

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERLINDUNGAN DAN PEMBERDAYAAN PENYANDANG DISABILITAS

(STUDI AKSESIBILITAS BANGUNAN UMUM DI STASIUN MALANG KOTA BARU)

Yeni Wulansari

S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

Email: yeniwulansari232@gmail.com

Indah Prabawati

S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

Email: indahprabawati@unesa.ac.id

Abstrak

Ketersediaan aksesibilitas digunakan untuk mencapai kemudahan terlebih bagi penyandang disabilitas. Fasilitas penting bagi mereka agar merasakan kemudahan tanpa diskriminasi. Implementasi adalah tindakan pemerintah atau swasta dan penting dilakukan untuk melihat sesuai atau tidaknya program dibuat. Tujuan penelitian yaitu menganalisis implementasi aksesibilitas bagi difabel di Stasiun Malang Kota Baru. Penelitian ini menggunakan kriteria keberhasilan implementasi menurut Ripley dan Franklin, yaitu tingkat kepatuhan pada peraturan, kelancaran rutinitas dan tidak ada masalah, terwujudnya kinerja serta dampak yang dikehendaki. Metode penelitian yaitu deskriptif dengan pendekatan kualitatif, teknik pengumpulan data studi kepustakaan. Hasil penelitian Stasiun Malang Kota Baru menyediakan fasilitas bagi difabel sesuai faktor kepatuhan yaitu terdapat toilet difabel, *ramp* kemiringan 10°, pos kesehatan, belum ada tempat parkir dan ruang tunggu khusus difabel, elemen *ramp*, ada cekukan di teras, belum ada tangga khusus naik turun kereta bagi difabel. Faktor kelancaran rutinitas masih ada keluhan penumpang yang tidak nyaman dengan fasilitas tangga untuk naik turun kereta. Faktor kinerja dan dampak, kinerja yang baik dari pihak stasiun dalam membantu aktifitas, dampak positif bagi difabel ketika fasilitas mereka terpenuhi lebih mudah saat beraktifitas, dampak negatif ketika fasilitas tak dipenuhi mereka kesulitan beraktifitas di stasiun. Saran penelitian yaitu tempat parkir dan ruang tunggu khusus difabel disediakan, elemen *ramp* diberi pegangan besi dan tak melebihi batas maksimal kemiringan, cekukan di teras sama rata, dan menyediakan tangga naik turun kereta.

Kata Kunci: Implementasi, Aksesibilitas, Penyandang Disabilitas.

Abstract

Availability of accessibility is used to achieve convenience especially for diffables. Important facilities make them feel at ease without discrimination. Implementation is a government or private action and important to see the suitability of this program. The research is analyze the implementation of accessibility for diffables in Malang Kota Baru Station. This study uses Ripley and Franklin criteria for successful implementation, namely the level of compliance with the rules, smooth routine and no problems, the desired performance and impact. The research method is descriptive with a qualitative approach, library research data collection techniques. The results is Malang Kota Baru Station provides facilities for diffables according to compliance factors, namely providing disabled toilets, 10° slope ramp, health posts, there are no parking lots and waiting rooms for the disabled. There are still complaints from passengers who are uncomfortable with the stairs to get off the train. Performance and impact factors, good performance from the station in assisting activities, positive impacts is when the facilities are fulfilled, their activity are done easily, negative impacts is they will have difficulty doing activities when it's not fulfilled. Suggestions are that parking lots and waiting rooms for diffables are provided, the ramp elements are given iron handles and does not exceed the maximum slope, eliminates indentation on the terrace, and provide stairs up and down the train.

Keyword: Implementation, Accessibility, People with Disabilities

PENDAHULUAN

Penyandang disabilitas disebutkan dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas bahwa penyandang disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual,

mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Data dari Badan Pusat Statistik atau BPS berdasar hasil survey tahun 2015 menunjukkan

penyandang disabilitas di Indonesia mencapai 21,5 juta jiwa (Sukmana, 2020). Seseorang dengan keterbatasan fisik akan mengalami hambatan maupun gangguan untuk turut serta dalam partisipasi maupun merasakan fasilitas publik yang ada di lingkungan sekitar. Partisipasi dalam hal ini adalah partisipasi yang tidak diskriminatif, partisipasi yang tidak diskriminatif berarti bahwa penyandang disabilitas berhak atas kesempatan untuk berpartisipasi dalam kegiatan yang dilakukan oleh orang lain (Lee & Chen, 2019). Disabilitas tidak hanya dari yang sejak lahir namun juga korban bencana alam atau terkena penyakit kemudian mengalami gangguan untuk melakukan kegiatan baik fisik maupun mental yang terdiri dari tuna netra, tuna rungu, tuna wicara, tuna daksa, tuna grahita, dan tuna ganda atau komplikasi bentuk bentuk gangguan (Aflikhah, 2017). Disabilitas juga merupakan masalah kesehatan masyarakat yang utama (Paeglow et al., 2010). Disabilitas menjadi masalah kesehatan masyarakat dimana dalam hal ini kurang terlayani pada program seperti kesehatan masyarakat seperti kurangnya perhatian seperti sosialisasi kesehatan pada penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas seringkali karena ketidakmampuannya atau dalam keterbatasannya mereka merasa curiga terhadap orang lain, merasa mudah tersinggung, dan memiliki ketergantungan yang berlebih (Fauzi, 2016). Orang-orang dengan keterbatasan merasa dirinya curiga terhadap orang lain karena mereka merasa banyak mendapat kekecewaan dari orang lain di lingkungan sekitar maupun lingkungan yang baru. Orang dengan keterbatasan fisik juga sering mengalami perasaan yang mudah tersinggung, karena mereka merasa bahwa mereka kurang baik dalam menjalankan kegiatan seperti yang orang normal lain lakukan. Orang dengan keterbatasan tersebut juga lebih sering menjadi ketergantungan berlebih, karena pertolongan yang sering di dapatkan dari orang lain dan juga perasaan dalam diri mereka ketika mereka merasa tidak bisa melakukan atau menyelesaikan permasalahan dalam diri mereka. Secara umum, penyandang disabilitas, orang lanjut usia (lansia), dan mereka yang kurang beruntung secara sosial adalah mereka yang memiliki resiko tinggi di lalu lintas jalan dan juga sering diabaikan keselamatannya terutama pada negara berkembang dan berpenghasilan rendah (Tennakoon et al., 2020). Perlu kesadaran bagi mereka para penyelenggara pembangunan bahwa penyandang disabilitas, orang lanjut usia memang memiliki resiko tinggi di jalan raya maupun di lingkungan luar, maka diperlukan pula pemahaman untuk memberi fasilitas yang aman dan mudah diakses bagi mereka. Oleh karena itu, masih terlihat banyaknya penyandang disabilitas yang kurang mendapatkan perhatian lebih terhadap keselamatan dan kesejahteraan dalam kehidupan mereka.

Penyandang disabilitas memiliki hak atas aksesibilitas sesuai yang ada dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas. Hak aksesibilitas meliputi hak aksesibilitas memanfaatkan fasilitas publik sesuai yang tertera di dalam pasal 18 huruf (a). Pentingnya penyediaan aksesibilitas fasilitas publik bagi penyandang disabilitas menjadi perhatian sebagai bentuk perlindungan dan juga pelayanan terhadap mereka agar tetap dapat bersama-sama merasakan seperti pengguna fasilitas publik yang lainnya. Aksesibilitas fasilitas publik menjadi sangat penting terutama bagi penyandang disabilitas karena tanpa aksesibilitas mereka akan mengalami kesulitan dalam melakukan aktifitas pergerakan (Thohari, 2014). Penting dilakukan untuk menyediakan aksesibilitas melihat manfaat dan tujuan khususnya bagi penyandang disabilitas, namun masih sangat sulit untuk diwujudkan prinsip tersebut. Penyandang disabilitas perlu dijaga dan juga diperlakukan dengan baik karena memiliki keterbatasan (Yaini, 2020). Penyediaan sarana dan prasarana bagi penyandang disabilitas merupakan kewajiban bagi pemerintah untuk menyediakan sarana atau media yang digunakan dalam mencapai tujuan yang di inginkan dan prasarana atau penunjang untuk mencapai tujuan tersebut. Seperti pada contoh sarana angkutan adalah moda transportasi seperti motor, bus, kereta api, kapal, dan pesawat. Sedangkan prasarana digunakan untuk naik turun orang atau barang seperti pada terminal, stasiun maupun bandara (Syafi'ie, 2014). Keterbatasan yang ada pada diri seorang disabilitas sangat perlu diperhatikan karena hal tersebut akan dapat berpengaruh kepada diri mereka baik fisik, mental, ataupun visual mereka.

Perlindungan kepada penyandang disabilitas menjadi hal penting melihat jumlah pertumbuhan penduduk di Indonesia dari tahun ke tahun makin meningkat dan juga mempengaruhi pembangunan infrastruktur dan fasilitas publik untuk memenuhi kebutuhan penduduk sehingga memudahkan aksesibilitas masyarakat tanpa terkecuali (Angkasa, 2017). Melihat tujuan memudahkan aksesibilitas masyarakat tanpa terkecuali, maka hak penyandang disabilitas untuk menikmati fasilitas maupun bangunan publik juga harus diperhatikan untuk memudahkan mereka dalam mencapai kemudahan aksesibilitas. Pemerintah Indonesia sesungguhnya dalam hal ini tidak melupakan atau mengabaikan hak bagi penyandang disabilitas karena Pemerintah juga telah mengeluarkan kebijakan untuk jaminan hak bagi para penyandang disabilitas (Dewi, 2015). Menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas, aksesibilitas merupakan kemudahan yang disediakan untuk penyandang disabilitas untuk mewujudkan kesamaan kesempatan. Sesuai dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang

Disabilitas pasal 97 ayat 2 bangunan gedung atau bangunan publik merupakan infrastruktur yang dapat mudah diakses oleh penyandang disabilitas. Bangunan publik yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas memiliki fungsi seperti bangunan hunian, keagamaan, usaha, sosial budaya, olahraga, dan bangunan khusus. Dalam penulisan ini, penyediaan aksesibilitas pada penyandang disabilitas difokuskan pada bangunan umum atau bangunan publik yang memiliki fungsi usaha. Penyediaan aksesibilitas di bangunan umum mewajibkan tiap badan atau instansi untuk memenuhi penyediaan aksesibilitas pada tiap menyelenggarakan pembangunan bangunan umum untuk para penyandang disabilitas (Sudiro, 2019).

Bangunan publik yang dimaksud adalah bangunan yang memiliki fungsi usaha sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas. Bangunan gedung atau bangunan publik menurut Undang-Undang No. 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan adalah bangunan berwujud fisik dari hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan atau di dalam tanah dan atau di air dengan fungsi sebagai tempat tinggal manusia melakukan kegiatan baik hunian, keagamaan, usaha, sosial dan budaya, ataupun kegiatan khusus. Sesuai Undang-Undang No. 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan dijelaskan bahwa bangunan gedung atau bangunan publik dengan fungsi usaha dapat dicontohkan seperti terminal dan stasiun. Dengan demikian, pemerintah pusat maupun daerah wajib memberikan kemudahan fasilitas bagi penyandang disabilitas atas haknya dalam memperoleh fasilitas pada bangunan publik.

Menurut situs *website* Pemerintah Kota Malang (2020), Kota Malang merupakan sebuah kota yang berada di Jawa Timur dengan ketinggian antara 440-667 mdpl. Kota Malang tumbuh dan berkembang setelah kehadiran Pemerintah Kolonial Belanda dan pada tahun 1879 Kota Malang sudah mulai beroperasi sarana transportasi berupa Kereta Api. Kota Malang juga menjadi kota dengan tujuan wisata di Jawa Timur.

Kota Malang memiliki peninggalan Belanda bersejarah seperti Stasiun Kereta Api Malang Kota Baru. Menurut Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, stasiun merupakan sarana yang dipakai untuk keperluan naik turun penumpang dan bongkar muat barang serta disebutkan paling rendah terdapat fasilitas bagi penyandang disabilitas. Maka fasilitas aksesibilitas di Stasiun Kereta Api perlu disediakan.

Stasiun Kereta Api Malang Kota Baru merupakan bangunan dengan arsitektur kolonial modern yang berkembang sangat pesat di Kota Malang (Santoso, Imam, Adisti Safrilia, 2018). Stasiun Malang Kota Baru sering disebut *International Style* dengan anutan pada *Nieuwe*

Bouwen yang artinya memiliki ciri-ciri berwarna putih, kusen dan pintu berwarna abu-abu, atap datar, terdapat *geivel* (atap segitiga) horizontal, dan bangunan berbentuk kubus (Santoso, Imam & Adisti Safrilia, 2018). Stasiun ini dipilih sebagai tempat analisis penyediaan aksesibilitas karena merupakan stasiun besar yang berada di pusat Kota Malang. Bangunan publik ini tak lepas dari peranannya untuk turut memberi keselamatan dan kesejahteraan bagi penyandang disabilitas ketika berada di stasiun. Dengan demikian dapat dilihat bagaimana implementasi penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada bangunan publik seperti stasiun Kereta Api Malang Kota Baru tersebut sebagai bentuk perlindungan dan juga pemberdayaan penyandang disabilitas.

Pelaksanaan penyediaan aksesibilitas bagi disabilitas di Kota Malang kemudian diatur di dalam Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas. Tujuan dibentuknya Peraturan Daerah tersebut adalah untuk mewujudkan kemandirian, kesamaan hak, dan juga kesempatan serta meningkatkan kemampuan bagi penyandang disabilitas dalam aspek kehidupan dan juga penghidupan (Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas). Melihat tujuan tersebut, hal yang demikian dapat digunakan sebagai acuan untuk melihat pula bagaimana implementasi aksesibilitas bagi penyandang difabel dengan faktor-faktor tertentu seperti pada faktor kepatuhan peraturan, kelancaran aktifitas, dan kinerja serta dampaknya. Menurut Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas, kesamaan kesempatan merupakan sebuah kegiatan dengan memberi peluang atau kesempatan bagi penyandang disabilitas untuk mendapatkan kesempatan yang sama di dalam seluruh aspek kehidupan dan juga penghidupan. Penyandang disabilitas memiliki hak aksesibilitas agar tetap memperoleh kesamaan kesempatan seperti pada fasilitas publik atau yang lainnya.

Perhatian kepada penyandang disabilitas dapat dilakukan dengan menyediakan aksesibilitas yang salah satunya terdapat di daerah Kota Malang. Sebagai bentuk perhatiannya, Kota Malang menjadi Kota Inklusif atau yang sering disebut Kota Ramah Disabilitas yang selaras dengan data Kota Malang Dalam Angka 2017, dengan menunjukkan dan jumlah penyandang disabilitas dan anak dengan disabilitas berjumlah 1.529 orang (Sakinah et al., 2020). Ramah Disabilitas pada hakikatnya telah memenuhi aksesibilitas seperti pada bangunan dan lingkungan sekitar yang meliputi aspek sarana dan prasarana seperti adanya ramp (tangga landai), lift pada gedung bertingkat, pintu otomatis dengan sensor gerakan, toilet khusus disabilitas, ruangan dengan kelengkapan huruf braille, penunjuk,

parkir khusus, namun demikian, hal tersebut masih jauh dari ekspektasi serta pengimplementasiannya masih banyak fasilitas publik yang belum aksesibel atau mudah diakses bagi penyandang disabilitas di lingkungan sekitar (Thohari, 2014).

Seringkali penyandang disabilitas cenderung lebih dikesampingkan oleh pemerintah yang masih belum merata terhadap perlindungan dan pelayanan bagi penyandang disabilitas. Masih terdapat kekurangan dalam memberi fasilitas yang memadai bagi penyandang disabilitas. Hal tersebut terbukti salah satunya menurut Angkasa, belum terdapat ketegasan dalam penerapan Peraturan Daerah tersebut dan menjadi penyebab kurang terpenuhinya hak bagi penyandang disabilitas dalam fasilitas yang ada di dalam ruang publik.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi penyediaan aksesibilitas bagi difabel di Stasiun Malang Kota Baru. Penulisan ini akan menganalisis bagaimana pelaksanaan pemenuhan hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas khususnya pada sebuah bangunan publik salah satunya yaitu stasiun Kereta Api. Memahami akses transportasi atau akses bagi penyandang difabel memang dirasa sangatlah penting untuk kemudahan mereka dalam melakukan aktivitas (Bascom & Christensen, 2017). Pemerintah Daerah wajib menjamin infrastruktur yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas salah satunya yaitu pada bangunan gedung atau bangunan publik. Stasiun Kereta Api dipilih karena melihat banyaknya antusias masyarakat dalam transportasi Kereta Api. Banyak masyarakat yang merasa aman menggunakan transportasi publik ini. Kurangnya penggunaan kendaraan pribadi membuat beberapa kelompok masyarakat ataupun individu penyandang difabel menggunakan transportasi umum seperti kereta api (Christensen, 2019). Dengan banyaknya masyarakat yang merasakan transportasi ini, maka terdapat juga pengguna bagi mereka yang memiliki keterbatasan fisik untuk tetap dapat merasakan kenyamanan menggunakan transportasi publik ini. Banyak hambatan yang terjadi pada penyandang disabilitas apalagi terkait dengan transportasi umum misalnya seperti karena kesulitan memahami lingkungan sekitar, kesulitan memahami jadwal pada transportasi, kekurangan dalam mendapatkan pelayanan yang semestinya (Wasfi et al., 2017).

Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas, menyebutkan pula bahwa ruang lingkup penyandang disabilitas salah satunya meliputi aksesibilitas, dan disediakan pada bangunan umum atau publik. Peraturan Daerah tersebut menjelaskan pula bahwa aksesibilitas pada bangunan umum dapat dilakukan dengan menyediakan akses ke bangunan, dari bangunan, dan dalam bangunan, akses pintu, tangga, lift untuk bangunan

bertingkat, akses tempat parkir dan tempat naik turun penumpang, akses toilet, akses tempat minum, akses tempat telepon, akses peringatan darurat, dan juga tanda-tanda atau *signage*.

Target program dengan capaian program masih terlihat kurang karena masih terdapat beberapa hambatan yang terjadi. Pada jurnal penelitian oleh Angkasa tahun 2017 masih banyak hambatan yang terjadi atau permasalahan yang terdapat dalam target dan capaian tersebut, hal tersebut dapat dibuat dalam tabel berikut;

Tabel 1
Target dan Capaian Program

| Indikator | Target Program | Capaian Program |
|------------------------------|--|---|
| Pintu Masuk | Terdapat jalur masuk khusus disabilitas terutama untuk kursi roda | Belum terlihat jalur khusus kursi roda pada awal masuk stasiun |
| Tangga Penumpang Disabilitas | Tangga dengan kemiringan 10° | Belum ditemukan dan terdapat jalur curam sehingga menyulitkan penumpang disabilitas |
| Tempat Parkir Disabilitas | Parkir yang khusus disabilitas | Tidak terdapat tempat parkir khusus dan tidak terdapat tangga landai bagi pengguna kursi roda di area parkir. |
| Ruang Tunggu Disabilitas | Ruang tunggu khusus untuk para disabilitas agar tidak berdesakan dengan para penumpang umum lain | Belum nampak ruang tunggu khusus yang disediakan. |

Sumber: data primer diolah

Berangkat dari hambatan tersebut, pelaksanaan penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas melalui berbagai peraturan atau dasar hukum yang sudah ada, sudah semestinya harus di implementasikan sesuai peraturan yang telah ditetapkan agar tercapai tujuan yang dimaksudkan dalam peraturan tersebut. Alasan kebijakan yang termuat dalam peraturan harus diimplementasikan karena terdapat pernyataan dari Van Meter dan Van Horn, implementasi kebijakan adalah tindakan yang dilakukan oleh organisasi pemerintah ataupun swasta baik individu ataupun kelompok untuk mencapai tujuan, arti penting

implementasi dilakukan karena di tahap itulah nantinya dapat dilihat sesuai atau tidaknya program tersebut dibuat (Akib, 2010). Kebijakan tidak akan pernah dirasakan manfaatnya jikalau tidak dilakukan pengimplementasian (Wijayanti & Jannah, 2019). Keberhasilan dalam suatu pembangunan suatu daerah dapat juga berasal dari faktor sumber daya manusia yang berkualitas (Megawati Suci et al., 2017).

Kebijakan publik merupakan suatu produk pemerintah yang output/keluaran pemerintah tersebut berdampak dan bermanfaat yang dirasakan oleh masyarakat langsung ataupun tidak (Asmara, 2017). Implementasi kebijakan memiliki beberapa unsur-unsur agar implementasi dapat efektif, diantaranya sebagai berikut; terdapat implementor (pelaksana), adanya program yang dijalankan, adanya target sasaran (A. A. Kurniawan, 2018). Pihak implementor merupakan pihak yang membuat kebijakan dan mengambil keputusan, dalam hal ini Pengelola PT KAI Stasiun Malang Kota Baru sebagai pelaksana implemementasi. Unsur program dapat dikatakan sebagai daftar yang berisi tujuan dan sasaran, program sebaiknya mudah dipahami agar pelaksana dapat menjalankan program dengan baik. Program yang dijalankan yaitu program terkait perlindungan dan pemberdayaan penyandang disabilitas khususnya di area Stasiun Malang Kota Baru. Terakhir, unsur target sasaran atau kelompok sasaran, mereka adalah yang menerima program dari pembuat kebijakan dengan berbagai karakteristiknya dari tiap kelompok sasaran sehingga dapat pula mempengaruhi keberhasilan program tersebut. Dalam hal ini target sasaran yaitu penumpang penyandang disabilitas (berkebutuhan khusus).

Terkait implementasi tersebut, teori dalam implemetasi kebijakan salah satunya adalah teori Ripley dan Franklin yang mengukur tingkat keberhasilan implementasi ada 3 (tiga) perspektif, yaitu tingkat kepatuhan pada ketentuan yang ada atau berlaku, adanya kelancaran kegiatan atau rutinitas tanpa ada masalah-masalah yang dihadapi, dan terwujud kinerja serta dampak yang dikehendaki (Saifullah et al., 2019). Tingkat kepatuhan merupakan tingkat kepatuhan yang dijalankan baik dari kepatuhan bawahannya kepada atasannya ataupun dari kepatuhan implementor kepada peraturan yang ditetapkan dalam kebijakan tersebut (Hidayat, 2017). Kelancaran kegiatan atau rutinitas tanpa ada masalah yang dihadapi merupakan suatu kegiatan dimana dapat berjalan lancar sesuai yang dibutuhkan tanpa ditemui masalah dalam rutinitasnya (Putu & Kusmarianto, 2015). Terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki merupakan suatu kinerja yang dipandang telah memuaskan untuk pihak yang terlibat terlebih kepada target sasaran serta dampak positif dan negatif dari kebijakan yang telah dibuat tersebut (Rahayu & Sasman, 2017).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini termasuk kedalam penelitian deskriptif untuk memberikan gambaran keadaan yang terjadi. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan (*Library Research*) karena menggunakan bahan-bahan pustaka tanpa melakukan riset ke lapangan atau tempat penelitian. Dalam penelitian pustaka, pencarian pustaka lebih dari hanya sekedar memperoleh data penelitian, namun penelitian pustaka juga membatasi kegiatan dengan hanya dilakukan pada perpustakaan saja tanpa memerlukan penelitian ke lapangan (Khatibah, 2011). Penelitian dengan metode ini biasanya berada dalam keadaan keterbatasan data, sehingga pembahasan peneliti tidak bisa mendalam namun masih tetap bisa dan mampu memberi gambaran umum mengenai isu yang dibahas atau diangkat (B. Kurniawan, 2019). Dalam penelitian kepustakaan (*Library Research*) terdapat empat ciri-ciri yang bisa diperhatikan diantaranya yaitu, pertama adalah penulis berhadapan langsung dengan teks bukan dengan pengetahuan langsung di lapangan, kedua yaitu data pustaka bersifat siap untuk dipakai, ketiga adalah data tersebut bersifat sekunder, dan yang keempat adalah data pustaka tidak dibatasi ruang dan waktu (Supriyadi, 2016). Sumber data penelitian berasal data sekunder yaitu studi kepustakaan atau studi literatur. Teknik analisis data pada penelitian deskriptif kualitatif yaitu dengan reduksi data, penyajian data, dan verifikasi (penarikan kesimpulan). Reduksi data merupakan kegiatan memilah dan memilih data yang telah dikumpulkan guna mendapat data yang tepat untuk digunakan sebagai data penelitian, penyajian data merupakan kegiatan penyusunan data yang telah di peroleh dalam bentuk uraian, dan penarikan kesimpulan merupakan deskripsi sebagai hasil temuan baru yang telah dilakukan dalam penelitian (Hadi, 2018).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas dengan studi aksesibilitas di Stasiun Malang Kota Baru melihat pada Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas. Pada peraturan tersebut terdapat penyediaan aksesibilitas untuk para difabel yaitu pasal 90 ayat (3) huruf a terkait aksesibilitas bangunan umum. Dijelaskan pula dalam pasal 91 ayat (1) bahwa dalam penyediaan aksesibilitas pada bangunan umum untuk penyandang disabilitas yaitu (a) akses ke bangunan, dari bangunan dan di dalam bangunan (b) pintu, tangga, dan lift khusus untuk bangunan bertingkat (c) tempat untuk parkir dan tempat untuk naik turun penumpang difabel (d) toilet difabel (e) tempat minum difabel (f) tempat telepon untuk difabel (g)

peringatan keadaan darurat (h) tanda-tanda atau *signage* bagi difabel. Sesuai kriteria yang tertera dalam peraturan tersebut, pelaksana kebijakan wajib menyediakan aksesibilitas yang demikian pula untuk menunjang kegiatan bagi para disabilitas dalam melakukan aktivitas terutama saat berada di stasiun kereta.

Stasiun Kereta Api Malang Kota Baru adalah stasiun kereta yang terdapat di Kiduldalem, Klojen, Malang dan berada di Daerah Operasi 8 Surabaya dengan 12 jalur yang masih aktif dengan pelayanan kereta eksekutif seperti Kereta Api Gajayana, Kereta Api Bima, kereta ekonomi seperti Kereta Api Majapahit, Kereta Api Jayabaya, Kereta Api Tawang, Kereta Api Tawang Alun, Kereta Api Penataran, dan Kereta Api Tumapel (Ananda, 2017). Stasiun ini termasuk dalam stasiun dengan kelas besar yang ada di Kota Malang, kelas besar dapat dilihat dari pintu pertama masuk stasiun yaitu untuk menuju tiket antrian kereta api dan juga untuk layanan *customer*, untuk tempat menunggu kereta terdapat di peron stasiun (Angelia & Martiningrum, 2018). Stasiun kereta api Malang Kota Baru merupakan stasiun kereta api yang terletak di Kota Malang, Jawa Timur. Stasiun Malang Kota Baru menjadi stasiun aktif yang menjadi tempat aktivitas naik turun pengunjung atau penumpang dalam kegiatan bepergian keluar kota. Stasiun tersebut dinamakan Stasiun Malang Kota Baru karena di Kota Malang terdapat pula stasiun yang lebih tua yaitu dengan nama Stasiun Malang Kota Lama yang berada di daerah Sukun Kota Malang, maka dari itu, untuk membedakan nama stasiun tersebut maka dinamakan Stasiun Malang Kota Baru yang berada di daerah Klojen Kota Malang (Ananda, 2017).

Penyandang Disabilitas merupakan suatu istilah dari bahasa Inggris *people with different abilities* atau yang diartikan dengan seseorang yang memiliki perbedaan kemampuan dimana perbedaan tersebut dapat bermacam-macam perbedaannya (Maulana & Sulistyowati, 2016). Penyandang disabilitas telah dijelaskan memiliki hak-hak yang dijamin oleh pemerintah dengan adanya beberapa kebijakan untuk mengatur hak-hak tersebut. Salah satu hak yang dapat diperoleh oleh mereka yaitu hak aksesibilitas pada bangunan umum yang dapat dimisalkan seperti Stasiun Kereta.

Berdasarkan kriteria dalam penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada bangunan umum khususnya di Stasiun Malang Kota Baru, dapat dilihat dari penjelasan berikut;

(a) Akses ke Bangunan, dari Bangunan, dan di Dalam Bangunan

Akses ke bangunan, dari bangunan, dan di dalam bangunan merupakan akses yang diperoleh para penumpang untuk menuju bangunan tersebut. Penyandang disabilitas memiliki akses sendiri untuk dapat mencapai ke

stasiun tersebut. Akses dari mulai awal masuk hingga ke dalam stasiun bagi penyandang disabilitas masih belum terlihat pada saat pertama masuk ke stasiun dimana harusnya terdapat jalur khusus untuk masuk ke stasiun (Angkasa, 2017). Akses dalam bangunan ketika menunggu antrian ataupun menunggu keberangkatan kereta di peron juga belum terlihat ruang tunggu bagi disabilitas. Akses untuk loket tiket kereta api masih terlihat dengan posisi antrian bagi penumpang umum akan tetapi masih belum terlihat disediakan dengan posisi rendah agar memudahkan pengguna kursi roda saat melakukan kegiatan di loket tiket kereta api tersebut.



Gambar 1. Antrian Loket di Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Angkasa, 2017



Gambar 2. Ruang Tunggu Penumpang di Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Angkasa, 2017



Gambar 3. Ruang Tunggu Kereta Api di Peron Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Angkasa, 2017

(b) Pintu, Tangga, Dan Lift Khusus Untuk Bangunan Bertingkat

Akses pintu masuk untuk penyandang disabilitas dibutuhkan untuk kemudahan dan kemandirian masuk ke dalam stasiun. Belum nampak akses pintu masuk khusus difabel namun pada pintu masuk stasiun kereta dapat dilalui oleh semua penumpang baik normal maupun penyandang disabilitas.



Gambar 4. Bagian Depan Stasiun Malang Kota Baru
Sumber: dokumen Angkasa, 2017

Pada gambar yang ditunjukkan menunjukkan bagaimana bentuk bagian depan dari Stasiun Malang Kota Baru dimana pintu masuk disediakan untuk seluruh calon penumpang yang akan masuk ke dalam stasiun kereta api. Bagian depan tersebut memang belum terlihat jalur khusus bagi penyandang disabilitas. Bagian depan stasiun ini langsung berhadapan dengan jalan raya yang mana juga langsung berdekatan dengan tempat parkir. Namun bagian depan ini terlihat tangga yang berada di depan untuk penumpang umum. Tangga yang demikian tidak dapat dilewati oleh pengguna kursi roda saat akan langsung memasuki Stasiun Malang Kota Baru. Tangga landai dengan kemiringan tertentu dibutuhkan untuk aksesibilitas penyandang disabilitas terlebih bagi pengguna kursi roda agar mudah dilewati.

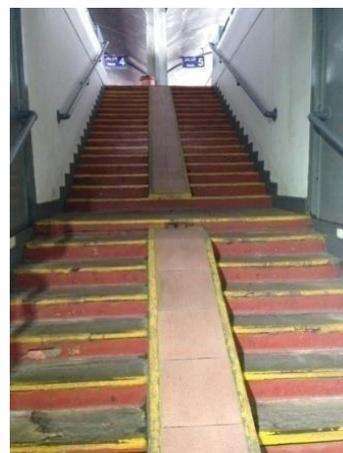
Akses tangga untuk disabilitas juga wajib disediakan bagi badan atau instansi yang sedang menyelenggarakan atau melaksanakan program pembangunan suatu bangunan gedung. Tangga landai (*ramp*) wajib diberikan untuk kemudahan akses bagi penyandang disabilitas. Tangga landai atau yang biasa disebut dengan *ramp* perlu diberikan untuk penyandang disabilitas khususnya bagi pengguna kursi roda dengan tingkat kemiringan mencapai 10° agar memudahkan jalannya kursi roda tersebut (Ananda, 2017). Terlihat pada terowongan untuk menghubungkan antar rel menuju jalur 2,3,4,5 terdapat tangga yang tidak landai atau tangga yang curam dimana hal ini menyulitkan bagi penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda (Ananda, 2017).

Tangga tersebut masih belum layak untuk mereka penyandang disabilitas yang membutuhkan tangga landai dengan kemiringan 10° yang tidak terlalu curam. Kemudahan dalam mengakses menjadi tidak dirasakan oleh mereka para difabel karena masih belum layak dilewati. Mereka akan merasa was-was ketika melewati tangga yang terlalu curam apalagi mereka yang menggunakan bantuan kursi roda untuk melewati terowongan tersebut.



Gambar 5. Jalur Terowongan Sebagai Penghubung Antar Rel di Stasiun Malang Kota Baru
Sumber: dokumen Angkasa, 2017

Tangga yang disediakan terlihat masih curam untuk dilewati pengguna kursi roda. Tangga yang tersedia dapat menciptakan rasa kesulitan untuk melintasi tangga tersebut untuk menuju peron stasiun.. Tangga yang sesuai untuk dilewati pengguna kursi roda tidak mencapai batas maksimal dimana tidak melebihi batas maksimal kemiringan 10° . Demikian akan memudahkan pengguna kursi roda melewati *ramp*/tangga landai tersebut.



Gambar 6. Fasilitas Ramp Untuk Difabel di Stasiun Malang Kota Baru
Sumber: dokumen Ananda, 2017

Selanjutnya untuk akses lift tidak disediakan di Stasiun Malang Kota Baru dikarenakan bangunan Stasiun Malang Kota Baru tidak memiliki bangunan dengan model bertingkat atau dengan model tinggi. Lift disediakan apabila bangunan yang dibuat merupakan bangunan yang bertingkat-tingkat. Oleh karena itu, fasilitas lift belum tersedia di area Stasiun Malang Kota Baru.

(c) Tempat Untuk Parkir dan Tempat Untuk Naik Turun Penumpang

Tempat parkir dibutuhkan bagi tiap orang ketika mereka sedang melakukan aktivitas atau sedang berada di dalam suatu bangunan atau suatu tempat tertentu yang membutuhkan tempat untuk parkir baik sepeda pancal, sepeda motor, ataupun mobil. Selain hal tersebut, tempat parkir juga dibutuhkan oleh mereka penyandang disabilitas agar mendapat kemudahan dalam mengakses tempat parkir yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Berbicara tentang tempat parkir, dalam bangunan stasiun juga telah disediakan oleh stasiun Malang Kota Baru namun masih belum terlihat tempat parkir bagi disabilitas, yang terlihat hanyalah tempat parkir untuk motor, mobil, dan juga taksi yang mana disediakan tepat di depan stasiun kereta api Malang Kota Baru (Ananda, 2017).



Gambar 7. Parkir Motor Yang Tidak Tersedia Khusus Disabilitas

Sumber: dokumen Saloka et al., 2016



Gambar 8. Tempat Parkir Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Ananda, 2017

Aksesibilitas bagi penyandang disabilitas juga dibutuhkan di dalam stasiun untuk tempat naik turun penumpang dari kereta. Belum terdapat akses naik turun penumpang dari kereta di dalam stasiun khususnya juga bagi penyandang disabilitas merupakan salah satu penghambat pelaksanaan perlindungan dan pemberdayaan bagi penyandang disabilitas karena kesulitan untuk naik dan turun kereta. Penggunaan pelayanan dari petugas di tempat menjadi sebuah perwujudan utama selain penyediaan aksesibilitas untuk naik turun penumpang dari kereta dan penumpang disabilitas yang sedikit jumlahnya (Angkasa, 2017).



Gambar 9. Tempat Naik Turun Penumpang dari Kereta di Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Angkasa, 2017

Tampak pada gambar di atas bahwa tempat untuk naik dan turun penumpang masih belum dapat dirasakan oleh mereka penyandang disabilitas. Terdapat petugas setempat membantu untuk kemudahan para penumpang baik difabel maupun non-difabel saat naik atau turun dari kereta. Namun belum terlihat tangga yang cocok digunakan bagi mereka difabel khususnya pengguna kursi roda. Belum lagi ketika para penumpang saling berdesakan, semakin membuat kesulitan untuk naik atau turun kereta. Petugas setempat memberikan bantuan berupa jasa mereka untuk membantu penumpang saat naik maupun turun kereta. Namun, akan lebih efektif dan efisien ketika tangga untuk naik dan turun penumpang khususnya penyandang disabilitas disediakan yang sesuai dengan kondisinya.

(d) Toilet Difabel

Penyediaan toilet bagi difabel diwajibkan bagi stasiun yaitu di Stasiun Malang Kota Baru sebagai bangunan umum atau tempat umum. Toilet bagi

penyandang disabilitas juga menjadi hal utama dalam memberikan perlindungan kepada para difabel tersebut. Stasiun Malang Kota Baru telah menyediakan toilet untuk para difabel atau penyandang disabilitas dengan kondisi yang bersih, nyaman dan juga sudah ada tanda-tanda atau *signage* yang digunakan bagi penyandang disabilitas khususnya bagi pengguna kursi roda (Angkasa, 2017). Toilet yang bersih membuat penumpang merasa nyaman saat hendak menggunakan toilet, demikian pula bagi mereka para penumpang penyandang disabilitas yang juga membutuhkan kenyamanan dalam memakai fasilitas yang ada. Toilet dengan konsep kloset duduk memudahkan mereka para difabel dalam menggunakannya serta terdapat pegangan yang terbuat dari besi juga diperuntukkan bagi difabel. Dengan demikian, terlihat bagaimana penyediaan toilet bagi difabel dan juga bagi penumpang lainnya.



Gambar 10. Toilet Difabel di Stasiun Malang Kota Baru

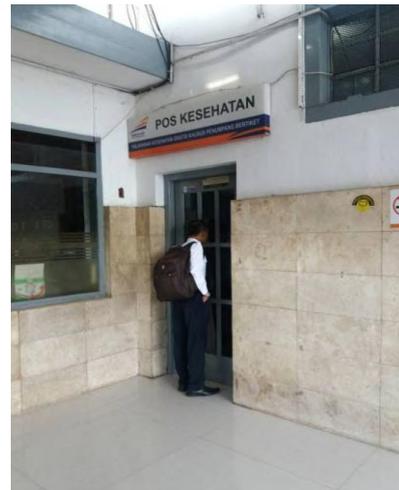
Sumber: dokumen Angkasa, 2017

Toilet yang disediakan oleh Stasiun Malang Kota Baru ini terdapat di peron stasiun Kereta Api dengan diberikan kloset duduk dan juga pegangan besi dimana dapat digunakan khususnya untuk para difabel yang berada di stasiun (Ananda, 2017). Kloset duduk tepat diberikan untuk penyandang disabilitas karena memudahkan bagi mereka saat akan berpindah dari kursi roda menuju kloset duduk tersebut. Pegangan besi yang terdapat di dalam toilet tersebut juga dapat memberikan rasa aman bagi pengguna toilet difabel.

(e) Tempat Minum Difabel (Ruang Istirahat / Ruang Kesehatan)

Sebagaimana telah dijelaskan bahwa penyandang disabilitas juga memiliki hak untuk perlindungan dimana dalam hal ini tempat minum bagi difabel di dalam Stasiun Malang Kota Baru di berikan dalam fasilitas di pos kesehatan yang disediakan oleh stasiun Malang Kota Baru. Pos kesehatan dapat digunakan untuk penumpang yang

sedang sakit atau membutuhkan pertolongan apapun keluhannya salah satunya dapat dikatakan keluhan membutuhkan obat dan air minum (Angkasa, 2017).



Gambar 11. Pos Kesehatan Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Angkasa, 2017

(f) Tanda-Tanda Khusus Difabel / *Signage*

Tanda-tanda/*signage* merupakan tanda yang dipakai untuk menunjukkan bahwa tempat tersebut khusus dipakai oleh orang-orang tertentu. Seperti pada tanda-tanda yang terdapat di toilet stasiun Malang Kota Baru yang mana menunjukkan tanda toilet khusus untuk difabel (Angkasa, 2017). Tanda tersebut akan mudah dikenali bagi pengunjung lain bahwa tempat tersebut dikhususkan bagi penyandang disabilitas agar tidak digunakan sebagai tempat bagi pengunjung umum.



Gambar 12. Tanda-tanda/ *signage* Toilet Bertuliskan “Khusus Difabel” di Stasiun Malang Kota Baru

Sumber: dokumen Angkasa, 2017

Penulisan tentang Implementasi Kebijakan Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas (Studi Aksesibilitas Bangunan Umum di Stasiun Malang Kota Baru) menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Berdasarkan hal tersebut, penulisan ini menggunakan data sekunder dengan menggunakan teori implementasi menurut Ripley dan Franklin dengan 3 (tiga) karakteristik yaitu tingkat kepatuhan pada ketentuan yang ada, adanya kelancaran rutinitas, dan kinerja serta dampak yang diharapkan (Cahyadi et al., 2018). Berikut merupakan kriteria keberhasilan implementasi suatu kebijakan menurut Ripley dan Franklin:

1. Tingkat Kepatuhan kepada Peraturan

Keberhasilan sebuah implementasi suatu program atau kebijakan dapat diukur pada seberapa patuh para pelaksana atau implementor terhadap peraturan yang terkandung di dalam sebuah perundangan-undangan, demikianlah menurut Ripley dan Franklin untuk keberhasilan suatu implementasi (Cahyadi et al., 2018). Kepatuhan dapat pula dari tingkat kepatuhan pegawai kepada pemimpin, dan juga pemimpin kepada peraturan yang berlaku, serta menjalankan tugas dan fungsinya (Angkasa, 2017). Tingkat kepatuhan merupakan suatu sikap yang menunjukkan tunduk atas mandat yang diberikan dengan memenuhi segala peraturan yang ada (Putu & Kusmarianto, 2015). Kepatuhan tersebut ditunjukkan pada kepatuhan implementor pada peraturan yang berlaku, dengan melihat pada Peraturan Daerah Kota Malang No 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas.

Stasiun Malang Kota Baru sebagai implementor kebijakan menjalankan peraturan yang berlaku dengan menyediakan fasilitas berupa toilet dengan tanda-tanda/*signage*, *ramp*/tangga landai, dan pos kesehatan. Namun, permasalahan dalam implementasi Peraturan Daerah tersebut adalah dalam penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas masih kurang, terlihat pada awal masuk stasiun belum ada jalur khusus kursi roda sehingga pergerakan menjadi sulit ketika harus berdesakan dengan penumpang lainnya, juga belum terdapat ruang tunggu yang khusus untuk penyandang disabilitas saat sedang antre loket atau menunggu kereta (Angkasa, 2017). Tidak tersedianya fasilitas parkir khusus penyandang disabilitas juga menjadi permasalahan implementasi Peraturan Daerah tersebut, dijelaskan pula adanya hambatan tidak lengkapnya ramp (tangga landai) dekat parkir motor dan parkir mobil menuju teras *hall* stasiun sehingga menyulitkan pergerakan bagi penyandang disabilitas (Saloka et al., 2016). Fasilitas ramp (tangga landai) dengan kemiringan 10° di dalam terowongan menuju jalur Kereta Api juga belum ditemukan di Stasiun Malang Kota Baru

karena terdapat jalur yang curam sehingga menyulitkan penumpang disabilitas (Ananda, 2017). Melihat hal tersebut, fasilitas tersebut sangat dibutuhkan oleh mereka para penyandang disabilitas ketika mereka akan melakukan kegiatan atau aktifitas di lingkungan sekitar seperti di stasiun tersebut. Apabila fasilitas yang dibutuhkan justru tidak terlihat atau justru tidak tersedia, besar kemungkinan mereka para penyandang disabilitas akan merasa kesulitan ketika hendak beraktifitas. Seperti halnya di stasiun tersebut, penyandang disabilitas harus disediakan fasilitas aksesibilitas parkir khusus difabel agar mereka dapat mudah ketika turun dari kendaraan atau dari angkot yang mereka tumpangi saat akan hendak menuju stasiun, dan juga menyediakan tangga landai untuk kemudahan bagi penyandang disabilitas yang menggunakan alat bantu seperti kursi roda. Tangga yang curam jelas akan mempersulit ruang gerak mereka saat melintasi atau saat berada di stasiun tersebut.

Tingkat kepatuhan juga dapat ditunjukkan dari kepatuhan pegawai kepada pimpinan. Hal tersebut dapat ditunjukkan bagaimana pegawai melaksanakan atau memberikan pelayanan di Stasiun Malang Kota Baru khususnya bagi penyandang disabilitas. Petugas pelayanan kereta api di Stasiun Malang Kota Baru telah membantu para penumpang difabel untuk naik turun kereta. Serta pada penyediaan kebutuhan kursi roda di Stasiun Malang Kota Baru masih terlihat kurang sebab hanya terdapat sedikit kursi roda di stasiun Malang Kota Baru. Serta diakui oleh pemimpin Stasiun Malang Kota Baru bahwa pelayanan yang diberikan bagi penumpang difabel masih kurang maksimal namun pihak Stasiun Malang Kota Baru telah berupaya semaksimal untuk memberi pelayanan yang baik kepada penyandang disabilitas (Afliqhah, 2017). Dalam hal tingkat kepatuhan, penyediaan fasilitas untuk aksesibilitas berarti telah dijalankan semaksimal mungkin baik oleh pemimpin stasiun sampai kepada petugas di stasiun tersebut walau masih terdapat beberapa fasilitas aksesibilitas yang belum memadai untuk penyandang disabilitas.

2. Kelancaran Rutinitas dan Tidak Terdapat Masalah Yang Dihadapi

Keberhasilan implementasi menurut Ripley dan Franklin yang kedua yaitu dapat dilihat dari aspek kelancaran rutinitas dan tidak terdapat hambatan atau masalah yang muncul. Implementasi berhasil dilaksanakan ketika seluruh kegiatan atau rutinitas berjalan dengan lancar dan tidak terjadi masalah yang ditemui (Cahyadi et al., 2018). Beberapa kegiatan dalam hal ini sebagian ada yang berjalan dengan lancar namun ada yang berjalan kurang lancar. Dilihat dari rutinitas para penumpang khususnya dalam pembahasan ini merujuk kepada para penyandang disabilitas dalam memperoleh hak

perlindungan di Stasiun Malang Kota Baru masih terdapat hambatan atau masalah yang ditemui.

Fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas ketika sudah terpenuhi, akan menjamin pemenuhan hak atas kesamaan bagi penyandang disabilitas dan kemandirian aksesibilitas penumpang berkebutuhan khusus dalam menggunakan jasa angkutan kereta api dengan demikian kegiatan saat berada di stasiun menjadi lebih lancar dan nyaman. Namun ketika fasilitas di stasiun belum terpenuhi, akan menyebabkan penumpang berkebutuhan khusus merasa bergantung artinya membutuhkan bantuan kepada orang lain terlebih bagi pegawai di stasiun tersebut sehingga tidak tercipta kemandirian bagi penyandang disabilitas dalam melakukan kegiatan di stasiun tersebut.

Tidak adanya fasilitas yang diberikan secara maksimal atau masih kurang membuat rutinitas kurang berjalan dengan baik. Berdasarkan penelitian dari Aflikhah, kelancaran rutinitas berjalan baik dan sudah memenuhi pelayanan minimum yang mana penyediaan fasilitas bagi difabel wajib ada dan sudah disediakan sehingga dapat mempermudah penumpang difabel yang akan melakukan aktifitas di stasiun. Fasilitas yang diberikan akan memberikan rasa nyaman bagi calon penumpang kereta api dengan menyediakan kursi roda untuk naik turun penumpang dan mendapat bantuan dari petugas stasiun, akan tetapi masih hanya terdapat 1 kursi roda yang berfungsi di stasiun Malang Kota Baru.

Fasilitas masih kurang maksimal karena belum menyediakan kebutuhan khusus bagi calon penumpang disabilitas yang mana menjadi tanggung jawab pihak Stasiun Malang Kota Baru, berdasarkan penelitian Aflikhah, yang telah melakukan wawancara dengan Wakil Kepala Stasiun Malang Kota Baru menjelaskan bahwa pihak stasiun telah memberikan hak yang seharusnya diberikan kepada calon penumpang penyandang disabilitas namun kenyataan di lapangan sebagian fasilitas umum tidak bisa dirasakan oleh mereka yang berkebutuhan khusus sedangkan harusnya semua fasilitas umum dapat dirasakan oleh semua penumpang tanpa terkecuali. Fasilitas yang masih banyak di keluhkan yaitu masih kurang fasilitas untuk naik turun penumpang dimana masih banyak penumpang yang berdesakan baik penumpang umum maupun penumpang berkebutuhan khusus. Masih terdapat keluhan mereka tidak nyaman dan was-was ketika akan naik atau turun dari kereta saat berdesakan dan takut apabila nanti terpeleset atau terjadi hal-hal yang tidak diinginkan (Aflikhah, 2017).

Berdasar hal tersebut bahwa implementasi untuk memberi aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di Stasiun Malang Kota Baru berjalan lancar akan tetapi masih terdapat masalah yang banyak ditemui. Akibatnya,

kegiatan di stasiun Malang Kota Baru pun terlihat masih kurang nyaman bagi mereka yang berkebutuhan khusus.

3. Kinerja dan Dampak yang Diharapkan

Kinerja berkaitan dengan prestasi yang telah dihasilkan dengan sesuai standart yang ada atau yang telah ditetapkan, dan telah memberikan kepuasan kepada pihak-pihak yang terlibat seperti kinerja yang diberikan oleh stasiun Malang Kota Baru kepada target sasaran yakni penyandang disabilitas. Sedangkan dampak merupakan suatu akibat yang hadir atau timbul dari adanya pelaksanaan sebuah kebijakan yang dibuat itu sendiri (Cahyadi et al., 2018). Kinerja semua pihak berjalan dengan baik terlihat dari pemerintah yang telah mengeluarkan kebijakan untuk perlindungan bagi penyandang disabilitas bagi bangunan seperti stasiun. Kinerja pegawai yang terlihat dari cara mereka membantu penumpang berkebutuhan khusus melakukan rutinitas saat berada di stasiun kereta api Malang Kota Baru juga menjadi kinerja yang terlihat baik dalam faktor keberhasilan implementasi suatu kebijakan.

Berdasarkan hasil penelitian disebutkan bahwa kinerja stasiun Malang Kota perlu diperbaiki agar meningkat dalam memberi fasilitas yang memiliki kepentingan tinggi seperti kepentingan untuk penyandang disabilitas namun kinerja masih terlihat kurang (Bowoputro et al., 2016). Salah satu faktor masih kurangnya fasilitas yang diberikan karena pengunjung disabilitas yang tidak banyak atau minim penumpang yang berkebutuhan khusus (difabel), maka mengandalkan bantuan petugas di tempat untuk memudahkan kegiatan bagi penyandang disabilitas (Angkasa, 2017).

Dampak yang diharapkan dari peraturan atau kebijakan dalam memberi hak kepada penyandang disabilitas adalah dampak yang dapat dirasakan oleh penumpang atau pengunjung dengan disabilitas. Dampak positif dan dampak negatif muncul dalam pelaksanaan kebijakan ini. Penyediaan aksesibilitas di stasiun Malang Kota Baru ini berdampak positif bagi penyandang disabilitas ketika mereka dapat merasakan fasilitas dengan mudah dan sesuai kebutuhan serta mereka merasakan mendapat hak atas perlindungan mereka sebagai penyandang disabilitas. Penumpang berkebutuhan khusus maupun penumpang umum merasa nyaman dan aman dengan adanya jasa angkutan kereta api ketika hendak bepergian ke luar kota. Sedangkan dampak negatif dari kebijakan ini adalah stasiun Malang Kota Baru dinilai kurang baik dalam memberi fasilitas difabel karena masih ditemui beberapa hambatan. Dampak negatif penumpang disabilitas yang merasa aman menggunakan jasa angkutan kereta api menjadi enggan karena fasilitas yang dibutuhkan mereka belum sepenuhnya tersedia. Dampak negatif juga muncul ketika fasilitas yang tidak terpenuhi artinya pihak

stasiun dinilai belum sepenuhnya melaksanakan bentuk tanggung jawab mereka atas perlindungan hak bagi penyandang difabel (Angkasa, 2017).

Hal ini menunjukkan bahwa kinerja yang ditunjukkan selaras dengan dampak yang dihadapi baik dampak negatif ataupun dampak positif dari implementasi kebijakan perlindungan dan pemberdayaan penyandang disabilitas tersebut.

PENUTUP

Simpulan

Implementasi Kebijakan Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas (Studi Aksesibilitas Bangunan Umum di Stasiun Malang Kota Baru) dilaksanakan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang No 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas. Implementasi dilaksanakan dengan cukup baik dilihat dari kriteria seperti kepatuhan peraturan, kelancaran rutinitas, dan kinerja serta dampak yang diharapkan. Namun dalam hal ini, masih tetap terdapat hambatan-hambatan yang terjadi yang menjadikan implementasi tersebut masih belum sepenuhnya berhasil dalam memberikan kemudahan atau aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di Stasiun Malang Kota Baru. Tingkat kepatuhan telah dijalankan oleh Stasiun Kereta Api Malang Kota Baru sebagai implementor dan pegawai pelayanan dalam menjalankan tugas dan kewajibannya dengan menyediakan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas berupa toilet khusus difabel dengan diberi tanda-tanda/*signage*, terdapat *ramp*/tangga landai, terdapat pos kesehatan. Namun terdapat aksesibilitas yang belum diberikan seperti tempat parkir khusus difabel, ruang tunggu khusus difabel, elemen pada tangga landai disabilitas, tangga landai/*ramp* yang maksimal kemiringan 10°, teras stasiun pada pintu masuk yang masih terdapat lubang/cekukan, dan belum menyediakan tangga khusus untuk naik atau turun penumpang difabel dari kereta. Kelancaran rutinitas yang dilihat dari fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas ketika sudah terpenuhi, akan menjamin pemenuhan hak atas kesamaan bagi penyandang disabilitas dan kemandirian aksesibilitas penumpang berkebutuhan khusus dalam menggunakan jasa angkutan kereta api dengan demikian kegiatan saat berada di stasiun menjadi lebih lancar dan nyaman. Namun ketika fasilitas di stasiun belum terpenuhi, akan menyebabkan penumpang berkebutuhan khusus merasa bergantung artinya membutuhkan bantuan kepada orang lain terlebih bagi pegawai di stasiun tersebut sehingga tidak tercipta kemandirian bagi penyandang disabilitas dalam melakukan kegiatan di stasiun tersebut. Kinerja serta dampak yang dikehendaki cukup baik walau masih terdapat kekurangan, terlihat dari pemerintah yang telah mengeluarkan kebijakan

untuk perlindungan bagi penyandang disabilitas bagi bangunan seperti stasiun. Kinerja pegawai yang terlihat dari cara mereka membantu penumpang berkebutuhan khusus melakukan rutinitas saat berada di stasiun kereta api Malang Kota Baru juga menjadi kinerja yang terlihat baik dalam faktor keberhasilan implementasi suatu kebijakan. Dampak positif bagi penyandang disabilitas ketika mereka dapat merasakan fasilitas dengan mudah dan sesuai kebutuhan serta mereka merasakan mendapat hak atas perlindungan mereka sebagai penyandang disabilitas. Penumpang berkebutuhan khusus maupun penumpang umum merasa nyaman dan aman dengan adanya jasa angkutan kereta api ketika hendak bepergian ke luar kota. Sedangkan dampak negatif dari kebijakan ini adalah stasiun Malang Kota Baru dinilai kurang baik dalam memberi fasilitas difabel karena masih ditemui beberapa hambatan. Dampak negatif penumpang disabilitas yang merasa aman menggunakan jasa angkutan kereta api menjadi enggan karena fasilitas yang dibutuhkan mereka belum sepenuhnya tersedia. Dampak negatif juga muncul ketika fasilitas yang tidak terpenuhi artinya pihak stasiun dinilai belum sepenuhnya melaksanakan bentuk tanggung jawab mereka atas perlindungan hak bagi penyandang difabel.

Implementasi kebijakan dapat berjalan dengan baik ketika seluruh pihak terkait saling berkesinambungan dalam mencapai tujuan yang diharapkan. Seperti pada implementasi perlindungan dan pemberdayaan penyandang disabilitas di Stasiun Malang Kota Baru disimpulkan bahwa implementasi sudah berjalan namun masih terdapat beberapa hambatan-hambatan yang masih ditemui pada proses pelaksanaan kebijakan tersebut.

Saran

Keberhasilan suatu implementasi memang diperlukan tindakan yang nyata dan benar-benar dilaksanakan sesuai dengan kebijakan yang berlaku. Sebagai saran yang membangun, seharusnya pihak stasiun Malang Kota Baru memberikan fasilitas untuk kemudahan penyandang disabilitas yang belum memadai. Berikut beberapa saran dalam penelitian ini yakni;

1. Tempat parkir khusus disabilitas di Stasiun Malang Kota Baru sebaiknya disediakan agar memudahkan mereka saat *drop off* dan tidak kebingungan saat turun dari kendaraan berupa motor atau mobil.
2. Ruang tunggu khusus difabel dibuatkan agar tak berdesakan dengan yang lainnya serta loket antrian tiket yang perlu dibuat dengan posisi yang sesuai pengguna kursi roda ataupun penyandang dengan kriteria tertentu lainnya.
3. Elemen pada tangga landai/*ramp* sebaiknya diberikan sebuah pegangan besi agar memberikan rasa aman sekaligus bagi penyandang disabilitas

serta penggunaan bahan untuk membuat ramp tersebut yaitu dengan bahan batuan kasar agar ramp tersebut tidak licin saat dilalui kursi roda.

4. Tangga landai yang diberikan sebaiknya tak melebihi batas maksimal kemiringan agar tidak terlalu curam saat dilalui pengguna kursi roda.
5. Lubang atau lekukan di teras pintu masuk stasiun sebaiknya dibuat sama rata dan tidak berlubang agar permukaan mudah dilalui oleh kursi roda ataupun penyandang disabilitas yang lain.
6. Tangga naik dan turun penumpang dari kereta sebaiknya juga disediakan yang sesuai untuk pengguna kursi roda dengan tangga landai agar mudah saat naik dan turun dari kereta.

Penyediaan aksesibilitas lebih dimaksimalkan agar dapat memudahkan bagi penyandang disabilitas melakukan kegiatannya ketika di Stasiun Malang Kota Baru sebagaimana hak mereka atas kesamaan perlindungan sebagai penyandang disabilitas.

Ucapan Terima Kasih

Penulisan ini tidak akan berjalan dengan baik tanpa adanya pihak-pihak yang mendukung. Terimakasih kepada kedua orang tua yang memberi dukungan sepenuhnya untuk menyelesaikan penulisan ini. Terimakasih kepada Dosen Pembimbing Ibu Indah Prabawati S.Sos., M.Si yang senantiasa membimbing dengan ramah dalam menyelesaikan penulisan ini. Terimakasih juga kepada Dosen-Dosen lain dari jurusan Administrasi Publik dan teman-teman semua untuk dukungannya dalam penulisan artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

Aflikhah, Z. D. (2017). Pelayanan Transportasi Kereta Api Terhadap Penumpang Divabel Di Stasiun Malang Kota Tinjauan Pasal 131 UUKA Tahun 2007 Dan Masalah. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.

Akib, H. (2010). Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana. *Administrasi Publik*, 1(1).

Ananda, R. R. (2017). Evaluasi Kinerja Operasional Dan Pelayanan Kereta Api Penataran, Stasiun Gubeng Dan Malang Kota Baru *Skripsi. Perencanaan Wilayah Dan Kota*.

Angelia, M., & Martiningrum, I. (2018). Karakteristik Spasial Area Masuk Utama pada Bangunan Stasiun (Studi Kasus : Stasiun-Stasiun di Wilayah Malang). *Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur, Vol 6 No 1*.

Angkasa, Y. W. (2017). Perlindungan Hukum Terhadap Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api (Studi di Daop 8 KA Wilayah Jatim Stasiun Kota Baru Malang)

Universitas Muhammadiyah Malang.

Asmara, A. Y. (2017). Pentingnya Riset Kebijakan Dalam Pembuatan Kebijakan Publik Unggul Di Indonesia. *JPSI (Journal of Public Sector Innovations)*, 1(1), 37-46.

Bascom, G. W., & Christensen, K. M. (2017). The Impacts Of Limited Transportation Access On Persons With Disabilities' Social Participation. *Journal of Transport and Health*, 7(January), 227-234. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.10.002>

Bowoputro, H., K., R., & A., A. S. (2016). Evaluasi Kinerja Stasiun Kereta Api Malang Kota Baru Berdasarkan SPM K.A. Dan IPA. *Rekayasa Sipil*, 10(1),41-48.

Cahyadi, A., Sriati, & Al Fatih, An. (2018). Implementasi Kebijakan Pengelolaan Sampah Melalui Bank Sampah Di Kabupaten Purbalingga. *Demography Journal of Sriwijaya* 2(2). 25-35.

Christensen, K. (2019). Individuals With Disabilities' Perceived Public Transportation Access. *Journal of Transport & Health*, 14, 100689.

Dewi, U. (2015). Implementasi Kebijakan Kuota Bagi Penyandang Disabilitas Untuk Mendapatkan Pekerjaan Di Kota Yogyakarta. *Natapraja*, 3(2), 67-83.

Fauzi, M. R. (2016). Efektivitas Perda Kota Malang Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas Terhadap Fasilitas Transportasi Publik Bagi Difabel di Kota Malang Tinjauan Masalah Mursalah [Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.].

Hadi, F. R., & Rulviana, V. (2018). Analisis Proses Pembelajaran E-Learning Berbasis Edmodo pada Mata Kuliah Geometri. *Jurnal Bidang Pendidikan Dasar*, 2(1), 63.

Hidayat, A. R. (2017). Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2006 Tentang Penertiban, Pengaturan Tempat Usaha dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima di Kabupaten Bojonegoro [Universitas Negeri Semarang].

Khatibah. (2011). Penelitian Kepustakaan. *Iqra'*, 05(01), 36-39.

Kota Malang Dalam Angka 2017. (2017). BPS Kota Malang. <https://malangkota.bps.go.id/>

Kurniawan, A. A. (2018). Implementasi Suroboyo Bus Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Universitas Negeri Surabaya.

Kurniawan, Badrudin. (2019). Pengawasan Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3) Di Indonesia Dan Tantangannya. *Dinamika Governance: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 9(1). 39

Lee, H. C., & Chen, H. (2019). Implementing The Sendai

- Framework For Disaster Risk Reduction 2015–2030: Disaster Governance Strategies For Persons With Disabilities In Taiwan. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 41(August), 101284.
- Maulana, M. M., & Sulistyowati, E. (2016). Pemenuhan Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Pada Bangunan Umum Menurut Pasal 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat Di Stasiun Gubeng , Surabaya. *Novum : Jurnal Hukum*, 3(4).
- Megawati, Suci., Asang, S., Hasniati, & Syahribulan. (2017). The Local Government Innovation of Education Sector. *International Journal of Academic Research and Reflection*. Vol 5 No 6(April), 1–2.
- Paeglow, T., Dennison, B. A., Devore, B. S., & Rosenthal, M. (2010). Building New York State public health infrastructure: A Policy Approach To The Inclusion Of Persons With Disabilities In Public Health Programs And Services. *Disability and Health Journal* 3(2), e4.
- Pemerintah Kota Malang. (2020). <https://malangkota.go.id/>
- Peraturan Daerah Kota Malang No. 2 Tahun 2014 Tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas.
- Putu, M., & Kusmarianto, C. (2015). Implementasi Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 Tentangpenyelenggaraan Parkir. *Paradigma Jurnal Ilmu Administrasi*, IV(2), 234–252.
- Rahayu, D., & Sasman. (2017). Implementasi Program Jaminan Kesehatan Nasional (Studi di Rumah Sakit Umum Daerah Provinsi Bengkulu. *Mimbar: Jurnal Penelitian Sosial Dan Politik*, 6(3), 38–49.
- Saifullah, Iqbal, M., & Thamrin, H. (2019). Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Nomor 18 Tahun 2016 Tentang Kawasan Tanpa Rokok Di Rumah Sakit Arifin Nu'mang Kabupaten Sidenreng Rappang. *Jurnal Moderat*, 5(1), 44–55.
- Sakinah, I., Muchsin, S., & Suyeno. (2020). Implementasi Peraturan Daerah Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas (Studi Pada Rehabilitasi Sosial Disabilitas Kota Malang). *Respon Publik*, 14(3), 43–50.
- Saloka, I. P. A., Mustikawati, T., & Handajani, R. P. (2016). Fasilitas Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Tunadaksa di Stasiun KA Kota Baru Malang. *Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya*, 4(2), 1–7.
- Santoso, Imam. Adisti Safrilia, P. T. (2018). Konservasi Bangunan Stasiun Kota Baru Malang. *Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI)*, 7, 051–057.
- Sudiro. (2019). Tingkat Aksesibilitas Bangunan Publik bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus Bangunan Publik di Kota Surakarta). *Indonusa Conference on Technology and Social Science*, November, 364–373.
- Sukmana, O. (2020). Program Peningkatan Keterampilan Bagi Penyandang Disabilitas Netra (Sudi di Panti Rehabilitasi Bina Netra Malang, Jawa Timur, Indonesia). *Sosio Konsepsia*, 9(2).
- Supriyadi. (2016). Community of Practitioners: Solusi Alternatif Berbagi Pengetahuan antar Pustakawan. *Lentera Pustaka: Jurnal Kajian Ilmu Perpustakaan, Informasi Dan Kearsipan*, 2(2), 83–93. <https://doi.org/10.14710/lenpust.v2i2.13476>
- Syafi'ie, M. (2014). Pemenuhan Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas. *Inklusi*, 1(2), 269.
- Tennakoon, V., Wiles, J., Peiris-John, R., Wickremasinghe, R., Kool, B., & Ameratunga, S. (2020). *Transport Equity In Sri Lanka: Experiences Linked To Disability And Older Age*. *Journal of Transport and Health*, 18(July), 100913.
- Thohari, S. (2014). Pandangan Disabilitas dan Aksesibilitas Fasilitas Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Malang. *Indonesian Journal of Disability Studies*, 1(1), 27–37.
- Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang No. 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan.
- Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.
- Wasfi, R., Steinmetz-Wood, M., & Levinson, D. (2017). Measuring The Transportation Needs Of People With Developmental Disabilities: A Means To Social Inclusion. *Disability and Health Journal*, 10(2), 356–360.
- Wijayanti, P., & Jannah, L. M. (2019). Implementasi Kebijakan Manfaat Jaminan Hari Tua di Indonesia. *JPSI (Journal of Public Sector Innovations)*, 4(1), 20-29
- Yaini, F. (2020). Analisis Hukum Islam Terhadap Implementasi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Pasal 18 Tentang Penyediaan Hak Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Pada Sekolah Luar Biasa Pembinaan Kesejahteraan Keluarga Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung Provinsi Lampung [Universitas Islam Negeri Raden Untan Lampung].