif dan R & D* / Sugiyono. Alfabeta.
- Wibawa, B. A., & Widiastuti, K. (2020). *Standar Dan Implementasi Desain Universal Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan*. Deepublish.