



# Laporan Proses Perencanaan Inklusif Kota Medan

Versi 1.0

Juni 2022





*Institute for Transportation Development Policy (ITDP) merupakan lembaga nirlaba yang sudah berdiri sejak tahun 1985 dan berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dengan fokus utama menciptakan transportasi yang berkelanjutan di kota-kota di dunia. ITDP Indonesia telah lebih dari sepuluh tahun memberikan bantuan teknis kepada pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Medan, dan Pekanbaru mengenai transportasi publik massal, sistem parkir, dan perbaikan fasilitas pejalan kaki.*



Supported by:



based on a decision of the German Bundestag

# Proses Perencanaan Inklusif Kota Medan

## **Dipublikasikan oleh:**

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

## **Editor:**

Gonggomtua Sitanggang  
Deliani Siregar  
Fani Rachmita

## **Disusun oleh:**

Mega Primatama

## **Desain Editorial:**

Ayi Rachdyni Safira

## **Kontak:**

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager  
fani.rachmita@itdp.org

Mega Primatama - Urban Planning Associate  
mega.primatama@itdp.org

ITDP Indonesia  
Jalan Johar No. 20, 5<sup>th</sup> floor,  
Menteng, Jakarta 10340

## **Dipublikasikan pada:**

Juni 2022

# DAFTAR ISI

<b>DAFTAR ISI</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b>	<b>ii</b>
<b>1 LATAR BELAKANG</b>	<b>1</b>
1.1 Pengertian Perencanaan Inklusif	1
1.2 Metode Pengumpulan Data	5
<b>2 TAHAPAN AWAL</b>	<b>7</b>
2.1 Koordinasi Internal	7
2.2 Penjalinan Komunikasi Eksternal	7
2.3 Konsiderasi Prinsip	7
<b>3 PROSES PENGAMBILAN DATA MOBILITAS INKLUSIF DI KOTA MEDAN</b>	<b>9</b>
3.1 <i>Preliminary Survey</i> dan Pertemuan dengan Pemerintah Setempat	9
3.2 Kegiatan Survei	10
3.2.1 Survei Pengalaman	10
3.2.2 Survei Teknis	13
3.2.3 Survei Terminal	14
3.2.4 Survei Kawasan	14
<b>4 TEMUAN DAN KESIMPULAN</b>	<b>19</b>
4.1 Armada dan Layanan Bus	19
4.2 Halte Bus dan Prasarana Pendukung	23
4.3 Kawasan Perniagaan Kesawan dan Lapangan Merdeka	25
4.4 Terminal Pinang Baris	40
4.5 Temuan dan Kesimpulan	43
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>44</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>45</b>

# KATA PENGANTAR

ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) Indonesia melalui kegiatan *Reducing Emissions through Integration and Optimization of Public Transport in Indonesia* yang didanai oleh International Climate Initiative (IKI) sejak tahun 2015 telah melakukan pendampingan kepada Pemerintah Kota Medan dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan dan berkeadilan. Secara khusus pada tahun 2021 hingga tahun 2022, ITDP Indonesia melakukan studi guna memberikan rekomendasi untuk memastikan sistem transportasi di Kota Medan dapat digunakan oleh seluruh masyarakat Kota Medan.

Dalam kegiatan yang bertema “Mobilitas Inklusif Kota Medan”, ITDP Indonesia menghasilkan 2 (dua) laporan yang akan disampaikan kepada Pemerintah Kota Medan dan masyarakat Kota Medan secara umum. Kedua dokumen yang dimaksud adalah **Laporan Proses Perencanaan Inklusif Kota Medan dan Rekomendasi Menuju Mobilitas Inklusif Kota Medan**. Kedua laporan ini diharapkan dapat menjadi inspirasi dan langkah awal sinergi perencanaan antara Pemerintah Kota Medan dan masyarakat Kota Medan, utamanya kelompok rentan.

Buku ini merupakan laporan hasil dokumentasi proses hingga hasil dari studi awal yang dilakukan dalam rangka memastikan isu yang dihadapi oleh kelompok rentan Kota Medan saat melakukan perjalanan baik dengan berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan transportasi publik. Melalui poin-poin yang disampaikan di buku ini, harapannya proses perencanaan partisipatif dapat direplikasi dan dilakukan secara berkelanjutan di Kota Medan di waktu mendatang. Laporan proses perencanaan ini akan diikuti dengan rekomendasi untuk perencanaan menuju mobilitas inklusif di Kota Medan.



# LATAR BEKANG

# 1

## 1.1 PENGERTIAN PERENCANAAN INKLUSIF

Dalam rangka menuju pembangunan berkelanjutan, terdapat beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan dalam sebuah proses perencanaan. Salah satu aspek yang paling menonjol adalah inklusivitas. Maka dari itu, perencanaan dengan pendekatan yang inklusif diperlukan untuk menghimpun sudut pandang dari kelompok-kelompok yang lebih rentan, seperti anak-anak, perempuan, dan penyandang disabilitas. Perencanaan dengan pendekatan inklusif dengan skala kota memungkinkan terciptanya sebuah kota di mana semua orang dengan bermacam latar belakang seperti gender, ras, etnisitas, agama, hingga abilitas didukung dan dilibatkan untuk berpartisipasi secara penuh dan aktif. Perencanaan inklusif sangat dibutuhkan di kawasan perkotaan, karena masyarakat perkotaan memiliki kepadatan penduduk yang tinggi, serta memiliki perbedaan kondisi ekonomi, sosial, dan budaya yang lebih beragam (Koirala, 2019). Perencanaan yang inklusif dalam transportasi secara fisik harus mencakup berbagai hal, yang termasuk dalam dua hal besar, yakni pada transportasi bermotor dan tidak bermotor.

**Perencanaan inklusif menggunakan pendekatan partisipatif yang dapat memastikan keterlibatan semua pihak dan memiliki kesempatan yang sama dalam menyampaikan masukan serta pendapat dalam sebuah kegiatan perencanaan. Dikarenakan perencanaan partisipatif itu penting, maka hal ini seharusnya menjadi dasar untuk seluruh proses perencanaan, termasuk dalam perencanaan mobilitas dan transportasi perkotaan.**

Salah satu contoh perencanaan inklusif adalah kegiatan Kampung Kota Bersama pada tahun 2018 yang diselenggarakan ITDP dengan mengedepankan *community development* untuk berkolaborasi dengan warga kampung kawasan Sunter Jaya, Jakarta Utara. Program ini bertujuan untuk mendorong terciptanya kawasan kampung yang ramah dan memprioritaskan pejalan kaki, pesepeda, dan meningkatkan penggunaan transportasi publik (ITDP, 2018).

Pada 2019, ITDP menjalin kerja sama dengan PT. MRT Jakarta untuk meningkatkan aksesibilitas menuju stasiun MRT, dengan pertimbangan masih minimnya kualitas aksesibilitas pejalan kaki, baik pada jalan-jalan penghubung dan lingkungan menuju jalan utama tempat Stasiun MRT (ITDP, 2020). Melalui pendekatan pengembangan aksesibilitas yang telah dilakukan ITDP sebelumnya di Kampung Kota Bersama, replikasi kemudian diterapkan dalam program #JalanJakarta. Program pengembangan aksesibilitas melalui kolaborasi ini telah selesai dilakukan di kawasan sekitar Stasiun MRT Cipete Raya dan Haji Nawi.

**Gambar 1.1.**  
Kegiatan Jalan Jakarta yang dilakukan di kawasan Sunter Jaya, Haji Nawi, dan Cipete (ITDP, 2020)





Proses perencanaan partisipatif yang dilakukan program ini setidaknya terdiri atas beberapa tahapan sebagai berikut:

**Tabel 1.1.**  
Pentahapan Kegiatan  
#jalanJakarta (ITDP, 2020)

TAHAP	TUJUAN	BENTUK KEGIATAN	HASIL
1 <b>REKRUTMEN STAKEHOLDERS</b>	Penentuan calon lokasi Kampung Kota Bersama berdasarkan pengetahuan pemangku wilayah di tingkat Kota, utamanya pihak Kecamatan dan Kelurahan	Koordinasi di tingkat wali kota bersama perwakilan RW yang terdiri atas golongan yang beragam  Koordinasi lanjutan di tingkat kecamatan, yang dapat dilakukan ketika rapat mingguan tingkat kecamatan	Izin pengambilan data di wilayah  Pihak kecamatan/ kelurahan diharapkan dapat membantu kegiatan melalui satuan pelaksana di lapangan
2 <b>REKRUTMEN RELAWAN</b>	Memperoleh tenaga kerelawanan dalam kegiatan	Menyarankan pemerintah kota (melalui Dinas Komunikasi) untuk menyebarluaskan promosi kegiatan	Mendapatkan relawan untuk kegiatan lapangan
3 <b>IDENTIFIKASI ISU</b>	Mengidentifikasi isu yang sedang berkembang di kampung	Diskusi persepsi, wawancara, bermain dengan anak-anak, observasi lapangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar jalan</li> <li>• Kondisi fisik jalan</li> <li>• Keberadaan perlengkapan jalan dan fasilitas umum</li> <li>• Guna lahan dan <i>point of interest</i></li> <li>• Jumlah pejalan kaki dan kendaraan yang lewat</li> <li>• Permasalahan aksesibilitas</li> </ul>
4 <b>ANALISIS</b>	Mendapatkan gambaran utuh permasalahan aksesibilitas di kampung	Analisis data dari masing-masing kelompok warga, terdiri atas input data, identifikasi kegiatan dan moda transportasi, identifikasi permasalahan	Penentuan isu prioritas (tahapan awal)

5	URUN REMBUG	Membahas/ mendiskusikan isu yang terjadi di lingkungan secara partisipatif dan inklusif	Mendiskusikan hasil temuan lapangan yang telah diambil pada masing-masing kelompok warga	Isu prioritas  Solusi yang akan diambil
6	VERIFIKASI LAPANGAN	Memastikan apakah isu yang muncul di tahapan sebelumnya masih relevan atau tidak	Pencocokan/ pendataan kondisi lapangan dan isu Pengukuran lapangan, Desain bersama warga, Diskusi penyepakatan skenario desain	Skenario desain
7	AUDIENSI DENGAN WALI KOTA	SKPD/pihak ketiga dapat bertindak sesuai peran masing-masing	Pemaparan hasil rembug warga yang sudah diverifikasi kepada wali kota	Bantuan untuk perbaikan jangka pendek
8	IMPLEMENTASI	Memperbaiki aksesibilitas kampung dan membuktikan potensi lokal kampung	Kerja bakti	Aksesibilitas kampung yang lebih baik dengan pertimbangan potensi kampung

Berangkat dari pentingnya perencanaan partisipatif serta kegiatan perencanaan serupa yang telah dilakukan sebelumnya oleh ITDP, maka perlu adanya proses perencanaan serupa dalam konteks transportasi perkotaan untuk memastikan layanan transportasi publik serta fasilitas penunjangnya yang aman, nyaman, dan inklusif. Kota Medan sebagai kota terbesar di pulau Sumatera serta salah satu pusat pertumbuhan utama di Indonesia, didukung dengan populasi yang beragam, perlu memiliki fasilitas transportasi yang layak, termasuk fasilitas transportasi publik. Didukung oleh rekomendasi yang telah dikeluarkan dalam beberapa dokumen, maka proses perencanaan partisipatif akan dilakukan dengan penyesuaian sebagaimana kondisi Kota Medan.

Selain dokumen ini, akan diterbitkan pula dokumen berjudul “Mobilitas Inklusif Kota Medan”, yang merupakan dokumen terpisah yang menindaklanjuti keluaran dari kegiatan proses perencanaan inklusif ini. Dokumen tersebut memuat kondisi eksisting transportasi Kota Medan beserta hasil analisis temuan dari proses perencanaan yang dititikberatkan pada aspek inklusivitas dan berfokus pada kelompok-kelompok rentan, yakni perempuan dan penyandang disabilitas di Kota Medan yang menggunakan layanan Trans Metro Deli. Selain itu, dokumen ini juga akan memuat berbagai macam rekomendasi untuk layanan mobilitas umum di Medan, seperti jalur pejalan kaki, infrastruktur sepeda, serta armada transportasi publik yang lebih inklusif dan ramah untuk semua kelompok sebagai hasil dari proses perencanaan partisipatif.

## 1.2 METODE PENGUMPULAN DATA

Mengadopsi perspektif inklusivitas di Medan, data diambil secara primer dan sekunder. Pengumpulan data primer bersama kelompok rentan dilaksanakan pada 13-21 September 2021 guna memastikan apakah layanan transportasi publik di Kota Medan telah memenuhi prinsip dasar aksesibilitas inklusif. Untuk data primer mengandalkan metode observasi, wawancara, kuesioner, dan studi dokumentasi. Berikut metode pengambilan data primer yang dilakukan.

KEGIATAN	WAKTU DAN OBYEK PENGAMATAN	HASIL
 OBSERVASI	13-21 September 2021 <ul style="list-style-type: none"> <li>Kawasan Perniagaan Kesawan dan Lapangan Merdeka</li> <li>Kelompok Rentan (saat survei pengalaman)</li> <li>Terminal Pinang Baris</li> <li>Terminal Amplas</li> <li>Armada dan Infrastruktur Trans Metro Deli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kondisi infrastruktur Trans Metro Deli beserta fasilitas penunjang yang berkaitan dengan aspek inklusivitas</li> <li>Perilaku pengguna kelompok rentan untuk layanan Trans Metro Deli</li> </ul>
 WAWANCARA	13-17 September 2021 <ul style="list-style-type: none"> <li>Dinas Perhubungan Kota Medan</li> <li>Dinas Pekerjaan Umum Kota Medan</li> <li>Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Medan</li> <li>Pengelola Terminal Pinang Baris</li> <li>Kelompok Rentan</li> <li>Penduduk setempat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencana Pembangunan Kota Medan</li> <li>Rencana Pembangunan Kawasan Perniagaan Kesawan</li> <li>Informasi layanan Terminal Pinang Baris</li> <li>Situasi kawasan pusat Kota Medan (Lapangan Merdeka, Kesawan)</li> <li>Persepsi dan rekomendasi pengguna kelompok rentan dalam menggunakan layanan Trans Metro Deli</li> </ul>
 KUESIONER	15-21 September 2021 <ul style="list-style-type: none"> <li>Kelompok Rentan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Persepsi pengguna kelompok rentan dalam menggunakan layanan Trans Metro Deli</li> </ul>
 STUDI DOKUMENTASI	13-17 September 2021 <ul style="list-style-type: none"> <li>Kawasan Perniagaan Kesawan dan Lapangan Merdeka</li> <li>Terminal Pinang Baris</li> <li>Terminal Amplas</li> <li>Armada dan Infrastruktur Trans Metro Deli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokumentasi kawasan sebagai penguat kesimpulan dan dasar analisis data</li> </ul>

Untuk pengambilan data sekunder, tim mengolah data yang telah disajikan dalam studi terkait di internet maupun data yang diperoleh dari pemerintah atau instansi terkait, terutama mengenai statistik mobilitas di Medan hingga rencana transportasi Medan yang ada dalam dokumen rencana tata ruang atau dokumen yang serupa. Detail dokumen yang didapat untuk pengambilan data sekunder adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.2.**  
Dokumen untuk Pengambilan Data Sekunder Kota Medan

NAMA DOKUMEN	TAHUN	KETERANGAN
Peraturan Daerah Kota Medan No. 7 tahun 2021 mengenai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Medan 2021-2026	2021	Dokumen ini digunakan sebagai dasar acuan rekomendasi dokumen <i>Mobilitas Inklusif Kota Medan</i> , yang akan mengadopsi visi dan misi Pemerintah Kota Medan dan menghubungkannya dengan aspek inklusif dalam bermobilitas.
Peraturan Daerah Kota Medan No. 2 tahun 2019 mengenai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Medan 2016-2021	2019	Dokumen ini merefleksikan pembangunan di Kota Medan yang telah direncanakan lima tahun sebelumnya, dan meninjau program prioritas di antara kedua periode RPJMD untuk mengidentifikasi celah program yang belum diselesaikan di RPJMD periode sebelumnya.
Peraturan Daerah Kota Medan No. 1 tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Medan tahun 2022-2042	2022	Dokumen ini digunakan sebagai dasar acuan rekomendasi dokumen <i>Mobilitas Inklusif Kota Medan</i> , yang akan mengadopsi rencana kawasan serta transportasi publik dan menghubungkannya dengan aspek mobilitas inklusif.
Bahan Paparan Rencana Pengembangan Infrastruktur Permukiman Kota Lama Medan	2021	Menganalisis pekerjaan yang direncanakan diimplementasi di Kawasan Perniagaan Kesawan dan Lapangan Merdeka
Studi Tataran Transportasi Lokal Kota Medan	2008	Dasar analisis pusat pelayanan kota secara makro sebagai arahan pengembangan kawasan
Rencana TOD Labuhan	Tanpa tahun	Tidak dimasukkan secara utuh, hanya mengindikasikan contoh penerapan TOD kawasan
Daftar Rekap Angkot dan Rute Terdaftar	2021	Statistik jumlah kendaraan umum angkot yang terdaftar serta trayek jalan untuk diadaptasi ke format GIS
Daftar dan Kajian Kebutuhan Halte Trans Metro Deli	Tanpa tahun	Statistik lokasi halte dan evaluasi kondisi halte

# 2

## TAHAPAN AWAL

### 2.1 KOORDINASI INTERNAL

Sebelum memulai proses pengumpulan data di lapangan, ITDP melakukan serangkaian koordinasi internal, termasuk di antaranya adalah interpretasi *objectives*, penjabaran rencana kegiatan, perencanaan survei, alat dan media survei serta kebutuhan kegiatan pendukung lainnya bersama dengan ragam *stakeholders*. Hasil dan rekomendasi yang telah dikeluarkan ITDP sebelumnya dan ditujukan pada Pemerintah Kota Medan, menjadi acuan dasar dalam penyelenggaraan proses ini. Adapun hasil publikasi tersebut, yakni *Studi Kelayakan Proyek KPBU Transportasi Kota Medan (2018)*, *Konsep Desain dan Rencana Implementasi Bus Rapid Transit di Kota Medan (2018)*, dan *Laporan Desain Perbaikan Konektivitas dan Peningkatan Kenyamanan Pejalan Kaki di Pusat Kota Medan (2017)*.

Selain koordinasi internal, pengumpulan data pra-kegiatan juga dilakukan dengan cara *desktop survey* untuk memahami kondisi terkini mengenai perkembangan transportasi di Kota Medan, terutama untuk Trans Metro Deli yang akan dijadikan obyek survei, serta informasi dan perkembangan terkait perencanaan kawasan pusat Kota Medan. Selain melihat obyek yang akan disurvei, pengumpulan data secara sekunder ini akan memberikan perspektif awal mengenai permasalahan mobilitas kota yang sedang dihadapi saat ini.

### 2.2 PENJALINAN KOMUNIKASI EKSTERNAL

Setelah rencana kegiatan lapangan dirumuskan, dilakukan pemetaan terhadap pihak-pihak yang dapat terlibat dalam proses perencanaan inklusif mobilitas Kota Medan. ITDP menjalin komunikasi pra-kegiatan dengan pihak di Badan Perencanaan Pembangunan Kota Medan dan Dinas Perhubungan Kota Medan melalui serangkaian audiensi yang dilakukan beberapa waktu sebelum pelaksanaan kunjungan, dengan maksud penyampaian rencana kegiatan serta tujuan utama kegiatan yakni untuk mendorong pemerintah daerah untuk mengadopsi dan menginisiasi kebijakan transportasi yang inklusif dan rendah karbon. Selain audiensi, juga dilakukan pembaruan informasi rencana transportasi di Kota Medan maupun kawasan aglomerasi Mebidang (Medan Binjai Karo).

Selain dengan instansi pemerintahan, tim ITDP juga mengundang pengguna Trans Metro Deli perwakilan disabilitas Netra (2 orang), disabilitas Tuli (2 orang), dan perempuan (2 orang). Guna mempermudah proses penyelenggaraan kegiatan di lapangan, paparan tentang tujuan pelaksanaan, tata cara, dan tanya jawab tentang gambaran umum pelaksanaan mobilitas di Kota Medan, dilakukan sebelum kegiatan survei bersama kelompok rentan.

### 2.3 KONSIDERASI PRINSIP

Sebagai bagian dari proses perencanaan inklusif ini, ITDP mengedepankan prinsip *do no harm* untuk memastikan tidak adanya kerugian apapun pada orang-orang yang terlibat, baik surveyor maupun non-surveyor. Beberapa kegiatan yang dilakukan untuk mengedepankan prinsip ini antara lain:

- Tes PCR sebelum berangkat maupun pulang, untuk menjamin kesehatan tim sebelum, selama, dan sesudah menjalani kegiatan lapangan.
- Kompensasi surveyor. Dalam kegiatan lapangan yang melibatkan surveyor, diperlukan adanya kompensasi berupa uang, karena pada prinsipnya surveyor mengeluarkan tenaga dan dana untuk menuju tempat yang ditentukan.
- Privasi Data. Dalam data yang melibatkan surveyor, surveyor telah mengizinkan untuk difoto, namun nama surveyor tidak akan dimasukkan ke dalam laporan untuk mencegah penggunaan yang tidak diinginkan.



# PROSES PENGAMBILAN DATA MOBILITAS INKLUSIF DI KOTA MEDAN

## 3

Pengambilan Data Mobilitas Inklusif di Kota Medan berlangsung dari 13-21 September 2021, dengan rincian-rincian sebagai berikut:

### 3.1 **PRELIMINARY SURVEY DAN PERTEMUAN DENGAN PEMERINTAH SETEMPAT**



**Gambar 3.1.** Pertemuan dengan perwakilan Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum Kota Medan

Pertemuan dengan Dinas Perhubungan Kota Medan dan Dinas Pekerjaan Umum Kota Medan menghasilkan catatan pertemuan sebagai berikut:

1. Penjelasan mengenai skema Trans Metro Deli serta rencana rute di Kota Medan
2. Perlunya fasilitas penunjang *Bus Rapid Transit* (BRT)
3. Rencana Pembangunan Berbasis Transit
4. Rencana Pembangunan Kawasan Perniagaan Kesawan yang mencakup trotoar, jalur sepeda, parkir, dan taman jalan
5. Infrastruktur sepeda eksisting di Medan



**Gambar 3.2.** Kegiatan *preliminary survey* yang dilakukan oleh tim

Kegiatan *preliminary survey* dilakukan oleh tim untuk penentuan deliniasi kawasan serta melakukan pertimbangan atas alat survei yang telah disusun sebelumnya.

## 3.2 KEGIATAN SURVEI

Data primer untuk laporan ini diambil dari kegiatan lapangan yang telah direncanakan. Sebagaimana disebutkan di Bab 1, data primer yang diambil terkait dengan aspek inklusivitas untuk aspek-aspek eksisting mobilitas di Kota Medan. Pengambilan data diambil dari beberapa survei dengan metode pengumpulan data sebagai berikut:

### 3.2.1 SURVEI PENGALAMAN

Survei Pengalaman didasarkan pada simulasi pemanfaatan layanan Trans Metro Deli, yang dibagi menjadi beberapa segmen; mulai dari perjalanan dari titik awal menuju ke halte asal, saat berada di dalam bus menuju ke halte tujuan, penilaian kawasan di sekitar halte akhir, dan perjalanan kembali menuju ke halte asal. Survei dilakukan oleh perwakilan kelompok rentan yakni 2 orang penyandang disabilitas Netra, 2 orang penyandang disabilitas Tuli, dan 2 orang perempuan. Survei diadakan dua kali dengan waktu yang dibedakan, yakni jam sibuk dan jam tidak sibuk. Masing-masing kelompok rentan memiliki satu pendamping untuk membantu dan/atau mencegah surveyor kehilangan arah dan/atau menghindari dari kemungkinan kecelakaan saat misal menyeberang jalan dan/atau sebagainya. Tim terbagi menjadi tiga kelompok survei serta koridor yang akan dinaiki sebagai berikut:

Tabel 3.1.  
Detail surveyor

SURVEYOR	JENIS KEBUTUHAN KHUSUS	JENIS KELAMIN DAN USIA	PEKERJAAN
Surveyor 1	Disabilitas Netra	Laki-laki, 50 tahun	Wiraswasta
Surveyor 2	Disabilitas Netra	Laki-laki, 35 tahun	Wiraswasta, Atlet
Surveyor 3	Non-disabilitas	Perempuan, 30 tahun	UX Writer
Surveyor 4	Disabilitas Tuli	Perempuan, 27 tahun	Aktivis
Surveyor 5	Non-disabilitas	Perempuan, 32 tahun	JBI, Guru
Surveyor 6	Disabilitas Tuli	Laki-laki, 40 tahun	Wiraswasta

Gambar 3.3.  
Surveyor disabilitas Tuli pada kegiatan Survei Pengalaman 1





**Tabel 3.2.**  
Pembagian kelompok, rute yang didedikasikan, serta waktu survei pengalaman

KORIDOR	SURVEYOR	HALTE AWAL	HALTE TUJUAN	WAKTU (JAM TIDAK SIBUK)	WAKTU (JAM SIBUK)
1	1 dan 2 + pendamping ITDP	Bank Indonesia	Mardi Lestari	15 September 2021, 13.00-15.00 WIB	16 September 2021, 07.00-09.00 WIB
2	3 + pendamping ITDP	Balai Kota	Juanda	21 September 2021, 13.00-15.00 WIB*	15 September 2021, 16.00-18.00 WIB
3	4, 5, 6 + pendamping ITDP	Balai Kota	Simpang Brayon 2	15 September 2021, 13.00-15.00 WIB	16 September 2021, 07.00-09.00 WIB

\*Survei dilakukan secara mandiri

**Gambar 3.4.**  
Surveyor disabilitas Netra pada saat melakukan Survei Pengalaman 1



Pelaksanaan survei oleh surveyor dilakukan secara mandiri sehingga penilaian dilakukan berdasarkan dengan pengalaman yang sesungguhnya dialami oleh surveyor itu sendiri. Penilaian persepsi berdasarkan perspektif kemandirian dalam mengakses layanan transportasi yang tersedia. Selain layanan bus, surveyor juga diminta untuk menilai kondisi infrastruktur penunjang Trans Metro Deli, seperti kondisi halte dan trotoar. Surveyor memberikan penilaian pada lembar dan/atau formulir yang tersedia yang telah dibagi ke dalam beberapa segmen. Untuk disabilitas Netra, pengisian penilaian dibantu oleh pendamping di akhir kegiatan per harinya melalui proses wawancara. Segmen-segmen yang dimaksud di atas terdapat pada lembar formulir survei sebagai berikut:

### **SEGMENT 1**

Segment ini merupakan pengisian opini pribadi saat akan memilih moda transportasi perjalanan, utamanya transportasi publik (Trans Metro Deli).

### **SEGMENT 2**

Segment ini merupakan pengisian opini pribadi saat menuju halte atau titik henti bus dari asal perjalanan, misalkan dari rumah atau kantor. Bagi yang melakukan survei bersama pendamping, titik awal dimulai dari Lapangan Merdeka.

### **SEGMENT 3**

Segment ini merupakan pengisian opini pribadi tentang pengalaman saat menunggu di halte. Di sini surveyor diminta untuk memberikan penilaian atas kondisi saat menunggu bus di halte termasuk dengan sistem informasi yang tersedia sebagai penanda tibanya bus yang dimaksud.

### **SEGMENT 4**

Segment ini diisi pengalaman saat berada di dalam bus Trans Metro Deli. Di sini, surveyor diminta untuk memberikan penilaian kondisi interior bus, terutama yang terkait dengan aspek inklusivitas.

### **SEGMENT 5**

Segment ini diisi pengalaman saat turun dari bus Trans Metro Deli dan kondisi prasarana di sekitar halte tujuan.

### **SEGMENT 6**

Segment ini diisi narasi menuju titik akhir perjalanan. Bila menggunakan pendamping, akan diarahkan kembali menuju Lapangan Merdeka.

### 3.2.2 SURVEI TEKNIS

Survei teknis merupakan survei yang dikerjakan oleh tim ITDP dalam bentuk menilai beberapa aspek-aspek yang berkaitan dengan inklusivitas dengan mengambil beberapa sampel armada bus Trans Metro Deli serta infrastruktur penunjang seperti halte dan trotoar. Poin pengamatan yang dilakukan mengacu kepada *BRT Standard*. Beberapa catatan pembelajaran dari kegiatan diskusi kelompok terfokus (FGD) di Bandung dan Jakarta, yakni *Perspektif Penyandang Disabilitas terhadap Sistem Transportasi Publik di Kota Bandung* dan *Sharing Session dengan Dinas Perhubungan DKI dan Transjakarta* menjadi catatan awal untuk memastikan poin inklusivitas di dalam penyelenggaraan Trans Metro Deli. Survei Teknis diadakan pada tanggal 15 September 2021, dengan rentang waktu pukul 07.00-09.00 WIB. Koridor serta halte-halte yang disurvei tim adalah sebagai berikut:

Tabel 3.3. Koridor serta halte yang disurvei pada Survei Teknis

KORIDOR	TRAYEK	HALTE AWAL	HALTE TENGAH	TERMINUS
1	Lapangan Merdeka - Terminal Pinang Baris	Bank Indonesia	Panca Budi	Terminal Pinang Baris
2	Lapangan Merdeka - Terminal Amplas	Balai Kota	UISU	Terminal Amplas
5	Lapangan Merdeka - Tembung	Balai Kota	Simpang Ibrahim Umar	Prayatna

Gambar 3.5. Pengamatan proses naik kendaraan, *headway* (waktu antara), dan waktu berhenti sebagai bagian dari kegiatan Survei Teknis



### 3.2.3 SURVEI TERMINAL

Kegiatan Survei Terminal ini tidak jauh berbeda dengan survei teknis secara esensi, namun berfokus pada kompleks terminal bus. Survei Terminal diadakan pada tanggal 14 September 2021 di Terminal Pinang Baris, sebagai terminus Koridor 1 Trans Metro Deli dan terminal antar kota antar provinsi yang dikelola Kementerian Perhubungan. Segmentasi pengamatan untuk survei ini dibagi menjadi dua, yakni:

- Audit fasilitas terminal
- Aktivitas naik turun dari bus Trans Metro Deli

Gambar 3.6.  
Kegiatan Survei di  
Terminal Pinang Baris



### 3.2.4 SURVEI KAWASAN

Survei Kawasan merupakan perpaduan elemen survei untuk aspek-aspek Transportasi Tidak Bermotor/*Non-Motorized Transport (NMT)*, Manajemen Permintaan Transportasi/*Transport Demand Management (TDM)*, dan Kawasan Berorientasi Transit/*Transit-oriented Development (TOD)*. Elemen survei mengacu secara umum kepada 8 prinsip TOD yang termuat dalam *TOD Standard 3.0* yang diterbitkan ITDP. Aspek-aspek yang dinilai pada survei kawasan ini adalah:

#### FASILITAS PEJALAN KAKI DAN AKSESIBILITAS

Bagian ini terdiri atas audit fisik fasilitas pejalan kaki beserta elemen desain yang tersedia seperti penerangan, jalur pemandu (*guiding block*), bolar pengaman pejalan kaki (*bollards*), peneduhan, penunjuk jalan (*wayfinding*), bidang landai (*ramp*), penyeberangan, parkir *on-street*, serta identifikasi hambatan-hambatan pada jalan dan trotoar seperti aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) dan kendaraan yang parkir di trotoar.

#### PERSPEKTIF LINGKUNGAN

Aspek lingkungan meliputi kegiatan persampahan dan keamanan, seperti keberadaan tempat sampah dan petugas keamanan (bukan petugas parkir).

## AKTIVITAS

Aspek aktivitas meliputi kegiatan bangunan dan muka bangunan serta aktivitas ekonomi dan profil pejalan kaki.

## FASILITAS JALUR SEPEDA

Aspek jalur sepeda terbagi atas keberadaan jalur sepeda di kawasan yang akan disurvei, tipe proteksi, titik tambat sepeda sewa (*bike sharing*), parkir khusus sepeda, serta keberadaan tutup drainase (*manhole*) yang dapat menjadi hambatan fisik dalam bersepeda.

## PERBAIKAN TRANSPORTASI PUBLIK

Aspek perbaikan transportasi publik, yang termasuk dalam aspek Manajemen Permintaan Transportasi/*Transport Demand Management* (TDM), meliputi hal yang berkaitan dengan terintegrasinya transportasi publik, ketersediaan fasilitas *park and ride*, jalur khusus transportasi publik (contoh: *busway* untuk Transjakarta), serta desain armada yang inklusif dan responsif gender.

## AKSES KE PELAYANAN UMUM

Bagian ini membahas mengenai akses-akses menuju pelayanan umum. Pelayanan umum yang dimaksud adalah pelayanan lokal (pasar, rumah makan, fasilitas kesehatan, serta sekolah dasar dan menengah pertama) dan taman.

## KERAPATAN BANGUNAN

Kerapatan bangunan, sebagaimana dijelaskan sebagai salah satu elemen pada *TOD Standard 3.0*, membahas mengenai keberadaan lahan kosong pada area survei serta layanan angkutan umum berkapasitas tinggi serta penunjangnya, seperti sistem sepeda sewa.

## AKSES PARKIR DAN AKSES MASUK (*DRIVEWAY*)

Bagian ini mengidentifikasi keberadaan akses masuk (*driveway*) bangunan serta parkir *off-street* yang disesuaikan dengan arahan pada kawasan berorientasi transit.

Standar-standar yang akan dipakai sebagai acuan desain dan perencanaan tiap-tiap aspek adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.4.**  
Standar acuan desain dan perencanaan

NAMA DOKUMEN	PENERBIT DAN TAHUN RILIS	ASPEK YANG DIKENAKAN
Visi Nasional Transportasi Tidak Bermotor	ITDP, 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasilitas pejalan kaki dan aksesibilitas</li> <li>Jalur sepeda</li> <li>Akses parkir dan akses masuk (<i>driveway</i>)</li> <li>Perbaikan transportasi publik</li> </ul>
<i>TOD Standard 3.0</i>	ITDP, 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Akses ke pelayanan umum</li> <li>Akses parkir dan akses masuk (<i>driveway</i>)</li> <li>Aktivitas</li> <li>Kerapatan bangunan</li> </ul>
<i>Design Manual for Bicycle Traffic</i>	CROW, 2017	Jalur sepeda
Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 31 tahun 2022	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2022	Perbaikan transportasi publik Jalur sepeda
<i>Accessible Bus Stop Design</i>	<i>Transport for London</i> , 2017	Perbaikan transportasi publik Fasilitas pejalan kaki dan aksesibilitas
Peraturan Menteri PUPR No. 14 Tahun 2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2017	Perbaikan transportasi publik Fasilitas pejalan kaki dan aksesibilitas
<i>BRT Planning Guide</i>	ITDP, 2017	Perbaikan transportasi publik

**Gambar 3.7.**  
Kegiatan berjalan kaki yang dilakukan dalam Survei Kawasan

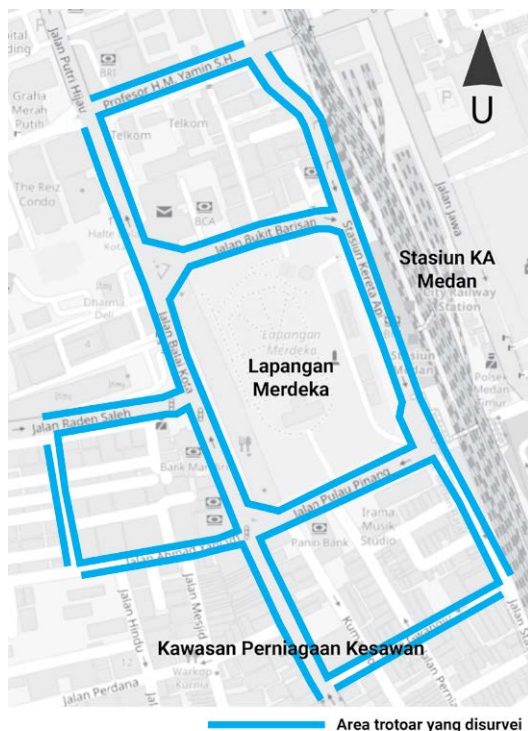


Survei kawasan dilaksanakan dalam empat waktu yang berbeda dalam kurun waktu 24 jam untuk melihat aktivitas bangunan dan penduduk sekitar yang berpotensi dinamis berdasarkan waktu. Survei diselenggarakan pada tanggal dan jam berikut (Tabel 3.5.) dan rute sebagaimana tercantum di Gambar 3.8.:

**Tabel 3.5.**  
Keterangan jadwal survei

SURVEI	WAKTU	TANGGAL
Survei Kawasan 1	00.00-01.00 WIB (mempertimbangkan kondisi keamanan, dari semula 01.00-03.00 WIB)	16 September 2021
Survei Kawasan 2	07.00-09.00 WIB	17 September 2021
Survei Kawasan 3	14.00-17.00 WIB	14 September 2021
Survei Kawasan 4	22.00-23.00 WIB	

**Gambar 3.8. Kawasan survei**



Survei diadakan dengan berjalan kaki dan menggunakan kendaraan, menyesuaikan waktu dan kondisi keamanan lapangan. Penyesuaian survei kawasan dilakukan dengan menambah wawancara kepada sopir taksi yang beroperasi pada waktu survei 00.00-01.00 WIB.






# TEMUAN DAN KESIMPULAN

## 4

Temuan yang dijumpai ketika melakukan kegiatan pengamatan lapangan terbagi atas beberapa bagian sebagai berikut:

### 4.1 ARMADA DAN LAYANAN BUS

SUB-ASPEK	TEMUAN
<b>AKTIVITAS NAIK TURUN PENUMPANG</b>	<p><b>Temuan Survei Teknis dan Pengalaman:</b> Bus tidak berhenti tepat di pinggir kerib trotoar, sehingga pengguna harus naik/turun dengan jarak vertikal sekitar 40-50 cm. Hal ini mengharuskan pengguna yang menunggu di halte, yang mana ketinggiannya sama dengan trotoar, harus turun ke jalan dan naik ke bus.</p>  <p><i>Surveyor disabilitas Netra menuruni bus Trans Metro Deli di depan Halte Bank Indonesia</i></p>
<b>ASPEK INKLUSIVITAS</b>	<p><b>Temuan Survei Teknis:</b> Penggunaan bus dengan dek tinggi mengharuskan pengguna jasa untuk menaiki tangga dari halte atau dari aspal jalan melalui pintu depan. Temuan lapangan di atas menunjukkan kurang aksesibelnya armada bus bagi kelompok rentan, terutama pengguna kursi roda, padahal di dalam bus terdapat ruang dengan logo kursi roda.</p> <p>Penempatan area prioritas dimaksudkan untuk membuat penumpang kelompok rentan merasa mendapatkan prioritas ketika menggunakan bus. Adanya area khusus tersebut memperlihatkan adanya perhatian kepada komunitas rentan dalam mendesain interior bus. Namun demikian, adanya logo kursi roda pada bus berbanding terbalik dengan aksesibilitas bus itu sendiri.</p> <p>Ketersediaan pegangan tangan (<i>handrail</i>) pada pintu masuk dan keluar dinilai membantu surveyor 2 untuk aktivitas naik dan turun pada bus.</p>

SUB-ASPEK

TEMUAN

ASPEK INKLUSIVITAS



Interior bus Trans Metro Deli

**Temuan Survei Teknis:**

Informasi mengenai layanan bus pada pengamatan lapangan menemukan bahwa semua bus memiliki identitas armada dan informasi rute di badan bagian luar. Di dalam bus, informasi layanan terdapat pada papan teks berjalan (*running text*) dan layanan audio.

**Temuan Survei Pengalaman:**

Surveyor disabilitas Netra (1 dan 2) tidak bisa mengidentifikasi bus yang datang, dikarenakan sistem informasi rute dan kedatangan bus bergantung hanya pada informasi visual di badan bus.

INFORMASI BUS



Penumpang menunggu bus Trans Metro Deli di Halte Balai Kota

SUB-ASPEK	TEMUAN
<p><b>INFORMASI BUS</b></p>	<p><b>Temuan Survei Pengalaman:</b>  Layanan papan teks berjalan (<i>running text</i>) pada salah satu armada yang disurvei tidak tersedia, sehingga surveyor kelompok disabilitas Tuli (4 dan 6) mengalami kesulitan untuk mengidentifikasi lokasi halte yang akan dituju.</p> <p>Surveyor 1 dan 2 tidak menemui kesulitan mengidentifikasi halte yang dituju karena tersedianya informasi melalui audio dan turun di halte yang telah ditentukan.</p>
<p><b>LAYANAN BUS SECARA UMUM</b></p>	<p><b>Temuan Survei Teknis dan Pengalaman:</b>  Layanan bus, baik bus sedang maupun bus kecil, dianggap nyaman karena sudah dilengkapi pendingin udara dan aspek kesehatan diperhatikan dengan pengaturan jarak fisik pada tempat duduk bus.</p> <p>Ada armada yang saat survei, tidak berhenti di semua halte bus saat kondisi halte kosong (tidak ada calon penumpang), sopir hanya memperlambat laju kendaraan saat mendekati dan di depan halte. Ditemukan juga ketika bus sudah berjalan tapi pintu belum ditutup sempurna.</p>
<p><b>FASILITAS KEAMANAN DAN KESELAMATAN</b></p>	<p><b>Temuan Survei Teknis:</b>  Secara umum, bus memiliki fasilitas alat pemadam kebakaran, pemecah kaca jendela, dan kotak P3K yang ditemukan ketika pengamatan lapangan di Rute 5. CCTV tersedia di dalam bus, namun untuk informasi nomor darurat tidak ada di bus.</p>
<p><b>STAF</b></p>	<p><b>Temuan Survei Teknis:</b>  Tiap armada tidak memiliki staf pendamping selain sopir. Ketika surveyor dari kelompok disabilitas Netra hendak melakukan <i>tapping</i> kartu, sopir kurang bisa membantu.</p> <div data-bbox="391 1464 1200 1995" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1230 1715 1390 1771">Sopir Trans Metro Deli</p>

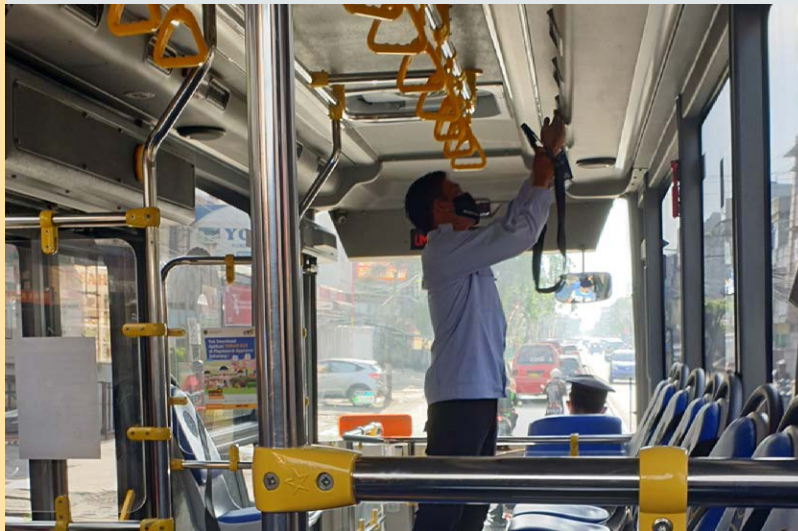
**SUB-ASPEK**

**TEMUAN**

**STAF**

**Temuan Survei Teknis:**

Adanya temuan petugas pemeriksa Standar Pelayanan Minimal (SPM) di lapangan menandakan kontrol terhadap kinerja bus.



*Petugas SPM pada bus*

**WAKTU ANTARA  
(HEADWAY)**

**Temuan Survei Teknis:**

3 dari 12 sampel menunjukkan waktu antara (*headway*) di atas 10 menit pada waktu sibuk pagi.

## 4.2 HALTE BUS DAN PRASARANA PENDUKUNG

### SUB-ASPEK

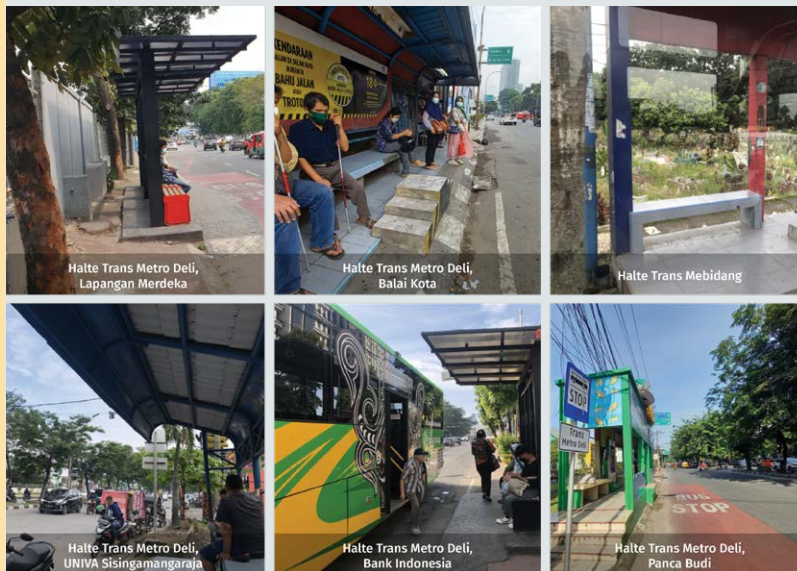
### TEMUAN

#### HALTE

#### Temuan Survei Teknis:

Terdapat ketidaksinkronan desain, terlihat dari masih tersedianya halte dek tinggi untuk Trans Mebidang. Namun begitu, sebagian besar halte tinggi yang sebelumnya didesain untuk Trans Mebidang lebih banyak dilewati oleh layanan Trans Metro Deli yang memiliki dek rendah.

Halte Trans Metro Deli dengan dek rendah juga masih memiliki level yang berbeda dengan trotoar. Halte dek tinggi (merangkap layanan Trans Mebidang) tidak mengacu pada desain universal karena masih menggunakan akses tangga.



#### Temuan Survei Teknis dan Pengalaman:

Seluruh halte tidak menunjukkan informasi lengkap mengenai halte, termasuk tidak tersedianya rute Trans Metro Deli (meski beberapa halte lama terdapat informasi rute Trans Mebidang).

#### INFORMASI PADA HALTE



Halte Bus UNIVA Sisingamangaraja

**SUB-ASPEK****TEMUAN****INFORMASI PADA HALTE**

Halte Trans Metro Deli pada umumnya tidak memuat informasi apapun selain tersedianya tiang *bus stop* yang mengindikasikan layanan Trans Metro Deli yang berhenti di halte tersebut. Pada halte yang berdekatan (contoh: Balai Kota dan Bank Indonesia), tidak ada informasi mengenai titik naik/turun untuk setiap rute bus.



*Halte Bus Lapangan Merdeka, Jalan Stasiun KA*

**ASPEK INKLUSIVITAS****Temuan Survei Pengalaman:**

Surveyor disabilitas Netra tidak bisa mendeteksi halte bus, kedatangan bus, maupun posisi pintu saat akan menaiki bus karena tidak ada perlakuan khusus, jalur pemandu, ataupun informasi audio yang tersedia pada halte.

**Temuan Survei Teknis:**

Halte bus kurang ramah bagi pejalan kaki yang melintas, dengan adanya sedikit ataupun tidak adanya ruang lewat yang disisakan dari halte yang dibangun di atas trotoar. Jika tersedia sedikit ruang, kondisi yang ada, tidak memenuhi standar minimum bagi pejalan kaki (termasuk tidak ada jalur pemandu).

**KONDISI TROTOAR SEKITAR HALTE**

*Halte Bus UNIVA Sisingamangaraja*

## 4.3 KAWASAN PERNIAGAAN KESAWAN DAN LAPANGAN MERDEKA

### SUB-ASPEK

### TEMUAN

#### Temuan Survei Pengalaman:

Banyaknya tiang dan Pedagang Kaki Lima (PKL) di jalan merupakan hambatan utama dari surveyor disabilitas Netra, sehingga Surveyor 1 memilih untuk menggunakan jalan raya daripada trotoar karena dinilai lebih aman dan nyaman. Kondisi trotoar dianggap tidak rata dan sebagian besar surveyor menganggap tidak ada rasa aman dan nyaman. Surveyor 3 mencatat banyaknya gundukan kecil di sepanjang trotoar dengan jarak kurang lebih setiap lima langkah.

#### Temuan Survei Kawasan:

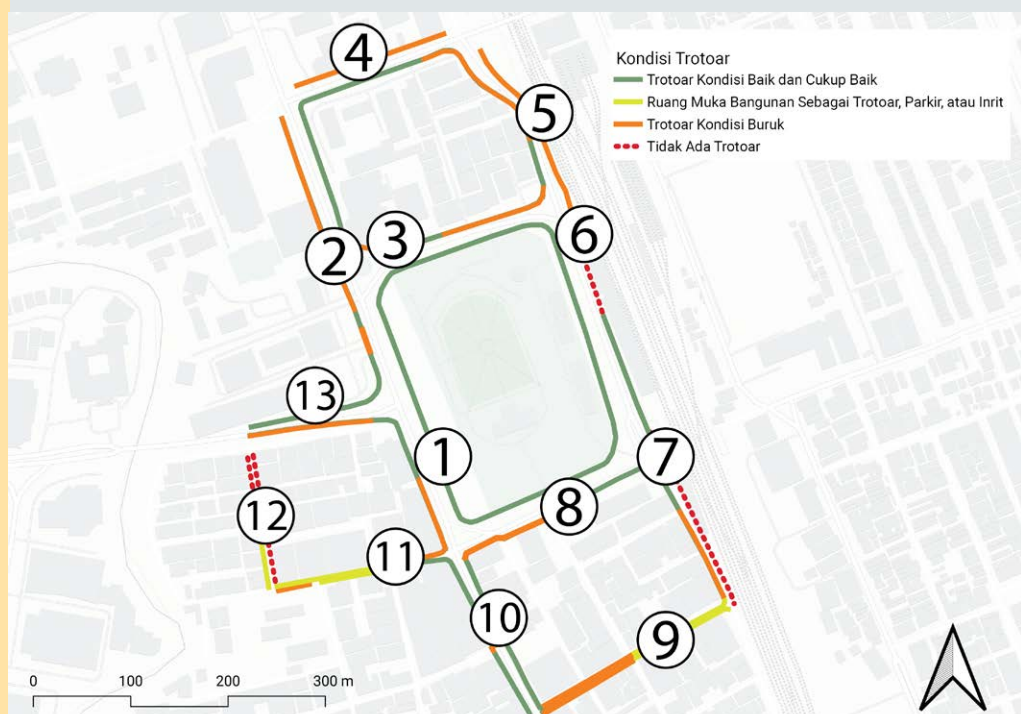
Sebagian trotoar di kawasan survei memiliki kondisi kurang layak, dengan pengecualian pada trotoar sekeliling Lapangan Merdeka.

Banyak ditemui hambatan pada trotoar, seperti hambatan diam (tiang, kabel listrik, halte bus) dan hambatan gerak (parkir, aktivitas PKL) yang mengurangi ruang bebas pejalan kaki.

Hambatan gerak yang tercatat di pagi hingga sore hari didominasi parkir pada trotoar di Jalan Stasiun KA, Kantor Pos, Jalan Raden Saleh, Kawasan Perniagaan Kesawan, serta kawasan perdagangan dan jasa di sekitaran Lapangan Merdeka. Terdapat kawasan khusus *loading* barang di gudang logistik sisi selatan Stasiun Medan. Hal ini ditambah pula dengan tidak tersedianya trotoar di depan bangunan tersebut.

Hambatan diam yang ditemukan pada trotoar sebagian besar adalah berupa bangunan utilitas, baik tiang listrik/telepon, Penerangan Jalan Umum (PJU), atau gardu listrik. Selain itu, penempatan vegetasi baik yang berupa tanaman dalam pot atau juga pohon-pohon besar juga mendominasi temuan. Selain itu, terdapat konstruksi gedung di Jalan Prof. Moh. Yamin yang menghabiskan trotoar dan memaksa pedestrian menggunakan jalan raya. Semua hambatan diam ini mengurangi lebar trotoar menjadi kurang dari lebar yang direkomendasikan, yakni 1,8 meter.

### KONDISI TROTOAR



SUB-ASPEK

TEMUAN



KONDISI TROTOAR





SUB-ASPEK

TEMUAN

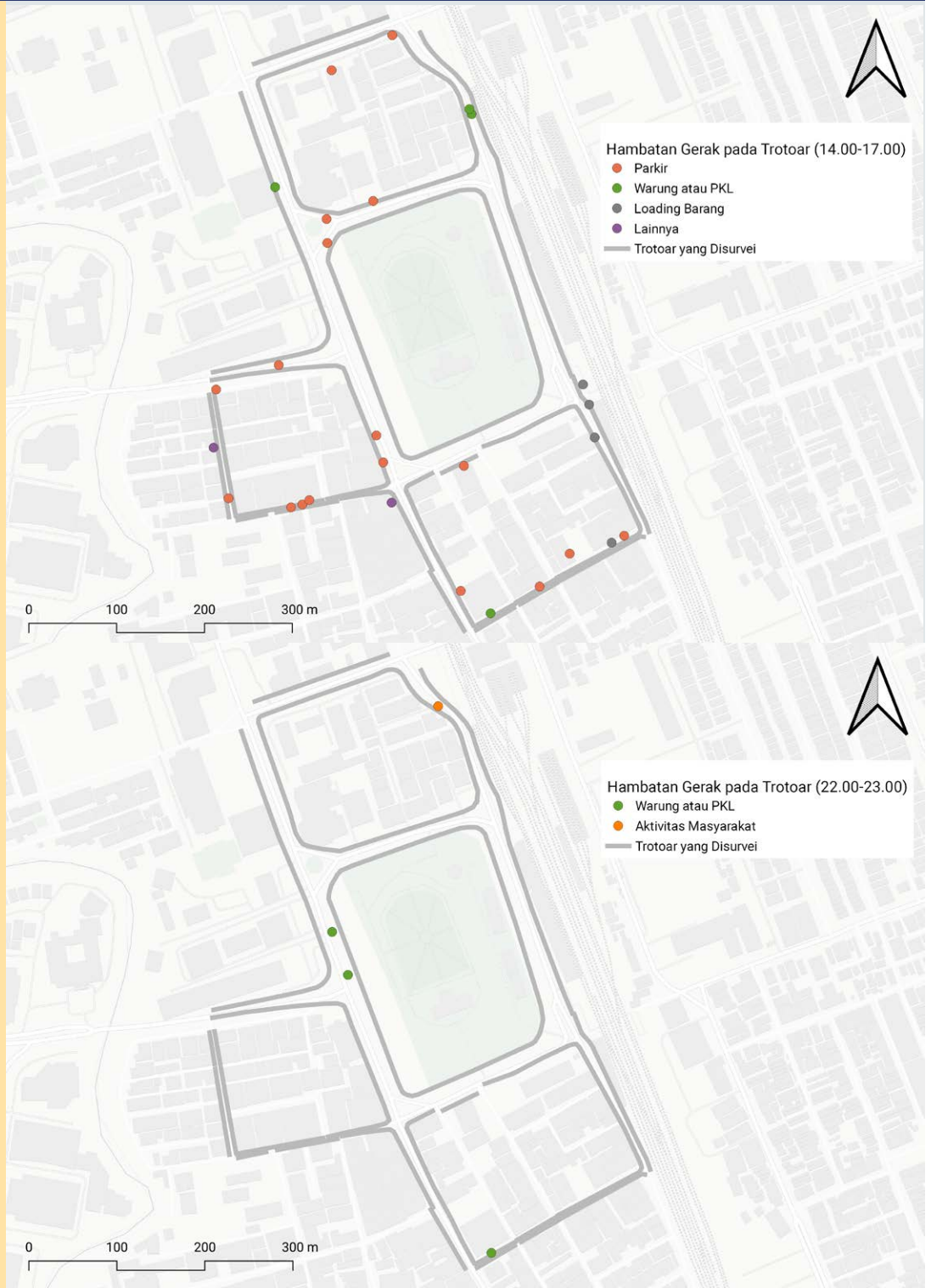
KONDISI TROTOAR



SUB-ASPEK

TEMUAN

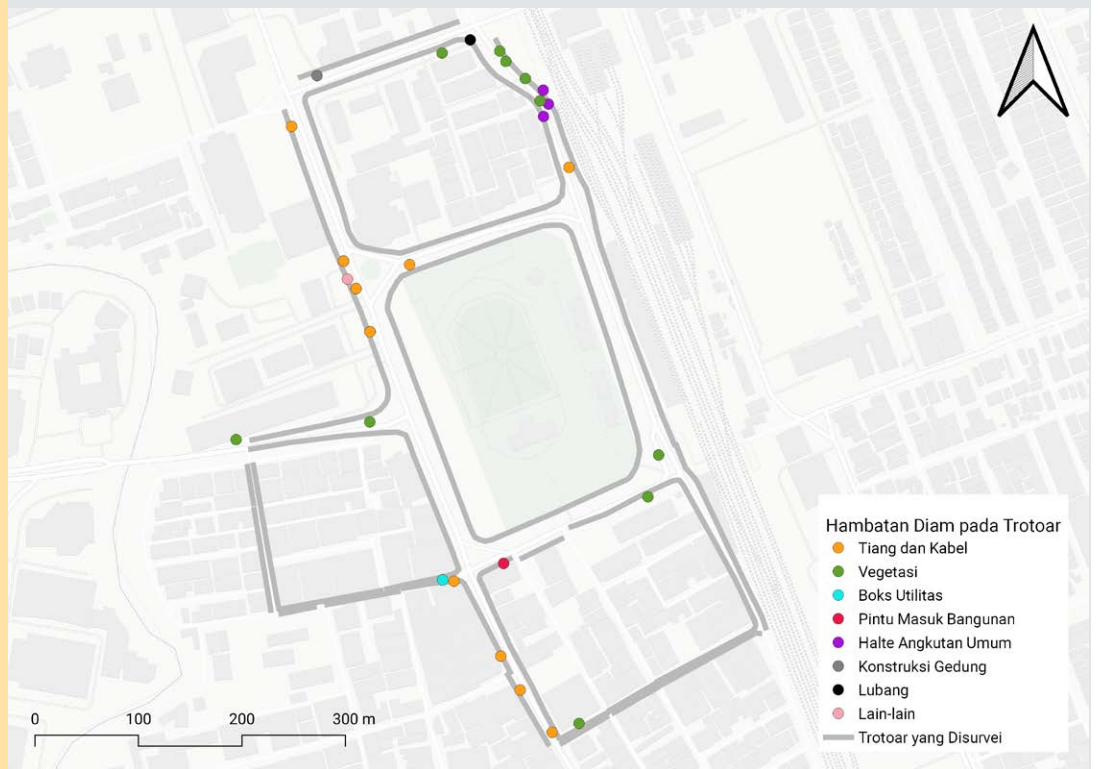
KONDISI TROTOAR



SUB-ASPEK

TEMUAN

KONDISI TROTOAR



**Temuan Survei Teknis:**

Kawasan dengan trotoar sebagian besar ditemui di pusat Kota Medan, sekitar Lapangan Merdeka, dengan lebar bervariasi antara 1,8-3 meter dengan kondisi cukup namun tertutup banyak tanaman.

SUB-ASPEK

TEMUAN

**JALUR PEMANDU  
(GUIDING BLOCK)**

**Temuan Survei Kawasan:**

Banyak jalur pemandu yang terputus di beberapa tempat, baik karena secara fisik sudah rusak, terputus utilitas jalan, atau tertutup parkir kendaraan.

**Temuan Survei Pengalaman:**

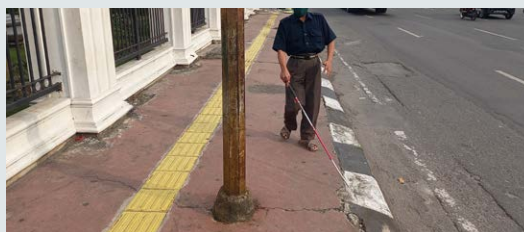
Surveyor disabilitas Netra menyebut, meskipun terdapat jalur pemandu, banyaknya halangan membuat mereka memilih turun ke jalan raya dan tidak menggunakan jalur pemandu. Surveyor 5 menyebut jalur pemandu tersedia, tetapi tidak mengarahkan naik ke bus saat di area halte.

**Temuan Survei Teknis:**

Dikarenakan tidak adanya fasilitas trotoar di kawasan sekitar halte di luar pusat kota Medan, maka tidak ditemukan adanya jalur pemandu.



*Jalur pemandu Jalan Prof. H. Moh. Yamin*



*Jalur pemandu Jalan Balai Kota*



*Jalur pemandu Jalan Jend. Ahmad Yani*

**BOLAR PENGAMAN  
PEJALAN KAKI  
(BOLLARDS)**

**Temuan Survei Kawasan:**

Pemasangan bolar pengaman pejalan kaki sudah terdapat di beberapa titik di sekitar Lapangan Merdeka dan Kawasan Perniagaan Kesawan, tapi belum terlihat di tempat lain.

Pemasangan bolar pengaman pejalan kaki di beberapa titik masih menyulitkan pejalan kaki lewat karena jaraknya yang sempit.



*Bolar pengaman pejalan kaki di Jalan Balai Kota*

SUB-ASPEK

TEMUAN

**BOLAR PENGAMAN PEJALAN KAKI (BOLLARDS)**



*Bolar pengaman pejalan kaki di Jalan Pulau Pinang*



*Bolar pengaman pejalan kaki di Jalan Balai Kota*

**BIDANG LANDAI (RAMP)**



**Temuan Survei Kawasan:**

Pada saat pemantauan lapangan, belum terlihat pemasangan bidang landai (*ramp*) yang sesuai standar pada titik-titik konflik yang krusial, seperti pada persimpangan atau jalan masuk kendaraan ke bangunan.

*Persimpangan Jalan Jend. Ahmad Yani dengan Jalan Perdana*

**INFRASTRUKTUR PENYEBERANGAN**

**Temuan Survei Kawasan:**

Pada lokasi survei, terdapat fasilitas penyeberangan persimpangan dan sebidang dalam blok. Terdapat dua penyeberangan tidak sebidang yang terdapat di lokasi, yakni jembatan dari Lapangan Merdeka ke Stasiun KA Medan, serta jembatan Titi Gantung.

Ketika pengamatan lapangan, terdapat juga kawasan yang tidak memiliki penyeberangan formal, namun ditemukan banyak penyeberang di kawasan tersebut, seperti di pertigaan gedung Kantor Pos Medan.

Meskipun tersedia Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di depan Stasiun Medan, ditemui pejalan kaki yang memilih menyeberang sebidang dengan jalan.

**SUB-ASPEK**

**TEMUAN**

**INFRASTRUKTUR  
PENYEBERANGAN**



*Pedestrian yang menyeberang meskipun adanya Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di depan Stasiun Medan*



*Kegiatan menyeberang di Jalan Pulau Pinang*

**Temuan Survei Kawasan:**

Tidak tersedia layanan infrastruktur sepeda, seperti jalur sepeda, parkir sepeda, maupun layanan sepeda sewa, meskipun terdapat aktivitas bersepeda di sekitar halte transit dengan jumlah penumpang signifikan, seperti di Kawasan Lapangan Merdeka

**INFRASTRUKTUR  
SEPEDA**

*Aktivitas bersepeda di  
Jalan Balai Kota*

**SUB-ASPEK**

**TEMUAN**

**Temuan Survei Kawasan dan Desktop Survey:**

Fasilitas umum yang tersedia sepanjang rute survei kawasan adalah Taman Lapangan Merdeka, Stasiun KA Medan, dan Kantor Pos Medan. Pada Kawasan Perniagaan Kesawan dan sisi utara Lapangan Merdeka (luar area survei) terdapat beberapa fasilitas umum, di antaranya:

- Gereja GMI (Jalan Putri Merak Jingga)
- Sekolah Santo Yoseph (Jalan Palang Merah)
- Gereja Katedral Medan (Jalan Pemuda)
- Masjid Gang Bengkok (Jalan Mesjid)
- Rumah Tjong A Fie (Jalan Jend. Ahmad Yani)

**FASILITAS UMUM**



*Guna lahan eksisting yang ditimpa dengan rute survei kawasan*



**Temuan Survei Kawasan:**

Muka bangunan aktif sebagian besar ditemui di Jalan Jend. Ahmad Yani hingga dekat persimpangan Jalan Balai Kota dengan Jalan Raden Saleh serta Stasiun KA Medan. Di Kawasan Perniagaan Kesawan sendiri banyak ditemui muka bangunan campuran, baik yang aktif dan permeabel (memiliki akses keluar masuk kendaraan yang memungkinkan kendaraan masuk persil). Muka bangunan permeabel banyak ditemui di sisi utara dengan banyaknya muka bangunan yang menjorok masuk dari trotoar untuk fungsi parkir kendaraan *off-street*.

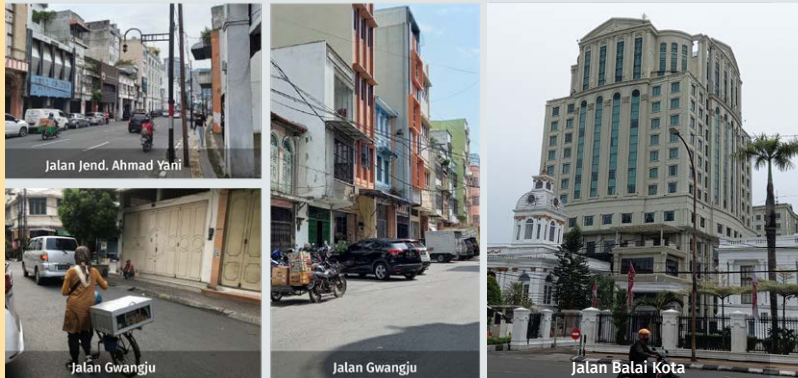
**MUKA BANGUNAN**

*Guna lahan eksisting yang ditimpa dengan rute survei kawasan*

SUB-ASPEK

TEMUAN

MUKA BANGUNAN



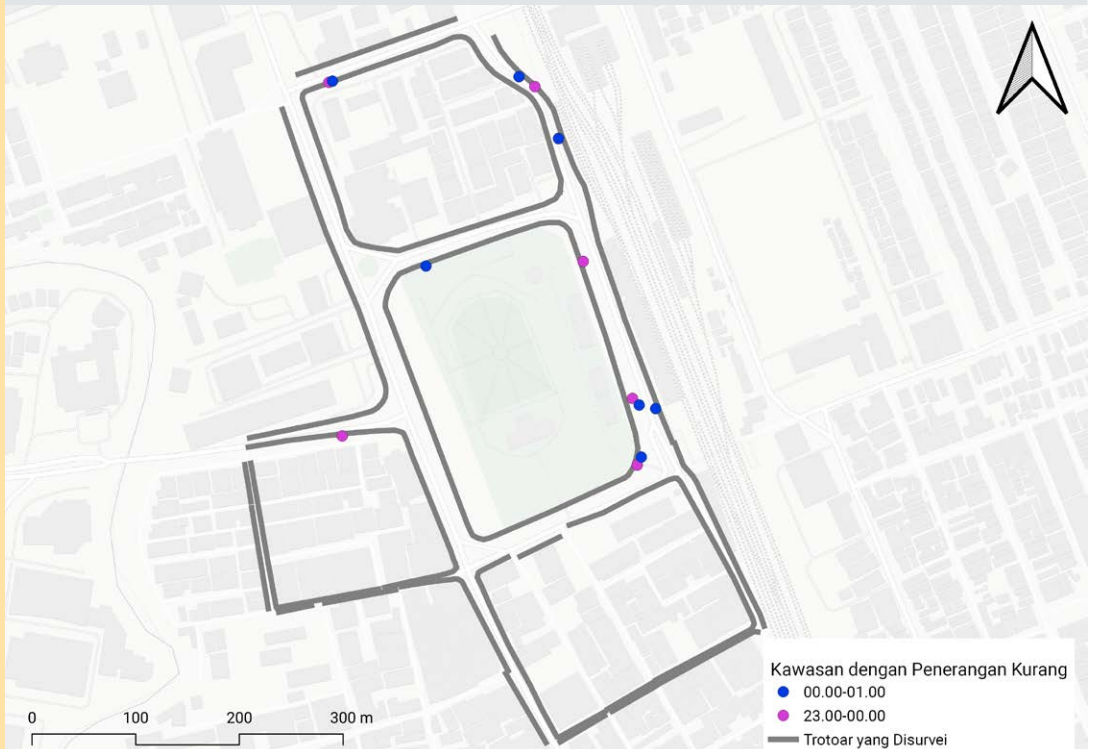
Tipologi muka bangunan di kawasan survei

Temuan Survei Teknis dan Kawasan:

Sub-aspek ini terkait dengan penerangan, aktivitas keamanan, dan kerumunan orang yang memberikan persepsi negatif atas keamanan di malam hari.

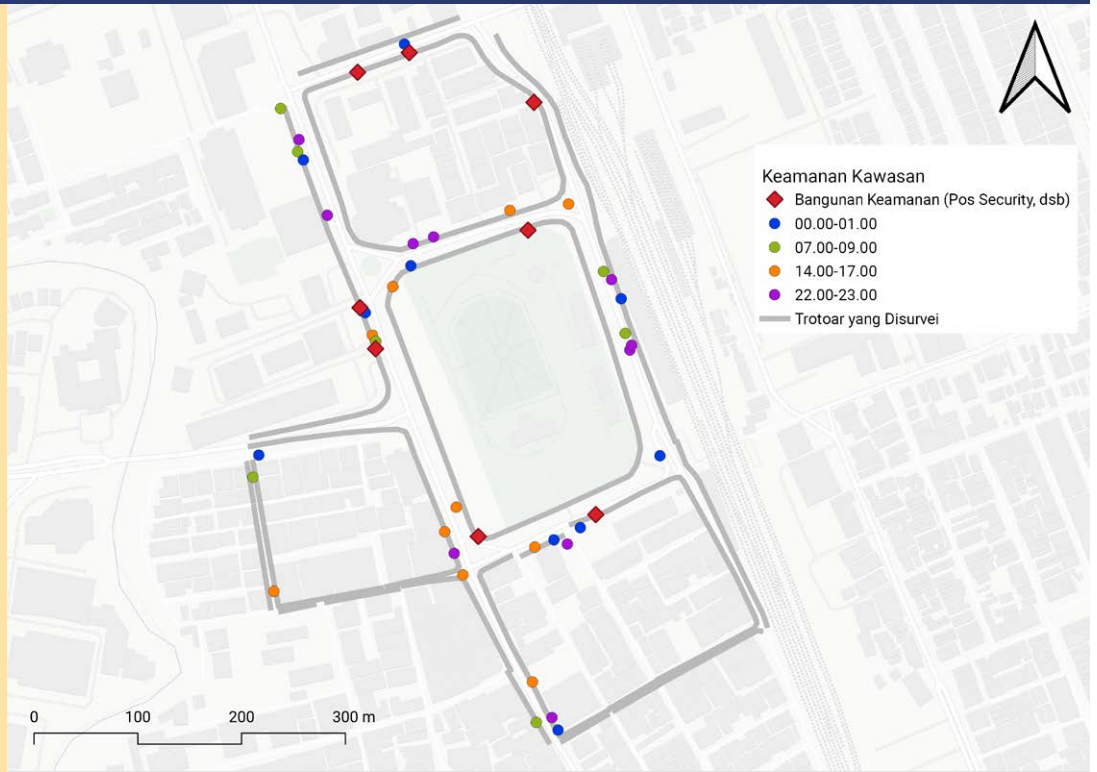
Beberapa titik menunjukkan kawasan dengan penerangan yang minim, terutama di Jalan Stasiun KA dan di sisi selatan Stasiun Medan. Dari pengamatan lapangan, petugas keamanan mudah ditemui hampir di 24 jam waktu survei, terutama pada bangunan bank, perkantoran, dan fasilitas umum seperti kantor pos dan stasiun KA. Terkait dengan persepsi keamanan di malam hari, ditemukan titik-titik dengan persepsi keamanan negatif menyebar di sekitar Lapangan Merdeka.

PERSEPSI KEAMANAN



SUB-ASPEK

TEMUAN



PERSEPSI KEAMANAN



**SUB-ASPEK**

**TEMUAN**

**PENEDUHAN**

**Temuan Survei Kawasan:**

Terdapat tiga jenis peneduhan di kawasan survei, yakni peneduhan pohon, kanopi, dan arkade bangunan.

Peneduhan pohon terdapat di kawasan dengan trotoar yang lebar. Peneduhan kanopi ditemui di kawasan depan Stasiun KA Medan. Peneduhan kanopi juga ditemui terdapat di Kawasan Perniagaan Kesawan, bersama dengan peneduhan arkade bangunan.



*Peneduhan pohon di Jalan Raden Saleh*



*Peneduhan campuran arkade dan kanopi, Jalan Jend. Ahmad Yani VII*



*Peneduhan arkade bangunan, Jalan Jend. Ahmad Yani*

**WAYFINDING  
(PENUNJUK JALAN)  
PEJALAN KAKI**

**Temuan Survei Kawasan:**

Tidak ditemukan penunjuk jalan bagi pejalan kaki di kawasan yang disurvei.

**BANGKU DAN  
TEMPAT SAMPAH****Temuan Survei Kawasan:**

- Bangku trotoar di kawasan survei terdapat di trotoar sekeliling Lapangan Merdeka di sisi barat dan timur serta di Jalan Pulau Pinang, depan Bank Mandiri.
- Fasilitas persampahan hanya ditemui di sisi barat Lapangan Merdeka dan TPS di Jalan Kereta Api, selatan Stasiun KA Medan.



*Bangku dan tempat sampah di Jalan Balai Kota*



*Bangku di Jalan Pulau Pinang*

## 4.4 TERMINAL PINANG BARIS

### SUB-ASPEK

### TEMUAN

#### Temuan Survei:

Terminal tidak memiliki akses khusus dan jalur pejalan kaki di sekitar bangunan yang memungkinkan akses yang aman dan nyaman.

Bangunan tidak dilengkapi dengan jalur pemandu.

Akses masuk dengan bidang landai (*ramp*) terlihat di sisi barat dan selatan, dengan kemiringan *ramp* sisi barat sebesar 1:9. *Ramp* sisi selatan hanya menghubungkan jalan aspal dengan *paving block* luar gedung terminal.

### AKSESIBILITAS DAN INKLUSIVITAS BANGUNAN



Area keberangkatan



Ramp sisi selatan



Ramp masuk sisi barat

**Temuan Survei:**

Gedung terminal telah difasilitasi dengan *wayfinding* (penunjuk jalan), namun tidak memiliki informasi rute bus dan informasi mengenai jadwal bus hanya diumumkan menggunakan pengeras suara.

Pada kawasan terminal juga sudah tersedia informasi tanggap darurat berupa penyediaan penanda titik kumpul darurat. Lalu terdapat juga sarana pengedukasian yang ditujukan kepada masyarakat dalam bentuk poster SOP operasional dan juga tata letak (*layout*) Terminal Pinang Baris.

Untuk fasilitas penunjang, sedang dibangun toilet khusus disabilitas. Namun, dimensinya hanya 1,92 m x 1,15 m, yang mana tidak sesuai dengan standar dimensi 2,275 m x 1,525 m (Peraturan Menteri PUPR No. 14/PRT/M/2017).

## FASILITAS PENUNJANG



Wayfinding Terminal Pinang Baris



Titik kumpul darurat



Poster SOP terminal



Toilet khusus penyandang disabilitas yang sedang dibangun

**SUB-ASPEK****TEMUAN****AKTIVITAS  
NAIK TURUN  
PENUMPANG  
TRANS METRO DELI  
DI TERMINAL****Temuan Survei:**

Kedua sisi keberangkatan dan kedatangan tidak dilengkapi dengan peron yang selevel dengan pintu bus, sehingga perlu waktu ekstra untuk kegiatan naik maupun turun karena jarak vertikalnya yang sangat jauh.

Selain itu, tidak adanya peneduhan/naungan akan menyulitkan pengguna jasa untuk mengakses dari/ ke armada bus saat hujan.



*Aktivitas keberangkatan layanan Trans Metro Deli*

**KONDISI LAINNYA****Temuan Survei:**

Sisi barat terminal tampak kurang terawat dan lebih banyak digunakan sebagai area komersil. Jalan sisi selatan tampak tidak rata dan banyak genangan air



*Sisi barat terminal*

**LAIN-LAIN**

Tantangan yang ditemui saat survei ini adalah adanya miskomunikasi antara Dinas Perhubungan Kota Medan dengan pengelola terminal yang di bawah kelola langsung Kementerian Perhubungan. Sehingga, perlu berkoordinasi ulang dengan pihak pengelola terminal.



## 4.5 TEMUAN DAN KESIMPULAN

Berdasarkan temuan yang diperoleh dari pengambilan data di lapangan, dapat dikatakan bahwa:

- Layanan armada Trans Metro Deli sudah cukup memenuhi aspek kenyamanan
- Fasilitas armada maupun penunjangnya, termasuk fasilitas kendaraan tidak bermotor di sekitar Lapangan Merdeka, **masih ditemukan adanya kesulitan yang dialami kelompok rentan dalam mengakses layanan tersebut.**

**Sehingga, dapat dikatakan bahwa layanan transportasi publik dan fasilitas transportasi tidak bermotor di Medan masih belum memenuhi aspek inklusivitas.**

Untuk pembahasan terkait analisis dan rekomendasi akan disampaikan dalam dokumen *Mobilitas Inklusif Kota Medan*. Dokumen ini membandingkan temuan di lapangan dengan standar yang ada. Rekomendasi yang ditawarkan perlu diadopsi dan direplikasi oleh pemerintah setempat menuju penyediaan layanan transportasi publik Kota Medan yang lebih inklusif.

# DAFTAR PUSTAKA

Koirala, Srijana. (2019). *Review of Inclusive Planning*. International Journal of Advanced Research and Publications, 3(8), pp. 13-18.

<http://www.ijarp.org/published-research-papers/aug2019/Review-Of-Inclusive-Planning.pdf>

ITDP Indonesia. (2018). *Kampung Kota Bersama: RW 01 Sunter Jaya*. Jakarta: ITDP Indonesia.

<https://itdp-indonesia.org/publication/kampung-kota-bersama/>

ITDP Indonesia. (2020). *Panduan Perencanaan Partisipatif*. Jakarta: ITDP Indonesia.

<https://itdp-indonesia.org/publication/23013/>

# LAMPIRAN

## GAMBAR TEMUAN TAMBAHAN PADA ASPEK ARMADA DAN LAYANAN TRANS METRO DELI

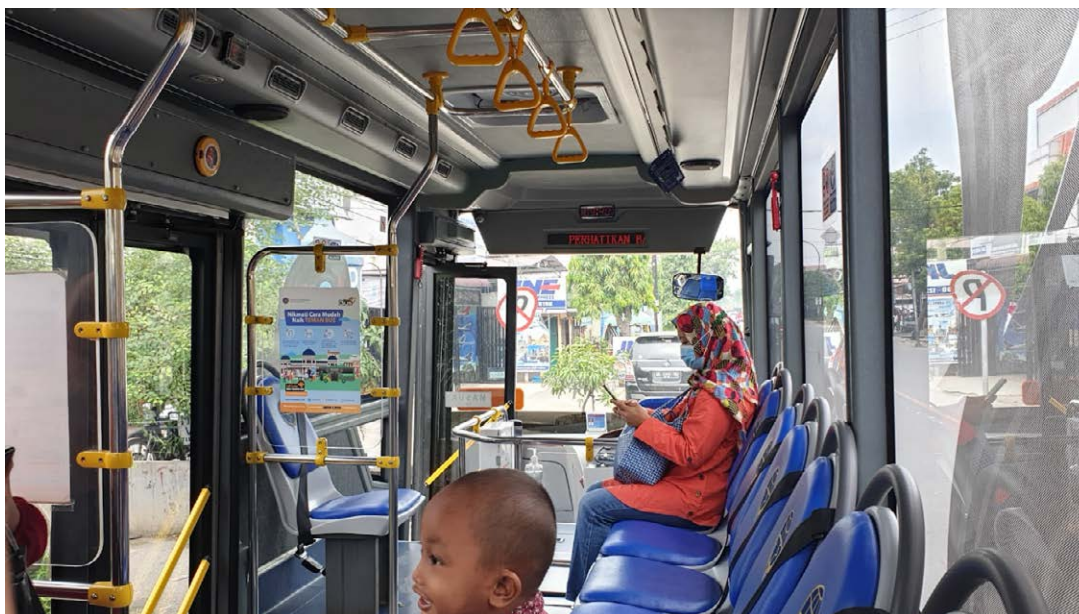
Bus Trans Metro Deli yang tidak sepenuhnya merapat ke trotoar, sehingga calon penumpang harus menuruni trotoar untuk kemudian naik ke bus dengan jarak vertikal pijakan kaki sekitar 30-40 cm



Aktivitas penumpang naik Trans Metro Deli



Interior Trans Metro Deli, dengan informasi halte pada papan teks berjalan (*running text*)



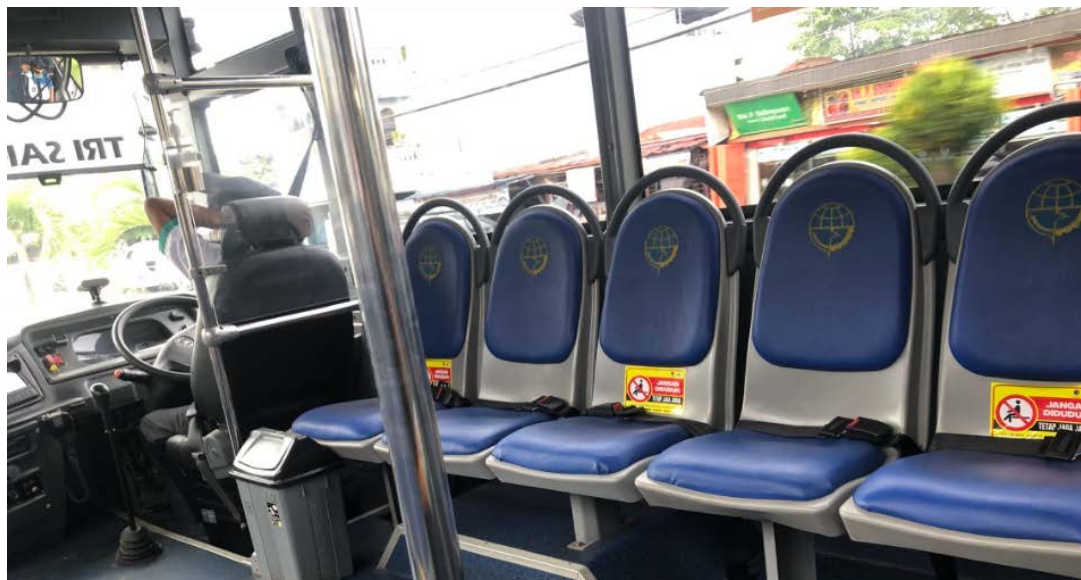
Interior Trans Metro Deli saat Survei Pengalaman dengan surveyor disabilitas Netra



Penanda tempat duduk prioritas pada armada Trans Metro Deli



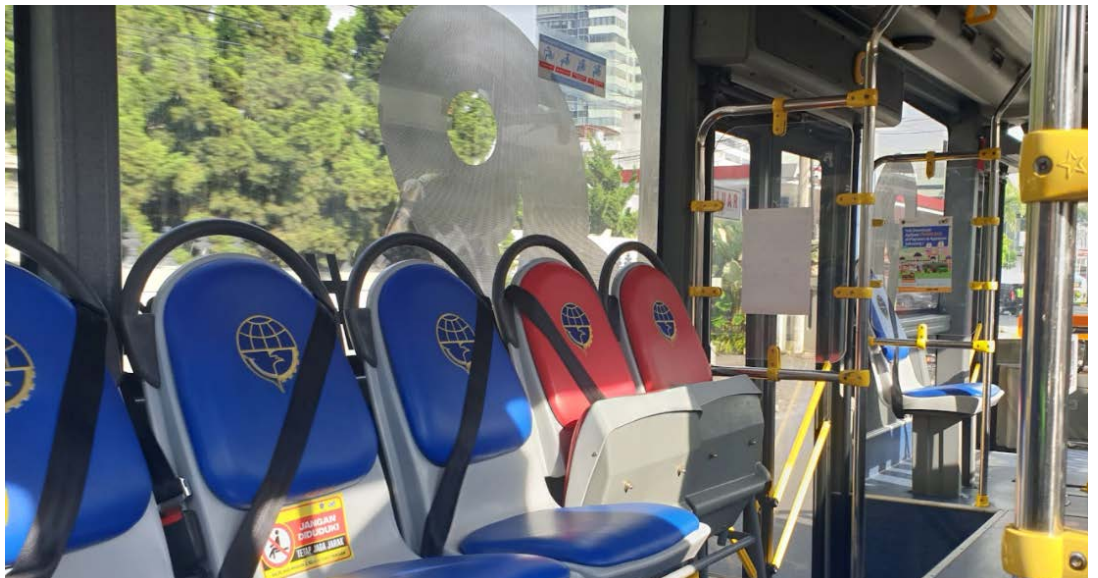
Pemberian tanda larangan duduk sebagai upaya memberi jarak fisik pada armada Trans Metro Deli



Area kursi prioritas pada layanan Trans Metro Deli



Area kursi prioritas pada layanan Trans Metro Deli



Informasi penggunaan aplikasi Teman Bus



Aktivitas penumpang turun dari layanan Trans Metro Deli



## GAMBAR TEMUAN TAMBAHAN PADA ASPEK HALTE BUS DAN PRASARANA PENDUKUNG

Halte Bank Indonesia



Perhentian Trans Metro Deli Rute 2 di Terminal Amplas





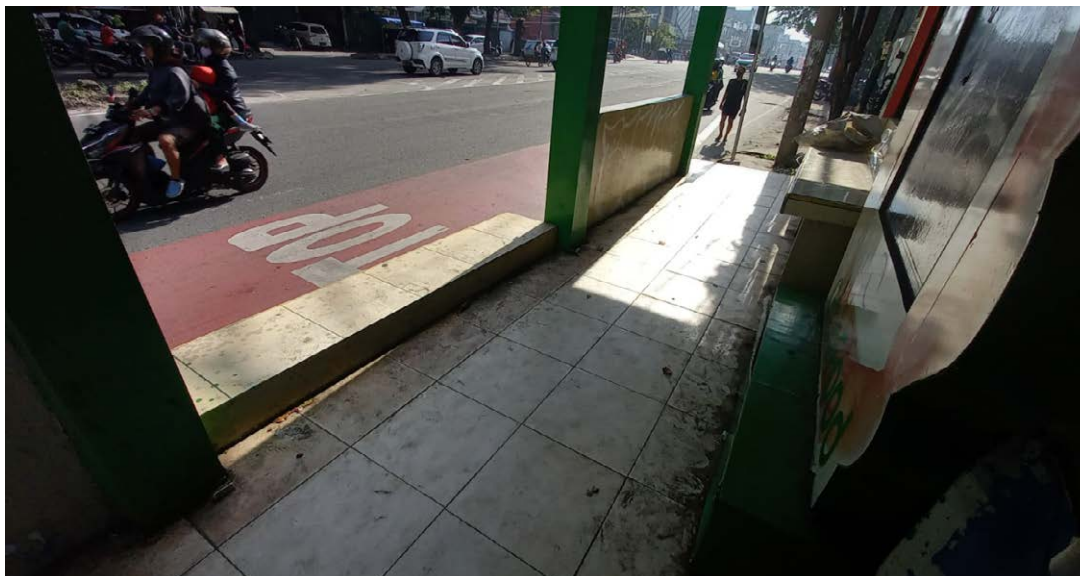
Trans Metro Deli Rute 2 di Terminal Amplas



Perhentian Trans Metro Deli Rute 5 di Prayatna



Kondisi Halte  
Panca Budi



Bidang landai (*ramp*)  
dari tanah pada Halte  
Prayatna



**Gambar temuan tambahan pada aspek Kawasan Perniagaan Kesawan**

Pedagang Kaki Lima (PKL) depan Kantor Pos Medan



Pintu masuk gedung di Jalan Pulau Pinang yang memiliki ketinggian berbeda dengan trotoar



Jalur pemandu yang terputus pada pintu masuk bangunan Bank Mandiri, Jalan Pulau Pinang



Temuan pengguna sepeda di kawasan survei



## GAMBAR TEMUAN TAMBAHAN PADA ASPEK TERMINAL PINANG BARIS

Area masuk gedung terminal dari sisi timur



Peron tinggi kedatangan bus di Terminal Pinang Baris



Ruang utama gedung Terminal Pinang Baris



Area parkir angkot di sisi barat terminal



Batas pengelolaan terminal antara Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan Kota Medan



Gerbang kedatangan bus/angkot



Gedung sisi barat







