

EVALUASI TERKAIT MOBILITAS DAN FASILITAS DIFABEL DI STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA TAHUN 2020

Muhammad Dhiyauddin Abdurrafi¹, dan Ahmad Saifudin Mutaqi²
Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia
²Surel: ahmadsaifudin@uii.ac.id

ABSTRAK: Stasiun Lempuyangan sebagai bangunan transportasi yang melayani kereta ekonomi antar kota dan kereta lokal menjadi salah satu tujuan destinasi bagi calon penumpang yang hendak menggunakan moda transportasi kereta api. Karena merupakan sarana transportasi umum, Stasiun Lempuyangan harus dapat diakses oleh semua kalangan masyarakat termasuk bagi masyarakat berkebutuhan khusus atau penyandang difabel. Kasus yang terjadi saat ini adalah masih banyak fasilitas transportasi umum yang tidak ramah bagi difabel, baik itu tidak ada fasilitas bagi difabel maupun ada fasilitas untuk difabel akan tetapi fasilitas tersebut tidak sesuai standar kelayakan sehingga tidak nyaman digunakan oleh difabel. Dilatarbelakangi oleh kasus tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mengevaluasi fasilitas difabel yang ada di Stasiun Lempuyangan yang berkaitan dengan kemudahan mobilitas dan penggunaan fasilitas difabel. Penelitian diawali dengan mengkaji jurnal yang relevan terhadap permasalahan, kemudian observasi guna mendapatkan data-data primer dan sekunder serta simulasi yang bertujuan untuk mengevaluasi fasilitas difabel. Berdasarkan simulasi yang telah dilakukan, didapati bahwa Stasiun Lempuyangan memiliki fasilitas difabel yang lengkap mulai dari pintu masuk, hall, check in counter, ruang tunggu hingga peron stasiun. Akan tetapi beberapa fasilitas difabel yang ada tidak berfungsi optimal karena adanya masalah seperti fasilitas yang menyulitkan bagi penyandang difabel untuk mengaksesnya. Adanya beberapa fasilitas difabel yang tidak berfungsi dengan baik menyebabkan penyandang difabel kesulitan saat ingin mengakses maupun menggunakan fasilitas tersebut sehingga menghambat fasilitas-fasilitas difabel lainnya.

Kata Kunci: Difabel, Stasiun, Mobilitas, Fasilitas Difabel

PENDAHULUAN

Mobilitas merupakan salah satu kunci bagi sistem transportasi umum (Merchant & Oliver, 2017). Sarana transportasi umum harus dapat diakses oleh semua kalangan masyarakat termasuk bagi masyarakat berkebutuhan khusus atau penyandang difabel. Kasus yang terjadi di Indonesia saat ini adalah masih banyak fasilitas umum yang tidak ramah bagi difabel, baik itu tidak ada fasilitas bagi difabel maupun ada fasilitas untuk difabel akan tetapi fasilitas tersebut tidak nyaman digunakan oleh difabel. Masalah yang sering dihadapi difabel adalah adanya perbedaan ketinggian yang menyebabkan kesulitan saat ingin mengakses, sehingga menyulitkan mobilitas difabel.

Salah satu fasilitas transportasi publik yang telah memenuhi persyaratan dan cocok bagi difabel adalah bandara (Darmawan, Woromurtini, & Sari, 2014). Namun, fasilitas transportasi darat lebih banyak digunakan dan salah satunya adalah stasiun kereta api. Mengacu pada Statistik Transportasi Darat tahun 2017, angka jumlah penumpang Angkutan Kereta Api di Jawa dan Sumatera mencapai 393,3 juta orang per tahun (tahun 2017) dan mendapatkan angka sebesar 16,16% yang menunjukkan pertumbuhan per tahun penumpang kereta api (Statistik Transportasi Darat tahun 2017, BPS). Statistik tersebut memperkuat bahwa tingginya pengguna moda kereta api.

Dalam pengoperasiannya, kereta api membutuhkan sarana atau fasilitas untuk mewadahi semua bentuk aktivitas transportasi yaitu stasiun. Stasiun kereta harus dapat melayani semua orang dari berbagai kalangan dan kebutuhan yang berbeda-beda dengan

menyediakan fasilitas-fasilitas yang dapat menunjang semua kegiatan transportasi. Salah satu poin yang harus diperhatikan adalah fasilitas bagi difabel. Fasilitas difabel ditujukan untuk menunjang pergerakan maupun fungsi bagi kaum berkebutuhan khusus atau difabel. Maka stasiun kereta api sudah seharusnya dapat menunjang semua aksesibilitas bagi semua kalangan pengguna jasa moda kereta api.

Mobilitas difabel pada fasilitas transportasi umum merupakan hal yang penting, mobilitas/aksesibilitas memungkinkan akses bagi semua orang, secara tidak langsung penyandang difabel juga bisa menjangkau, memasuki, dan menggunakan semua fasilitas tanpa bantuan dari orang lain (IKAPUTRA & SHOLIHAN, 2001). Pentingnya mobilitas bagi difabel juga telah disadari pada tahun 1999 di Malioboro. Proyek ini mencakup sepanjang tiga kilometer di area komersial Malioboro ini, berupa pemasangan *block braille* dan pemasangan ramp pada setiap perbedaan ketinggian antara jalan aspal dan jalur bagi pedestrian yang ditujukan kepada penyandang difabel khususnya kursi roda.

Penelitian pada jurnal tersebut, perencanaan sistem infrastruktur kota yang terintegrasi mobilitas untuk semua masih belum dijumpai pada sistem transportasi umum. Dalam hasil observasi lebih lanjut di Stasiun Lempuyangan, peneliti menemukan hipotesis awal yaitu "Kenyamanan layanan terkendala oleh fasilitas difabel di Stasiun Lempuyangan."

STUDI PUSTAKA

Mobilitas

Mobilitas adalah bergerak dengan mengubah posisi tubuh atau lokasi dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan, berlari, dan menggunakan berbagai bentuk transportasi (de Haan, Gera & van der Lijn, 2019). Keleluasaan manusia dalam berpindah ke suatu tempat ke tempat lainnya merupakan hal yang tidak dapat terpisahkan, maka dari itu lingkungan manusia dikondisikan untuk mengakomodir mobilitas. Seperti menciptakan jalan, pathway, dan sistem transportasi.

Difabel & Disabilitas

Difabel adalah suatu kekurangan fisik akibat kecelakaan atau bawaan dari lahir yang menyebabkan adanya keterbatasan fisik. Sedangkan disabilitas memiliki arti keterbatasan dalam melakukan fungsi atau aktivitas yang menurut orang normal mudah untuk dilakukan (Sugiono, 2014). Dalam kaitannya dengan bangunan transportasi publik, keterbatasan tersebut berupa ketidakmampuan untuk mengakses dan menggunakan berbagai macam fasilitas.

Kategori Difabel Mobilitas

Menurut *International Classification of Functioning Health and Disability* (ICF). Difabel terbagi menjadi kategori intelektual, mobilitas, komunikasi, sensori dan psikososial (Syafi'ie, 2014). Kategori mobilitas: Gangguan Anggota Tubuh, gangguan fungsi tubuh akibat gangguan gerakan, otot, atau postur yang disebabkan oleh cedera atau perkembangan abnormal di otak dan tumornya terjadi disebelum kelahiran, gangguan fungsi tubuh akibat cedera tulang belakang) dan akibat amputasi.

Stasiun Lempuyangan

Stasiun lempuyangan didirikan oleh perusahaan kereta api swasta *Nederlandch Indische Spoorweg Maatschaaij* (NISM) bersamaan dengan jalur kereta api Semarang-Vornstenlanden (Surakarta-Yogyakarta). Stasiun Lempuyangan dibangun sebagai tempat pemberhentian di ujung lintas Yogyakarta. Lokasi stasiun dipilih sejak tahun 1870, di atas tanah milik Sultan Hamengku Buwono VI. Pada tahun 1902, NISM melaksanakan renovasi stasiun karena meningkatnya aktivitas di stasiun. Selanjutnya, tahun 1916 dilaksanakan perluasan stasiun yang dirancang oleh Ir. Sitsen. Pada tahun 2014, Stasiun Lempuyangan ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya berdasarkan PERDA DIY Nomor 188 dan Keputusan Gubernur DIY nomor 120/KEP/2010.

METODE

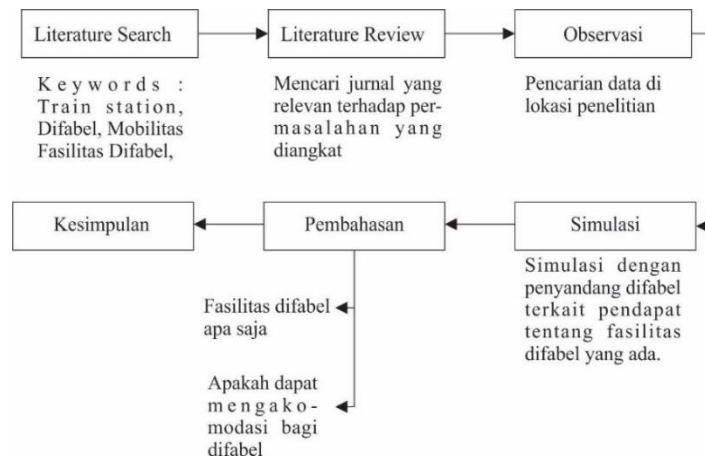
Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Stasiun Lempuyangan Yogyakarta yang menjadi salah satu destinasi pemberangkatan dan tujuan bagi daerah layanan *local train* terutama menghubungkan Stasiun Kutoarjo dan Stasiun Solo Balapan dan *Intercity Train*.

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif adalah prosedur dalam penelitian untuk mengungkap data, fakta, fenomena, peristiwa, pemikiran orang sehingga menghasilkan data yang bersifat deskriptif. Data deskriptif tersebut dapat tertulis, lisan, maupun peristiwa yang diamati.

Penelitian diawali dengan proses pencarian studi literatur berupa jurnal ilmiah dari situs *sciencedirect.com* dengan kata kunci yaitu: *diffable, train station, mobility*. Pada tahap ke-dua, Jurnal yang telah didapatkan kemudian di review untuk mendapatkan beberapa permasalahan yang relevan dengan permasalahan penelitian yaitu terkait fasilitas, mobilitas dan difabel. Tahap ke-tiga, adalah observasi untuk mengetahui berbagai fasilitas difabel yang ada di stasiun. Tahap selanjutnya yang ke-empat adalah melakukan simulasi dengan narasumber yaitu penyandang difabel, simulasi digunakan untuk melihat sejauh mana kinerja bangunan terutama fasilitas difabel yang telah ada dalam melayani pengguna bangunan tersebut. Tahap ke-lima adalah diskusi terhadap poin fasilitas difabel apa saja yang ada dan apakah fasilitas tersebut dapat mengakomodasi mobilitas difabel. Hasil simulasi dengan pendekatan metode kualitatif sehingga didapatkan data yang bersifat deskriptif.



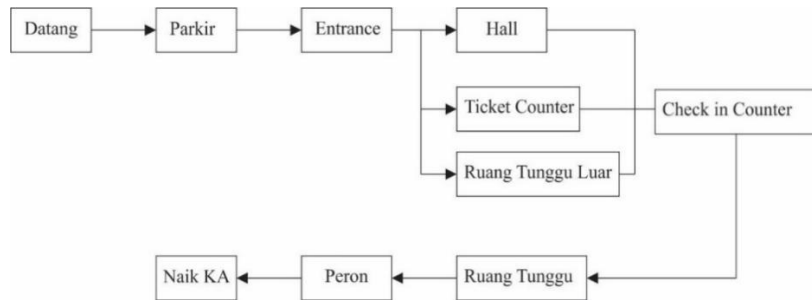
Gambar 1. Peta Pemikiran Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Fokus lokasi penelitian adalah Stasiun Lempuyangan, stasiun yang melayani pemberhentian kereta api commuter dan kereta ekonomi yang melintas Yogyakarta. Stasiun Lempuyangan memiliki sebelas jalur kereta api, namun yang biasa digunakan untuk penumpang adalah jalur satu dan dua.

Fasilitas Difabel di Stasiun Lempuyangan

Merupakan bangunan publik, Stasiun Lempuyangan telah memiliki berbagai macam fasilitas bagi penyandang difabel. Untuk memudahkan dalam menyajikan beberapa fasilitas difabel tersebut, akan digambarkan dengan alur pengunjung/penumpang datang hingga naik ke kereta api seperti pada diagram berikut:



Gambar 2. Skema Alur Keberangkatan Penumpang di Stasiun Lempuyangan.

Dari diagram alur keberangkatan tersebut dapat diketahui fasilitas difabel apa saja untuk menunjang kemudahan mobilitas penyandang difabel, yaitu:

Datang

Calon penumpang kereta api Stasiun Lempuyangan datang melalui Jalan Lempuyangan. Akses bagi pedestrian sangat minim karena terbatasnya lahan trotoar dan parkir motor dan mobil yang berada di badan jalan. Pada jam sibuk (jam kedatangan kereta api) pejalan kaki dan kendaraan bercampur sehingga menyulitkan bagi pejalan kaki terutama bagi difabel.



Gambar 3. Kondisi Trotoar Pejalan Kaki di Luar Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Drop-off Area dan Area Parkir

Tidak adanya drop-off area mengakibatkan kendaraan menurunkan penumpang di Jalan Lempuyangan sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas. Sementara itu area parkir tidak dijumpai fasilitas parkir bagi difabel.



Gambar 4. Tidak adanya area drop-off dan Parkir Difabel.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Entrance

Pintu masuk stasiun memiliki ramp yang dapat memudahkan bagi difabel, tetapi dari jalan aspal masih ada perbedaan ketinggian yang mengakibatkan kaum difabel sulit untuk melalui ramp.



Gambar 5. Ramp di entrance Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Hall

Perbedaan ketinggian antara parkir motor dan hall diatasi dengan ramp sehingga memudahkan pergerakan difabel. Ketinggian lantai 30 cm ada dua akses dengan tangga dan ramp.



Gambar 6. Ramp yang menjadi akses antara Hall dan Area Parkir.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Check-in Counter

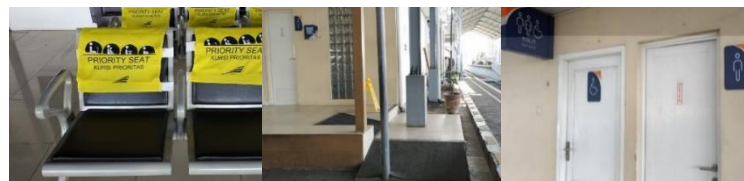
Memiliki tangga dan juga ramp untuk mengatsi perbedaan ketinggian antar lantai. Pada area check-in counter juga terdapat kursi roda yang disediakan bagi difabel untuk masuk menuju ruang tunggu hingga peron stasiun.



Gambar 7. Ramp menghubungkan Hall dengan Check-in Counter.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Ruang Tunggu

Terdapat tempat duduk prioritas yang diutamakan bagi penyandang difabel, orangtua, dan ibu hamil. Terdapat satu toilet khusus bagi difabel, terdapat ramp yang menghubungkan perbedaan ketinggian dari ruang tunggu menuju toilet.



Gambar 8. Fasilitas Difabel di Ruang Tunggu Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Peron Stasiun

Terdapat 3 track/jalur pemberhentian kereta api khusus penumpang di Stasiun Lempuyangan, track 1 merupakan peron rendah sedangkan peron 2 dan 3 adalah peron tinggi. Masing-masing peron telah memiliki ramp untuk kemudahan mobilitas difabel. Akan tetapi, peron tiga tidak memiliki lebar yang sesuai standar untuk dapat diakses difabel.



Gambar 9. Peron Rendah dan Tinggi Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

Gambaran Umum Simulasi Fasilitas Difabel

Evaluasi Fasilitas difabel dilakukan di Stasiun Lempuyangan pada jam sibuk, yaitu jam keberangkatan atau kedatangan kereta api. Evaluasi dilakukan dengan mendatangkan narasumber yaitu seorang difabel. Narasumber diarahkan untuk mengikuti alur penumpang kereta dari datang hingga naik ke peron untuk melakukan simulasi fasilitas difabel yang ada di Stasiun Lempuyangan. Evaluasi didasarkan pada pendekatan metode kualitatif dimana narasumber diminta untuk mendeskripsikan pendapat, perasaan, maupun pemikiran setelah mengakses dan menggunakan fasilitas difabel yang ada di Stasiun Lempuyangan.

Narasumber

Dalam pelaksanaan simulasi pada penelitian ini, dibutuhkan narasumber seorang penyandang difabel yang masuk dalam kategori mobilitas. Penyandang difabel dalam kategori ini membutuhkan alat bantu seperti kursi roda. Setelah menghubungi seorang penyandang difabel dan menjelaskan terkait gambaran simulasi, akhirnya didapatkan seorang narasumber bernama Ines. Ines adalah seorang mahasiswi berusia 21 tahun, narasumber sedang dalam proses penyembuhan pasca cedera dan masih harus menggunakan kursi roda untuk bergerak.

Hasil Simulasi

Hasil dari evaluasi berupa narasi deskripsi yang subjektif dari narasumber yang bersangkutan. Hasil yang didapatkan dari evaluasi ini adalah:

a. Datang



Gambar 10. Difabel menuju pintu masuk timur Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

“Berjalan menuju pintu masuk stasiun cukup kesulitan karena harus berjalan di samping kendaraan motor dan mobil. Berdesakan dengan orang lain.” Saat datang di Stasiun Lempuyangan kendaraan berhenti di bahu jalan karena tidak adanya fasilitas drop off area sehingga calon penumpang harus berjalan kaki menuju pintu masuk. Jalur khusus pejalan kaki juga tidak tersedia karena kondisi trotoar yang tertutup pohon dan bahu jalan digunakan sebagai parkir motor. Hal ini menyulitkan bagi difabel terutama

apabila menggunakan kursi roda karena tidak adanya ruang yang mencukupi dan berbaurnya antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor.

b. Entrance



Gambar 11. Ramp pintu masuk Timur.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

“Cukup sulit untuk lewat karena tangganya tinggi, kalau naik sendiri sulit, harus dibantu.” Entrance Stasiun Lempuyangan sebenarnya telah dilengkapi dengan ramp khusus difabel, tetapi kondisi riil di tempat ramp masih sulit untuk diakses atau dilalui. Penyebab sulitnya mengakses atau melalui ramp disebabkan karena perbedaan ketinggian antara jalan aspal dengan lantai stasiun yang cukup jauh sehingga ramp yang ada terlalu landai dan sulit apabila penyandang difabel tidak dibantu oleh orang lain. Pemilihan material berupa keramik bertekstur yang meminimalisir selip tidak cukup membantu karena selain beda ketinggian, ramp juga tidak dilengkapi dengan pegangan atau railing.

c. Hall – Check in Counter



Gambar 12. Ramp pada koridor Hall & Tidak adanya cetak tiket khusus difabel.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

“Mudah saat berjalan dari hall ke tempat pemeriksaan tiket.” Area hall di Stasiun Lempuyangan telah dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk khusus difabel dan juga ramp yang lebar. Ramp tersebut juga telah dilengkapi Karen anti selip, garis kuning yang menunjukkan perbedaan ketinggian dan juga pembatas antara ramp dengan tangga sehingga sangat menudahkan bagi penyandang difabel untuk mengakses. Akan tetapi tidak ada counter cetak tiket khusus bagi difabel.

d. Ruang Tunggu



Gambar 13. Fasilitas difabel di ruang tunggu.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

“Fasilitas ruang tunggu sudah baik, ada kursi khusus dan kamar mandi difabel.” Fasilitas difabel yang tersedia di ruang tunggu adalah kursi prioritas yang dikhususkan untuk penyandang difabel, orang tua, dan ibu hamil. Di bagian Barat juga tersedia

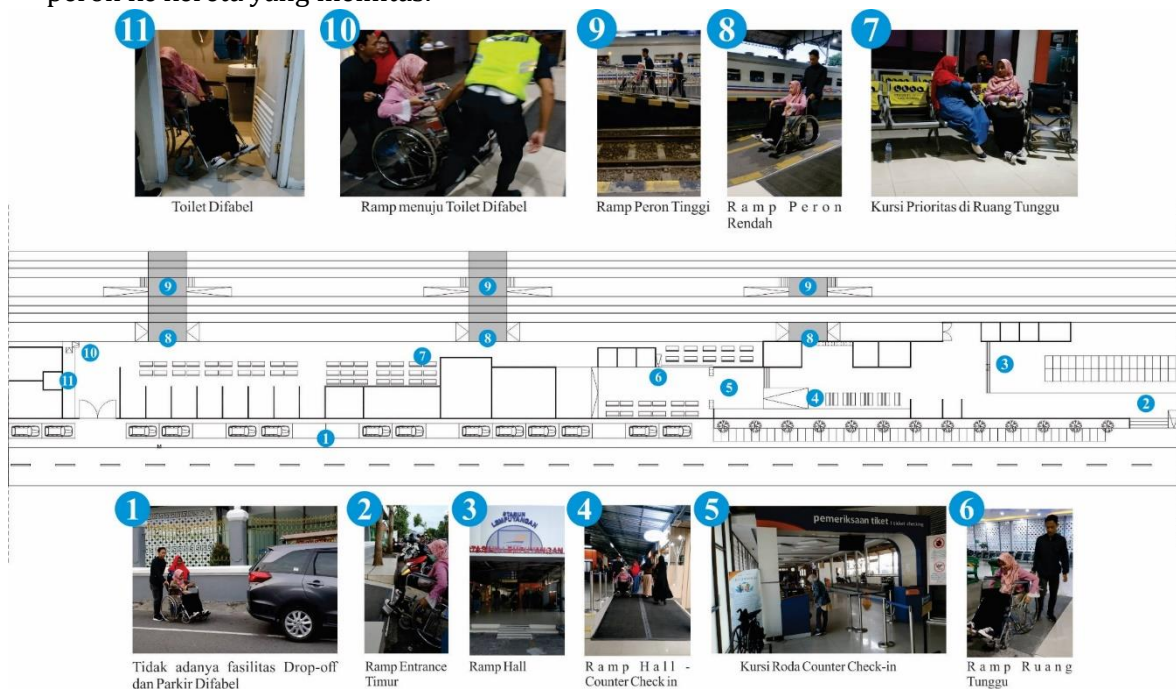
fasilitas toilet yang dilengkapi pula dengan toilet difabel. Ada ramp untuk mengakses toilet karena adanya perbedaan ketinggian antar lantai toilet dengan ruang tunggu, tetapi penyandang difabel akan terganggu dengan adanya pipa air di tengah ramp yang menghalangi terutama bagi pengguna kursi roda.

e. Peron Stasiun



Gambar 14. Peron Tinggi Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019

“Agak kesulitan saat melintas rel, naik ke peron harus antri karena ramai, untuk naiknya mudah. Untuk pintu keluar lebih dekat lewat pintu Barat.” Peron Stasiun yang biasa beroperasi untuk penumpang adalah peron rendah peron nomor 1 dan peron tinggi peron nomor 2. Untuk mencapai peron 2 harus menyebrangi rel sehingga bagi penyandang difabel khususnya pengguna kursi roda harus mengeluarkan tenaga lebih atau dibantu orang lain agar roda tidak tersangkut di rel. Hal yang sama juga terjadi pada penumpang yang membawa koper karena roda koper biasa tersangkut di rel. Untuk naik ke peron tinggi peron nomor 2, ada fasilitas ramp yang dilengkapi dengan railing yang dapat memudahkan penyandang difabel untuk berpegangan dan juga sebagai pembatas peron ke kereta yang melintas.






Gambar 15. Peta Fasilitas Difabel di Stasiun Lempuyangan.
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2019.

Tabel Hasil Simulasi Fasilitas Difabel

Tabel 1. Hasil Simulasi Fasilitas Difabel di Stasiun Lempuyangan

No	Area	Fasilitas Difabel	Persyaratan Teknis (SNI, Data Arsitek)	Fakta
1	Kedatangan	-	1. Parkir Khusus Difabel 2. Area Drop-off Kendaraan	Tidak ada Fasilitas difabel yang tersedia
2	Entrance	Ramp Difabel	<p>Persyaratan Teknis Ramp:</p> <p>1. Kelandaian luar bangunan 5° atau perbandingan tinggi dan kemiringan 1:12</p> <p>2. Ram harus dilengkapi dengan 2 lapis (handrail) yang menerus di kedua sisi dengan ketinggian 65 cm untuk anak-anak dan 80 cm untuk orang dewasa.</p> <p>3. Awalan/akhiran ram tidak disarankan berhadapan langsung dengan pintu masuk/ keluar Bangunan Gedung.</p>	<p>1. Kemiringan ramp terlalu landai</p> <p>2. Tidak dilengkapi Handrail</p> <p>3. Ramp langsung berhadapan dengan jalan kendaraan</p> 
3	Hall- Cetak Tiket – Check in counter	Ramp	<p>1. Kelandaian ramp dalam bangunan 6° atau perbandingan tinggi dan kemiringan 1:10</p> <p>2. Ram yang berfungsi sebagai koridor tidak harus dilengkapi handrail.</p> <p>3. Panjang permukaan yang sama dengan lebar ram yaitu 120 cm.</p>	<p>Ramp berfungsi sebagai koridor penghubung antara hall dan cetak tiket dengan counter check in.</p> <p>Panjang dan Lebar Ramp 120 cm</p> <p>Dilengkapi dengan karet anti selip dan pembatas</p> 
		Tempat duduk prioritas	Ruang tunggu pada sarana perhubungan perlu menyediakan paling sedikit 1 area tunggu khusus bagi pengguna kursi roda dengan ukuran paling sedikit 90 cm x 130 cm.	Telah memiliki tempat duduk prioritas yang tersebar di sayap Timur dan Barat Ruang tunggu.

4	Ruang tunggu	Ramp	<p>1. Kelandaian ramp dalam bangunan 6° atau perbandingan tinggi dan kemiringan 1:10</p> <p>2. Ram yang berfungsi sebagai koridor tidak harus dilengkapi handrail.</p> <p>3. Permukaan datar awalan dan akhiran ram harus bertekstur, tidak licin</p>	<p>Ramp dapat dengan mudah dilalui pengguna kursi roda dengan mandiri</p> <p>Material keramik bertekstur, tidak licin</p>  <p>Terdapat tempat duduk prioritas.</p> <p>Ramp masih sangat landai sehingga menyulitkan penyandang difabel dan memerlukan bantuan orang lain</p> <p>Ada pipa di tengah ramp sehingga mengganggu dimensi standar ramp</p>  <p>Daun pintu toilet membuka ke arah dalam.</p> <p>Pengguna kursi roda dapat bermanuver 180 dan pintu dapat terbuka dan tertutup</p> <p>Toilet difabel telah dilengkapi dengan pegangan rambut</p>
		Tempat duduk prioritas	<p>Ruang tunggu pada sarana perhubungan perlu menyediakan paling sedikit 1 area tunggu khusus bagi pengguna kursi roda dengan ukuran paling sedikit 90 cm x 130 cm.</p>	
		Ramp ke toilet	<p>1. Kelandaian ramp dalam bangunan 6° atau perbandingan tinggi dan kemiringan 1:10</p> <p>2. Lebar efektif ram tidak boleh kurang dari 95 cm tanpa tepi pengaman/kanstin dan 120 cm dengan tepi pengaman/kanstin</p>	
		Toilet Difabel	<p>1. Daun pintu toilet difabel pada dasarnya membuka ke arah luar toilet dan memiliki ruang bebas sekurang-kurangnya 152,5 cm antara pintu dan permukaan terluar kloset;</p> <p>2. Jika daun pintu toilet difabel membuka ke arah dalam toilet, maka harus memberikan ruang bebas yang cukup</p>	

			<p>untuk pengguna kursi roda melakukan manuver berputar 180 dan membuka/menutup daun pintu.</p> <p>3. Toilet difabel harus dilengkapi dengan pegangan rambat untuk memudahkan pengguna kursi roda berpindah posisi dari kursi roda ke atas kloset.</p>	
5	Peron Stasiun	Ramp	<p>Persyaratan Teknis Ramp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kelandaian luar bangunan 5° atau perbandingan tinggi dan kemiringan 1:12 2. Ram harus dilengkapi dengan 2 lapis (handrail) yang menerus di kedua sisi dengan ketinggian 65 cm untuk anak-anak dan 80 cm untuk orang dewasa. 3. Panjang permukaan yang sama dengan lebar ram yaitu 120 cm. 	<p>Kelandaian ramp telah sesuai dengan persyaratan teknis, sehingga difabel dapat dengan melewati ramp dengan mudah</p> <p>Telah dilengkapi 2 lapis handrail dengan tinggi 80 cm</p> <p>Lebar ramp pada peron itnggi sekitar 100 cm, sehingga apabila ramai penumpang, difabel harus mengantre</p>

Sumber: Peraturan PUPR Nomor. 14/PRT/M/2017

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Stasiun Lempuyangan memiliki fasilitas difabel di dalam bangunan yang lengkap. Fasilitas-fasilitas bagi difabel tersebut dapat ditemukan mulai dari pintu masuk stasiun, hall, check-in counter, ruang tunggu penumpang hingga bagian peron stasiun. Fasilitas difabel yang ada juga beragam seperti ramp yang berfungsi sebagai penghubung perbedaan antar ketinggian lantai; kursi prioritas; hingga toilet khusus difabel. Akan tetapi, fasilitas di luar bangunan masih minim seperti tidak adanya trotoar atau jalur khusus pejalan kaki di sepanjang jalan menuju stasiun, tidak adanya area drop off bagi kendaraan dan tidak adanya parkir khusus difabel.

Beberapa fasilitas difabel yang ada di Stasiun Lempuyangan dapat mengakomodasi mobilitas dan dapat digunakan dengan baik bagi penyandang difabel. Beberapa fasilitas yang dapat mengakomodasi dan digunakan dengan baik oleh difabel diantaranya adalah fasilitas difabel yang berada di bagian hall dan ruang tunggu seperti ramp yang menghubungkan antara hall dan check in counter, tempat duduk prioritas di ruang tunggu. Akan tetapi beberapa fasilitas difabel yang ada tidak dapat mengakomodasi mobilitas dan digunakan dengan baik. Beberapa fasilitas yang tidak berfungsi dengan baik ada di pintu masuk yaitu ramp yang terlalu landai dan tinggi serta tidak dilengkapi dengan railing. Untuk mengakses toilet difabel juga ditemukan masalah yaitu adanya pipa air di tengah ramp

menuju toilet difabel serta ramp yang masih landai. Adanya beberapa fasilitas difabel yang tidak berfungsi dengan baik menyebabkan penyandang difabel kesulitan saat ingin mengakses maupun menggunakan fasilitas tersebut sehingga menghambat fasilitas-fasilitas difabel lainnya. Rekomendasi yang dapat disampaikan adalah:

1. Memperbaiki beberapa fasilitas difabel terutama di pintu masuk Stasiun Lempuyangan, dapat berupa penambahan material anti selip, railing sebagai alat bantu difabel untuk mengakses ramp.
2. Meninjau kembali letak pipa air atau letak ramp yang berada di toilet difabel karena pipa air berada di tengah ramp yang menyebabkan sulitnya pengguna kursi roda untuk mengakses toilet difabel
3. Mengembangkan daerah kawasan Lempuyangan menjadi daerah yang memiliki jalur khusus pejalan kaki, drop off kendaraan dan parkir khusus bagi difabel.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel Jurnal

- Merchant, A., & Oliver, S. (2017). Green Line Calgary: Integrating Pedestrian LRT Crossings into Our Communities (breakout presentation). *Journal of Transport & Health*.
- Darmawan, E., Woromurtini, T., & Sari, S. R. (2014). Public Facility for Diffable and Elderly Problem in Semarang-Indonesia. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*.
- IKAPUTRA, & SHOLIHAN, A. B. (2001). MOBILITY FOR ALL: Towards Barrier-Free Environment in Yogyakarta-Indonesia. In *IATSS Research*.
- de Haan, Gera & van der Lijn, Iris & Heutink, Joost & van der Feen, Fleur. (2019). Independent outdoor mobility of people with multiple sclerosis: a systematic literature review.
- Sugiono, dkk. (2014). Klasterisasi Mahasiswa Difabel Indonesia Berdasarkan Background Histories dan Studying Performance. *Indonesian Journal of Disability Studies*.

Buku (Monograf)

- Badan Pusat Statistik Indonesia (2017). Statistik Transportasi Darat Land Transportation Statistics 2017. BPS-StatisticsIndonesia.
- Syafi'ie, M. (2014). *Pemenuhan Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas*. INKLUSI.