

Fasilitas Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru Malang

Imam Pratama Adi Saloka¹, Triandriani Mustikawati², Rinawati P. Handajani²

¹ Mahasiswa Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

² Dosen Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

Alamat Email penulis: archallacas92@gmail.com

ABSTRAK

Dalam mencapai kemudahan, kemandirian dan kesejahteraan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas tunadaksa maka diperlukan fasilitas aksesibilitas yang memadai, terpadu, dan berkesinambungan. Pentingnya fasilitas aksesibilitas bagi tunadaksa di bangunan-bangunan publik adalah agar tunadaksa dapat mencapai suatu tempat baik didalam bangunan dan diluar bangunan publik tanpa hambatan dan tidak membuat mereka menjadi tersisihkan. Salah satu bangunan publik yang perlu diperhatikan fasilitas aksesibilitasnya adalah Stasiun KA. Stasiun KA yang sudah lama berdiri namun masih belum menyediakan fasilitas aksesibilitas disabilitas adalah Stasiun KA Kota Baru Malang. Perlu adanya tindak lanjut untuk memenuhi fasilitas aksesibilitas bagi disabilitas di Stasiun KA Kota Baru agar masyarakat disabilitas dapat ikut merasakan indahnya berpergian dengan kereta api. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui kondisi fasilitas aksesibilitas dan penerapannya bagi pengguna disabilitas tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru Kota Malang yang awali dengan observasi yaitu simulasi keberangkatan dan kedatangan penumpang penyandang disabilitas tunadaksa. Hasil dari simulasi yang berupa titik-titik hambatan dianalisis berdasarkan jenis hambatan untuk mengetahui cara penerapannya.

Kata kunci: fasilitas aksesibilitas, tunadaksa, Stasiun kereta api, hambatan.

ABSTRACT

In reaching easiness, autonomy and accessibility welfare for disabled then it needs sufficient, integrated and sustainable accessibility facilities. The importance of accessibility for the disabled in public buildings to make them able to reach place in the building or out of the building without obstacle and do not make them isolated. One of public building that should be given attention for its accessibility is the train station. Train Station that has long been constructed but do not provide accessibility for the disabled is Train Station of Kota Baru. It need follow up to fulfill the accessibility for the disabled at train station of Kota Baru so the disabled person able to experience go by train. The research aimed at knowing the condition of accessibility and the implementation for the disabled at the train station of Kota Baru that begun with observation that is the departure and arrival of the disabled passenger. The results of simulation in the form of obstacle points that were analyzed based on the obstacle types to know the implementation way.

Keywords: accessibility facility, disabled, train station, obstacle.

1. Pendahuluan

Peraturan Menteri PU No 30 Tahun 2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan yang menjelaskan bahwa aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk

penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Fasilitas aksesibilitas yang aksesibel bagi disabilitas harus diterapkan pada semua bangunan dan lingkungan perkotaan. Dalam mencapai kemudahan, kemandirian dan kesejahteraan aksesibilitas bagi disabilitas maka diperlukan fasilitas aksesibilitas yang memadai, terpadu, dan berkesinambungan. Namun sepertinya fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas masih belum banyak diterapkan pada bangunan-bangunan publik seperti bangunan transportasi, usaha, komersial, dan lain lain.

Berdasarkan data Kementerian Sosial Tahun 2012 disebutkan bahwa Jawa Timur menempati urutan pertama dalam jumlah Disabilitas di seluruh Indonesia dengan total jumlah 541.548 jiwa dan juga berdasarkan jenis gangguannya, tunadaksa menempati jumlah terbanyak se Indonesia dengan total jumlah 717.312 jiwa. Perlunya kebutuhan fasilitas aksesibilitas khusus tunadaksa agar tunadaksa dapat bermobilitas dengan mudah, aman, nyaman dan mandiri. Minimnya ruang gerak khusus tunadaksa pada bangunan publik menyulitkan mereka untuk bermobilitas.

Dimulai pada tahun 2015 Pemerintah Kota Malang akan mencanangkan identitas baru yaitu Malang kota Inklusif, rencana tersebut tertuang dalam Peraturan Daerah no. 2 Tahun 2014. Semua bangunan publik di Kota Malang harus menyediakan fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, salah satu yang terpenting yaitu bangunan transportasi. Stasiun KA sebagai salah satu bangunan transportasi penting di Kota Malang saat ini masih belum menyediakan fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas tunadaksa dengan baik. Padahal Stasiun tersebut banyak diminati masyarakat sebagai awal dari perjalanan ke kota lain. Permasalahan tersebut tidak hanya ada di Stasiun KA Kota Baru namun juga banyak ditemui di stasiun-stasiun KA lainnya. Dari penjelasan diatas maka perlu adanya tindak lanjut agar penyandang disabilitas tunadaksa dapat merasakan bepergian dengan kereta api melalui Stasiun secara mudah, aman, nyaman dan mandiri dengan fasilitas aksesibilitas yang layak.

2. Metode Penelitian

Penelitian Penyediaan Fasilitas Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Tunadaksa pada Stasiun KA Kota Baru merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan metode observasi. Metode pengumpulan data primer yang pertama dilakukan yaitu melakukan observasi langsung ke lapangan dan wawancara sederhana. Hasil wawancara dan observasi berupa data layout tapak, kondisi eksisting tapak, dan tata ruang. Kondisi eksisting tapak terhadap disabilitas ditemukan melalui observasi pada subjek penelitian yaitu Stasiun KA Kota Baru. Observasi penelitian ini dilakukan secara terlibat, observasi terlibat adalah jenis pengamatan yang melibatkan peneliti dalam kegiatan orang yang menjadi sasaran peneliti tanpa mengakibatkan perubahan pada kegiatan yang bersangkutan dan tidak menyembunyikan diri (Bachtiar dalam Sugiyono, 2006:118-120). Alat yang digunakan untuk observasi ini adalah layout Stasiun KA Kota Baru, alat tulis, kamera, dan kursi roda. Observasi ini dilakukan dengan cara simulasi kegiatan didalam stasiun sebagai penyandang disabilitas tunadaksa kursi roda. Observator diperankan oleh peneliti sendiri agar peneliti merasakan secara langsung kesulitan yang dihadapi tunadaksa kursi roda. Observator beraktifitas selayaknya penumpang penyandang disabilitas yang akan berangkat naik kereta api dan turun dari kereta api. Hasil dari observasi ini adalah penemuan titik-titik hambatan yang menyulitkan penyandang disabilitas tunadaksa untuk bermobilitas di dalam maupun luar Stasiun KA Kota Baru. Sedangkan wawancara yang dilakukan bertujuan untuk mengetahui pandangan responden terhadap penyandang disabilitas dan kondisi fasilitas umum di Stasiun KA Kota Baru. Responden dari wawancara ini adalah Kepala Stasiun KA Kota Baru.

Data sekunder dalam penelitian ini meliputi data-data dari instansi, studi pustaka, dan studi komparasi. Data instansi merupakan data yang berkaitan dengan data penyandang disabilitas di Kota Malang yang didapat dari Dinas Sosial Kota Malang dan data gambar layout Stasiun KA Kota Baru dari Kepala Stasiun KA Kota Baru. Studi pustaka sebagai dasar evaluasi penelitian ini berupa tinjauan-tinjauan dari standar KEPMEN PU No. 468/KPTS/1998, PERMEN PU No. 30/PRT/M/2007, buku Bangunan Kereta Api karya J. Honing, dan PERMEN Perhubungan No. 29 tahun 2011.

Data-data hasil observasi yang berupa jenis-jenis hambatan dari dasar titik hambatan akan di analisis berdasarkan standar KEPMEN PU No. 468/KPTS/1998 dan PERMEN PU no. 30/PRT/M/2007. Beberapa analisis jenis hambatan akan menggunakan acuan asas aksesibilitas sebagai bahan acuan dalam mengevaluasi titik hambatan. Hasil dari analisis ini akan di simpulkan pada tahap sintesis yang berupa program-program penerapan fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas tunadaksa.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kondisi fasilitas aksesibilitas disabilitas tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru.

Kondisi fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas tunadaksa didapatkan dari hasil observasi dengan metode simulasi. Simulasi penyandang disabilitas tunadaksa dilakukan saat keberangkatan dan kedatangan kereta api. Hasil dari simulasi adalah titik-titik hambatan yang sudah terkelompokan ke dalam 4 zona akses Stasiun. Perilaku penyandang disabilitas tunadaksa yang terhambat di suatu lokasi di Stasiun dijabarkan titik hambatannya berdasarkan zona akses Stasiun lalu pada layout Stasiun diberi simbol-simbol huruf sebagai tanda nomer titik hambatan dan warna sebagai jenis hambatannya. 4 zona akses tersebut terdiri dari :

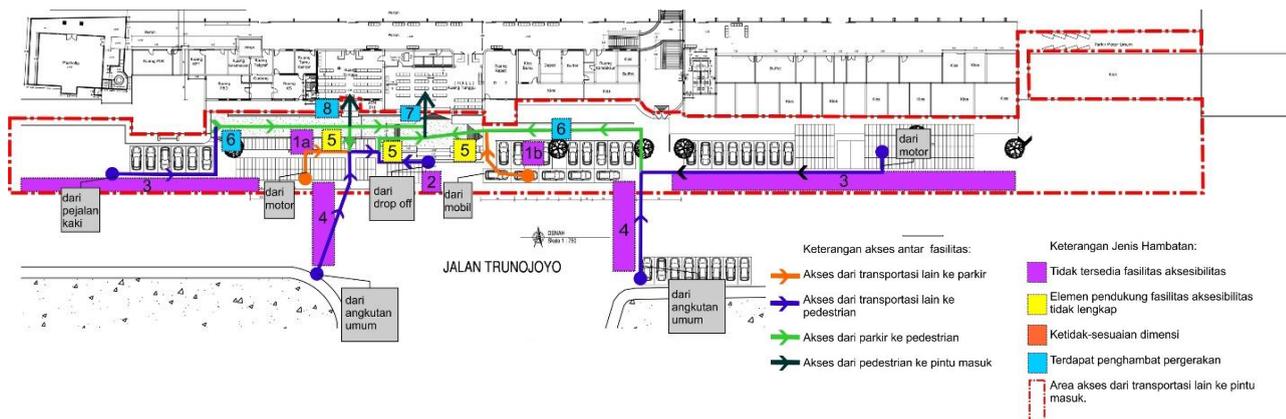
1. Zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk.
2. Zona akses dari pintu masuk ke ruang tunggu.
3. Zona akses dari ruang tunggu ke peron.
4. Zona akses dari peron ke kereta api.

Pada zona akses dari dari transportasi lain ke pintu masuk ditemukan 13 titik hambatan. Jumlah titik hambatan di zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk merupakan yang terbanyak dari zona akses lainnya, sehingga dalam artikel ilmiah ini yang menjadi fokus dalam pembahasan adalah zona ini.

Tiga belas titik hambatan zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk mempunyai karakter jenis hambatan yang sama. Kesamaan karakter hambatan tersebut disimpulkan menjadi 4 jenis hambatan yaitu tidak tersedia fasilitas aksesibilitas, elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar, ketidaksesuaian dimensi, dan terdapat penghambat pergerakan.

Tabel 1. Jumlah titik hambatan di zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk

Sirkulasi keberangkatan dan kedatangan	Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa	Elemen pendukung tidak sesuai standar	Dimensi tidak sesuai standar	Terdapat penghambat pergerakan	Jumlah titik hambatan berdasarkan zona
Zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk	4 titik	4 titik	1 titik	4 titik	13 titik



Gambar 1. Peta titik hambatan zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk

Berikut rincian hambatan berdasarkan jenisnya:

1. Tidak tersedianya fasilitas aksesibilitas di zona akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk terdapat di 4 tempat yaitu di titik 1a, 1b, 3, dan 4 dengan rincian tiap hambatan;
 - a. titik 1a dan 1b, hambatan tidak ada fasilitas parkir khusus disabilitas;
 - b. titik 3, tidak ada jalur pedestrian yang jelas;
 - c. titik 4, tidak ada jalur penyebrangan jalan.



Gambar 2. Titik hambatan 1a



Gambar 3. Titik hambatan 1b



Gambar 4. Titik hambatan 3



Gambar 5. Titik hambatan 4

2. Hambatan elemen pendukung yang tidak lengkap atau tidak sesuai berada di titik 5 yang berada di lokasi yang berdekatan. Hambatan merupakan ketidak-lengkapan elemen pendukung ramp, hambatan tersebut berada di ramp dekat parkir motor dan 1 ramp dekat parkir mobil yang menuju teras Hall.



Gambar 6. Titik hambatan 5

3. Hambatan dimensi yang tidak sesuai standar hanya terdapat di lokasi *drop off* yang disimbolkan dengan kode titik 2. Hambatan tersebut berupa area *drop off* yang terbatas dan batas areanya tidak jelas.



Gambar 7. Titik hambatan 2

4. Hambatan berupa adanya penghambat pergerakan disabilitas terdapat di 4 lokasi yang berbeda dengan kode titik 6, 7, dan 8. Penghambat pergerakan di jalur pedestrian yaitu permukaan jalan dan ramp yang rusak, hambatan di pintu masuk teras hall berupa adanya lubang atau cekungan di permukaan lantai dan hambatan di teras ruang tunggu khusus yaitu adanya perbedaan elevasi lantai yang berbeda-beda.



Gambar 8. Titik hambatan 6



Gambar 9. Titik hambatan 7



Gambar 10. Titik hambatan 8

Banyak ditemukan titik-titik hambatan di Stasiun KA Kota Baru yang menyulitkan disabilitas tunadaksa untuk bergerak secara aman, nyaman, dan mandiri. Jumlah titik hambatan di area sirkulasi keberangkatan dan kedatangan adalah 38 titik hambatan. Jenis-jenis hambatan yang ditemukan dari kesamaan karakter titik-titik hambatan akan dianalisis untuk dicari penyelesaiannya, agar tujuan dari penelitian ini tercapai. Berikut penjabaran jumlah titik hambatan di sirkulasi keberangkatan dan kedatangan penumpang.

Observasi pada 4 zona ditemukan bahwa zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk merupakan area yang paling banyak ditemukan titik hambatan dengan jumlah 13 titik hambatan. Lalu zona yang paling sedikit hambatannya adalah zona akses dari peron ke kereta api yang hanya 4 titik hambatan. Berdasarkan jenis hambatannya, hambatan tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa merupakan jenis hambatan yang paling banyak ditemukan dengan jumlah 14 titik temuan dan yang paling sedikit adalah penghambat pergerakan dengan jumlah hambatan hanya 4 titik.

3.2 Analisis Jenis Hambatan

Analisis jenis hambatan merupakan analisis hambatan-hambatan penyandang disabilitas tunadaksa berdasarkan jenis hambatan untuk dicari solusinya secara tepat berdasarkan persyaratan dasar fasilitas aksesibilitas. Titik-titik hambatan diklasifikasikan berdasarkan 4 jenis hambatan. Terdapat 4 analisis jenis hambatan yaitu tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa, elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar, dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar, dan penghambat pergerakan. Semua analisa jenis hambatan dianalisis dengan standar yang berlaku berdasarkan kebutuhan penyandang disabilitas tunadaksa.

1. Terdapat 4 titik hambatan tidak tersedia fasilitas aksesibilitas tunadaksa di zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk. Hambatan tersebut yaitu hambatan tidak adanya parkir khusus penyandang disabilitas tunadaksa, tidak ada jalur pedestrian yang jelas, dan tidak ada jalur penyebrangan jalan dari pangkalan angkutan umum diselesaikan dengan menyediakan semua fasilitas aksesibilitas tersebut sesuai dengan standar yang berlaku.
2. Analisis elemen pendukung fasilitas aksesibilitas merupakan tindak lanjut dari penemuan hambatan elemen pendukung fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas tunadaksa yang tidak lengkap atau tidak sesuai di Stasiun KA Kota Baru. Pada zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk hanya terdapat 2 hambatan tidak sesuai elemen pendukung. Hambatan tersebut terletak di area parkir kendaraan pribadi dan area pintu keluar berupa tidak lengkapnya fasilitas ramp. Ramp tidak dilengkapi handrail dan kemiringan ramp yang melebihi standar

sehingga tunadaksa akan kesulitan melewati ramp tersebut dan kondisi yang tidak menyediakan border awal dan akhir ramp di pintu keluar. Solusi dari permasalahan ramp di zona ini adalah dengan menyediakan elemen pendukung yang sesuai standar dan layak. Penentuan elemen pendukung harus aksesibel dengan penilaian 4 asas aksesibilitas. Hasil dari penilaian 4 asas selamat, bahwa kriteria elemen pendukung yang seharusnya adalah

- a. Kemiringan ramp maksimal 6°
 - b. Menyediakan handrail dengan material besi agar kuat dan tahan lama.
 - c. Permukaan lantai ramp tidak licin dengan memilih material lantai batu.
 - d. Menyediakan area bordes di awal dan akhir ramp
3. Hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar memberikan kesulitan disabilitas dalam mencapai ataupun menjangkau suatu tempat. Pada zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk terdapat 1 hambatan dimensi yaitu dimensi area *drop off* yang terbatas. Terbatasnya area *drop off* berakibat terjadinya penumpukan kendaraan yang akan menurunkan penumpang, sehingga menyebabkan kemacetan di area depan Stasiun KA Kota Baru. Tunadaksa kursi roda sulit untuk dapat turun atau naik dari kendaraan karena tidak menyediakan area aman untuk turun dan menaikkan penumpang. Penyelesaian pada analisis jenis hambatan dimensi ini adalah dengan memperluas area *drop off* dengan memanfaatkan area parkir motor dan mobil, sehingga jika diukur panjang areanya menjadi 47 meter area *drop off*. Tentunya area ini dilarang digunakan untuk parkir kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Area *drop off* wajib menyediakan area turun naik penumpang dengan ukuran lebar jalan 2-2,5 meter.
4. Penghambat pergerakan dalam penelitian ini hanya terdapat di zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk. Hambatan tersebut berada di 3 titik dengan permasalahan pada jalur sirkulasi. Hambatan tersebut berupa kondisi jalan yang tidak baik seperti permukaan jalur pedestrian yang rusak, jalur menuju hall terdapat lubang lantai karena sebagai tempat roda pintu besi hall, dan elevasi jalur sirkulasi menuju ruang tunggu khusus yang berbeda-beda. Kesemua hambatan tersebut bukan merupakan hambatan tidak adanya fasilitas aksesibilitas, tidak sesuainya elemen pendukung maupun dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai. Perlu penyelesaian dengan menyamakan permukaan lantai dan perbaikan material lantai yang tahan lama. Menyamakan permukaan lantai dapat berupa peninggian bidang lantai agar tidak terlalu banyak elevasi-elevasi yang malah membahayakan tunadaksa maupun orang normal lainnya.

Hasil dari setiap analisis terjawab dengan solusi yang berbeda-beda. Solusi yang tepat pada 14 titik hambatan tidak tersedianya fasilitas aksesibilitas adalah dengan menyediakan fasilitas aksesibilitas yang memadai sesuai standar dengan segala kelengkapan elemen pendukung dan dimensi yang sesuai. Sedangkan 7 titik hambatan tidak lengkapnya elemen pendukung fasilitas aksesibilitas harus diselesaikan dengan menyediakan elemen pendukung secara lengkap sesuai dengan standar fasilitas aksesibilitas disabilitas. Penyelesaian dari hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas adalah dengan merubah bentuk fasilitas aksesibilitas agar tunadaksa dapat menggunakan fasilitas tersebut dengan nyaman, aman dan selamat.

4. Kesimpulan

Dalam mencapai kemudahan, kemandirian, dan kesejahteraan aksesibilitas bagi disabilitas maka diperlukan sarana aksesibilitas dan fasilitas yang memadai, terpadu dan

berkesinambungan. Sudah seharusnya kemudahan dan kemandirian didapatkan bagi kaum disabilitas agar kaum disabilitas dapat mencapai suatu tempat baik didalam bangunan dan diluar bangunan tanpa hambatan dan tidak membuat mereka menjadi tersisihkan.

Observasi di Stasiun KA Kota Baru dilakukan dengan simulasi penyandang disabilitas tunadaksa pada sirkulasi keberangkatan dan kedatangan penumpang untuk mengetahui titik-titik hambatan yang ada di Stasiun KA Kota Baru. Hasil observasi di zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk ditemukan bahwa terdapat 13 titik hambatan yang menyulitkan penyandang disabilitas tunadaka untuk bergerak dari titik awal tiba di stasiun hingga masuk ke hall begitu juga sebaliknya. 13 titik hambatan tersebut ternyata memiliki kesamaan karakter jenis hambatan, jenis hambatan tersebut meliputi:

1. Tidak menyediakan fasilitas aksesibilitas, 4 titik hambatan.
2. Elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang tidak lengkap atau tidak sesuai, 4 titik hambatan.
3. Dimensi fasilitas aksesibilitas tidak sesuai. 1 titik hambatan.
4. Terdapat penghambat pergerakan, 4 titik hambatan.

Banyaknya hambatan tidak tersedianya fasilitas aksesibilitas dan elemen pendukung yang tidak sesuai standar di Stasiun KA Kota baru merupakan bukti bahwa saat ini fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas tunadaksa belum menjadi perhatian khusus bagi pemerintah. Penyediaan fasilitas aksesibilitas bagi penyandang tunadaksa tidak hanya ada di area zona akses dari transportasi lain ke pintu masuk namun juga harus diwujudkan hingga penumpang sampai ke kereta api dengan selamat, aman dan nyaman. Perwujudan fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas tidak hanya khusus penyandang disabilitas tunadaksa namun juga semua jenis disabilitas di dalam bangunan-bangunan publik terutama bangunan transportasi yang notabene banyak dan sering digunakan masyarakat untuk bepergian, sehingga penyandang disabilitas dapat merasa berbaur dengan masyarakat normal atas kesamaan hak berkehidupan sebagai manusia seutuhnya.

Daftar Pustaka

- Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.
- Menteri Pekerjaan Umum No 468/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan.
- Peraturan Daerah Kota Malang no. 2 Tahun 2014 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas.
- Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.