

ANALISIS AKSEBILITAS BAGI ANGKUTAN PENUMPANG PADA STASIUN PLABUAN BATANG

Deswita Anggraini Lestari, Ratri Septina Saraswati

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik dan Informatika Universitas PGRI Semarang
mhs21600006@upgris.ac.id, ratriseptina@upgris.ac.id

Abstrak

Aksesibilitas di bangunan stasiun sangat penting karena stasiun merupakan bangunan publik yang digunakan oleh banyak orang. Aksesibilitas yang sesuai standar akan membuat stasiun lebih teratur, efisien, dan efektif. Stasiun Plabuan mengalami masalah karena beberapa fasilitas penunjang tidak disediakan atau tidak memenuhi peraturan yang berlaku. Fasilitas yang ada, seperti ruang tunggu dan toilet, tidak memadai, sementara fasilitas penting lainnya seperti tempat parkir, jalur pejalan kaki, ruang pelayanan kesehatan, dan fasilitas ramp tidak tersedia. Oleh karena itu, disarankan untuk melakukan perluasan stasiun di bagian timur, memperbaiki tata letak ruang, menambah fasilitas parkir di sisi barat, dan memenuhi kelengkapan fasilitas stasiun agar sesuai dengan peraturan dan dapat diakses secara universal.

Kata Kunci: Aksesibilitas bangunan stasiun, fasilitas stasiun

Abstract

Accessibility in station buildings is very important because stations are public buildings used by many people. Accessibility that meets standards will make the station more orderly, efficient, and effective. Plabuan Station is experiencing problems because several supporting facilities are not provided or do not meet the applicable regulations. The existing facilities, such as waiting rooms and toilets, are inadequate, while other essential facilities like parking spaces, pedestrian pathways, health service rooms, and ramp facilities are not available. Therefore, it is recommended to expand the station to the east, improve the layout, add parking facilities on the west side, and ensure the station facilities comply with regulations and are universally accessible.

Keywords: Station building accessibility, station facilities

I. PENDAHULUAN

Kabupaten Batang di tahun 2024 melalui PT Intiland Development merancang Batang Industrial Park (BIP). Upaya ini dilakukan untuk mengakselerasi pertumbuhan ekonomi nasional dan optimalisasi peluang relokasi investasi asing menjadi aspek yang terus didorong oleh Pemerintah Batang bersama dengan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan kementerian terkait lainnya dalam menyelenggarakan Rapat Koordinasi pada

Selasa (20/02) (Menteri Perekonomian RI, 2024). Dalam upaya pertumbuhan ekonomi nasional tersebut tentunya membutuhkan berbagai aspek penunjang lainnya, seperti pembangunan infrastruktur jalan, jembatan, dan transportasi. Stasiun Plabuan Batang adalah satunya stasiun yang berada di pinggir pantai, tepatnya berada di Ketanggan, Gringsing, Kabupaten Batang, Jawa Tengah. Tujuan awal pengaktifan Stasiun Plabuan ini akan menjadi mobilitas yang memudahkan para pekerja dan



angkutan barang di BIP. Oleh sebab itu, dalam perancangan renovasi Stasiun Plabuan perlu memperhatikan aksesibilitas yang tentunya dapat menunjang kebutuhan dan fasilitas para penumpang dan angkutan barang kereta api. Tujuan dari penelitian ini sendiri adalah untuk mengetahui pola aktivitas, kebutuhan ruang, tata letak ruang, standar ruang dan aksesibilitas dalam bangunan Stasiun Plabuan

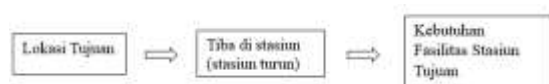
II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Bangunan Stasiun

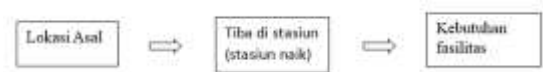
Stasiun kereta api merupakan prasarana perkeretaapian yang berfungsi sebagai pelayanan penumpang, bongkar muat barang, dan operasional kereta (Menteri Perhubungan RI, 2011). Perkembangan stasiun kereta api menunjukkan transformasi dari bangunan sederhana menjadi elemen penting pembentuk tata ruang dan citra kota. Di Indonesia, stasiun kecil peninggalan kolonial Belanda, termasuk Stasiun Plabuan Batang, awalnya berfungsi sebagai fasilitas pengisian lokomotif uap. Seiring perkembangan teknologi dan meningkatnya kompleksitas aktivitas pengguna, fungsi serta kebutuhan ruang stasiun mengalami perubahan yang signifikan.

B. Pola Aktivitas Penumpang di Dalam Bangunan Stasiun

Pola aktivitas adalah sistem kerja dari kegiatan yang dilakukan individu atau kelompok manusia dalam mencapai suatu tujuan tertentu. Pola aktivitas penumpang transportasi umum dibagi menjadi 2 yaitu penumpang kedatangan dan penumpang keberangkatan.



Gambar 1. 1 Pola aktivitas penumpang kedatangan



Gambar 1. 2 Pola aktivitas penumpang keberangkatan

Kebutuhan tipe fasilitas di Stasiun KA memiliki perbedaan terhadap pola aktivitas penumpang keberangkatan (stasiun asal) dan kedatangan (stasiun tujuan) baik yang berada di luar maupun di dalam stasiun (Susanti et al., 2018). antara lain: Berdasarkan pola tersebut, maka kebutuhan fasilitas yang dibutuhkan di stasiun KA antara lain:

Tabel 2. 1 Fasilitas Yang Dibutuhkan di Stasiun KA

No.	Takapan	Urutan	Kelompok Tipe Fasilitas Di Stasiun KA	Lokasi Fasilitas
1.	Kegiatan di stasiun asal (stasiun naik)	Proses menuju ke stasiun asal	Fasilitas penyeberangan, trotoar, bus stop	Lokasi di luar area stasiun
		Fasilitas bagi pejalan kaki, drop area, tempat parkir kendaraan		Lokasi di dalam area stasiun
		Proses pembelian tiket KA	Fasilitas loket, tempat duduk, toilet, lift	Lokasi di dalam area stasiun
		Proses pemeriksaan tiket KA	Fasilitas gerbong masuk dan petugas pemeriksaan tiket KA	Lokasi di dalam area stasiun
2.	Kegiatan di stasiun tujuan (stasiun turun)	Proses naik KA	Loket, tempat duduk, toilet, gerbong masuk, koridor, <u>escalator</u> , <u>lift</u> , <u>stasiun</u> , <u>hall</u> , <u>gerbang</u> , <u>bagasi</u> , <u>naik ke KA</u>	Lokasi di dalam area stasiun
		Proses turun dari KA	Tempat turun dari KA, gerbang, toilet, tempat duduk, lift	Lokasi di dalam area stasiun
		Proses menuju keluar dari stasiun KA	Fasilitas bagi pejalan kaki, tempat parkir kendaraan, tempat parkir khusus bagi penyandang <u>disabilitas</u> , <u>carbarrage</u> , <u>taxi</u> , <u>stasiun</u> , <u>gerek</u> , <u>stasiun</u> Trotoar, fasilitas penyeberangan, bus stop, terminal	Lokasi di luar area stasiun

Sumber: Susanti, Anita, Ria Asih Aryani Soemito dan Hitapriya Suprayitno. (2018).

C. Tata Letak Ruang di Area Bangunan Stasiun

Bangunan stasiun adalah bangunan utama dari stasiun kereta api penumpang yang dibangun untuk menyediakan semua fasilitas penumpang. Menurut Permen Hub No. 29 Tahun 2011, bangunan stasiun dibagi menurut jenis kegiatannya, yaitu seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2.2

Tabel 2. 2 Pembagian Bangunan Gedung Stasiun Berdasarkan Jenis Kegiatannya

Gedung untuk kegiatan pokok	Gedung untuk kegiatan penunjang	Gedung untuk kegiatan jasa pelayanan khusus
Hall, perkantoran kegiatan stasiun, loket kereta, ruang tunggu, ruang informasi, ruang fasilitas umum, ruang fasilitas keselamatan, ruang fasilitas keamanan, ruang fasilitas penunjang cacat dan tuna, dan ruang fasilitas kesehatan	Perkantoran, restoran, perkantoran, perparkiran, perhotelan, dan ruang lain yang menunjang langsung kegiatan stasiun kereta api	Ruang tunggu penumpang, bagasi, ruang tunggu, perdatangan, parkir kendaraan, peristirahatan, ruang ATM dan ruang lain yang menunjang baik secara langsung maupun tidak langsung kegiatan stasiun kereta api

Sumber: Permen Hub No. 29 tahun 2011

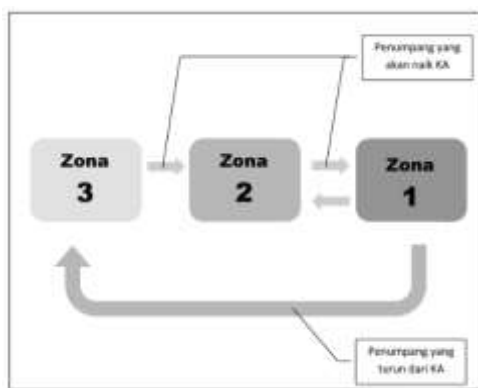
Pada bangunan stasiun terdapat 3 zona pelayanan stasiun, yaitu zona I (Zona penumpang bertiket), Zona II (Zona calon penumpang bertiket) dan Zona III (Zona Umum/semua ruang yang dibatasi oleh tempat pemeriksaan tiket/portir.)



Gambar 2. 1 Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun

Berdasarkan pembagian zona tersebut, dibutuhkan pengaturan sirkulasi penumpang untuk menghindari adanya perpotongan antara akses masuk dan keluar penumpang, baik yang akan naik KA maupun turun dari KA.

D. Aksesibilitas di Stasiun Kereta Api



Gambar 2. 2 Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun (Sumber: Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api Indonesia)

Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan suatu tata guna lahan dalam kaitannya antara satu sama lain dan kemudahan lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981). Tingkat kemudahan atau tingkat kesulitan untuk mencapai lokasi tersebut, melalui sistem jaringan transportasi, merupakan hal yang subjektif, kualitatif, dan relatif (Tamin, 2000). Karakteristik individu juga memengaruhi akses seseorang ke moda transportasi, dalam hal kebutuhan, peluang, dan kemampuan, yang menetapkan kendala temporal-spasial, misalnya usia dan kondisi fisik (Van Wee dan Geurs, 2011). Dalam (Jayanti et al., 2021)

Aksesibilitas tidak bisa lepas dari bagaimana baik buruknya sirkulasi pada suatu bangunan. Sirkulasi sebuah bangunan membutuhkan beberapa aspek penunjang demi kelancaran sirkulasi di dalamnya. Aspek yang perlu diperhatikan antara lain: 1) ukuran dasar ruang (ukuran dasar umum dan ukuran dasar khusus), 2) luas dan kapasitas ruang di stasiun, 3) peron, 4) jalur pedestrian, 5) tangga, 6) ramp, 7) pintu, dan 8) tempat parkir

III. METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Objek penelitian pada seminar ini adalah analisis aksesibilitas bagi angkutan penumpang pada Stasiun Plabuan. Secara rinci, penelitian ini khusus mengkaji pola aktivitas penumpang, tata letak ruang dan aksesibilitas pada Stasiun Plabuan yang kemudian menghasilkan rekomendasi bagi pengelola Stasiun Plabuan Batang.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini berupa observasi lapangan, pengumpulan data, analisis, dan membandingkan data teori literatur mengenai aksesibilitas pada bangunan stasiun yang ada.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Identifikasi Pola Aktivitas Penumpang pada Bangunan Stasiun Plabuan

1) Pola Aktivitas Penumpang Kedatangan



Gambar 4. 1 Denah Stasiun Plabuan
(Sumber: PT MSE, 2024)

Penumpang yang telah turun dari kereta api biasanya melakukan berbagai aktivitas, seperti; beribadah, buang air, membeli makanan atau minuman, mencari tempat duduk, dan menunggu transportasi. Oleh karena itu, bangunan stasiun di harus memenuhi fasilitas umum sesuai dengan peraturan dan pedoman yang berlaku.

Stasiun Plabuan dikategorikan sebagai stasiun kelas kecil dan memerlukan penambahan beberapa fasilitas. Fasilitas yang dibutuhkan untuk penumpang kedatangan meliputi; mushola dan tempat wudhu, toilet, stand penjual makanan dan minuman, ruang tunggu kedatangan, dan area parkir. Namun, menurut **Gambar 4.1**, Stasiun Plabuan hanya memiliki 1 buah toilet, mushola dan tempat wudhu, serta smoking area yang berfungsi sebagai ruang tunggu.

2) Pola Aktivitas Penumpang Keberangkatan

Aktivitas yang dilakukan oleh setiap penumpang keberangkatan akan sama atau berbeda pada setiap individunya, seperti kendaraan yang digunakan untuk tiba di stasiun, aktivitas setelah tiba di stasiun dan proses naik kereta api. Umumnya aktivitas penumpang keberangkatan meliputi, tiba di stasiun menggunakan kendaraan pribadi/di antar/menggunakan transportasi umum, pembelian tiket, pemeriksaan tiket, pencarian lokasi tempat duduk, menunggu, membeli makanan dan minuman, buang air, beribadah, dan yang terakhir naik ke atas kereta api.

Fasilitas yang dibutuhkan bagi penumpang keberangkatan dilihat dari pola aktivitasnya meliputi; tempat parkir kendaraan pribadi atau transportasi umum, loket tiket, gate, ruang tunggu keberangkatan, stand makanan dan minuman, toilet, mushola dan tempat wudhu. Sedangkan jika dilihat pada **Gambar 4.1**, fasilitas yang tersedia bagi penumpang keberangkatan meliputi; ruang tunggu (smoking area), loket tiket, toilet, mushola dan tempat wudhu.

B. Analisis dan Rekomendasi Tata Letak Ruang di Area Bangunan Stasiun

1. Analisis Tata letak Ruang di Area Bangunan Stasiun

Ruang pada bangunan stasiun disusun secara linear yang mengakibatkan bentuk bangunan tampak horizontal sebagai ciri khas dari bangunan stasiun. Bangunan stasiun kereta api umumnya memiliki bagian-bagian, yaitu

halaman depan, bangunan stasiun, peron dan emplacement (Tebari et al., 2021).

Halaman depan Stasiun Plabuan memanjang dari di sisi barat-timur yang mengikuti bentuk linear bangunan stasiun. Halaman stasiun dapat digunakan sebagai tempat parkir dan sirkulasi bagi orang masuk dan keluar stasiun.

Bangunan stasiun terletak di antara halaman stasiun dan peron yang menjadi pusat dari kegiatan yang ada di stasiun. Bangunan stasiun dibagi menjadi 2 zona yaitu zona penumpang dan petugas kereta api. Zona penumpang dapat diakses oleh calon penumpang keberangkatan, penumpang kedatangan, pengantar penumpang dan kru KA. Sedangkan zona kru KA hanya bisa diakses oleh petugas kereta api.

Zona penumpang pada stasiun dibagi menjadi 3 zona yaitu zona 1 (area peron), zona 2 (ruang tunggu kedatangan dan keberangkatan) dan zona 3 (hall, tempat parkir, halaman stasiun dan semua ruang yang dibatasi oleh tempat pemeriksaan tiket (Pedoman & Stasiun, 2012).

Berdasarkan pola aktivitas penumpang di zona 3, halaman stasiun dapat diubah menjadi tempat parkir dan drop-off bagi kendaraan pribadi, sedangkan untuk penumpang yang menggunakan kendaraan umum dapat melakukan drop-off di area luar stasiun/luar pagar stasiun. Penumpang yang dari bangunan stasiun ke tempat parkir atau sebaliknya membutuhkan selasar atau jalur pejalan kaki.

Pada bangunan Stasiun Plabuan, zona 2 hanya ada Smoking Area yang dapat digunakan sebagai ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan. Smoking Area tidak memiliki sekat yang

seharusnya ada sebagai pemisah antara penumpang dengan non penumpang. Selain itu penumpang kedatangan dan keberangkatan harus memiliki tempat yang berbeda atau tidak bisa dijadikan satu.

Zona 1 stasiun berupa peron yang letaknya berada dekat dengan jalur kereta api. Peron pada bangunan Stasiun Plabuan perlu penambahan pagar sebagai batas aman penumpang berlalu lalang disekitar peron.

2. Rekomendasi Tata Letak Ruang di Area Bangunan Stasiun

Tata letak ruang pada bangunan stasiun plabuhan jika dilihat berdasarkan pola aktivitas penumpang membutuhkan banyak perbaikan. Hal ini tentunya akan memudahkan akses sirkulasi dan tidak ada cross sirkulasi antara penumpang keberangkatan dengan penumpang kedatangan maupun yang bukan penumpang.

Dilihat berdasarkan pola aktivitas dan tata letak ruang pada bangunan Stasiun Plabuhan diperoleh hasil berupa:

1. Fasilitas parkir: Penambahan kendaraan pribadi di area halaman dekat pintu masuk
2. Selasar : Penambahan selasar sebagai sirkulasi penumpang, dan non-penumpang di dalam bangunan
3. Tunggu Kedatangan : Mengubah fungsi Smoking Area menjadi Ruang Tunggu Kedatangan
4. Perluasan gudang dan Toilet: Memperbesar gudang dan toilet untuk dijadikan Ruang Tunggu Keberangkatan, Loket Tiket, Ruang

Laktasi, dan Stand Penjualan Makanan dan Minuman

5. Pergeseran gudang: Mengurangi ukuran gudang dan memindahkannya ke sebelah ruang laktasi
6. Tempat Wudhu: Menempatkan tempat wudhu di sisi selatan Mushola
7. Fasilitas tambahan: Membangun Toilet Wanita, Toilet Pria, Toilet Difabel, Balai Pengobatan dan Smoking Area.



Gambar 4. 3 Rekomendasi Tata Letak Ruang di Area Bangunan Stasiun Plabuan

C. Analisis Akseibilitas di Stasiun Plabuan

Stasiun Plabuan memiliki 2 akses jalan utama, yaitu Jalan Tol Semarang-Batang dan Jalan Raya Subah Batang. Jika menggunakan Jalan Tol Semarang - Batang, pengendara akan diarahkan ke Gerbang Tol KIT Batang – Gringsing menuju Jalan Ketanggan dan berakhir di Jalan Akses St. Plabuan. Sedangkan dari Jalan Raya Subah, dari arah barat, pengguna dapat memilih antara Jalan Gunungsari atau Jalan Srigunung Raya. Kedua jalan tersebut akan mengarah ke Jalan Gringsing – Kedawung, kemudian Jalan Ketanggan, dan berakhir di Jalan Akses St. Plabuan. Dari arah timur, akses dapat dilakukan melalui Jalan Gringsing – Kedawung menuju Jalan Ketanggan, dan berakhir di Jalan Akses St. Plabuan.



Gambar 4. 2 Akses Jalan Utama Stasiun Plabuan (Sumber: Google Earth)

Kondisi Jalan Akses St. Plabuan yang sempit dan berliku, yang hanya dapat dilalui oleh 1 mobil dengan 3,5 meter. Hal ini dapat menghambat aksesibilitas ke dan dari Stasiun Plabuan, terutama saat Stasiun Plabuan diaktifkan kembali. Dengan permasalahan yang ada, Jalan Akses St. Plabuan perlu diperlebar untuk memungkinkan 2 mobil melintas dari arah berlawanan dan memiliki jalur lurus, sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas dan



Gambar 4. 5 Jalan Akses St. Plabuan



Gambar 4. 4 Penamangkasan Jalan Akses St. Plabuan

kenyamanan pengguna jalan.

— — — — — = Jalan Rekomendasi

1) Ukuran Dasar Ruang

Bangunan stasiun dilihat dari fungsi adalah sebagai tempat yang digunakan oleh masyarakat umum, sehingga desainnya harus mempertimbangkan kebutuhan orang banyak. Ukuran dasar ruangnya harus maksimal untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang beragam. Selain itu, pentingnya fasilitas yang memadai dan aksesibilitas yang baik dalam bangunan stasiun, agar dapat diakses dengan mudah oleh semua orang.

Ukuran dasar ruang bangunan stasiun harus memenuhi berbagai kebutuhan, termasuk ruang untuk orang berdiri, berjalan, duduk, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, seperti tuna netra pengguna kursi roda. Selain itu, Jalur aksesibilitas antar ruang berupa selasar, sangat penting untuk memastikan kelancaran lalu lintas manusia dari berbagai arah.

Selasar di Stasiun Plabuan memiliki lebar antara 80 cm hingga 1,5 m, sedangkan standar yang dibutuhkan untuk dua orang berjalan sambil membawa barang adalah minimal 2 m. Untuk dua kursi roda yang berjalan berdampingan atau berputar, lebar yang dibutuhkan juga sekitar 2 m. Ruang tunggu di stasiun memiliki tempat duduk dengan panjang 4 m dan lebar 40 cm, yang hanya dapat menampung sekitar 4-5 orang dewasa berdasarkan ukuran umum.



Gambar 4. 6 Tempat duduk pada Ruang Tunggu

2) Luas dan Kapasitas Ruang di Stasiun Plabuan

Stasiun Plabuan sudah lama tidak berfungsi sebagai tempat naik dan turunnya penumpang, sehingga beberapa fasilitas pelayanan umum tidak memenuhi standar yang berlaku. Hal ini dapat dilihat pada titik ruang smoking area yang dahulunya menjadi tempat pelayanan ruang tunggu penumpang keberangkatan dan kedatangan.

Ruang tunggu untuk penumpang keberangkatan dan kedatangan seharusnya dipisah, untuk menghindari adanya *crossing* sirkulasi dan memperpendek rute sirkulasi penumpang. Smoking area yang memiliki luas sekitar 16,6 m², hanya mampu menampung penumpang naik dan turun sekitar 26 orang/pada jam sibuk dalam 1 tahun.

Pada pelayanan toilet umum, hanya terdapat 1 ruang toilet di stasiun, yang tidak memenuhi standar minimal yang ditetapkan berdasarkan pada Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api Indonesia. Didalamnya ditetapkan bahwa, untuk bangunan stasiun kelas kecil membutuhkan minimal masing-masing 2 toilet untuk pria dan wanita, 1 toilet difabel wanita, 1 toilet difabel pria, 2 buah wastafel, dan 2 buah urinoir. Selain urinoir. Selain ruang tunggu dan toilet, pelayanan umum lainnya yang ada di stasiun adalah bangunan mushola. Mushola di Stasiun hanya terdapat satu ruang toilet di stasiun, yang tidak memenuhi standar minimal yang ditetapkan. Mushola di Stasiun Plabuan memiliki luas sekitar 25 m² dengan kapasitas 10-12 orang. Namun, fasilitas yang ada belum memisahkan tempat

wudhu pria dan wanita. Mushola juga harus dilengkapi pengeras suara, kipas angin/pendingin udara dan perangkat alat sholat.

Tabel 4. 1 Perbandingan antara standar luas minimum ruang untuk kegiatan pokok di stasiun dan luas ruang yang ada pada bangunan Stasiun Plabuan

No.	Ruang	Standar Luas Ruang (m ²)			Luas ruangan (m ²) Stasiun Plabuan	
		Besar	Sedang	Kecil	sebelum	sesudah
1	Ruang KS	30	24	20	12	12
2	Ruang WKS	15	15	-	-	-
3	Ruang PPKA	25	18	18	23,27	23,27
4	Ruang PAF	4	-	-	-	-
5	Ruang Keuangan	20	16	-	-	-
6	Ruang Serbaguna	100	50	-	-	-
7	Ruang Peralatan/Godang	16	12	8	18,25	8,12
8	Ruang UPT Kru KA	24	-	-	-	-
9	Ruang Istirahat Kru KA	30	25	-	-	22,5
10	Ruang Petugas Keselamatan	15	12	9	-	-
11	Ruang Petugas Kebersihan	9	9	6	-	-
12	Ruang Hall	250	150	60	-	-
13	Ruang Loket	25	12	6	22,5	8,06
14	Ruang Pelayanan Informasi	15	12	9	-	-
15	Ruang Tunggu VIP	90	-	-	12	12

3) Peron

Stasiun Plabuan memiliki peron jenis sedang dengan ketinggian sekitar 43 cm di atas kepala rel dengan kapasitas rata-rata penumpang sekitar 586/jam sibuk dalam 1 tahun. Jarak tepi peron dari garis as jalan rel lurus adalah 185 cm dengan Lebar peron tepi (*Side Platform*) sekitar 3 m dan panjangnya 100 m. Peron di antara dua jalur KA (*Island Platform*) memiliki lebar 2,5 m dan panjang 100 m. Jarak garis batas aman sekitar 150 cm untuk *Side Platform* dan 125 cm untuk *Island Platform*.



Gambar 4. 8 Peron pada Stasiun Plabuan

Standar pembangunan peron menurut Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api Indonesia, peron harus menggunakan jenis peron tinggi atau peron rendah. Peron sedang dianggap tidak efisiensi karena memerlukan tangga khusus (bancik) untuk akses penumpang.

Peron di Stasiun Plabuan tidak memenuhi standar kelengkapan yang ditetapkan dalam Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api Indonesia. Kelengkapan yang ada saat ini hanya berupa lampu penerangan dan overlapping di depan Ruang Kepala Stasiun. Namun, beberapa kelengkapan penting yang belum ada termasuk papan nama peron, papan nama jalur kereta api, papan petunjuk arah, petunjuk waktu, serta peringatan atau larangan dan overkaping pada peron island platform. Selain itu, peron yang berdekatan dengan jalur kereta api memerlukan pembatas berupa pagar untuk meningkatkan keamanan penumpang. Pagar ini harus diletakkan di garis terluar peron dan berfungsi untuk mencegah kecelakaan, tidak menghambat laju kereta, serta mengatur batas bagi penumpang yang berlalu lalang di dekat peron. Pagar tersebut harus kokoh dan tidak mudah dipindahkan.



Gambar 4. 7 Pagar pembatas peron

4) Jalur Pedestrian

Dalam bangunan stasiun, jalur pedestrian tidak difasilitasi dengan benar, karena area yang

ada hanya berupa halaman depan yang menggunakan material paving block. Halaman ini memiliki beberapa fungsi, seperti seperti tempat parkir, jalur pedestrian, sirkulasi keluar masuk stasiun. Dengan kata lain, ruang yang tersedia tidak sepenuhnya dioptimalkan untuk kebutuhan pejalan kaki, sehingga dapat mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengguna.



Gambar 4. 10 Halaman Depan Stasiun Plabuan

Jalur pedestrian sangat penting dalam sebuah bangunan publik. Hal ini karena jalur pedestrian berfungsi sebagai pemisah akses dari pejalan kaki dan akses kendaraan, yang sangat penting untuk keselamatan dan kenyamanan pengguna. Stasiun Plabuan termasuk dalam kategori stasiun kecil dengan jumlah penumpang yang tidak terlalu banyak, sehingga fasilitas jalur pedestrian kurang diperhatikan.



Gambar 4. 11 Rekomendasi Selasar Stasiun Plabuan

Pada bangunan stasiun, jalur pedestrian dirancang sebagai selasar untuk memisahkan jalur pejalan kaki dan kendaraan. Lebar selasar yang ideal adalah sekitar 200 cm (2 meter) untuk memastikan aksesibilitas, memungkinkan dua

kursi roda bergerak berlawanan arah atau dua orang berdampingan yang membawa barang.



Gambar 4. 9 Rekomendasi Letak Selasar yang digunakan sebagai akses sirkulasi pejalan kaki

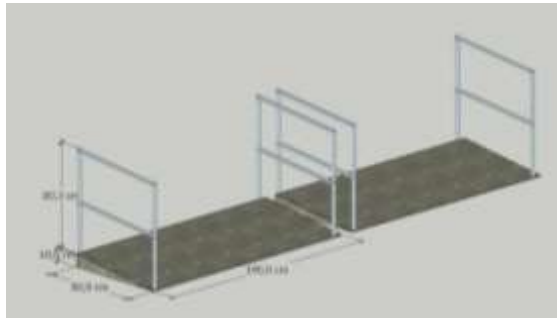
5) Tangga

Tangga berfungsi sebagai sarana pergerakan vertikal di bangunan dengan perbedaan ketinggian. Seperti halnya pada bangunan Stasiun Plabuan, terdapat perbedaan ketinggian lebih dari 18 cm antara teras dan ruang PPKA, yang memerlukan dua anak tangga untuk perbedaan ketinggian sekitar 30 cm. Karena perbedaan ketinggian lantai di Stasiun Plabuan tidak terlalu besar, tidak diperlukan handrail atau pegangan rambat.

6) Ramp

Pada beberapa titik di Stasiun Plabuan ditemukan perbedaan ketinggian lantai, antara lain yaitu ketinggian bangunan naik sekitar 15 cm di atas muka tanah, teras naik sekitar 30 cm dari muka tanah (15 cm dari ketinggian bangunan), dan ruang PPKA naik sekitar 60 cm dari muka tanah (45 cm dari ketinggian bangunan). Dengan perbedaan ketinggian tersebut, Tidak ada ramp yang disediakan untuk mendukung aksesibilitas bagi anak-anak dan difabel. Sebagai bangunan publik, stasiun seharusnya menjadi bangunan yang universal, yaitu bangunan yang bisa diakses oleh semua orang, baik itu anak-anak, orang normal, maupun difabel. Standar ukuran ramp harus sesuai

dengan standar yang berlaku, yaitu lebar minimum ramp tanpa tepi pengaman adalah 95 cm dan lebar minimum ramp dengan tepi pengaman adalah 120 cm. Panjang ramp memiliki diukur dari perbandingan antara tinggi dan kelandaian sebesar 1:8, dengan panjang maksimum 900 cm.



Gambar 4. 13 Rekomendasi bentuk dan ukuran ramp sesuai kebutuhan selasar stasiun

7) Pintu

Pintu pagar merupakan akses pertama bagi semua orang yang ingin memasuki bangunan publik. Pintu ini harus dapat diakses oleh pejalan kaki dan pengguna kendaraan, serta berfungsi sebagai batas Pintu selanjutnya yang akan diakses oleh setiap orang adalah pintu masuk utama bangunan. Pintu masuk utama dan pintu keluar utama harus dipisahkan untuk mencegah perpotongan arus sirkulasi orang. Stasiun memiliki pintu keluar masuk dengan dua jenis: satu daun pintu satu arah dan dua daun pintu satu arah. Jenis pintu ini dianggap aman sesuai dengan pedoman standardisasi kereta api Indonesia. Namun, perlu penambahan plat tendang di bagian bawah pintu yang dapat digunakan untuk pengguna kursi roda dan orang dengan tongkat tuna netra. Ukuran pintu bervariasi, dengan lebar 90 cm, 100 cm dan 170 cm dengan tinggi pintu sekitar 210 cm. Menurut ukuran standar, 1 orang berdiri adalah 62,5 cm

dengan ketinggian 170 cm. Berdasarkan standar tersebut, dapat diketahui bahwa pintu dengan lebar 90 cm, 100 cm, 150 cm, dan ketinggian 210 cm sangat mencukupi kebutuhan standar dari bangunan stasiun.



Gambar 4. 12 Pintu dengan 2 daun pintu di bangunan Stasiun Plabuan

Pintu memiliki beberapa bagian penting, salah satunya adalah pegangan pintu. Pegangan pintu yang digunakan sudah sesuai dengan peraturan yang ada, yaitu jenis pegangan handle level on rose



Gambar 4. 14 Handle Level On Rose

8) Tempat Parkir

Tempat parkir adalah fasilitas yang wajib ada di bangunan publik untuk memberikan tempat istirahat bagi kendaraan, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan memanfaatkan ruang secara maksimal.

Di Stasiun Plabuan, tidak terdapat fasilitas parkir yang jelas. Hanya ada area lapang dengan material paving block di sisi barat dan timur yang biasanya digunakan untuk parkir, tetapi belum dilengkapi dengan komponen pendukung seperti layout parkir, rambu dan marka jalan, lampu penerangan, garis pembatas parkir, dan palang pembatas.

Berdasarkan rekomendasi tata letak bangunan di Stasiun Plabuan, letak tempat parkir berada di sisi barat bangunan, dekat gerbang pintu masuk. Kapasitas yang diusulkan adalah untuk 5 buah mobil (uk. $2,5\text{m} \times 5\text{m} \times 5$ mobil), 26 motor (uk. $1\text{m} \times 2\text{m} \times 26$ motor) dan 6 buah sepeda.



Gambar 4. 15 Rekomendasi Parkiran Stasiun Plabuan

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil Analisis Aksesibilitas Bagi Angkutan Penumpang Pada Stasiun Plabuan Batang, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Beberapa fasilitas penunjang yang tidak memenuhi syarat sebagai stasiun kecil seperti: ruang tunggu kedatangan dan keberangkatan, kelengkapan peron, dan toilet
2. Beberapa fasilitas aksesibilitas yang tidak ada di Stasiun Plabuan yaitu, jalur pedestrian, ramp, dan tempat parkir
3. Fasilitas penunjang yang perlu ditambahkan dalam bangunan stasiun meliputi: ruang pelayanan kesehatan, dan ruang laktasi.

B. Saran

1. Perlu adanya perluasan bangunan sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan ruang

2. Perlunya perubahan tata letak ruang di area bangunan Stasiun Plabuan sebagai respon dari pola aktivitas penumpang.
3. Penambahan kelengkapan fasilitas aksesibilitas bangunan stasiun

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih saya sampaikan kepada Ibu Dosen Pembimbing yang berkenan mengarahkan dan mensupport penulis dalam pembuatan jurnal, bapak dan ibu tercinta yang setia mensupport dengan dukungan dan doa untuk anaknya, sahabat – sahabatku yang selalu memberi semangat, almamaterku Universitas PGRI Semarang.

DAFTAR PUSTAKA

- Jayanti, R. A., Studi, P., Sipil, T., Teknik, F., Parahyangan, U. K., Joewono, T. B., Studi, P., Sipil, T., Teknik, F., Parahyangan, U. K., Rizki, M., Studi, P., & Sipil, T. (2021). *Aksesibilitas stasiun kereta rel listrik commuter line berdasarkan persepsi wanita*. 21(1), 63–72.
- Menteri Perekonomian RI. (2024). *Mengusung Konsep The Smart & Sustainable Industrial Estate, Kawasan Industri Terpadu Batang Menjadi Garda Terdepan Investasi Sektor Industri*. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia.
<https://www.ekon.go.id/publikasi/detail/56>

71/mengusung-konsep-the-smart-sustainable-industrial-estate-kawasan-industri-terpadu-batang-menjadi-garda-terdepan-investasi-sektor-industri

Menteri Perhubungan RI. (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api.*

Pedoman, T., & Stasiun, S. (2012). *Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api Indonesia* (P. K. A. Indonesia (ed.)).

Susanti, A., Asih, R., Soemitro, A., & Suprayitno, H. (2018). *Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang di Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang Identification of Station Facilities Needed by Train Passenger Based.* 2(1), 23–34.

Tebari, D. B., Purnomo, A. D., & Budiono, I. Z. (2021). *Redesign Stasiun Kereta Api Gambir Dengan Pendekatan Smart Design.* 8(4), 1873–1880.