

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Penyandang disabilitas menurut WHO (*World Health Organization, 2011*) adalah Orang yang memiliki ketidakmampuan dalam melakukan suatu aktifitas tertentu karena keterbatasan fungsi anatomis, psikologis, dan fisiologis. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (Konvensi mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas) tidak lagi menggunakan istilah penyandang cacat, istilah tersebut diganti dengan penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas adalah orang yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu tertentu, yang mana ketika berhadapan dengan berbagai hambatan, hal ini dapat menyulitkannya untuk berpartisipasi penuh dalam kehidupan bermasyarakat.

Salah satu hambatan yang selalu dirasakan penyandang disabilitas adalah hambatan fasilitas aksesibilitas yang tidak dapat digunakan dengan aman, nyaman, mandiri dan selamat dalam sebuah ruang ataupun lingkungan yang mana hambatan fasilitas aksesibilitas tersebut menyulitkan mereka untuk beraktifitas dan bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Penyandang disabilitas berharap bahwa dengan bersatu bersama masyarakat normal lainnya, mereka bisa lebih berbaur ikut berpartisipasi dalam berkehidupan bermasyarakat, beraktifitas, dan kemudahan dalam bergerak. Persatuan tersebut dapat diwujudkan melalui penyediaan fasilitas aksesibilitas di lingkungan atau ruang sekitar mereka. Adapun untuk mewujudkan hal tersebut Pemerintah sudah menyediakan sebuah dasar acuan mengenai kemudahan fasilitas aksesibilitas untuk disabilitas. Dasar acuan tersebut dituangkan ke dalam Peraturan Menteri PU no 30 tahun 2006. Pedoman Peraturan Menteri ini diharapkan dapat menghilangkan segala jenis hambatan bagi disabilitas di lingkungan dan bangunan di Indonesia.

#### 1.1.1 Fasilitas Aksesibilitas Bangunan Publik

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

Namun fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas masih belum banyak diterapkan pada bangunan-bangunan publik seperti bangunan transportasi, usaha, komersial, dll. Masih banyak bangunan transportasi yang belum terpenuhinya fasilitas aksesibilitas khusus yang baik dan layak bagi penyandang disabilitas sehingga membuat ruang gerak penyandang disabilitas menjadi terbatas dan tersisihkan. Keberadaan mereka saat ini masih dipandang sebelah mata karena keterbatasan mereka. Data Sensus Penduduk Tahun 2010 menunjukkan bahwa jumlah penyandang disabilitas di Indonesia mencapai 11,9 juta jiwa dari 236 juta jiwa. Sebagian besar bangunan publik di Indonesia tidak menyediakan fasilitas aksesibilitas disabilitas dengan baik, sehingga 11,9 juta penyandang disabilitas belum dapat mengakses bangunan publik seperti stasiun, kereta api, bandara, dan lain sebagainya.

Dalam menentukan pengguna fasilitas aksesibilitas disabilitas, peneliti mengambil data dari Kementerian Sosial Tahun 2012. 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, tuna netra menempati urutan kedua dengan jumlah 338.672. Maka dari itu melihat jumlah gangguan disabilitas, ditentukanlah disabilitas tunadaksa sebagai batasan pengguna di penelitian ini. 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.

Dalam Undang-undang No. 4 tahun 1997 BAB IV pasal 9 dikatakan bahwa “Setiap penyandang cacat mempunyai kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan”. Namun dalam kenyataannya segala kebutuhan fasilitas aksesibilitas untuk disabilitas belum terpenuhi secara menyeluruh dan tidak terealisasi dengan baik pada bangunan-bangunan publik khususnya bangunan transportasi. Hal tersebut juga didasari oleh rencana Pemerintah Kota Malang yang akan mencanangkan identitas baru yaitu Malang kota Inklusif di tahun 2015, 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.

Kota Malang sebagai Kota Besar pastinya mempunyai bangunan transportasi untuk kemudahan masyarakat berpergian ke suatu tempat. Kota Malang dengan kelengkapan bangunan transportasinya meliputi Terminal bus, Stasiun Kereta api, & Bandar Udara dan Kota Kecil lainnya yang biasanya hanya memiliki Stasiun Kereta api dan Terminal Bus atau angkutan umum.

Kereta api merupakan moda transportasi massal yang banyak diminati masyarakat Indonesia terutama masyarakat Kota Malang karena harganya yang terjangkau dan aman. Stasiun sebagai tempat singgah dan bertemunya penumpang dengan kereta api sudah seharusnya stasiun memberikan pelayanan fasilitas yang memadai.

Beragamnya latar belakang dan kondisi masyarakat yang majemuk perlunya inovasi dalam memberikan pelayanan fasilitas agar stasiun kereta api mampu bertahan di jaman modernisasi ini.

### **1.1.2 Stasiun KA di Indonesia**

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Kereta Api, stasiun kereta api adalah prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Berdasarkan besarnya, stasiun terbagi menjadi 3 yaitu stasiun besar, sedang, dan kecil. Perbedaan dari ketiga stasiun tersebut adalah jenis kereta api yang akan singgah atau berhenti. Semakin besar stasiunnya semakin lengkap pula fasilitas yang ada didalamnya, begitu juga stasiun kecil yang hanya mempunyai sedikit fasilitas untuk penumpang.

Walaupun stasiun-stasiun di Indonesia memiliki banyak kelebihan dan kekurangan dalam menyediakan fasilitas umum, terdapat 1 hal penting yang seharusnya ada di setiap stasiun di Indonesia. Fasilitas aksesibilitas bagi disabilitas wajib diberikan di seluruh stasiun di Indonesia. Namun kenyataannya sampai sekarang masih sedikit stasiun KA di Indonesia yang menyediakan fasilitas tersebut.

Salah satu stasiun KA yang sudah lama berdiri namun masih belum menyediakan fasilitas aksesibilitas disabilitas adalah Stasiun KA Kota Baru Malang. Kondisi Stasiun KA Kota Baru saat ini berbeda dengan stasiun-stasiun besar lainnya. Hingga saat ini stasiun KA Kota Baru masih belum melakukan perubahan ataupun penambahan fasilitas dan aksesibilitas disabilitas secara signifikan seperti stasiun KA Gambir, stasiun KA Tugu dan lain sebagainya. Apalagi stasiun KA Kota Baru merupakan moda transportasi yang banyak

di singgahi para pendatang yang akan berlibur di wilayah Malang Raya. 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.

### 1.1.3 Stasiun KA Kota Baru Malang

Kereta api merupakan moda transportasi umum pertama yang beroperasi di Indonesia. Pada tahun 1894 dibangun rel kereta api pertama di Indonesia mulai dari Semarang menuju Solo, Kedungjati sampai Surabaya, serta Semarang menuju Magelang dan Yogyakarta. Keberadaan sistem transportasi kereta api berperan penting dalam sistem transportasi massal ke dalam dan luar kota. Dengan menggunakan kereta api menuju ke luar kota menjadi lebih cepat dan murah dari pada menggunakan kendaraan pribadi. Kereta api tidak terlepas dari stasiun sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api untuk penumpang dan barang. Terdapat 3 stasiun kereta api yang masih beroperasi di Kota Malang, yaitu Stasiun KA Kota Lama, Stasiun KA Blimbing dan Stasiun KA Kota Baru Malang. Yang mana Stasiun KA Kota Baru merupakan stasiun besar yang sudah berdiri sejak tahun 1941 berdasarkan karya J. van der Eb.

Meskipun Stasiun KA Kota Baru Kota Malang merupakan stasiun besar di Jawa Timur namun ketersediaan aksesibilitas bagi disabilitas masih belum terpenuhi. Tidak adanya akses bagi disabilitas tunadaksa dari luar stasiun hingga naik ke kereta api membuat penyandang tunadaksa merasa kesulitan dalam memenuhi haknya yaitu hak untuk mendapat kebebasan bergerak dan berusaha. Bila digambarkan secara nyata tentang aksesibilitas bagi tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru, hal itu terlihat di awal pencapaian sirkulasi penumpang pada area drop off atau parkir depan stasiun.

Pada area depan stasiun, area parkir khusus penumpang disabilitas untuk memudahkan berpindahnya orang disabilitas dari kendaraannya ke sirkulasi khusus disabilitas masih tidak tersedia. Begitu juga sirkulasi bagi masyarakat normal depan stasiun yang sempit karena tidak ada area perantara antara jalan umum dan bangunan kereta api membuat ketidak-aturan lalu lintas yang menyebabkan kemacetan. Lalu memasuki area bangunan stasiun seperti hall yang belum menyediakan elemen pendukung ramp yang lengkap bagi tunadaksa yang mana padahal ketersediaan ramp yang curam cukup menyulitkan mereka untuk mengakses kedalam bangunan dengan mudah. Fasilitas yang aksesibel bagi disabilitas tunadaksa seperti toilet khusus disabilitas. Area penghubung antar peron pada Stasiun KA Kota Baru Kota Malang juga tidak aksesibel bagi tunadaksa karena untuk menuju peron 1 ke peron lainnya

harus melalui terowongan bawah tanah yang tidak dilengkapi ramp khusus disabilitas tunadaksa.

Dari permasalahan yang ada maka sudah terlihat jelas bahwa penerapan aksesibilitas disabilitas menurut peraturan pemerintah belum diaplikasikan dengan baik. Yang mana padahal Undang-Undang No. 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat yang ditindak lanjuti dengan Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat mengamanatkan upaya peningkatan kesejahteraan sosial penyandang cacat di segala aspek kehidupan dan penghidupan diantaranya melalui penyediaan aksesibilitas pada bangunan umum dan lingkungannya. Upaya yang sudah tertera dalam Undang-Undang Tahun 1998 masih juga belum diterapkan kedalam bangunan gedung hingga saat ini.

Dari penjelasan diatas maka peneliti ingin mencoba menerapkan fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas berdasarkan asas aksesibilitas ke dalam sebuah penelitian. Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan landasan ataupun acuan perancangan fasilitas aksesibilitas yang aksesibel bagi penyandang disabilitas dan juga sebagai upaya nyata kepedulian terhadap penyandang disabilitas tunadaksa. Maka dengan ini peneliti mengangkat judul “Fasilitas Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Tunadaksa pada Stasiun KA Kota Baru Malang”

## **1.2. Identifikasi Masalah**

1. Kebutuhan aksesibilitas untuk disabilitas belum terpenuhi secara menyeluruh dan tidak terealisasi dengan baik pada bangunan-bangunan transportasi.
2. Minimnya fasilitas aksesibilitas tunadaksa di bangunan-bangunan publik.
3. Penerapan peraturan pemerintah tentang aksesibilitas penyandang disabilitas belum diterapkan secara baik pada bangunan publik dan lingkungan sekitarnya.
4. Tidak adanya fasilitas aksesibilitas yang aksesibel untuk penyandang disabilitas pada Stasiun KA Kota Baru Malang. Sehingga hak untuk mendapatkan akses yang layak tidak terpenuhi

## **1.3. Rumusan Masalah**

Bagaimana fasilitas aksesibilitas bagi pengguna disabilitas tunadaksa pada Stasiun KA Kota Baru Malang?

#### 1.4. Batasan Masalah

1. Objek studi aksesibilitas merupakan stasiun KA yang terdapat fasilitas utama stasiun yaitu halaman depan, bangunan stasiun, emplasemen serta fasilitas penunjang seperti pertokoan, parkir, perkantoran, dan pangkalan angkutan kota (taksi, mikrolet, becak, dan ojek).
2. Standar aksesibilitas yang digunakan adalah tentang fasilitas aksesibilitas untuk disabilitas yang mengacu pada Standar Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.
3. Peraturan bangunan stasiun kereta api mengacu pada Standar Pemerintah tentang Persyaratan Teknis Bangunan Kereta Api.
4. Objek pengguna aksesibilitas ini adalah penyandang disabilitas. Dalam kajian ini objek pengguna berkebutuhan khusus adalah tunadaksa golongan sedang. Tunadaksa golongan sedang adalah tunadaksa yang membutuhkan treatment/latihan khusus untuk bicara, berjalan, dan mengurus dirinya sendiri, golongan ini memerlukan alat-alat khusus untuk membantu gerakannya. Lebih spesifiknya lagi pengguna aksesibilitas ini yaitu tunadaksa kursi roda dan kruk. Tunadaksa kursi roda dan kruk merupakan tunadaksa yang perlu perhatian secara khusus dalam bermobilitas di sekitar masyarakat maka objek pengguna tersebut membutuhkan perlakuan aksesibilitas yang berbeda sehingga dalam penerapannya dapat diolah lebih dalam.

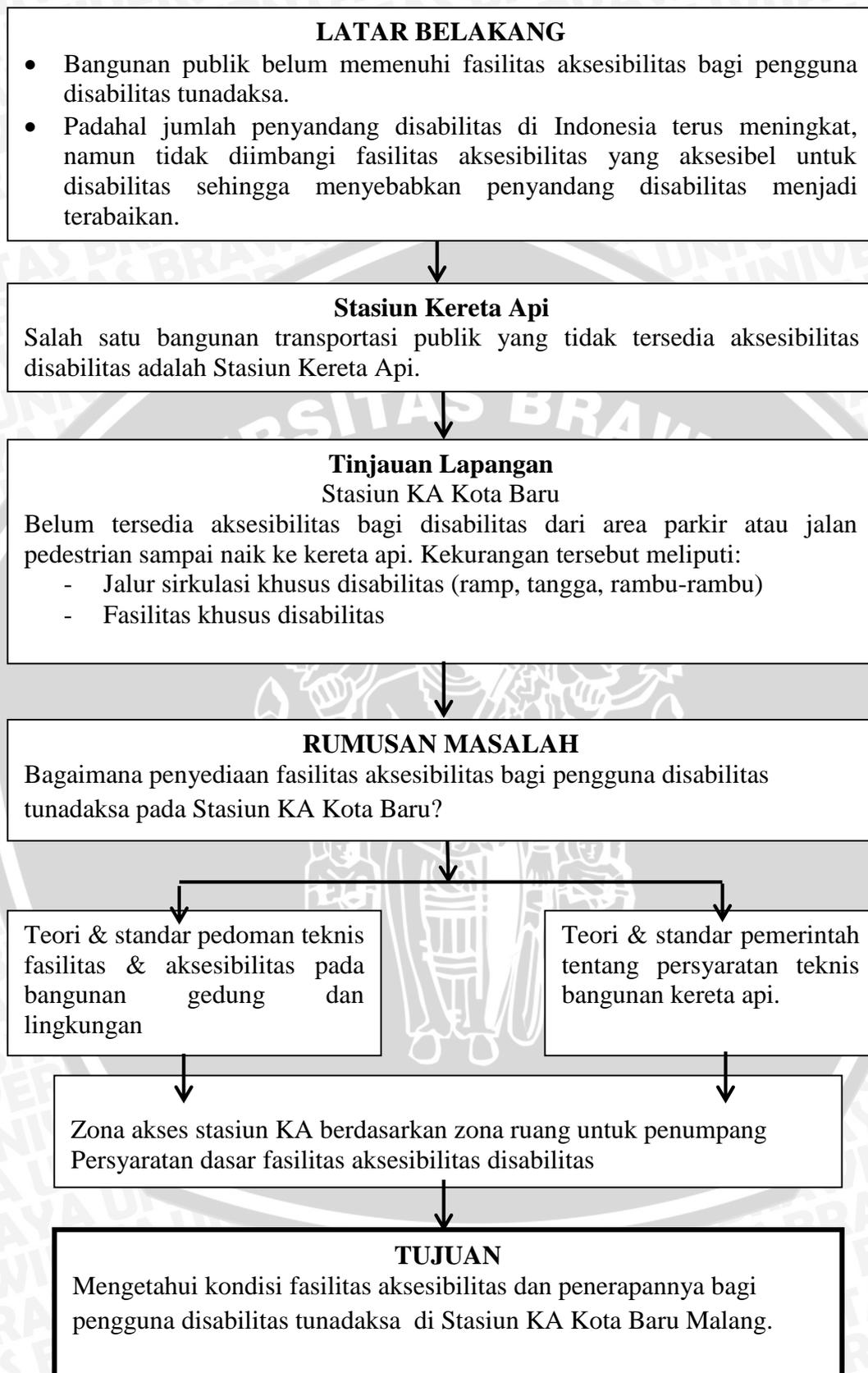
#### 1.5. Tujuan

Mengetahui kondisi fasilitas aksesibilitas dan penerapannya bagi pengguna disabilitas tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru Malang.

#### 1.6. Manfaat

1. Bagi Akademis  
Sebagai bahan informasi dan referensi bagi mahasiswa dalam merancang aksesibilitas dan Stasiun KA.
2. Bagi Praksis  
Sebagai masukan serta informasi yang bermanfaat bagi perancang tentang aksesibilitas disabilitas dan stasiun KA.

## 1.7. Kerangka Berfikir



Gambar 1.1 Diagram kerangka berfikir