

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Stasiun Kota Baru

Stasiun Kota Baru berada di Jalan Trunojoyo, Kecamatan Klojen, Kota Malang dengan luas ± 1 Ha. Stasiun ini dibangun pada tahun 1941 oleh Arsitek Belanda J. Van Der eb. Stasiun Kota Baru termasuk dalam klasifikasi Stasiun Besar karena semua jenis kereta api singgah di Stasiun ini. Stasiun terletak di wilayah yang sangat strategis karena berdekatan dengan Balai Kota Malang, perhotelan, sekolah-sekolah, area perdagangan dan jasa, dan dikelilingi oleh markas-markas militer.

Dahulu bangunan stasiun KA Kota Baru berada di sisi Timur stasiun saat ini namun seiring berjalannya waktu jumlah penumpang di stasiun KA Kota Baru terus meningkat maka dibangunlah bangunan stasiun yang lebih besar yang berada di Jl, Trunojoyo. Hingga saat ini bangunan lama yang bersebelahan diplo dan lokomotif digunakan sebagai kantor dan gudang kereta api sedangkan bangunan baru di sebelah barat tetap digunakan area penumpang dan kantor utama. Stasiun Kota Baru dikelola secara langsung oleh DAOP 8 Surabaya dibawah lingkungan PT. Kereta Api Indonesia. Dalam sehari Stasiun ini melayani 16 keberangkatan dan 10 kedatangan kereta api. Stasiun Kota Baru mampu menerima ± 3000 penumpang saat *weekdays* dan ± 4000 penumpang saat *weekend*.

Letaknya yang strategis berada di tengah-tengah pusat Kota membuat masyarakat Malang Raya mudah menjangkau stasiun tersebut dari berbagai wilayah Malang Raya. Wisatawan yang hendak mengunjungi tempat wisata disekitar kota Malang dapat dicapai dengan mudah jika menggunakan kereta api melalui Stasiun KA Kota Baru.



Gambar 4.1 Lokasi Stasiun Kota Baru Malang
Sumber: Google



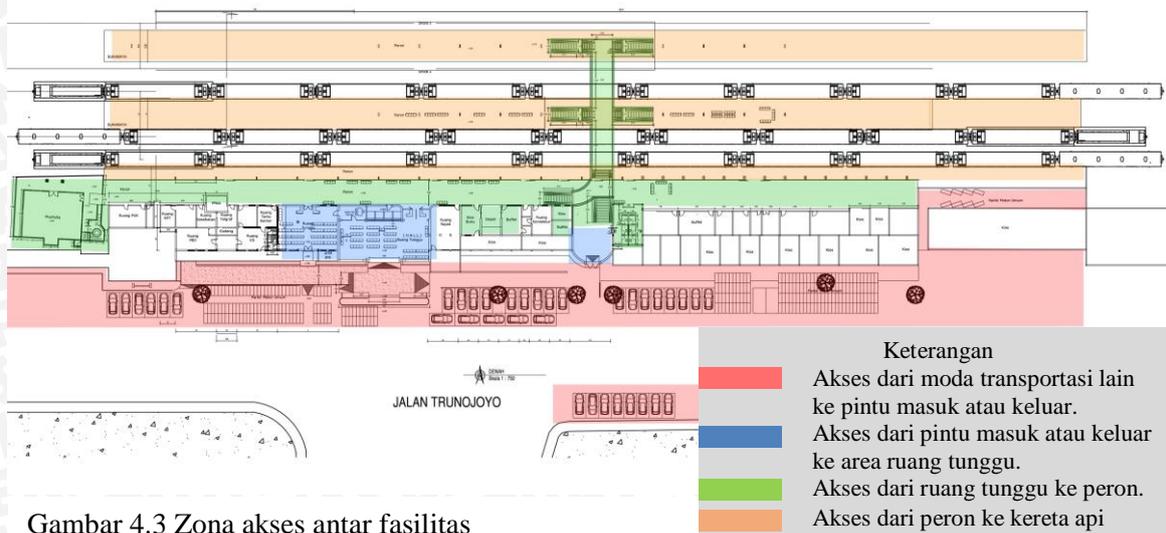
Gambar 4.2 Suasana Stasiun Kota Baru Malang

4.1.1 Fasilitas Stasiun Kota Baru

Stasiun Kota Baru berdiri menghadap ke arah barat dengan view ke arah gunung Arjuna membentang dari utara ke selatan sepanjang Jalan Trunojoyo dengan panjang ± 190 m. Walaupun bangunan stasiun ini merupakan bangunan lama peninggalan pemerintahan Hindia Belanda, adapun fasilitas yang ditawarkan untuk penumpang kereta api dan pegawai masih cukup lengkap dan baik. Ruang-ruang tersebut meliputi Loket, ruang customer service, ruang kesehatan, Hall, ruang tunggu khusus, ruang tunggu peron, pertokoan, resto, KM/WC, dan musholla. Semua ruang-ruang tersebut terletak hanya pada 1 lantai stasiun.

Area stasiun Kota Baru memiliki lahan yang cukup luas namun yang dimanfaatkan untuk pelayanan penumpang kereta api hanya beberapa bagian saja. Dalam penelitian kali ini batasan wilayah Stasiun Kota Baru meliputi 4 zona akses antar fasilitas

1. Akses dari/ke moda transportasi lain ke/dari pintu masuk.
2. Akses dari/ke pintu masuk/keluar ke/dari ruang tunggu.
3. Akses dari/ke ruang tunggu ke/dari peron.
4. Akses peron ke/dari kereta api.



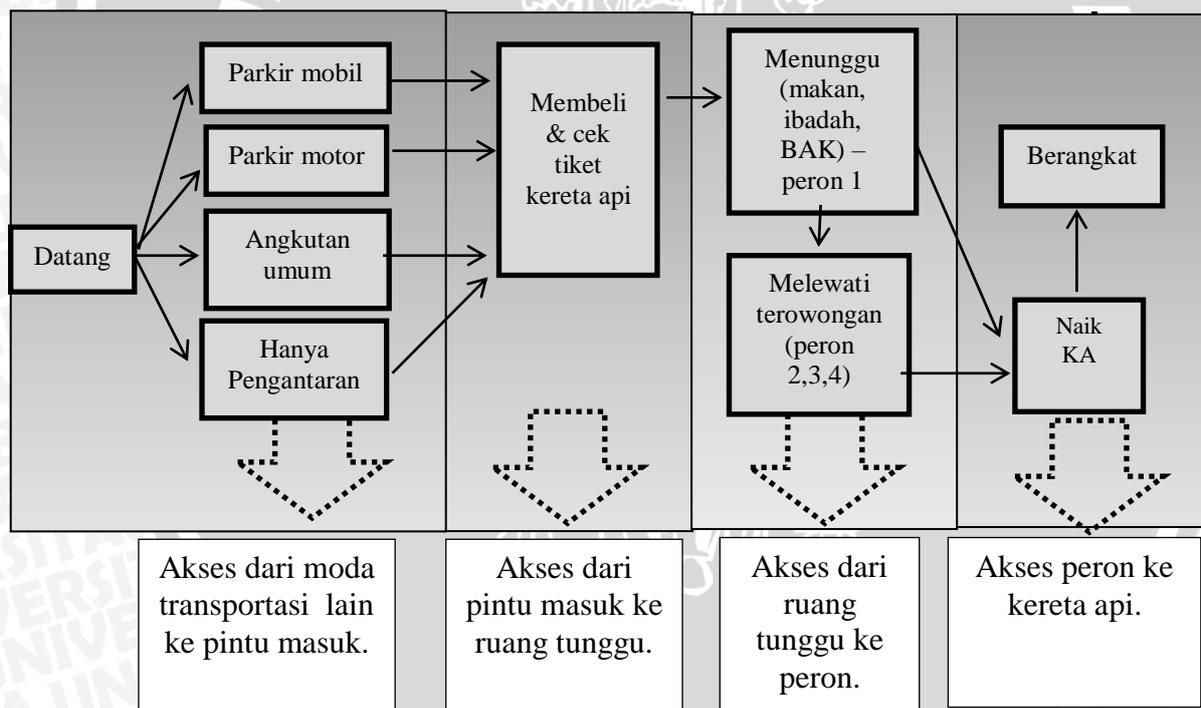
Gambar 4.3 Zona akses antar fasilitas

Titik-titik hambatan yang sudah ditemukan akan dikelompokkan berdasarkan 4 zona area tersebut, sehingga dapat diketahui dengan mudah area mana yang banyak ditemukan titik hambatan dan menjadi perhatian penting dalam menyediakan fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas tunadaksa.

4.2 Alur Sirkulasi Penumpang

Untuk mengetahui lebih lanjut fasilitas apa saja yang digunakan oleh penumpang di stasiun maka saya melakukan pengamatan dasar tentang pola aktivitas penumpang di dalam stasiun. Saya mengamati pola aktivitas penumpang dengan pemilihan penumpang secara acak kemana saja mereka pergi menggunakan fasilitas yang ada. Berikut alur penumpang berangkat dan penumpang datang.

4.2.1 Alur penumpang berangkat

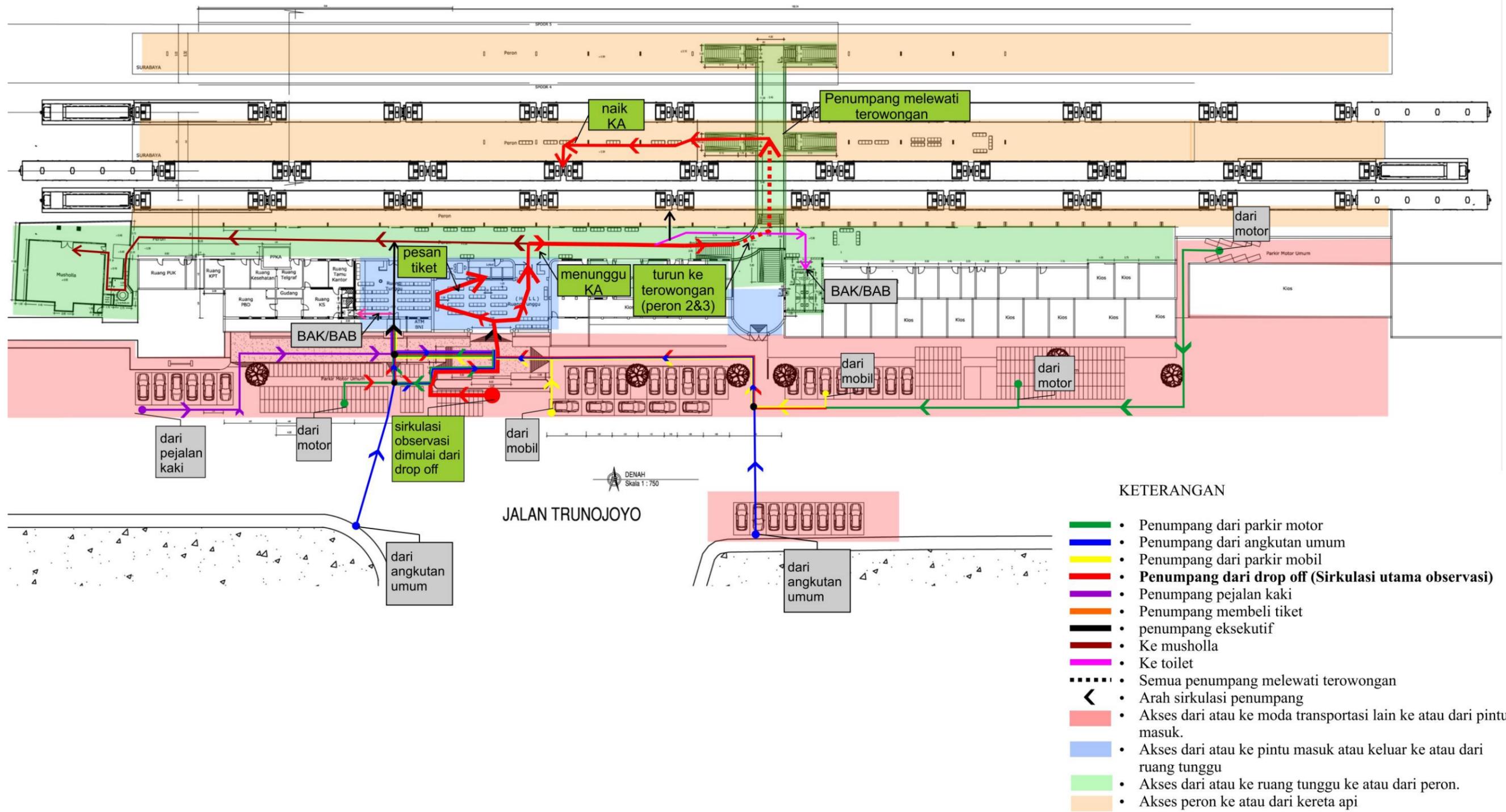


Gambar 4.4 Alur aktivitas penumpang berangkat dengan tiket/tanpa tiket.

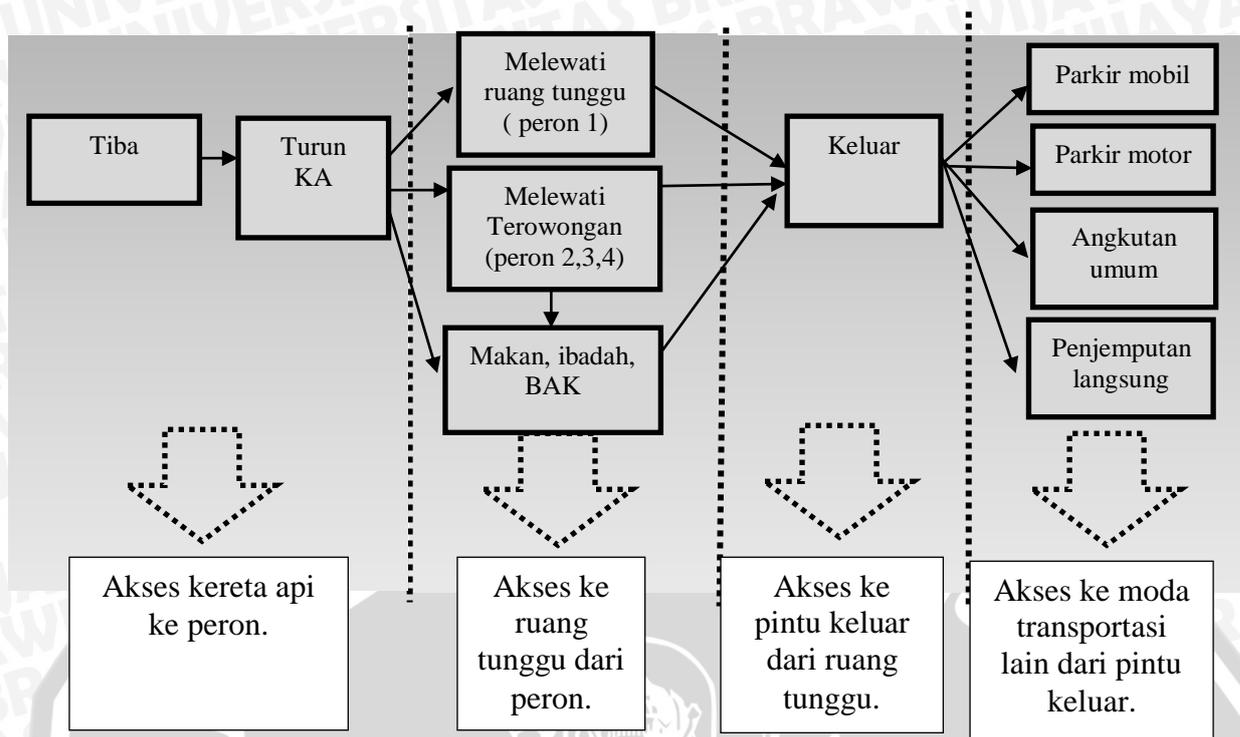
Tabel 4.1 Aktifitas Keberangkatan Penumpang.

Aktifitas penumpang	Lokasi Aktivitas	Zonasi Akses Stasiun
Datang Parkir atau diantar	Area Parkir, drop off, parkir angkutan umum.	Akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk.
Membeli & cek tiket	Hall, customer sevice, loket	Akses dari pintu masuk ke ruang tunggu.
Menunggu	Ruang tunggu khusus dan umum.	Akses dari ruang tunggu ke peron.
Makan, ibadah, buang air	Kios, musholla, toilet	
Melewati terowongan	Terowongan bawah tanah	
Naik KA Berangkat	Peron	Akses peron ke kereta api.





4.2.2 Alur penumpang datang



Gambar 4.6 alur aktivitas penumpang datang

Tabel 4.2 Aktivitas kedatangan penumpang

Aktifitas penumpang	Lokasi Aktivitas	Zonasi Akses Stasiun
Tiba		Akses kereta api ke peron.
Turun dari KA	Peron	
Melewati ruang tunggu	Ruang tunggu umum.	
Makan, ibadah, BAK	Musholla, kios, toilet	Akses ke ruang tunggu dari peron.
Melewati terowongan	Terowongan bawah tanah.	
Keluar	Pintu Keluar	Akses ke pintu keluar dari ruang tunggu.
Parkir	Parkir, drop off, pangkalan angkutan umum.	Akses ke moda transportasi lain dari pintu keluar.

Dari hasil pengamatan tersebut didapatkan bahwa aktivitas penumpang berangkat dan tiba terbagi pada zona-zona akses stasiun berdasarkan studi tinjauan aksesibilitas stasiun di BAB 2 dan di tiap akses terdapat fasilitas umum bagi penumpang. Zona dan hubungan akses antar lokasi tersebut meliputi:

1. Akses dari atau ke moda transportasi lain ke atau dari pintu masuk.
 - a. Akses dari transportasi lain ke parkir
 - b. Akses dari transportasi lain ke pedestrian
 - c. Akses dari parkir ke pedestrian
 - d. Akses dari pedestrian ke pintu masuk
2. Akses dari atau ke pintu masuk atau keluar ke atau dari ruang tunggu
 - a. Akses dari pintu masuk ke toilet
 - b. Akses ke ruang CS dari ruang tunggu Hall
 - c. Akses ke meja pemesanan dari ruang tunggu hall
 - d. Akses ke loket dari ruang tunggu hall
 - e. Akses ke pintu keberangkatan
3. Akses dari atau ke ruang tunggu ke atau dari peron.
 - a. Akses ke musholla dari ruang tunggu umum
 - b. Akses ke toilet umum dari ruang tunggu umum
 - c. Akses ke peron dari ruang tunggu
4. Akses peron ke atau dari kereta api.

Kesimpulan dari alur sirkulasi penumpang Stasiun KA Kota Baru bahwa hubungan akses antar lokasi tersebut digunakan sebagai batasan temuan titik-titik hambatan disetiap hubungan antar fasilitas.

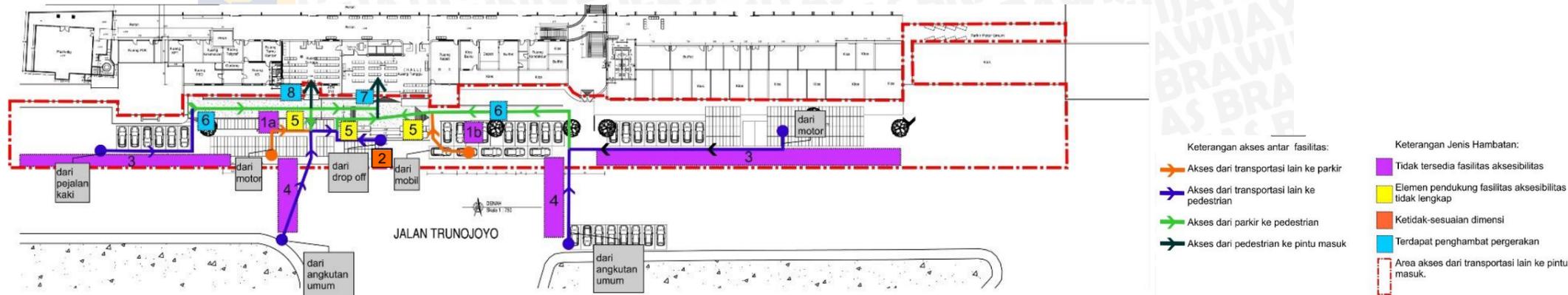
4.3 Kondisi fasilitas aksesibilitas disabilitas tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru

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 terkelompokkan ke dalam 4 zona akses Stasiun. Metode dalam menjabarkan hasil simulasi adalah dengan *behavioral map*. 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. Tahap selanjutnya adalah pengelompokkan titik hambatan berdasarkan jenis hambatannya. Hasil dari penjabaran titik hambatan ke dalam layout Stasiun KA Kota Baru dan tabel jenis hambatan akan ditemukan jumlah masing-masing titik hambatan di tabel total titik hambatan berdasarkan zona akses Stasiun dan jenis hambatannya.



4.3.1 Titik hambatan di sirkulasi keberangkatan penumpang

1. Akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk (zona 1)



Gambar 4.8 Titik Hambatan pada akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk.

Tabel 4.3 Titik hambatan di zona 1

Akses dari transportasi lain ke parkir		Akses dari transportasi lain ke pedestrian		
<p>Titik 1a - Fasilitas parkir motor untuk difabel tidak tersedia di Stasiun Kota Baru.</p> <p>Gambar 4.9 Tunadaksa turun dari motor</p> 	<p>Titik 1b - Fasilitas parkir mobil untuk difabel tidak tersedia di Stasiun Kota Baru.</p> <p>Gambar 4.10 Tunadaksa turun dari mobil</p> 	<p>Titik 2 – Area drop off yang terbatas dan batas area drop off kendaraan tidak jelas.</p> <p>Gambar 4.11 Tunadaksa turun dari mobil di drop off</p> 	<p>Titik 3 – Tidak ada jalur pedestrian yang jelas. Sehingga harus berjalan di pinggir jalan raya tanpa batasan jalur yang jelas.</p> <p>Gambar 4.12 Tunadaksa dari arah utara</p> 	<p>Titik 4 - Tidak ada jalur menyebrang bagi pejalan kaki yang menyebabkan kesulitan menyebrang kearah stasiun begitu juga dari arah sebaliknya.</p> <p>Gambar 4.13 Tunadaksa menyebrang</p> 
Akses dari parkir ke pedestrian		Akses dari pedestrian ke pintu masuk		
<p>Titik 5 – Ramp tidak ada handrail dan kemiringan yang curam >7°, letak ramp berada di dekat ramp parkir motor dan parkir mobil.</p> <p>Gambar 4.14 Tunadaksa menuju pedestrian</p> 	<p>Titik 6 – Permukaan ramp dan jalan tidak rata, menyulitkan kursi roda untuk bergerak maju.</p> <p>Gambar 4.15 Tunadaksa menuju pedestrian</p> 	<p>Titik 7 – Terdapat cekungan yang cukup lebar di permukaan lantai setelah ramp menuju Hall.</p> <p>Gambar 4.16 Celah jalan</p> 	<p>Titik 8 - Terdapat perbedaan elevasi lantai menuju pintu masuk ruang tunggu khusus. Penurunan bidang lantai 10 cm pada teras ruang tunggu khusus kemudian kenaikan elevasi lantai lagi ke dalam ruang.</p> <p>Gambar 4.17 elevasi lantai yang tinggi</p> 	

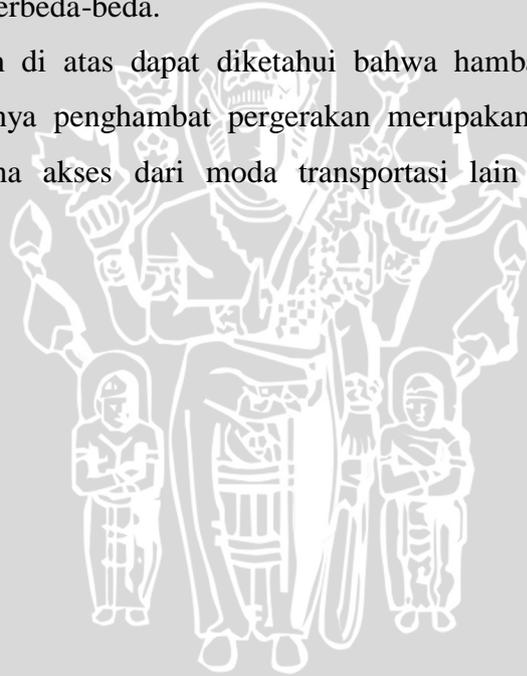
Tabel 4.4 Jenis hambatan di zona 1

Akses antar fasilitas	Lokasi	Titik Hambatan	Jenis Hambatan			
			Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa	Elemen pendukung tidak sesuai standar	Dimensi tidak sesuai standar	Terdapat penghambat pergerakan
Akses dari transportasi lain ke parkir	Parkir motor	Titik 1a	Tidak ada parkir khusus disabilitas			
	Parkir mobil	Titik 1b				
Akses dari transportasi lain ke pedestrian	Drop off	Titik 2			Area drop off yang terbatas dan batas area drop off tidak jelas.	
	Jalur pedestrian	Titik 3	Tidak ada jalur pedestrian yang jelas.			
	Jalan raya Stasiun	Titik 4	Tidak ada jalur penyebrangan jalan.			
Akses dari parkir ke pedestrian	Parkir motor dan teras hall.	Titik 5 (3 lokasi)		Kelengkapan fasilitas ramp yang tidak memenuhi standar.		
	Jalur pedestrian	Titik 6 (2 lokasi)				Permukaan lantai ramp dan jalan pedestrian rusak.
Akses dari pedestrian ke pintu masuk	Teras Hall	Titik 7				Terdapat lubang pada lantai di pintu masuk
	Teras Ruang tunggu khusus.	Titik 8				Elevasi jalur sirkulasi menuju ruang tunggu khusus berbeda-beda.
Total titik hambatan			4 titik	3 titik	1 titik	4 titik

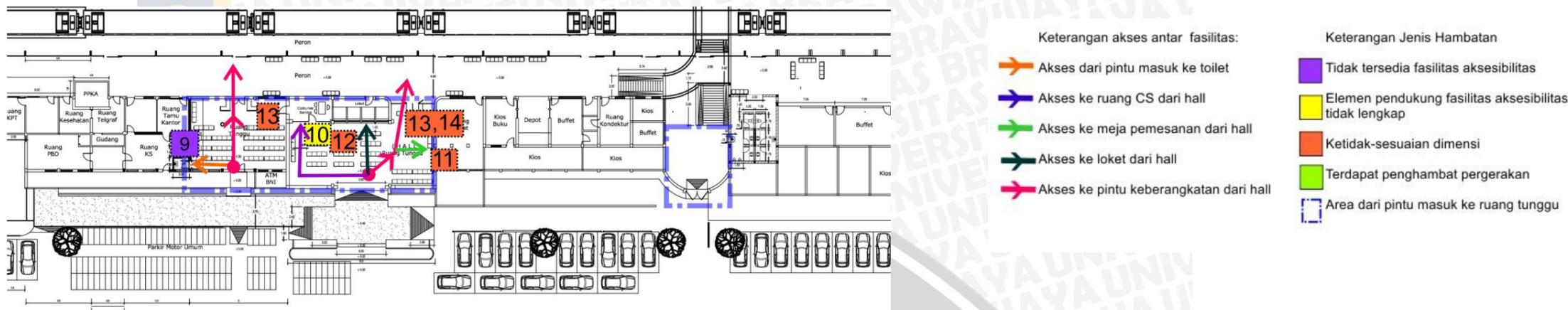
Pada zona akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk terdapat 12 titik hambatan. Hambatan tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa ada di 4 tempat yaitu 2 hambatan tidak ada fasilitas parkir khusus disabilitas, tidak ada jalur pedestrian yang jelas dan tidak ada jalur penyebrangan jalan. Sedangkan hambatan elemen pendukung hanya ada 1 hambatan yaitu fasilitas ramp yang tidak lengkap di 3 lokasi. 3 lokasi tersebut ialah 2 ramp dekat parkir motor dan 1 ramp dekat parkir mobil yang menuju teras Hall.

Hambatan dimensi yang tidak sesuai standar hanya terdapat di lokasi drop off. Hambatan tersebut berupa area drop off yang terbatas dan batas areanya tidak jelas. Hambatan berupa adanya penghambat pergerakan disabilitas terdapat di 3 lokasi yang berbeda. 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 yang terakhir hambatan di teras ruang tunggu khusus yaitu adanya perbedaan elevasi lantai yang berbeda-beda.

Dari tabel jenis hambatan di atas dapat diketahui bahwa hambatan tidak adanya fasilitas aksesibilitas dan adanya penghambat pergerakan merupakan hambatan yang paling banyak ada di zona akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk.



2. Akses dari pintu masuk ke ruang tunggu (zona 2)



Gambar 4.18 Akses dari pintu masuk ruang tunggu

Tabel 4.5 Titik hambatan di zona 2

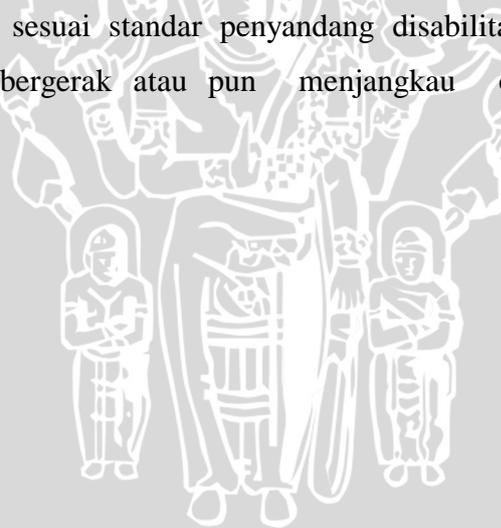
Akses dari pintu masuk ke toilet				
<p>Titik 9a - Elevasi lantai toilet yang cukup tinggi terhadap lantai ruang tunggu khusus.</p>  <p>Gambar 4.19 Kondisi toilet kloset toilet</p>	<p>Titik 9b - Tidak ada fasilitas sanitasi khusus difabel untuk kemudahan tunadaksa kursi roda berpindah ke closet.</p>  <p>Gambar 4.20 Kloset toilet</p>	<p>Titik 9c - Dimensi ruang transisi area transisi ke bilik toilet yang cukup sempit untuk kursi roda. Jalan yang sempit membuat tunadaksa kursi roda sulit untuk bermanuver.</p>  <p>Gambar 4.21 Tunadaksa masuk ke toilet</p>	<p>Titik 9d - Dimensi lebar pintu toilet cukup sempit, sehingga sulit untuk dilewati tunadaksa kursi roda.</p>  <p>Gambar 4.22 Pintu Toilet</p>	<p>Titik 9e - Dimensi ruang bilik toilet terlalu kecil untuk tunadaksa kursi roda, sehingga sulit untuk bermanuver di dalam toilet.</p>  <p>Gambar 4.23 Bilik toilet</p>
<p>Akses ke ruang CS dari Hall</p> <p>Titik 10 - Material pintu masuk ruang CS menggunakan pintu kaca 2 arah yang tidak aksesibel bagi difabel karena pintu tersebut cukup berat untuk didorong maupun ditarik oleh pengunjung umum dan difabel tunadaksa kursi roda.</p>  <p>Gambar 4.24 Tunadaksa menuju ruang CS</p>	<p>Akses ke meja pemesanan dari hall</p> <p>Titik 11 - Dimensi perabot meja pemesanan di hall tidak aksesibel. Meja yang disediakan terlalu tinggi untuk tunadaksa kursi roda. Tinggi meja 100 cm dengan panjang 150 lebar 50 cm.</p>  <p>Gambar 4.25 Tunadaksa melakukan pemesanan</p>	<p>Akses ke loket dari hall</p> <p>Titik 12 - Dimensi tinggi meja loket di stasiun tidak aksesibel bagi difabel tunadaksa. Loket tersebut terlalu tinggi sehingga difabel tunadaksa tidak nyaman untuk menjangkau tinggi meja loket tersebut. Tinggi meja loket 100 cm dengan lebar 120 cm.</p>  <p>Gambar 4.26 Tunadaksa membeli tiket</p>	<p>Akses ke pintu keberangkatan</p> <p>Titik 13 - Dimensi perabot meja boarding di pintu boarding tidak aksesibel bagi tunadaksa kursi roda. Dimensi tinggi meja 100 cm dengan panjang 170 cm</p>  <p>Gambar 4.27 Tunadaksa melakukan pengecekan tiket</p>	<p>Titik 14 - Dimensi pintu dan jalan di gerbang boarding terlalu sempit untuk difabel tunadaksa sehingga dapat menyulitkan mereka untuk masuk ke peron. Gerbang boarding terdiri dari 2 jalur</p>  <p>Gambar 4.28 Tunadaksa melewati pintu boarding</p>

Tabel 4.6 Jenis hambatan di zona 2

Akses antar fasilitas	Lokasi	Titik Hambatan	Jenis Hambatan			
			Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa	Elemen pendukung tidak sesuai standar	Dimensi tidak sesuai standar	Penghambat pergerakan
Akses dari pintu masuk ke toilet	Toilet	Titik 9a	Perbedaan elevasi lantai toilet dengan lantai area closet yang cukup tinggi.			
		Titik 9b	Tidak ada fasilitas sanitasi khusus tunadaksa			
		Titik 9c			Dimensi lebar jalan area transisi ke bilik toilet yang cukup sempit	
		Titik 9d			Dimensi lebar pintu toilet tidak sesuai.	
		Titik 9e			Dimensi ruang bilik toilet terlalu kecil.	
Akses ke ruang CS dari Hall	Hall	Titik 10		Material pintu masuk ruang CS yang tidak aksesibel		
Akses ke meja pemesanan		Titik 11			Dimensi perabot meja pemesanan tidak aksesibel.	
Akses ke loket dari hall		Titik 12			Dimensi tinggi loket di stasiun tidak aksesibel.	
Akses ke pintu keberangkatan		Titik 13 (2 lokasi) Titik 14			Dimensi perabot meja boarding tidak aksesibel. Dimensi pintu dan jalan di gerbang <i>boarding</i> terlalu sempit	
Total titik hambatan			2 titik	1 titik	8 titik	

Terdapat 11 titik hambatan di zona akses dari pintu masuk ke ruang tunggu. Berdasarkan jenis hambatannya, titik-titik hambatan hanya teridentifikasi di 3 jenis hambatan saja. Jenis hambatan adanya penghambat pergerakan tidak ditemukan di zona ini. Hambatan tidak adanya fasilitas aksesibilitas hanya ada di 2 lokasi. Hambatan tersebut berupa adanya elevasi lantai yang cukup tinggi menuju toilet yang tidak menyediakan fasilitas aksesibilitas dan tidak adanya fasilitas aksesibilitas khusus disabilitas tunadaksa di toilet ruang tunggu khusus. Sedangkan hambatan elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar hanya ada 1 lokasi. Hambatan tersebut adalah material pintu ruang *customer service* yang tidak sesuai standar.

Hambatan dimensi yang tidak sesuai standar banyak terletak di area Hall dan toilet. Hambatan dimensi yang dimaksud adalah tidak aksesibelnya perabot-perabot meja di hall untuk keperluan pemesanan tiket, *boarding*, dan loket. Hambatan dimensi pada toilet terletak pada dimensi jalan area transisi dan pintu yang sempit serta ukuran bilik toilet yang kecil. Jenis hambatan yang banyak ditemukan pada zona 2 ini adalah jenis hambatan tidak sesuai dimensi fasilitas aksesibilitas, dengan jumlah hambatan sebanyak 8 lokasi. Hambatan dimensi yang tidak sesuai standar penyandang disabilitas tunadaksa dapat menyulitkan mereka dalam bergerak atau pun menjangkau objek yang dituju.



3. Akses dari pintu masuk ke ruang tunggu (zona 3)



- Keterangan akses antar fasilitas:**
- Akses ke musholla dari ruang tunggu umum
 - Akses ke toilet umum dari ruang tunggu umum
 - Akses ke peron dari ruang tunggu
- Keterangan Jenis Hambatan**
- Tidak tersedia fasilitas aksesibilitas
 - Elemen pendukung fasilitas aksesibilitas tidak lengkap
 - Ketidak-sesuaian dimensi
 - Terdapat penghambat pergerakan
 - Area dari ruang tunggu ke peron

Gambar 4.29 Akses dari ruang tunggu ke peron

Tabel 4.7 Titik hambatan di zona 3

Akses ke musholla dari ruang tunggu umum		Akses ke toilet umum dari ruang tunggu umum	
<p>Titik 15a - Banyaknya elevasi di musholla sehingga dapat menyulitkan penumpang difabel tunadaksa yang akan masuk ke musholla.</p>  <p>Gambar 4.30 Tunadaksa masuk ke masjid</p>	<p>Titik 15b - Dimensi lebar jalan ke area wudhu sangat sempit untuk dapat dilalui difabel tunadaksa. Lebar jalan hanya 70 cm sehingga difabel yang akan wudhu harus melalui jalan lain yang lebih mudah.</p>  <p>Gambar 4.31 Tunadaksa menuju tempat wudlu</p>	<p>Titik 16a – Perbedaan elevasi permukaan lantai toilet terhadap lantai ruang tunggu yang cukup tinggi. Tunadaksa kursi roda harus dibantu untuk bisa naik ke toilet.</p>  <p>Gambar 4.32 Tunadaksa menuju toilet</p>	<p>Titik 16b - Tidak ada informasi fasilitas khusus difabel. Informasi letak bilik khusus difabel harus tersedia untuk kemudahan tunadaksa kursi roda mengetahui letak bilik.</p>  <p>Gambar 4.33 Tunadaksa masuk ke dalam bilik toilet</p>
<p>Titik 16d - Fasilitas sanitasi khusus difabel tidak lengkap, hanya terdapat 1 handrail yang tidak aksesibel. Posisi closet yang menjauhi handrail menyulitkan tunadaksa kursi roda untuk berpindah tempat.</p>  <p>Gambar 4.34 Tunadaksa memulai aktifitas ke dalam bilik toilet</p>	<p>Titik 16e - Dimensi ruang bilik toilet sempit. Ukuran bilik toilet 125 cm x 175 cm. Ruang yang sempit menyebabkan tunadaksa kursi roda tidak bisa bermanuver.</p>  <p>Gambar 4.35 Tunadaksa kesulitan beraktifitas di dalam bilik toilet</p>	<p>Titik 16f – Dimensi fasilitas toilet yang tidak aksesibel bagi tunadaksa kursi roda. Fasilitas tersebut meliputi dimensi tinggi urinoir yang sulit digunakan tunadaksa dan dimensi tinggi wastafel yang sulit dijangkau tunadaksa kursi roda.</p>  <p>Gambar 4.36 Tunadaksa melakukan aktifitas di dalam bilik toilet</p>	<p>Titik 17 – Perbedaan elevasi peron dan terowongan penghubung peron sangat tinggi yang hanya dihubungkan oleh banyak anak tangga Tunadaksa kursi roda harus dipapah untuk menuruni dan naik tangga terowongan. Hal tersebut menyulitkan dan membahayakan tunadaksa kursi roda dan pemapah.</p>  <p>Gambar 4.37 Tunadaksa menaiki tangga menuju peron</p>

Tabel 4.8 Jenis hambatan di zona 3

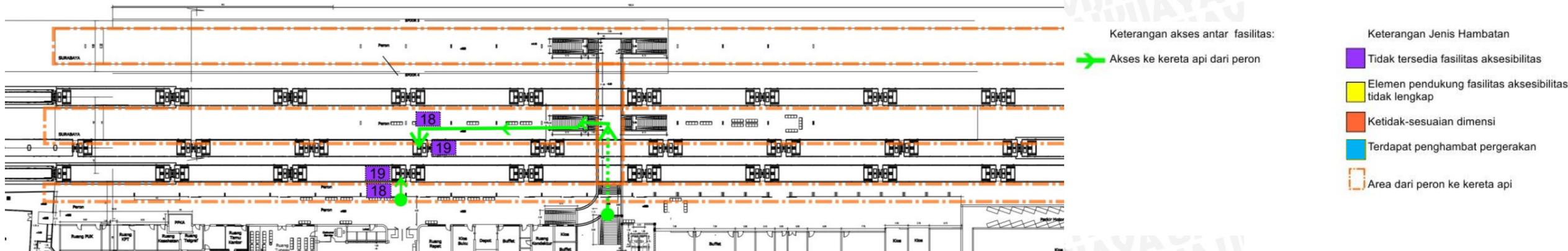
Akses antar fasilitas	Lokasi	Titik Hambatan	Jenis Hambatan			
			Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa	Elemen pendukung tidak sesuai standar	Dimensi tidak sesuai standar	Terdapat penghambat pergerakan
	Musholla	Titik 15a	Banyaknya elevasi di musholla.			
		Titik 15b			Dimensi lebar jalan ke area wudhu sangat sempit.	
	Toilet umum	Titik 16a	Perbedaan elevasi lantai yang tinggi.			
		Titik 16b	Tidak ada informasi fasilitas khusus difabel.			
		Titik 16c			Dimensi lebar pintu toilet tidak sesuai standart.	
		Titik 16d		Fasilitas sanitasi khusus difabel tidak lengkap.		
		Titik 16e			Dimensi ruang bilik toilet sempit.	
Titik 16f			Dimensi fasilitas toilet (wastafel & urinoir) yang tidak aksesibel			
	Terowongan penghubung peron.	Titik 17	Perbedaan elevasi peron dan terowongan penghubung yang hanya dihubungkan oleh tangga.			
Total titik hambatan			4 titik	1 titik	4 titik	

Zona ini hanya memiliki 3 jenis hambatan yang teridentifikasi. Penghambat pergerakan tidak ditemukan di zona ini. Hambatan tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa dan dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar merupakan hambatan yang paling banyak ditemukan di zona ini. Terdapat 4 hambatan tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa, 4 hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar, dan 1 hambatan elemen pendukung yang tidak sesuai standar.

Hambatan tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa banyak berkaitan dengan elevasi lantai yang tidak aksesibel. Hambatan dimensi yang tidak sesuai berkaitan dengan fasilitas toilet seperti dimensi pintu, dimensi bilik toilet, dan dimensi fasilitas toilet yang tidak aksesibel bagi tunadaksa kursi roda. Total hambatan di zona ini berjumlah 9 titik hambatan.



4. Akses dari peron ke kereta api (zona 4)



Gambar 4.38 Akses dari peron ke kereta api

Tabel 4.9 Titik hambatan di zona 4

Titik 18 - Tidak ada informasi letak keberadaan nomer gerbong kereta api di setiap peron. Pentingnya informasi nomer gerbong kereta di setiap peron agar penumpang tidak salah tempat dan dapat mencapai gerbong kereta api dengan cepat.

Titik 19 - Elevasi permukaan lantai peron dengan pintu masuk gerbong kereta cukup tinggi yaitu 70 – 100 cm. Untuk bisa naik ke gerbong kereta terdapat akses penghubung yaitu tangga besi. Penumpang kursi roda harus dipapah oleh orang lain agar dapat naik ke kereta api.



Gambar 4.39 Tunadaksa akan memasuki kereta api



Gambar 4.40 Tunadaksa akan memasuki kereta api



Gambar 4.41 Tunadaksa kesulitan memasuki kereta

Tabel 4.10 Jenis hambatan di zona 4

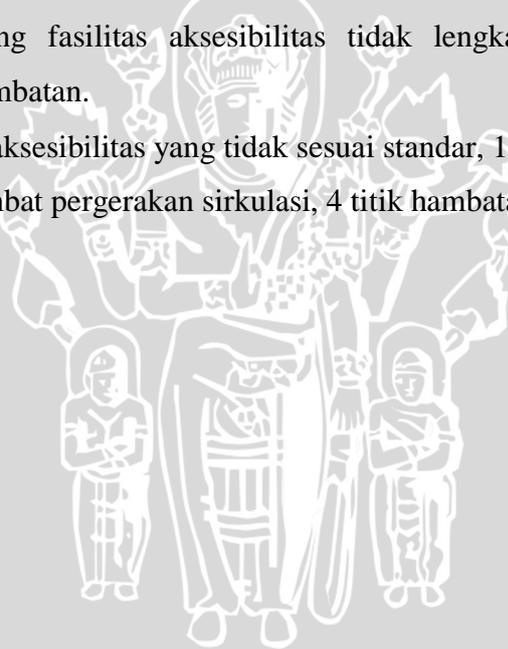
Akses antar fasilitas	Lokasi	Titik Hambatan	Jenis Hambatan			
			Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa	Elemen pendukung tidak sesuai standar	Dimensi tidak sesuai standar	Terdapat penghambat pergerakan
Akses dari peron ke kereta api	Peron	Titik 18	Tidak ada informasi letak keberadaan nomer gerbong kereta api di setiap peron.			
		Titik 19	Elevasi permukaan lantai peron dengan pintu masuk gerbong kereta cukup tinggi yaitu 70 – 100 cm.			
Total titik hambatan			2 titik			

Zona 4 hanya memiliki 2 titik hambatan yang semuanya merupakan jenis hambatan tidak adanya fasilitas aksesibilitas tunadaksa. Tidak ada informasi letak keberadaan nomer gerbong kereta api di peron dan tingginya elevasi lantai peron dengan lantai kereta menyulitkan tunadaksa kursi roda untuk mencapai kereta api dengan mudah.

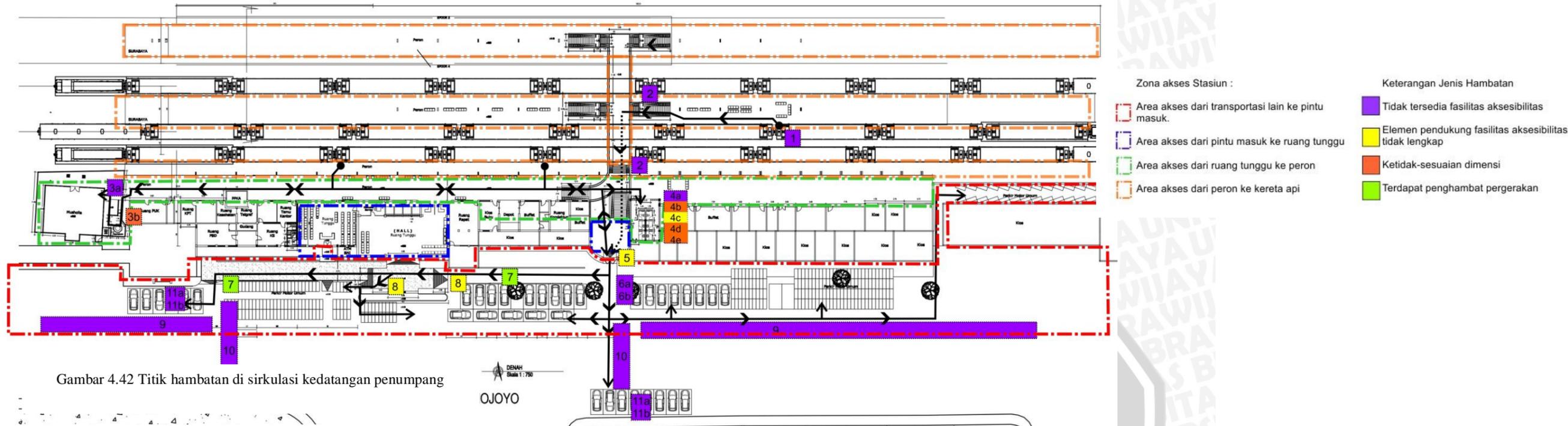
Dari hasil pemetaan titik hambatan di sirkulasi keberangkatan penumpang pada Stasiun KA Kota Baru Malang ditemukan banyak titik hambatan. Terdapat 34 titik hambatan diseluruh area stasiun. Zona Akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk terdapat 12 titik hambatan, zona pintu masuk ke ruang tunggu 11 titik hambatan, zona akses ruang tunggu umum ke peron ditemukan 9 titik hambatan, dan zona akses dari peron ke kereta api 2 titik hambatan.

Hambatan-hambatan yang sudah ditemukan ternyata memiliki kesamaan jenis hambatan, bahwa hambatan-hambatan tersebut terbagi menjadi 4 jenis hambatan, yaitu :

1. Tidak tersedia elemen fasilitas aksesibilitas, 12 titik hambatan.
2. Elemen pendukung fasilitas aksesibilitas tidak lengkap atau tidak sesuai standar, 5 titik hambatan.
3. Dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar, 13 titik hambatan.
4. Terdapat penghambat pergerakan sirkulasi, 4 titik hambatan.



4.3.2 Titik hambatan di sirkulasi kedatangan penumpang



Gambar 4.42 Titik hambatan di sirkulasi kedatangan penumpang

tabel 4.11 Deskripsi titik hambatan di sirkulasi kedatangan penumpang

Akses dari kereta api ke peron	Akses dari peron ke ruang tunggu umum							
<p>Titik 1 - Elevasi permukaan lantai peron dengan pintu masuk gerbong kereta cukup tinggi yaitu 70 – 100 cm. Untuk bisa turun ke peron terdapat akses penghubung yaitu tangga besi. Penumpang kursi roda harus dipapah oleh orang lain agar dapat turun dari kereta api.</p>  <p>Gambar 4.43 Tunadaksa memasuki kereta</p>	<p>Titik 2 – Terdapat perbedaan elevasi peron dan terowongan penghubung peron yang tinggi dan hanya dihubungkan oleh tangga. Tunadaksa kursi roda harus dipapah untuk menuruni dan naik tangga terowongan. Hal tersebut menyulitkan dan membahayakan tunadaksa kursi roda dan pemapah.</p>  <p>Gambar 4.44 Tunadaksa menuju peron</p>	<p>Titik 3a - Banyaknya elevasi di musholla sehingga dapat menyulitkan penumpang difabel tunadaksa yang akan masuk ke musholla.</p>  <p>Gambar 4.45 Tunadaksa menuju musholla</p>	<p>Titik 3b - Dimensi lebar jalan ke area wudhu sangat sempit untuk dapat dilalui difabel tunadaksa. Lebar jalan hanya 70 cm sehingga difabel yang akan wudhu harus melalui jalan lain yang lebih mudah.</p>  <p>Gambar 4.46 Tunadaksa menuju area wudhu musholla</p>	<p>Titik 4a – difabel tunadaksa kesulitan menuju toilet umum karena terdapat perbedaan elevasi permukaan lantai toilet terhadap lantai peron yang cukup tinggi.</p>  <p>Gambar 4.47 Tunadaksa menuju toilet</p>				
<p>Titik 5 - Ramp pintu keluar cukup curam dengan kemiringan 10°, tidak disertai dengan handrail, tidak ada muka datar setelah turunan ramp, dan ramp berhadapan langsung dengan pintu keluar.</p>  <p>Gambar 4.48 Tunadaksa menuju</p>	<p>Akses dari peron ke ruang tunggu umum</p> <td data-bbox="744 1535 1270 1904"> <p>Titik 4b - Dimensi lebar pintu toilet tidak sesuai standart. Lebar pintu yang hanya 70 cm tidak dapat dimasuki oleh pengguna tunadaksa kursi roda.</p>  <p>Gambar 4.49 Tunadaksa masuk ke dalam bilik toilet</p> </td> <td data-bbox="1279 1535 1804 1904"> <p>Titik 4c - Dimensi jarak handrail dengan closet tampak cukup jauh dengan jarak 70 cm. Posisi closet yang menjauhi handrail tidak sesuai dengan persyaratan elemen fasilitas aksesibilitas difabel.</p>  <p>Gambar 4.50 Tunadaksa memulai aktifitas ke dalam bilik toilet</p> </td> <td data-bbox="1813 1535 2249 1904"> <p>Titik 4d - Dimensi ruang bilik toilet tidak sesuai standar. Ukuran bilik toilet 125 cm x 175 cm. Ruang yang sempit menyebabkan tunadaksa kursi roda tidak bisa bermanuver.</p>  <p>Gambar 4.51 Tunadaksa kesulitan beraktifitas di dalam bilik toilet</p> </td> <td data-bbox="2258 1535 2733 1904"> <p>Titik 4e - Fasilitas toilet yang tidak aksesibel bagi tunadaksa kursi roda. Fasilitas tersebut meliputi dimensi tinggi urinoir dan wsatafel yang sulit digunakan tunadaksa.</p>  <p>Gambar 4.52 Tunadaksa melakukan aktifitas di dalam bilik toilet</p> </td>				<p>Titik 4b - Dimensi lebar pintu toilet tidak sesuai standart. Lebar pintu yang hanya 70 cm tidak dapat dimasuki oleh pengguna tunadaksa kursi roda.</p>  <p>Gambar 4.49 Tunadaksa masuk ke dalam bilik toilet</p>	<p>Titik 4c - Dimensi jarak handrail dengan closet tampak cukup jauh dengan jarak 70 cm. Posisi closet yang menjauhi handrail tidak sesuai dengan persyaratan elemen fasilitas aksesibilitas difabel.</p>  <p>Gambar 4.50 Tunadaksa memulai aktifitas ke dalam bilik toilet</p>	<p>Titik 4d - Dimensi ruang bilik toilet tidak sesuai standar. Ukuran bilik toilet 125 cm x 175 cm. Ruang yang sempit menyebabkan tunadaksa kursi roda tidak bisa bermanuver.</p>  <p>Gambar 4.51 Tunadaksa kesulitan beraktifitas di dalam bilik toilet</p>	<p>Titik 4e - Fasilitas toilet yang tidak aksesibel bagi tunadaksa kursi roda. Fasilitas tersebut meliputi dimensi tinggi urinoir dan wsatafel yang sulit digunakan tunadaksa.</p>  <p>Gambar 4.52 Tunadaksa melakukan aktifitas di dalam bilik toilet</p>

Akses dari pintu keluar ke transportasi lain				
<p>Titik 6a - Tidak ada informasi letak fasilitas umum dan difabel. Pada area pick up tidak tersedia informasi berupa rambu menuju fasum lain seperti letak pintu masuk bangunan dan pangkalan angkutan umum.</p>  <p>Gambar 4.53 Area pick up</p>	<p>Titik 6b – Area <i>pick up</i> yang terbatas menyebabkan kemacetan dan kekacauan lalu lintas jalan. Area pick up juga tidak menyediakan area tunggu khusus difabel yang akan dijemput.</p>	<p>Titik 7 – Permukaan ramp dan jalan tidak rata, menyulitkan kursi roda untuk bergerak maju.</p>  <p>Gambar 4.54 tunadaksa menuju ke jalan keluar</p>	<p>Titik 8 – Ramp tidak ada handrail dan kemiringan yang curam >7°, letak ramp berada di dekat ramp parkir motor dan parkir mobil.</p>  <p>Gambar 4.55 tunadaksa menuju parkir</p>	<p>Titik 9 – Tidak ada jalur pedestrian yang jelas. Sehingga harus berjalan di pinggir jalan raya tanpa batasan jalur yang jelas.</p>  <p>Gambar 4.56 tunadaksa di pedestrian</p>
<p>Titik 10 - Tidak ada jalur menyebrang bagi pejalan kaki yang menyebabkan kesulitan menyebrang kearah stasiun begitu juga dari arah sebaliknya.</p>  <p>Gambar 4.57 tunadaksa menyebrang</p>	<p>Titik 11a - Tidak ada informasi nama fasilitas angkutan umum. Pentingnya informasi nama fasilitas umum agar angkutan tersebut dapat diketahui dengan mudah oleh penumpang awam yang baru menginjakkan kaki di Kota Malang.</p>  <p>Gambar 4.58 tunadaksa menuju pangkalan angkutan umum</p>	<p>Titik 11b - Pangkalan taksi dan mikrolet tidak menyediakan fasilitas ruang bebas difabel untuk naik dan turun.</p>  <p>Gambar 4.59 tunadaksa menuju pangkalan taksi</p>		

Sebagian penemuan titik hambatan di sirkulasi kedatangan memiliki kesamaan titik hambatan dengan sirkulasi keberangkatan penumpang. Pada tabel jenis hambatan di area sirkulasi kedatangan penumpang tidak dibagi menjadi table-table berdasarkan zona akses penumpang karena banyaknya kesamaan titik hambatan di area sirkulasi keberangkatan dan untuk efisiensi penjabaran jenis hambatan. Berikut simpulan jenis hambatannya :

tabel 4.12 Jenis hambatan di sirkulasi kedatangan

Zona akses	Lokasi	Titik Hambatan	Titik hambatan idem dengan keberangkatan penumpang	Jenis Hambatan				
				Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa	Elemen pendukung tidak sesuai standar	Dimensi tidak sesuai standar	Terdapat penghambat pergerakan	
Akses dari kereta api ke peron	Peron	Titik 1	Titik 13b					
Akses dari peron ke ruang tunggu	Terowongan	Titik 2	Titik 12					
	Musholla	Titik 3a	Titik 10a					
	Musholla	Titik 3b	Titik 10b					
	Toilet umum		Titik 4a	Titik 16a	Deskripsi titik hambatan idem dengan keberangkatan			
			Titik 4b	Titik 16c				
			Titik 4c	Titik 16d				
			Titik 4d	Titik 16e				
	Titik 4e	Titik 16f						
Akses dari ruang tunggu ke pintu keluar	Pintu keluar	Titik 5	–		Fasilitas ramp tidak sesuai standar di pintu keluar.			
Akses dari pintu keluar ke moda transportasi lain.	Area drop off dan pick up	Titik 6a	–	Tidak ada informasi letak fasilitas umum dan difabel.				
		Titik 6b	Titik 2					
	Pedestrian	Titik 7	Titik 6					
	Parkir	Titik 8	Titik 5	Deskripsi titik hambatan idem dengan keberangkatan				
		Titik 9	Titik 3					
		Titik 10	Titik 4					
	Pangkalan angkutan umum	Titik 11a	–	Tidak ada informasi nama fasilitas angkutan umum.				
Titik 11b		–		Pangkalan taksi dan mikrolet tidak menyediakan fasilitas ruang bebas difabel.				
Total titik hambatan				2 titik	2 titik			

Pada sirkulasi kedatangan penumpang ditemukan 15 titik hambatan. Beberapa diantaranya memiliki kesamaan hambatan pada sirkulasi keberangkatan. Hanya ada 5 titik hambatan baru yang ditemukan pada sirkulasi kedatangan. 5 titik hambatan baru di area sirkulasi kedatangan penumpang hanya terklasifikasi menjadi 2 jenis hambatan, yaitu :

1. Tidak tersedia fasilitas aksesibilitas, 2 titik hambatan.
2. Elemen pendukung fasilitas aksesibilitas tidak lengkap atau tidak sesuai standar, 2 titik hambatan.

Banyak ditemukan titik-titik hambatan di Stasiun KA Kota Baru yang menyulitkan disabilitas tuna daksa 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.

Tabel 4.13 Jumlah titik hambatan

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
Zona akses dari pintu masuk ke ruang tunggu	2 titik	1 titik	8 titik	-	11 titik
Zona akses dari ruang tunggu ke peron	4 titik	2 titik	4 titik	-	10 titik
Zona akses dari peron ke kereta api.	4 titik	-	-	-	4 titik
Jumlah titik hambatan berdasarkan jenisnya.	14 titik	7 titik	13 titik	4 titik	38 titik hambatan diseluruh Stasiun KA Kota Baru

Tabel jumlah titik hambatan di atas menyebutkan bahwa terdapat 38 titik hambatan di seluruh area Stasiun KA Kota Baru Malang. 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.

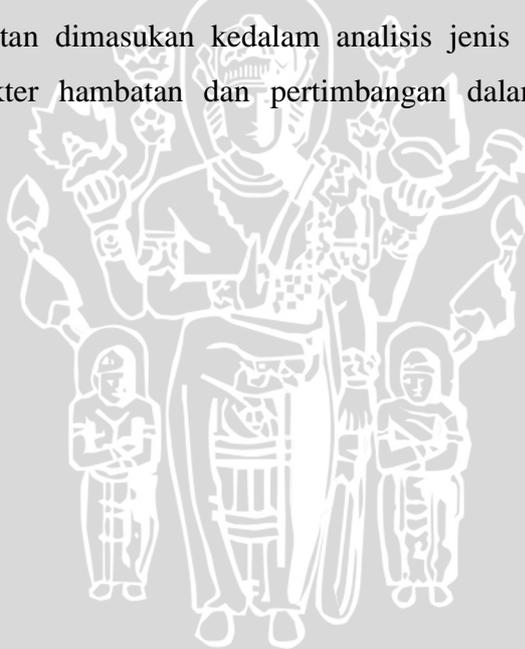


4.4 Analisis Jenis Hambatan

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. Khusus untuk analisis elemen pendukung fasilitas aksesibilitas menggunakan unit analisa berupa 4 asas aksesibilitas untuk mendapatkan sebuah **standar elemen fasilitas aksesibilitas yang baik dan layak**. Standar fasilitas aksesibilitas didapatkan dari berbagai peraturan-peraturan pemerintah terkait dengan permasalahan hambatan tersebut.

Tidak semua hambatan dimasukkan kedalam analisis jenis hambatan ini karena banyaknya kesamaan karakter hambatan dan pertimbangan dalam pemilihan jumlah hambatan disetiap lokasi.



4.4.1 Tidak ada fasilitas aksesibilitas tunadaksa

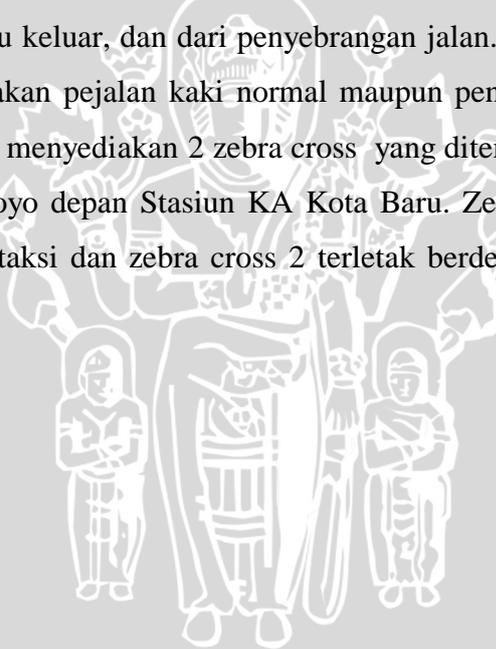
1. Zona Akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk (zona 1)

Tabel 4.13 Jenis hambatan 1 di zona 1

Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar	Solusi
Titik 1a	Parkir motor	Tidak tersedia fasilitas khusus parkir penyandang disabilitas	Menyediakan jumlah parkir penyandang disabilitas sesuai standar.	Berdasarkan kondisi eksisting yang menyediakan 270 parkir motor dan 30 parkir mobil, maka disediakan 7 parkir motor dan 2 parkir mobil untuk penyandang disabilitas.
Titik 1b	Parkir mobil	Tidak tersedia fasilitas khusus parkir penyandang disabilitas	Peraturan menteri PU no.468 (1998:32)	
Titik 3	Pedestrian	Tidak ada jalur pedestrian yang jelas	Jalur pedestrian dapat dilalui oleh penyandang disabilitas tunadaksa dengan dimensi dan kelengkapan fasilitas pendukung yang memadai. Peraturan menteri PU no.468 (1998:22)	Menyediakan jalur pedestrian sepanjang bangunan Stasiun KA Kota Baru dari ujung bangunan selatan hingga utara. Lebar jalur pedestrian diperlebar minimal 160 cm untuk keleluasaan bergerak penyandang disabilitas tunadaksa.
Titik 4	Jalan raya depan Stasiun	Tidak ada jalur penyebrangan jalan.	a. Menyediakan zebra cross untuk keselamatan pejalan kaki b. Untuk penyeberangan dengan Zebra cross dan Pelikan cross sebaiknya ditempatkan sedekat mungkin dengan persimpangan. Departemen PU no 11 (1995:10)	Menyediakan 2 zebra cross yang ditempatkan berdekatan dengan persimpangan jl Trunojoyo depan Stasiun KA Kota Baru. Zebra cross 1 terletak dekat dengan parkir pangkalan taksi dan zebra cross 2 terletak berdekatan dengan pintu keluar.

Zona 1 terdapat 4 titik hambatan yang berkaitan dengan tidak adanya fasilitas aksesibilitas. 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.

Area parkir penyandang disabilitas disediakan minimal 1 area khusus parkir disabilitas. Letak area parkir juga menjadi pertimbangan sesuai dengan standar. Letak area parkir tersebut berdekatan dengan pintu masuk ataupun pintu keluar dengan jarak maksimal 60 meter. Penyediaan jalur pedestrian harus terdapat di sepanjang bangunan Stasiun KA Kota Baru. Lebar pedestrian untuk penyandang disabilitas tunadaksa harus sesuai dengan standar yang berlaku. Lebar yang aksesibel bagi tunadaksa dan pejalan kaki normal adalah 160 cm. Jarak 160 cm dapat memuat 2 arah sirkulasi pejalan kaki. Pedestrian dapat dicapai dengan mudah, aman, dan secara mandiri oleh tunadaksa dari berbagai arah dan tujuan seperti dari tempat parkir, pintu masuk, pintu keluar, dan dari penyebrangan jalan. Tidak adanya jalur penyebrangan dapat membahayakan pejalan kaki normal maupun penyandang disabilitas lainnya. Solusi yang sesuai yaitu menyediakan 2 zebra cross yang ditempatkan berdekatan dengan persimpangan Jl Trunojoyo depan Stasiun KA Kota Baru. Zebra cross 1 terletak dekat dengan parkir pangkalan taksi dan zebra cross 2 terletak berdekatan dengan pintu keluar.



2. Zona akses dari pintu masuk ke ruang tunggu (zona 2)

Tabel 4.14 Jenis hambatan 1 di zona 2

Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar	Solusi
Titik 9a	Toilet ruang tunggu khusus.	Elevasi lantai toilet dengan lantai ruang tunggu yang cukup menyulitkan tunadaksa.	Menyediakan ramp sesuai standar dengan kelengkapan elemen pendukung yang layak. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:41)</u>	Merencanakan ramp yang sesuai terhadap kondisi sekitar toilet. Kemiringan yang dianjurkan 7° yang dilengkapi dengan handrail.
Titik 9b		Tidak ada fasilitas sanitasi khusus penyandang disabilitas.	Perlengkapan fasilitas sanitasi harus dipasang sedemikian hingga mudah digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan fisik dan bisa dijangkau pengguna kursi roda.	Menyediakan fasilitas sanitasi secara lengkap dan dimensi yang sesuai standar.

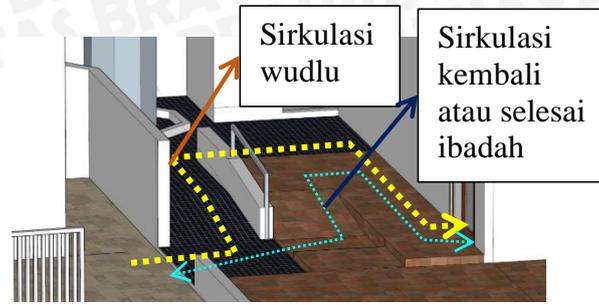
Toilet ruang tunggu khusus terdapat 2 hambatan yang berkaitan dengan tidak adanya fasilitas aksesibilitas tunadaksa. Hambatan elevasi lantai menuju toilet yang cukup menyulitkan tunadaksa dan tidak ada fasilitas sanitasi khusus disabilitas perlu diselesaikan dengan cara perencanaan fasilitas aksesibilitas yang sesuai dengan standar dan kondisi eksisting saat ini. Hambatan elevasi diselesaikan dengan penyediaan ramp walaupun ketinggian lantai tidak seberapa. Hambatan fasilitas sanitasi diselesaikan dengan menyediakan fasilitas sanitasi secara lengkap/ fasilitas yang harus terpenuhi ialah handrail-handrail yang memudahkan tunadaksa menjangkau handrail tersebut.

3. Zona akses dari ruang tunggu ke peron (zona 3)

Tabel 4.15 Jenis hambatan 1 di zona 3

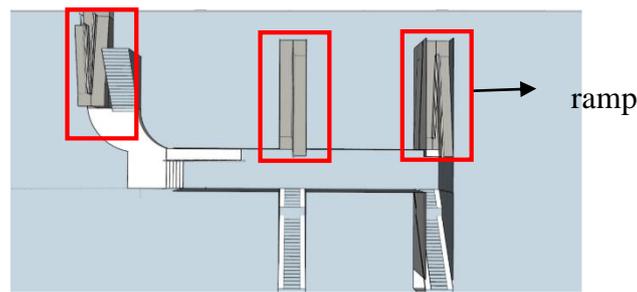
Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar	Solusi
Titik 15a	Musholla	Banyaknya elevasi di musholla yang menyulitkan penyandang disabilitas tunadaksa kursi roda untuk bergerak masuk ke musholla.	Menyediakan ramp sesuai standar dengan kelengkapan elemen pendukung. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:41)</u>	a. Menyediakan ramp sesuai standar persyaratan teknis untuk mengatasi masalah elevasi lantai yang cukup tinggi. b. Membedakan alur sirkulasi wudlu dan sirkulasi kembali. Perbedaan alur ditandai dengan material lantai yang berbeda, namun ubin tetap anti slip.
Titik 17	Terowongan penghubung peron.	Perbedaan elevasi peron dan terowongan penghubung peron sangat tinggi yang hanya dihubungkan oleh banyak anak tangga.	Menyediakan ramp sesuai standar dengan kelengkapan elemen pendukung. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:41)</u>	Menyediakan ramp di terowongan. Setiap peron terdapat ramp menuju terowongan bawah tanah dan terletak di eksisting tangga, yang mana saat ini terdapat 2 tangga yang saling berhadapan.

Musholla dan terowongan bawah tanah salah satu titik hambatan yang banyak digunakan dan dilalui penumpang untuk beribadah di musholla dan menuju peron 2 dan 3. Kedua lokasi tersebut memiliki kesamaan hambatan yaitu banyaknya elevasi lantai yang harus dilalui menuju fasilitas tersebut. Jika menuju ruang dalam musholla harus melewati elevasi lantai beberapa langkah, berbeda dengan elevasi terowongan yang harus melalui banyak anak tangga. Elevasi di musholla diselesaikan dengan memberi kelandaian ramp menuju wudlu lalu berubah arah menuju ruang dalam musholla. Berikut gambaran jelas area tersebut.



Gambar 4.60 Alur sirkulasi masuk musholla

Elevasi pada terowongan bawah tanah diselesaikan dengan menyediakan ramp. Letak ramp berdekatan dengan tangga lama sehingga perlu membongkar atau mengurug tanah untuk menambah ramp bawah tanah. Berikut posisi ramp bawah tanah.



Gambar 4.61 Sirkulasi didalam terowongan.

Terdapat 3 ramp, ramp kesatu terletak di ramp dekat peron 1 dan ruang tunggu, ramp kedua ada di sisi utara peron 2 dan ramp ketiga di sisi utara peron 3. Penggunaan ramp sangat dibuthkan penyandang disabilitas tunadaksa untuk kemudahannya menjangkau peron terjauh dengan aman, nyaman, selamat, dan mandiri.

4. Zona akses dari peron ke kereta api (zona 4)

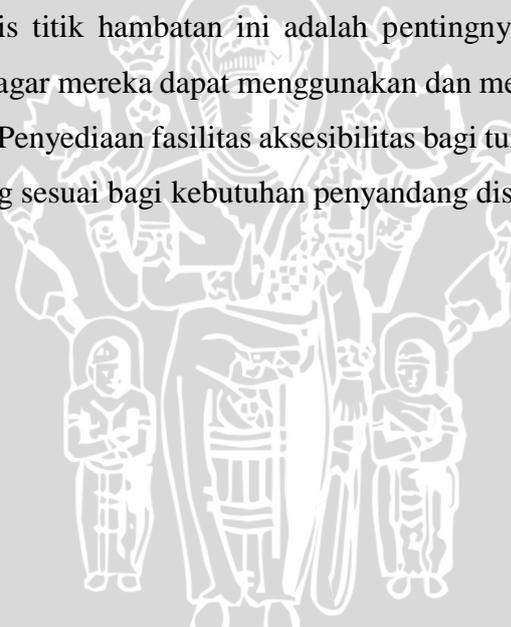
Tabel 4.16 Jenis hambatan 1 di zona 4

Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar	Solusi
Titik 18	Peron	Tidak ada informasi letak keberadaan nomer gerbong kereta api di setiap peron.	Memberikan informasi, arah, penanda atau petunjuk bagi penyandang cacat ke fasilitas yang digunakan. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:80)</u>	Menyediakan rambu informasi letak gerbong untuk kemudahan penyandang disabilitas tunadaksa dan penumpang umum mencapai gerbong yang dituju dengan cepat.
Titik 19	Peron	Elevasi permukaan lantai peron dengan pintu masuk gerbong kereta cukup tinggi yaitu 70 – 100 cm.	Menyediakan ramp sesuai standar dengan kelengkapan elemen pendukung. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:41)</u>	a. Mensejajarkan permukaan lantai peron dengan lantai kereta api. b. Lantai peron yang ditinggikan dilengkapi dengan tangga dan ramp untuk kemudahan tunadaksa kursi roda dan kruk.
Titik 11a (kedatangan)	Pangkalan angkutan umum	Tidak ada informasi nama fasilitas angkutan umum.	Memberikan informasi, arah, penanda atau petunjuk bagi penyandang cacat ke fasilitas yang digunakan. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:80)</u>	Menyediakan informasi fasilitas pangkalan angkutan umum yang berupa rambu nama fasilitas.

Pada zona ini terdapat 4 titik hambatan yang sudah dianalisis. Pada sirkulasi keberangkatan terdapat 2 titik hambatan di area peron. Permasalahan di titik tersebut adalah tidak adanya informasi letak gerbong kereta api dan tingginya elevasi permukaan lantai peron dengan kereta api. Kedua hambatan tersebut diselesaikan dengan menyediakan rambu informasi etak gerbong yang berupa papan digital LED sehingga apabila posisi gerbong berbeda arah akan dengan mudah dirubah penamaannya. Sedangkan solusi dari hambatan adanya elevasi antara peron dan kereta api adalah dengan meninggikan permukaan peron hingga sejajar dengan permukaan lantai kereta api. Tentunya kenaikan permukaan lantai tersebut tersedia fasilitas ramp dan tangga.

Pada sirkulasi kedatangan terdapat 1 hambatan yang dianalisis. Hambatan tersebut berupa tidak ada informasi letak pangkalan angkutan umum. solusinya adalah dengan menyediakan rambu informasi letak pangkalan angkutan umum agar pengunjung stasiun dapat dengan mudah mengidentifikasi pangkalan angkutan umum.

Kesimpulan hasil analisis titik hambatan ini adalah pentingnya penyediaan fasilitas aksesibilitas bagi tunadaksa agar mereka dapat menggunakan dan mencapai tujuan dengan aman, selamat, dan nyaman. Penyediaan fasilitas aksesibilitas bagi tunadaksa harus didasari oleh standar dan literatur yang sesuai bagi kebutuhan penyandang disabilitas tunadaksa.



4.4.2 Elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar

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. Diharapkan dari analisis elemen pendukung fasilitas aksesibilitas ini dapat menjawab permasalahan hambatan berupa penyediaan elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang dapat digunakan penyandang disabilitas tunadaksa dengan aman, nyaman, selamat dan secara mandiri. 4 asas aksesibilitas digunakan sebagai acuan kualitas elemen pendukung fasilitas dan aksesibilitas yang baik. Kualitas elemen pendukung yang baik tentunya dapat memberikan keselamatan, kegunaan, kemudahan bermobilitas, dan kemandirian bagi pengguna penyandang disabilitas tunadaksa kursi roda dan kruk. Jenis hambatan ini hanya terdapat di 3 zona akses stasiun yaitu zona 1, 2, dan 3.

1. Zona Akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk (zona 1)

Tabel 4.17 Jenis hambatan 2 di zona 1

Titik Hambatan	Lokasi Hambatan	Hambatan	4 asas	Standar Elemen Pendukung	Kriteria Elemen Pendukung
Titik 5	Parkir motor dan teras hall	Fasilitas ramp yang tidak memenuhi standar pada ramp parkir motor dan mobil.	Selamat	Ramp harus dilengkapi dengan handrail dengan ketinggian yang sesuai. Kemiringan ramp di luar bangunan maksimum 6°.Lantai tidak licin. <u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:41)</u>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemiringan ramp maksimal 6° 2. Menyediakan handrail dengan bahan besi agar kuat dan tahan lama. 3. Permukaan lantai ramp tidak licin. Menggunakan material lantai batu dan bertekstur kasar. 4. Menyediakan area bordes di akhir ramp pintu keluar.
			Mudah	Ketinggian handrail sesuai standar minimal 85 cm.	
			Guna	Handrail dapat digunakan siapa saja.	
			Mandiri		

Pada zona ini hanya terdapat 2 hambatan tidak sesuainya 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

1. Kemiringan ramp maksimal 6°
2. Menyediakan handrail dengan material besi agar kuat dan tahan lama.
3. Permukaan lantai ramp tidak licin dengan memilih material lantai batu.
4. Menyediakan area bordes di awal dan akhir ramp.

2. Zona akses dari pintu masuk ke ruang tunggu (zona 2)

Tabel 4.18 Jenis hambatan 2 di zona 2

Titik Hambatan	Lokasi Hambatan	Hambatan	4 asas	Standar Elemen Pendukung	Kriteria Elemen Pendukung
Titik 10	Hall	Material pintu masuk ruang CS menggunakan pintu kaca 2 arah yang tidak aksesibel.	<p>Selamat</p> <hr/> <p>Mudah</p> <hr/> <p>Guna Mandiri</p>	<p>Tidak dianjurkan menggunakan pintu yang terbuka kekedua arah.</p> <hr/> <p>Pintu pagar ke tapak bangunan harus mudah dibuka dan ditutup.</p> <hr/> <p>Plat tendang yang diletakkan di bagian bawah pintu diperlukan bagi pengguna kursi roda.</p> <p><u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:76)</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada pintu customer service, material diganti dengan pintu kaca dengan frame kayu yang terbuka 1 arah. 2. Dibawah pintu terdapat plat tendang yang terbuat dari besi untuk kemudahan mendorong penyandang disabilitas kursi roda 3. Posisi handrail pintu disesuaikan dengan jangkauan tunadaksa kursi roda, kruk dan manusia normal.

Hambatan material pintu yang tidak sesuai standar karena menyulitkan disabilitas tunadaksa untuk membuka dan menutup diselesaikan dengan mengganti material yang aman dan mudah untuk dibuka maupun di tutup. Tidak hanya material saja yang harus diperhatikan namun juga posisi handrail yang disesuaikan dengan jangkauan tunadaksa serta memberi plat tendang besi untuk kemudahan mendorong disabilitas tunadaksa.

3. Zona akses dari ruang tunggu ke peron (zona 3)

Tabel 4.19 Jenis hambatan 2 di zona 3

Titik Hambatan	Lokasi Hambatan	Hambatan	4 asas	Standar Elemen Pendukung	Kriteria Elemen Pendukung
Titik 16d	Toilet umum	Tidak ada fasilitas sanitasi khusus untuk kemudahan tunadaksa kursi roda berpindah ke closet.	<p>Selamat</p> <hr/> <p>Mudah</p> <hr/> <p>Guna Mandiri</p>	<p>Fasilitas sanitasi yang aksesibel untuk semua orang.</p> <hr/> <p>Perlengkapan fasilitas sanitasi harus dipasang sedemikian hingga mudah digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan fisik dan bisa dijangkau pengguna kursi roda.</p> <hr/> <p>Handrail dapat digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan untuk berpindah tempat.</p>	Menyediakan fasilitas sanitasi secara lengkap dan dimensi yang sesuai standar. Fasilitas yang harus terpenuhi adalah handrail-handrail dengan jarak jangkauan yang memudahkan penyandang disabilitas tunadaksa kursi roda.

Berdasarkan 4 asas aksesibilitas, Hambatan tidak ada fasilitas sanitasi khusus disabilitas untuk kemudahan tunadaksa kursi roda berpindah ke closet diselesaikan dengan menyediakan fasilitas sanitasi secara lengkap, fasilitas yang harus disediakan adalah handrail-handrail untuk memudahkan penyandang disabilitas tunadaksa berpindah tempat dari kursi roda ke closet. Handrail yang disediakan juga harus memperhatikan jangkauan tunadaksa kursi roda dengan dimensi jarak handrail sesuai standar.

4.4.3 Dimensi fasilitas aksesibilitas tidak sesuai standar

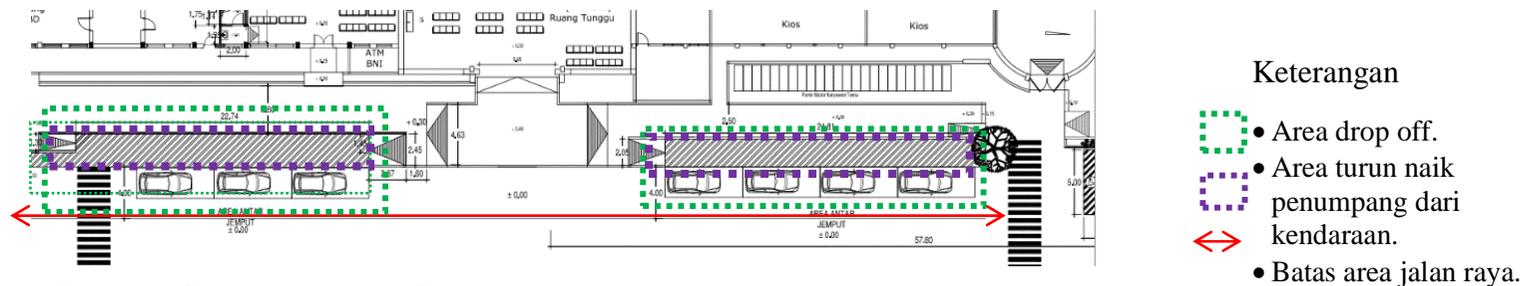
Hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai standar memberikan kesulitan disabilitas dalam mencapai ataupun menjangkau suatu tempat. Dimensi jangkauan maupun ruang gerak disabilitas tunadaksa kursi roda berbeda dengan orang normal lainnya. Tunadaksa kursi roda membutuhkan ruang gerak yang lebih luas dan jangkauan yang terbatas. Jenis hambatan ini hanya terdapat di 3 zona akses saja yaitu zona 1, 2, dan 3.

1. Zona akses dari moda transportasi lain ke pintu masuk (zona 1)

Tabel 4.20 Jenis hambatan 3 di zona 1

Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar dimensi elemen	Kriteria Dimensi elemen
Titik 2	Area drop off	Area drop off yang terbatas dan batas area drop off kendaraan tidak jelas.	a. Kedalaman minimal dari area drop off penumpang dari jalan atau jalur lalu-lintas sibuk adalah 360 cm dan dengan panjang minimal 600 cm. b. Kemiringan ramp maksimal 6° dengan lebar minimal 120 cm.	a. Memperluas Area drop karena pada eksisting area drop off cukup terbatas. Memanfaatkan area parkir motor dan mobil menjadi area drop off. Panjang area drop off pada bekas parkir motor 22,7 meter dan bekas parkir mobil 24,8 meter. b. Area kedalaman drop off terhadap jalan raya sesuai dengan kriteria desain yaitu minimal 3,6 m sedangkan pada alternatif ini mencapai 4 meter.

Hambatan dimensi area drop off yang terbatas berakibat terjadinya penumpukan kendaraan yang akan menurunkan penumpang, sehingga menyebabkan kemacetan di area depan Stasiun KA Kota Baru. Hambatan bagi disabilitas tunadaksa pada area drop off adalah tunadaksa kursi roda sulit untuk dapat turun atau naik dari kendaraan karena tidak menyediakan area aman untuk turun dan menaikkan penumpang. Penyelesaian pada analisis 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.



Gambar 4.62 Area baru drop off

2. Zona akses dari pintu masuk ke ruang tunggu (zona 2)

Zona ini memiliki hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas yang paling banyak daripada zona lainnya, total terdapat 8 titik hambatan. 5 diantaranya merupakan hambatan dimensi pada perabot di ruang Hall. Berikut penjelasan hambatan dimensi pada area Hall.

Tabel 4.21 Jenis hambatan 3 di zona 2

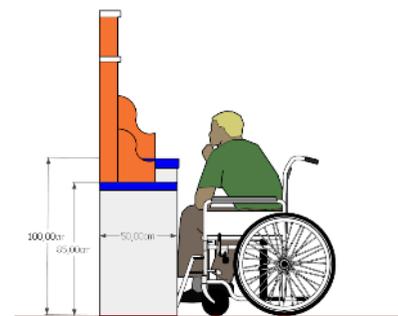
Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar dimensi elemen	Kriteria Dimensi elemen
Titik 11, 12, 13, 14	Hall	Dimensi perabot meja pemesanan, tinggi loket,	Tinggi meja counter untuk penyandang disabilitas	Merubah dimensi tinggi meja pemesanan, tinggi yang awalnya 100 cm diubah menjadi 85 cm sesuai standar elemen fasilitas dan aksesibilitas penyandang disabilitas.

perabot meja boarding tidak aksesibel.	tunadaksa kursi roda minimal 85 cm.	
Dimensi pintu dan jalan di gerbang <i>boarding</i> terlalu sempit untuk penyandang disabilitas tunadaksa.	a. Lebar pintu minimal untuk kemudahan penyandang disabilitas kursi roda minimal 80 cm. b. Lebar minimal jalan searah 120 cm dan dua arah 160 cm	Memperlebar pintu boarding dan jalan dengan mengurangi dimensi meja boarding.

Perabot untuk kebutuhan pemesanan tiket kereta api cukup sulit dijangkau oleh tunadaksa kursi roda. Tinggi perabot meja-meja di hall 1 meter karena pengunjung yang akan memesan tiket lebih nyaman untuk berdiri dalam menulis dan memesan. Namun hal tersebut membuat tunadaksa kursi roda tidak nyaman. Solusi dari permasalahan tersebut adalah menyediakan setidaknya 1 meja pemesanan dan boarding dengan ketinggian yang lebih rendah yaitu 85 cm. Begitu juga dengan tinggi loket yang perlu dirubah dimensi tingginya menjadi 85 cm. Tidak semua loket dirubah ketinggiannya namun cukup 1 loket saja yang aksesibel bagi tunadaksa kursi roda. Perubahan loket tersebut tidak hanya dikhususkan bagi tunadaksa kursi roda namun juga bermanfaat bagi lansia yang sulit untuk berdiri lama. Hambatan dimensi pintu dan jalan di gerbang boarding juga harus diselesaikan dengan pelebaran pintu dan jalan agar tunadaksa dapat melewati gerbang boarding dengan nyaman.



Gambar 4.63 meja pemesanan yang sudah dirubah.



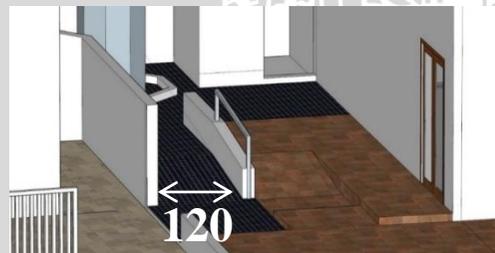
Gambar 4.64 Potongan meja.

3. Zona akses dari ruang tunggu ke peron (zona 3)

Tabel 4.22 Jenis hambatan 3 di zona 3

Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar dimensi elemen	Kriteria Dimensi elemen
Titik 15b	Musholla	Dimensi lebar jalan ke area wudhu sangat sempit untuk penyandang tunadaksa.	Lebar jalan minimum 1,6 m untuk 2 arah dan 120 untuk searah. Peraturan menteri PU no.468 (1998:22)	Merubah dimensi lebar jalan menjadi 120 cm karena jalur wudlu merupakan jalur searah yang akan masuk menerus hingga ke dalam masjid.

Pada zona ini terdapat 4 titik hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai. Yang menjadi perhatian di zona ini adalah dimensi lebar jalan menuju area wudlu yang cukup sempit. Apabila ada tunadaksa kursi roda yang akan menggunakan tempat wudlu, ia akan sulit melewati jalur wudlu tersebut dan harus melewati jalur lain. Perlu adanya perubahan dimensi jalur menjadi layak untuk dapat dilewati oleh tunadaksa kursi roda. Berdasarkan standar PERMEN PU No 468 lebar jalan minimum untuk searah adalah 120 cm sedangkan pada eksisting lebar jalan hanya 70 cm.



Gambar 4.65 Pelebaran jalan menuju tempat wudlu.

4.4.4 Penghambat pergerakan

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. Tabel 4.23 Jenis hambatan 4

Titik Hambatan	Lokasi hambatan	Hambatan	Standar elemen	Kriteria elemen
Titik 6 (2 titik hambatan)	Jalur pedestrian	Permukaan lantai ramp dan jalan pedestrian yang cukup rusak.	Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.	Menyamakan permukaan lantai pedestrian dengan material yang kuat, tidak licin, dan aman.
Titik 7	Teras Hall	Terdapat cekungan lantai yang cukup lebar di permukaan lantai pintu masuk hall.	Jika terdapat celah antar lantai maka tingginya maksimal 1,25 cm.	Celah tersebut merupakan celah pintu masuk besi hall. Solusi yang sesuai agar celah tidak membahayakan penyandang disabilitas adalah dengan mengganti jenis pintu.
Titik 8	Teras Ruang tunggu khusus.	Elevasi jalur sirkulasi menuju ruang tunggu khusus berbeda-beda.	<u>Peraturan menteri PU no.468 (1998:22)</u>	Menyama-ratakan permukaan lantai antara pedestrian dan area ruang tunggu khusus.

Penghambat pergerakan yang ada di zona 1 merupakan hambatan 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 sesuai 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.



Gambar 4.66 Peninggian lantai di teras ruang tunggu



Gambar 4.67 Eksisting teras ruang tunggu khusus.

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. Stasiun KA Kota Baru sebagai tempat singgah penumpang kereta api yang notabene banyak dikunjungi masyarakat sudah seharusnya menyediakan fasilitas-fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas secara lengkap dan memadai.

Sedangkan 7 titik hambatan tidak lengkapnya elemen pendukung fasilitas aksesibilitas harus diselesaikan dengan menyediakan elemen pendukung secara lengkap sesuai dengan standar fasilitas aksesibilitas disabilitas. Hambatan tidak lengkapnya elemen pendukung merupakan hambatan yang sudah menyediakan fasilitas aksesibilitas namun elemen pendukungnya tidak memadai yang mana hal tersebut dapat menghambat mobilitas penyandang disabilitas tunadaksa.

13 titik hambatan dimensi pada elemen pendukung fasilitas aksesibilitas yang tidak sesuai menyebabkan penyandang disabilitas tunadaksa kesulitan bergerak secara bebas dan sulit menjangkau fasilitas tersebut. Penyelesaian dari hambatan dimensi fasilitas aksesibilitas adalah dengan merubah bentuk fasilitas aksesibilitas agar tunadaksa dapat menggunakan fasilitas tersebut dengan nyaman, aman dan selamat.

Titik penghambat pergerakan merupakan titik hambatan yang menyulitkan disabilitas dalam bergerak dari suatu tempat ke tempat yang lain karena adanya penghambat atau penghalang. Penghambat tersebut dapat berupa kondisi fisik fasilitas aksesibilitas yang tidak layak atau adanya penghalang suatu objek asing yang bukan menjadi bagian fasilitas aksesibilitas. Pada observasi simulasi tunadaksa ditemukan 4 titik penghambat pergerakan dalam area asirkulasi keberangkatan penumpang. Penghambat pergerakan tersebut diselesaikan dengan menghilangkan penghambat seperti berupa peninggian permukaan lantai dengan pemilihan material yang tidak mudah rusak, penyediaan fasilitas penghubung ramp yang layak, dan perubahan material pintu agar penghambat cekungan pintu dapat dihilangkan.