

Evaluasi Penerapan Prinsip Desain Universal pada Bangunan Stasiun Kereta Api Kiaracondong, Bandung

Indi Nur Aisyah¹, Sahid²

1, 2. Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan, Jawa Barat
Jalan Ciembuleuit No. 94 Bandung, Jawa Barat

Email: 8112101004@student.unpar.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Diterima 08-05-2025
Disetujui 09-07-2025
Tersedia *online* 01-12-2025

Kata kunci:

Evaluasi, implementasi, peraturan, prinsip desain universal, stasiun kereta api.

ABSTRAK

Ketersediaan transportasi publik yang inklusif dan ramah bagi semua kalangan merupakan salah satu indikator penting kemajuan infrastruktur suatu negara. Sebagai bagian dari sistem transportasi publik, stasiun kereta api wajib menerapkan aksesibilitas sesuai ketentuan yang berlaku, yang dapat diwujudkan melalui penerapan prinsip desain universal guna memberikan kesempatan akses dan kemudahan yang setara bagi seluruh pengguna, tanpa memandang kondisi fisik mereka. Stasiun Kiaracondong merupakan salah satu stasiun kereta api yang perannya signifikan dalam jaringan transportasi kereta api di Jawa Barat, sehingga berbagai jenis kondisi penumpang ada di stasiun tersebut. Adapun langkah penelitian yang dilakukan dengan observasi dan pengukuran pada objek-objek fasilitas penumpang, selanjutnya data yang didapatkan dievaluasi dengan membandingkan kondisi objek-objek fasilitas penumpang dengan standar peraturan yang digunakan yaitu PP No. 16 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019. Adapun hasil yang didapatkan yaitu sebanyak dua dari enam objek fasilitas penumpang belum memenuhi aturan, objek-objek tersebut yaitu kemiringan *ramp* yang belum sesuai dengan peraturan, serta belum tersedianya toilet untuk penyandang disabilitas.

Keywords:

Evaluation, implementation, regulation, railway station, universal design principles.

ABSTRACT

Title: *Evaluating The Implementation of Universal Design Principles in the Kiaracondong Railway Station, Bandung*

The availability of inclusive and user-friendly public transportation is a key indicator of a country's infrastructure development. As an integral part of the public transportation system, railway stations are required to implement accessibility in accordance with applicable regulations, which can be achieved by applying universal design principles. These principles aim to ensure equal access and ease of use for all users, regardless of their physical conditions. Kiaracondong Station is one of the railway stations that play a significant role in West Java's railway transportation network, serving passengers with diverse needs. This study employs an evaluative approach to assess station management's efforts to apply universal design principles to passenger facilities within the station building. The results showed that two of the six passenger facility objects didn't meet the regulations: the ramp's slope did comply, and there were no toilets for people with disabilities.

Pendahuluan

Transportasi publik yang inklusif dan ramah bagi semua kalangan telah menjadi salah satu indikator penting dari kemajuan infrastruktur sebuah negara. Stasiun kereta api sebagai bagian dari transportasi publik wajib menerapkan aksesibilitas atau kemudahan sebagaimana yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas (2016) serta (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, 2009), yang kemudian diatur lebih lanjut dalam (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, 2009) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus (2017) yang mewajibkan penyediaan fasilitas informasi, kemudahan naik-turun, serta fasilitas khusus untuk kesetaraan hak dan pelayanan yang tidak diskriminatif. Aksesibilitas pada bangunan stasiun kereta api dapat diwujudkan melalui penerapan prinsip desain universal. Penerapan prinsip desain universal memungkinkan terciptanya aksesibilitas dan kemudahan yang setara bagi seluruh individu, tanpa memandang kondisi fisik atau keterbatasannya. Penerapan desain universal juga mendukung proses reintegrasi ke dalam kehidupan sosial serta mendorong terciptanya lingkungan binaan yang aman, inklusif, dan bebas hambatan. Salah satu stasiun kereta api yang berperan secara signifikan dalam jaringan transportasi kereta api di Jawa Barat adalah Stasiun Kiaracandong.

Stasiun Kiaracandong merupakan salah satu stasiun kereta api utama di Kota Bandung yang melayani perjalanan

kereta api jarak jauh dan komuter di jalur selatan Pulau Jawa. Terdapat peraturan yang lebih spesifik mengenai standar pelayanan minimum di bangunan stasiun kereta api yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api (2019). Peraturan ini menetapkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di bangunan stasiun kereta api serta memastikan bahwa bangunan stasiun memenuhi standar keselamatan, kenyamanan, dan kelaikan operasional. Keterbaruan pada penelitian ini adalah evaluasi Stasiun Kiaracandong yang kini telah mengalami pengembangan namun belum dilakukan kembali evaluasi terhadap objek-objek fasilitas penumpangnya. Pada penelitian sebelumnya, Utomo (2020) menyebutkan bahwa masih terdapat beberapa aksesibilitas dan fasilitas disabilitas yang belum memenuhi persyaratan ataupun belum terpenuhi seperti area parkir, koridor (selasar), jalur pemandu (*guiding block*), area *boarding*, *ramp*, peron, petugas khusus, loket, serta akses/fasilitas untuk penyandang disabilitas, sehingga hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa tanggapan dari responden sangat setuju dengan pemenuhan dan peningkatan aksesibilitas dan fasilitas penumpang yang menyandang disabilitas di Stasiun Kiaracandong.

Selain di Stasiun Kiaracandong, Anjani & Ariastita (2021) menyebutkan hasil penilaian kualitas pelayanan di Stasiun Gubeng menunjukkan bahwa secara umum pengguna sudah merasa puas dengan penerapan (hampir keseluruhan) prinsip *universal design*, namun para pengguna yang menyandang disabilitas masih merasa kesulitan terhadap beberapa fasilitas yang hanya mudah

digunakan oleh pengguna normal. Sedangkan Aprianggara et al. (2023) menyebutkan bahwa di Stasiun Purwosari masih ditemukan masalah dalam mengakomodasi semua jenis penumpang termasuk yang berkebutuhan khusus, sehingga penerapan desain universal pada stasiun ini diharapkan menjadi upaya untuk meningkatkan pelayanan stasiun agar dapat melayani semua pengguna. Oleh karena itu, demi menciptakan kenyamanan, keamanan, dan kesetaraan bagi seluruh penumpang, perlu dilakukan evaluasi terhadap penerapan prinsip desain universal, khususnya pada fasilitas penumpang seperti jalur akses, area pelayanan tiket, peron, dan fasilitas sanitasi.

Prinsip Desain Universal

Fungsi desain universal adalah untuk menggambarkan bagaimana sebuah konsep produk dan lingkungan dirancang agar menjadi estetis dan bisa dimanfaatkan oleh setiap orang semaksimal mungkin dari segala usia, kemampuan, atau status dalam kehidupan mereka (Story et al., 1998). Desain universal dapat memperluas potensi lingkungan binaan supaya dapat digunakan oleh lebih banyak orang dengan karakteristik dan kebutuhan yang berbeda tanpa harus mengistimewakan fasilitas dan desain untuk orang-orang tertentu. Prinsip desain universal di Indonesia digunakan sebagai pemenuhan ketentuan kemudahan bangunan gedung yang tertuang pada Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung (2021) meliputi:

1. Desain bangunan gedung beserta lingkungan sekitarnya harus dirancang sedemikian rupa sehingga dapat diakses dan dimanfaatkan oleh seluruh pengguna secara setara, tanpa adanya perlakuan diskriminatif.

2. Desain bangunan gedung beserta lingkungannya menjamin keamanan dan keselamatan semua pengguna dengan menghindari potensi bahaya yang bisa merugikan semua pengguna.
3. Perancangan bangunan gedung beserta lingkungannya bisa menjamin aksesibilitas menuju, keluar, dan di dalam bangunan secara menyeluruh tanpa halangan atau hambatan, baik secara fisik maupun nonfisik. Akses tersebut harus mudah dipahami dan digunakan oleh semua individu, dari segala tingkat pengalaman, pengetahuan, keterampilan bahasa, atau tingkat konsentrasi pengguna.
4. Pengguna ruang terlepas dari kondisi dan kemampuan sensoriknya, mendapatkan kemudahan akses informasi yang komunikatif.
5. Pengguna ruang dapat secara mandiri menggunakan bangunan gedung dan lingkungannya terlepas dari beragam kemampuannya
6. Perancangan bangunan gedung dan lingkungannya harus efektif dan memberikan kenyamanan, serta tidak banyak mengeluarkan usaha atau *effortless*.
7. Ukuran dan ruang memiliki kesesuaian secara ergonomis, sehingga dapat dicapai dan digunakan dari berbagai kondisi seperti posisi tubuh, ukuran, postur, atau mobilitas pengguna.

Standar Teknis Desain Universal yang Berlaku di Indonesia

Standar teknis yang digunakan untuk menjelaskan jalur akses tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung (2021), sedangkan standar teknis yang mengatur area pelayanan tiket, peron, dan fasilitas sanitasi digunakan standar teknis pada

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api (2019). Adapun aspek yang ditinjau dari jalur akses meliputi jalur pemandu, selasar, dan ram, dengan standar-standar teknisnya.

Jalur Pemandu

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung (2021), dijelaskan bahwa ubin pemberi arah bermotif garis digunakan untuk memberikan petunjuk arah perjalanan, ubin peringatan yang memiliki motif bulat memiliki fungsi sebagai peringatan pada perubahan situasi di sekitarnya. Keduanya harus dipasang dengan sesuai untuk memberikan petunjuk arah yang jelas bagi pengguna. Jalur pemandu wajib dipasang di area strategis seperti pintu masuk dan keluar, area depan jalur kendaraan, bangunan umum, area transportasi umum, dan sepanjang jalur pedestrian. Ubin harus terbuat dari material yang bertekstur dan tidak licin, memiliki ketahanan yang kuat, serta memiliki warna yang kontras seperti kuning atau jingga, supaya dengan mudah dikenali oleh penyandang disabilitas dengan gangguan penglihatan. Selain itu, pemasangan ubin dilakukan di bagian sisi jalur pedestrian agar memberikan kemudahan mobilisasi bagi penyandang disabilitas.

Selasar

Selasar harus memiliki lebar minimal 140 cm sehingga dapat dilewati oleh dua orang yang berpapasan atau pengguna kursi roda dengan nyaman. Selain itu, selasar dilengkapi oleh penanda arah yang mudah terlihat dan informatif untuk menandakan arah ke pintu keluar dan pintu darurat. Selasar yang terdapat di bagian luar dan berupa balkon terbuka, dilindungi oleh penutup untuk

melindungi dari hujan dan terik matahari. Adanya pencahayaan buatan yang dilengkapi dengan sensor otomatis hemat energi untuk penerangan di keadaan darurat. Selasar sebagai jalur evakuasi harus terbebas dari hambatan yang mengganggu mobilitas dan tidak boleh menggunakan material lantai yang licin.

Ramp

Ramp di dalam gedung harus memiliki kelandaian/kemiringan maksimal 6° atau 1:10, sedangkan di luar gedung maksimal kelandaian/kemiringannya 5° atau 1:12. Lebar efektif *ramp* minimal 95 cm tanpa tepi pengaman dan 120 cm dengan tepi pengaman, dengan kanstin setinggi minimal 10 cm yang berfungsi sebagai pemandu bagi penyandang disabilitas dengan gangguan penglihatan, serta penahan roda kursi roda. Permukaan datar di awal dan akhir *ramp* harus memiliki tekstur, tidak licin, dan dilengkapi ubin peringatan dengan panjang minimal 120 cm. *Ramp* tidak disarankan langsung berhadapan dengan pintu masuk/keluar gedung dan jika panjangnya mencapai 900 cm atau lebih, dan harus tersedia permukaan datar sebagai tempat istirahat. Selain itu, *ramp* harus dilengkapi dua lapis pegangan rambat yang ergonomis dengan memiliki tinggi 80 cm untuk dewasa dan 65 cm untuk anak-anak, dengan permukaan yang bebas dari tajam dan kasar, sehingga pegangan rambat memberikan keamanan dan kenyamanan saat digenggam.

Area Pelayanan Tiket, Peron, dan Fasilitas Sanitasi

Untuk menjelaskan area pelayanan tiket, peron, dan fasilitas sanitasi digunakan standar teknis yang tertuang pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api (2019), dapat dilihat dalam standar pada Tabel 1.

Tabel 1. Standar pelayanan minimum angkutan orang dengan kereta api di stasiun (pelayanan kereta api antar kota dan kereta api perkotaan)

No	Jenis Pelayanan	Penjelasan	Indikator (Stasiun Besar)	Keterangan
1.	Peron	Area atau <i>platform</i> yang berada di samping jalur kereta api di stasiun, tempat penumpang naik dan turun dari kereta. Peron biasanya dibuat sejajar dengan pintu kereta agar memudahkan akses, terutama bagi lansia, penyandang disabilitas, atau penumpang dengan barang bawaan.	Celah antara tepi peron dan badan kereta harus aman bagi anak-anak dan pengguna kursi roda, dengan perbedaan ketinggian lantai peron dan kereta sebesar 20 cm. Pada lantai peron tidak terdapat kegiatan komersial, memiliki tekstur yang tidak licin, dan tidak tergenang air. Selain itu, peron harus dilengkapi marka antrian naik turun penumpang, <i>guiding block</i> untuk tunanetra, serta <i>safety line</i> di tepi peron untuk keselamatan.	Celah peron dan pintu kereta maksimal memiliki perbedaan ketinggian 20 cm. Namun khusus stasiun baru yang mulai dibangun tahun 2019, level harus tanpa selisih atau sejajar antara peron dan lantai kereta, serta terdapat garis pengaman minimal 35 cm dari tepi peron dan memiliki tekstur yang tidak licin.
2.	Loket penyandang disabilitas	Loket pembelian tiket untuk penumpang dengan kebutuhan khusus atau penyandang disabilitas.	Adanya loket atau mesin tiket untuk penumpang berkebutuhan khusus atau penyandang disabilitas, dengan memperhatikan desain loket yang ergonomis untuk pengguna kursi roda.	Loket disesuaikan dengan kondisi atau dapat dibantu dengan petugas.
3.	Toilet	Ketersediaan toilet	Adanya toilet masing-masing untuk pria dan wanita dengan syarat minimal tersedia 4 <i>urinoir</i> , 3 WC, dan 2 wastafel untuk toilet pria, serta 6 WC, dan 2 wastafel untuk toilet wanita, juga terdapat satu toilet untuk para penyandang disabilitas atau berkebutuhan khusus, terdapat penandaan toilet untuk pria, wanita, dan penyandang disabilitas, area bersih dan terawat serta lantai tidak licin, memiliki sirkulasi udara yang baik, dan terdapat lampu penerangan minimal 150 lux yang berfungsi dengan baik.	Luas bilik memiliki minimal luas sebesar 100 cm x 125 cm, tersedianya WC duduk dan/atau jongkok, serta luasan toilet untuk penyandang disabilitas harus sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api, 2019

Metode

Penelitian memiliki tujuan untuk mengevaluasi penerapan prinsip desain universal di bangunan stasiun kereta api dengan objek studi Stasiun Besar B Kiaracandong. Penelitian ini menggunakan metode kajian evaluatif

yaitu dengan mengumpulkan dan menganalisis data untuk dinilai kesesuaiannya dengan standar peraturan yang dijadikan acuan. Penelitian terbagi menjadi empat tahap, yaitu (1) tahap persiapan, (2) pengumpulan data, (3) analisis data, dan (4) hasil perbandingan desain universal yang tercantum pada

peraturan dengan data objek studi. Pada tahap persiapan, diawali dengan studi literatur mengenai prinsip desain universal yang tertuang pada Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung (2021), serta penelitian-penelitian terdahulu. Pada tahap pengumpulan data dilakukan observasi lapangan dan pengukuran menggunakan alat ukur (meteran dan inclinometer), serta dokumentasi pada aspek-aspek yang akan ditinjau. Selanjutnya, data dianalisis menggunakan metode analisis kesenjangan atau *gap analysis* dengan membandingkan kondisi objek-objek fasilitas penumpang yang aktual di lapangan dengan standar peraturan yang berlaku.

Hasil dan Pembahasan

Lokasi Objek Studi

Stasiun Kiaracandong adalah stasiun kereta api kelas besar tipe B di Kota Bandung, berada di Jalan St. Lama Nomor

1-16, Kebun Jayanti, Kecamatan Kiaracandong. Stasiun Kiaracandong memiliki elevasi +681 meter di atas permukaan laut, berada di Daerah Operasi 2 Bandung (DAOP 2 Bandung). Sebelum Stasiun Kiaracandong melayani kereta api penumpang, Stasiun Bandung adalah stasiun kereta api penumpang mulai dari kelas eksekutif hingga ekonomi. Meningkatnya jadwal keberangkatan penumpang di Stasiun Bandung menyebabkan keberangkatan kereta api antarkota kelas ekonomi dialihkan ke Stasiun Kiaracandong. Stasiun ini memiliki tujuh jalur kereta api yang terbagi menjadi tiga jalur tunggal rute Cicalengka dan dua jalur ganda rute Padalarang. Terdapat dua pintu masuk di Stasiun Kiaracandong yaitu pintu masuk utara dan selatan. Pintu masuk utara merupakan bangunan baru yang memiliki area parkir luas, sedangkan pintu masuk selatan adalah bangunan lama yang memiliki area parkir lebih sempit karena dekat dengan permukiman yang padat penduduk (Gambar 1).



Gambar 1. Posisi pintu masuk utara/bangunan baru (a) dan pintu masuk selatan/bangunan lama (b) Stasiun Kereta Api Kiaracandong




Sumber: <https://maps.app.goo.gl/EvGoPgaQcFgd3eGf8>, diakses April 2025, dengan olahan penulis, 2025

Hasil Observasi dan Pengukuran

Pada saat penelitian ini dilakukan, Stasiun Kiaracandong sedang mengalami renovasi pada bagian pintu masuk utara. Bagian tersebut sebelumnya merupakan area tunggu penumpang, Ruang Kepala Stasiun, Pos Kesehatan, Pos Keamanan, Ruang Menyusui, toilet, dan Musala, sehingga beberapa aspek pada bagian tersebut bersifat sementara. Berdasarkan hasil


observasi dan pengukuran yang telah dilakukan di 17 objek fasilitas penumpang yang terdiri dari 1 jembatan penghubung (*skybridge*), 2 area peron, 1 selasar, 5 *ramp*, 3 jalur pemandu, 3 pelayanan tiket, dan 2 toilet di bagian utara dan selatan. Terkait dengan aspek jalur akses area pelayanan tiket, peron, dan fasilitas sanitasi didapatkan hasil yang tertera pada Tabel 2-7.

Tabel 2. Hasil observasi dan pengukuran jalur pemandu

No.	Lokasi	Kondisi	Gambar/Foto
1.	Bangunan utara (kereta api antar kota)	Menyediakan jalur pemandu dengan tekstur, warna, dan material sesuai kriteria. Jalur pemandu dipasang untuk mengarahkan ke jalur peron yang dituju.	
2.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Menyediakan jalur pemandu dengan tekstur, warna, dan material sesuai kriteria dan kebutuhan di peron.	
3.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Menyediakan jalur pemandu dengan tekstur, warna, dan material sesuai kriteria, dipasang pada jalur pedestrian dan pintu kedatangan. Pemasangan jenis ubin disesuaikan dengan kebutuhan adanya tangga dan <i>ramp</i> .	





Sumber: Hasil analisis penulis, 2025

Tabel 3. Hasil observasi dan pengukuran selasar

Lokasi	Kondisi	Gambar/Foto
Bangunan selatan (kereta api lokal)	Lebar selasar 212 cm, dilengkapi dengan kanopi dan lampu sebagai pencahayaan buatan, dan lantai menggunakan material andesit.	


Sumber: Hasil analisis penulis, 2025


Tabel 4. Hasil observasi dan pengukuran ramp

No.	Lokasi	Kondisi	Gambar/Foto
1.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Ramp memiliki kemiringan 3° dengan lebar 114 cm, dilengkapi dengan dua lapis pegangan rambat. Material lantai yang digunakan tidak licin dan bertekstur.	
2.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Ramp memiliki kemiringan 16° dengan lebar 192 cm, dilengkapi dengan pegangan rambat. Material lantai menggunakan andesit.	
3.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Ramp memiliki kemiringan 2° dengan lebar 240 cm, dilengkapi dengan dua lapis pegangan rambat. Material lantai menggunakan material tidak licin.	
4.	Bangunan utara (kereta api antar kota)	Ramp memiliki kemiringan 10° dengan lebar 177 cm, dilengkapi dengan dua lapis pegangan rambat. Material lantai menggunakan material tidak licin dan bertekstur.	
5.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Ramp memiliki kemiringan 7° dengan lebar 143 cm, dilengkapi dengan dua lapis pegangan rambat. Material lantai menggunakan material tidak licin.	

Sumber: Hasil analisis penulis, 2025



Tabel 5. Hasil observasi dan pengukuran area pelayanan tiket

No.	Lokasi	Kondisi	Gambar/Foto
1.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Terdapat loket prioritas untuk lansia dan penyandang disabilitas sejumlah 3 loket yang terdiri dari 2 loket berukuran standar dan loket yang ketinggian mejanya menyesuaikan dengan pengguna kursi roda.	

2.	Bangunan utara (kereta api antar kota)	Terdapat 2 jenis loket, yaitu loket biasa dan <i>vending machine</i> .	
----	--	--	---

Sumber: Hasil analisis penulis, 2025


Tabel 6. Hasil observasi dan pengukuran peron

No.	Lokasi	Kondisi	Gambar/Foto
1.	Jalur 1	Selisih ketinggian peron dari lantai kereta 35 cm, terdapat <i>safety line</i> 36 cm dari tepi peron, celah peron dengan pintu kereta 10 cm, dan terdapat <i>guiding block</i> .	
2.	Jalur 6	Selisih ketinggian peron dari lantai kereta yakni 20 cm lebih tinggi, terdapat <i>safety line</i> 36 cm dari tepi peron, celah peron dengan pintu kereta 7 cm, dan terdapat <i>guiding block</i> .	

Sumber: Hasil analisis penulis, 2025

Tabel 7. Hasil observasi dan pengukuran fasilitas sanitasi

No.	Lokasi	Kondisi	Gambar/Foto
1.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Terdiri dari toilet pria dan wanita yang masing-masing terdapat WC duduk 1 buah, WC jongkok 1 buah, <i>urinoir</i> 2 buah (toilet pria), dan wastafel 2 buah. Luas masing-masing <i>cubicle</i> yaitu 100 x 160 cm. Tidak tersedia toilet untuk penyandang disabilitas	

2.	Bangunan selatan (kereta api lokal)	Terdiri dari toilet pria dan wanita yang masing-masing memiliki WC duduk 2 buah, WC jongkok 1 buah, <i>urinoir</i> 4 buah (toilet pria), dan wastafel 2 buah. Luas masing-masing <i>cubicle</i> yaitu 85 x 177 cm. Tidak tersedia toilet untuk penyandang disabilitas.	
3.	Bangunan utara (kereta api antar kota)	Sedang direnovasi.	

Sumber: Hasil analisis penulis, 2025

Setelah hasil observasi dan pengukuran diperoleh di lapangan, data tersebut dibandingkan dengan standar peraturan yang berlaku untuk mengetahui apakah kondisi di lapangan telah memenuhi kriteria atau belum. Penilaian tersebut dituangkan kedalam Tabel 8.

Tabel 8. Evaluasi penerapan desain universal pada bangunan Stasiun Kereta Api Kiaracondong

No.	Objek	Acuan (Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019)	Hasil Observasi dan Pengukuran	Hasil Evaluasi
1.	Jalur Pemandu	Ubin pengarah dan peringatan yang dipasang harus memberikan orientasi yang jelas dan dipasang di area-area strategis. Jenis dan material yang digunakan harus kuat, tidak licin, dan berwarna kontras.	Jalur pemandu sudah tersedia dan di pasang di beberapa area-area strategis. Jenis dan material yang digunakan sudah mengikuti standar teknis di peraturan.	Sudah memenuhi
2.	Selasar	Lebar paling sedikit 140 cm, ada penanda/petunjuk yang informatif, selasar diluar bangunan dilengkapi kanopi, dilengkapi pencahayaan buatan dan material lantai tidak licin.	Selasar memiliki lebar lebih dari standar, dilengkapi dengan kanopi untuk melindungi dari hujan dan panas, lantai selasar menggunakan bahan andesit sehingga tidak licin, dan adanya lampu sebagai penerangan.	Sudah memenuhi
3.	Ram	Kemiringan <i>ramp</i> di luar bangunan paling besar 5° dan di dalam bangunan sebesar 6°. Lebar <i>ramp</i> tidak kurang dari 95 cm dan dilengkapi pegangan rambat yang nyaman digenggam dan tidak tajam.	<i>Ramp</i> yang diteliti memiliki kemiringan yang beragam namun kebanyakan kemiringannya belum memenuhi standar. Namun lebarnya, penggunaan material, dan pegangan rambat sudah mengikuti standar.	Belum memenuhi
4.	Area pelayanan tiket	Tersedia loket dan atau <i>vending machine</i> khusus untuk penyandang disabilitas, desain loket disesuaikan dengan tingginya kursi roda.	Sudah tersedia loket disabilitas dan <i>vending machine</i> dengan dimensi yang sudah mengikuti standar (khususnya untuk pengguna kursi roda) dan tersedia petugas yang membantu.	Sudah memenuhi
5.	Peron	Selisih ketinggian lantai peron stasiun 20 cm dengan lantai kereta, tidak licin, terdapat marka petunjuk/pembatas antrian naik turun penumpang, <i>guiding</i>	Selisih ketinggian peron dengan lantai kereta dan material yang digunakan sudah mengikuti standar, serta	Sudah memenuhi

		<i>block</i> untuk penunjuk jalan penumpang tuna netra, dan tersedia <i>safety line</i> dari tepi peron.	sudah dilengkapi dengan jalur pemandu dan <i>safety line</i> .	
6.	Fasilitas Sanitasi	Luas minimal tiap WC 100 cm x 125 cm, disediakan WC duduk dan atau jongkok, dimensi toilet untuk penyandang disabilitas mengikuti peraturan yang berlaku. Tersedianya toilet masing-masing untuk pria dan wanita dengan persyaratan pria (4 urinoir, 3 WC, 2 wastafel), wanita (6 WC, 2 wastafel), dan tersedia satu toilet penyandang disabilitas.	Luas masing-masing <i>cubicle</i> memenuhi standar, tersedia WC jongkok dan duduk, dan penggunaan material sudah sesuai. Jumlah WC belum memenuhi standar dan belum tersedia toilet untuk penyandang disabilitas.	Belum memenuhi

Sumber: Hasil analisis penulis, 2025

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi, kondisi Stasiun Kiaracondong menunjukkan adanya peningkatan dalam pemenuhan kriteria desain universal pada fasilitas penumpang jika dibandingkan dengan kondisi pada tahun 2020 sebagaimana tercantum dalam penelitian sebelumnya. Namun masih terdapat beberapa objek yang setelah diamati dan diukur masih belum memenuhi kriteria. Objek-objek tersebut yaitu kemiringan *ramp*, jumlah toilet, dan belum tersedianya toilet untuk penyandang disabilitas atau berkebutuhan khusus (karena adanya renovasi dan pengembangan pada bagian bangunan stasiun yang juga menjadi keterbatasan dalam pengambilan data). Sehingga agar bisa memenuhi kriteria, diperlukan perbaikan pada kemiringan *ramp* supaya lebih landai. Selain itu, diperlukan penambahan jumlah toilet dan pengadaan toilet untuk para penyandang disabilitas atau berkebutuhan khusus dengan dimensi yang sesuai dengan standar.

Daftar Pustaka

Anjani, A. N., & Ariastita, P. G. (2021). Evaluasi Penerapan Konsep Universal Design di Stasiun

Surabaya Gubeng. *Jurnal Teknik ITS*, 10(2).
<https://doi.org/10.12962/j23373539.v10i2.65510>

Aprianggara, I., Iswati Tri Yuni, & Sumadyo. Amin. (2023). Penerapan Desain Universal pada Stasiun Purwosari. *SENTHONG: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur*, 6(1), 155–163.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api, Pub. L. No. 63, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2019).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus, Pub. L. No. 98, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2017).

Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung (2021).

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Pub. L. No. 56 (2009).

Story, M. F., Mueller, J. L., & Mace, R. L. (1998). *The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities. Revised Edition.*

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas (2016).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik (2009).

Utomo, A. D. (2020). *Evaluasi aksesibilitas dan fasilitas untuk penumpang penyandang disabilitas di Stasiun Kiaracandong, Bandung* [Tugas Akhir D3]. Politeknik Perkeretaapian Indonesia.