

LAPORAN PENELITIAN

No: /Pen/Arsitektur/2012

**AKSESIBILITAS BAGI PENGGUNA TERMINAL BIS PURABAYA-
SURABAYA**

Oleh:

Ir. Joyce Marcella Laurens, M.Arch., IAI

Gunawan Tanuwidjaja, ST., M.Sc.



JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS KRISTEN PETRA

SURABAYA

2012

HALAMAN PENGESAHAN

1. Obyek Penelitian

- a. Judul : Aksesibilitas bagi pengguna terminal bis Purabaya
- Surabaya
- b. Nomor Penelitian : /Pen/Arsitektur/2012
- c. Bidang Ilmu : Studi Arsitektur dan Perilaku

2. Ketua Peneliti

- a. Nama lengkap : ir. Joyce Marcella Laurens, M.Arch., IAI
- b. Jenis Kelamin : Perempuan
- c. Pangkat/Golongan/NIP : IV C/99-035
- d. Jabatan Akademik : Lektor Kepala
- e. Fakultas/Jurusan : FTSP/Arsitektur
- f. Universitas : Universitas Kristen Petra

3. Anggota Peneliti

- a. Nama lengkap : Gunawan Tanuwidjaja, ST., M.Sc.
- b. Pangkat/Golongan/NIP : III B/10-012
- c. Jabatan Akademik : -
- d. Fakultas/Jurusan : FTSP/Arsitektur
- e. Universitas : Universitas Kristen Petra

4. Lokasi Penelitian : Terminal Purabaya-Surabaya

5. Jangka Waktu penelitian : Oktober 2011 - Juli 2012

6. Biaya

- a. Sumber dari UK Petra : Rp.5,000,000
- b. Sumber lainnya : -

Surabaya, 20 Juli 2012

Mengetahui,
Ketua Jurusan Arsitektur

Peneliti

Agus Dwi Haryanto, ST., M.Sc.
NIP. 99033

ir. Joyce Marcella Laurens, M.Arch.
NIP. 99035

Menyetujui:
Dekan FTSP,

ir. Handoko Sugiharto, MT.
NIP. 84028

ABSTRAK

Terminal bus merupakan fasilitas publik yang digunakan oleh masyarakat umum di kota maupun daerah, namun saat ini kenyamanan dan kemudahan akses bagi setiap pengguna terminal bus belum menjadi pertimbangan utama dalam perencanaan fasilitas publik. Meskipun sesungguhnya pemerintah telah mengeluarkan Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, dan meratifikasi konvensi PBB mengenai hak penyandang disabilitas.

Fenomena sulitnya aksesibilitas ke dan di dalam bangunan dan prasarana pelayanan umum, menjadi isu penting dalam sebuah pendekatan baru dalam arsitektur yang disebut Desain inklusi. Pendekatan ini menekankan pentingnya mengakomodasi sebanyak mungkin variasi pengguna atau memperlebar spektrum pengguna.

Melalui metoda pengamatan dan wawancara terhadap sejumlah pengguna terminal bus Purabaya, -yang dilakukan saat menjelang dan setelah hari Raya Idul Fitri, dan pada hari-hari kerja lainnya-, diperoleh spektrum pengguna terminal bus Purabaya, dengan beragam keterbatasan kemampuan fisiknya. Ditemukan sekitar 15.8% pengguna adalah kelompok penyandang disabilitas yang terkendala bukan karena kecacatan fisiknya tetapi karena saat bepergian kedua tangannya harus membawa barang berat.

Melalui prinsip desain inklusi ini, kondisi fisik Terminal bus Purabaya dievaluasi sejauh mana telah mengakomodasi aksesibilitas bagi pengguna dalam spektrum dengan berbagai keterbatasan kemampuan fisik tersebut.

Kata Kunci:

Aksesibilitas, Desain Inklusi, Spektrum Pengguna, Terminal Bus.

DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	x
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Identifikasi Permasalahan	6
1.3. Rumusan Masalah	6
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	7
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1. Desain Inklusi	8
2.1.1. Prinsip Desain Inklusi	10
2.1.2. Kriteria Desain Inklusi	12
2.1.3. Proses Desain Inklusi	13
2.2. Spektrum Pengguna	13
BAB 3. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	15
3.1. Tujuan Penelitian	15
3.2. Manfaat Penelitian	15
BAB 4. METODE PENELITIAN	16
4.1. Jenis dan Rancangan Penelitian	16
4.2. Prosedur Penelitian	16
BAB 5. HASIL DAN PEMBAHASAN	18
5.1. Latar Belakang Terminal Purabaya	18
5.2. Kapasitas Terminal Purabaya	21
5.3. Spektrum Pengguna-Penumpang Terminal Purabaya	27
5.3.1. Berdasarkan Pengamatan Visual	27
5.3.2. Hasil wawancara	42
5.4. Aksesibilitas Terminal Bus Purabaya	45

5.4.1. Evaluasi Aksesibilitas dengan Kuesioner	46
5.4.2. Evaluasi Aksesibilitas dengan Pengamatan Lapangan	49
5.4.2.1. Area Pejalan Kaki (selasar)	50
5.4.2.2. Fasilitas Jalur Keberangkatan Bus AKDP / AKAP	52
5.4.2.3. Fasilitas Jalur Kedatangan AKDP / AKAP	55
5.4.2.4. Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum	58
5.4.2.5. Ruang Tunggu Penumpang Bus AKDP / AKAP	61
5.4.2.5. Toilet	64
BAB 6. KESIMPULAN	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Langkah–Langkah Desain Inklusi	13
Gambar 2.2. Spektrum Pengguna Desain Inklusi	14
Gambar 5.1. Lokasi Terminal Purabaya	18
Gambar 5.2. Detail Lokasi Terminal Purabaya	19
Gambar 5.3. Gerbang Terminal Purabaya	19
Gambar 5.4. Suasana di dalam Terminal	19
Gambar 5.5. Area Pintu Masuk Gedung Terminal	19
Gambar 5.6. Area Keberangkatan Terminal	19
Gambar 5.7. Denah Terminal Purabaya	20
Gambar 5.8. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada hari-hari Libur Panjang ...	24
Gambar 5.9. Lonjakan Penumpang Januari Tahun 2011 (Tahun Baru)	24
Gambar 5.10. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada bulan Agustus (Idul Fitri)	25
Gambar 5.11. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada bulan September (Idul Fitri)	25
Gambar 5.12. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada bulan November (Idul Adha)	25
Gambar 5.13. Volume Penumpang di Terminal pada sebuah hari di tahun 2010	26
Gambar 5.14. Titik Pengamatan di Terminal pada sebuah hari di tahun 2010	26
Gambar 5.15. Titik Pengamatan di Terminal pada sebuah hari tahun 2010	27
Gambar 5.16. Spektrum Pengguna Kelompok 1 : orang biasa yang terkendala kedua tangannya	29
Gambar 5.17. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya	30
Gambar 5.18. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya	31
Gambar 5.19. Spektrum Pengguna Kelompok 2: orang biasa yang terkendala hanya salah satu tangan	32

Gambar 5.20. Spektrum Pengguna kelompok 2: orang biasa yang kedua tangannya tidak terkendala	33
Gambar 5.21. Spektrum Pengguna kelompok 3: Penyandang Disabilitas, sebagai Pengguna tongkat	34
Gambar 5.22. Titik Survei Visual Pengguna Terminal Purabaya	35
Gambar 5.23. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya	38
Gambar 5.24. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya	39
Gambar 5.25. Spektrum Pengguna Kelompok 2: orang biasa yang terkendala salah satu tangannya	40
Gambar 5.26. Spektrum Pengguna kelompok 2: orang biasa yang kedua tangannya tidak terkendala	41
Gambar 5.27. Responden Dengan Banyak Barang Bawaan	48
Gambar 5.28. Area Pejalan Kaki	50
Gambar 5.29. Kondisi Selasar dan Ramp	51
Gambar 5.30. Jalur Keberangkatan yang melintasi jalur bus	53
Gambar 5.31. Papan Informasi menuju ke jalur Keberangkatan	54
Gambar 5.32. Para calo yang mengganggu aksesibilitas penumpang	54
Gambar 5.33. Perbedaan ketinggian lantai	54
Gambar 5.34. Perbedaan Ketinggian lantai trotoar dan pijakan bus	55
Gambar 5.35. Jalur Kedatangan dilintasi jalur bus	56
Gambar 5.36. Pengguna yang melintasi Jalur Kedatangan tidak pada jalur zebra cross	57
Gambar 5.37. Papan Informasi di Jalur Kedatangan yang kurang terlihat	57
Gambar 5.38. Letak kolom di Jalur Kedatangan yang mengganggu mobilitas pengguna	57
Gambar 5.39. Jalur Pedestrian di Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum	59
Gambar 5.40. Perbedaan ketinggian Jalur pejalan kaki di Tempat Parkir	60
Gambar 5.41. Ruang Tunggu Penumpang Bus AKDP / AKAP	62
Gambar 5.42. Papan informasi Ruang tunggu	63

Gambar 5.43. Informasi mengenai tata letak fasilitas terminal bus	65
Gambar 5.44. Informasi mengenai letak toilet di terminal	65
Gambar 5.45. Kondisi toilet di terminal	66

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Spektrum Kemampuan Manusia	14
Tabel 4.1. Jadwal Pelaksanaan	17
Tabel 5.1. Tabel Fasilitas Terminal Purabaya	22
Tabel 5.2. Jumlah Penumpang Terminal Purabaya per Bulan pada Tahun 2011	23
Tabel 5.3. Lembar Survey Visual Spektrum Pengguna-Penumpang yang Datang ke Terminal Purabaya ataupun yang Berangkat dari Terminal Purabaya	28
Tabel 5.4. Spektrum Pengguna-penumpang yang berangkat dari Terminal Purabaya	36
Tabel 5.5. Spektrum Pengguna-penumpang yang datang ke Terminal Purabaya	37
Tabel 5.6. Profil Responden	42
Tabel 5.7. Jenis dan Cara Membawa Barang Bawaan	43
Tabel 5.8. Alasan menggunakan Bus, dan Jumlah Anggota Rombongan Saat Bepergian	43
Tabel 5.9. Frekuensi Penggunaan Terminal dan Tujuan	43
Tabel 5.10. Kuesioner mengacu pada 7 Prinsip Desain Inklusi	46
Tabel 5.11. Prosentasi Kenyamanan di Terminal Purabaya	47
Tabel 5.12. Evaluasi Aksesibilitas pada Jalur Keberangkatan	52
Tabel 5.13. Evaluasi Aksesibilitas pada Jalur Kedatangan	55
Tabel 5.14. Evaluasi Aksesibilitas pada Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum	58
Tabel 5.15. Evaluasi Aksesibilitas pada Ruang Tunggu Bus AKDP/AKAP dan Selasar Terminal	61
Tabel 5.16. Evaluasi Aksesibilitas Toilet di Terminal Bus	64

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Globalisasi dan perkembangan teknologi dunia yang sedemikian pesat membuat kompleksitas lingkungan hidup manusia meningkat dengan cepat pula. Era ini ditandai dengan pertumbuhan ekonomi yang serba cepat, tuntutan efisiensi yang tinggi di setiap lini. Kemampuan ekonomi kota yang kompetitif sangat terkait dengan kualitas sistem transportasi dan infrastruktur pelayanan kota. Dampak pelayanan sektor transportasi dapat mempengaruhi berbagai sektor kehidupan warga kota, antara lain perkembangan ekonomi, ekologi lingkungan dan juga mobilitas masyarakat dalam kehidupan sosialnya. Hambatan yang terjadi pada fasilitas ini mempengaruhi vitalitas, mobilitas dan aksesibilitas bagi masyarakat, barang atau jasa pelayanan dalam kota tersebut. Karena itu, evaluasi yang menyeluruh dari berbagai disiplin ilmu terhadap kualitas sistem transportasi merupakan hal yang penting.

Terminal bus merupakan salah satu bagian dari jaringan sistem transportasi kota yang mempunyai peran penting bagi mobilitas masyarakat; terlebih karena sampai saat ini di Indonesia, bus menjadi moda transportasi publik yang menjadi pilihan kebanyakan masyarakat kota maupun rural, baik untuk transportasi jarak dekat maupun untuk jarak jauh , -antar kota/antar provinsi-. Pengguna moda transportasi bus tidak hanya terbatas pada kelompok pengguna tertentu saja, tetapi terdiri dari berbagai kelompok, dengan berbagai kemampuan fisik maupun mental. Sejumlah kalangan menggunakan transportasi bus untuk kegiatan sehari-harinya di dalam kota, seperti berangkat dari dan ke tempat kerja, ke tempat berdagang atau berbisnis, atau ke sekolah. Dalam kegiatan keseharian ini, pengguna transportasi bus bukan hanya orang dewasa, tetapi juga anak-anak, orang tua dengan segala keterbatasan fisik dan mentalnya, serta juga kaum difabel atau mereka dengan kebutuhan khusus.

Pada saat hari-hari libur, terutama libur panjang seperti libur anak-anak sekolah atau libur hari raya Idul Fitri, jumlah pengguna transportasi bus jarak jauh sangat meningkat, baik anak-anak, orang-orang tua, maupun warga masyarakat dengan kebutuhan khusus, seperti kaum difabel, ibu-ibu hamil atau ibu dengan bayinya. Pada saat itu, masyarakat pengguna bepergian dengan membawa berbagai barang bawaan yang berat dan dalam jumlah yang cukup banyak. Sehingga aksesibilitas di lokasi terminal menjadi hal yang penting; kemudahan aksesibilitas di terminal bus bagi setiap pengguna moda transportasi ini merupakan awal dari kenyamanan bepergian dengan bus.

Perkembangan teknologi di berbagai bidang mempengaruhi perkembangan kebutuhan manusia dan nilai-nilai sosial budaya masyarakat di berbagai tempat, demikian pula sebaliknya perilaku sosial masyarakat mempengaruhi perkembangan teknologi. Sebuah fasilitas arsitektural yang secara tradisional merupakan sintesa dari proses perancangan yang terkait dengan hal-hal keteknikan, fungsi dan keindahan, kini menjadi suatu persoalan yang kompleks. Teknologi tidak dapat berdiri sendiri sebagai penyelesaian persoalan desain. Demikian pula pertimbangan akan estetika atau langgam arsitektural tidak dapat dilepaskan dari pertimbangan akan tuntutan pemenuhan kebutuhan dan preferensi penggunaannya. Perkembangan perilaku sosial masyarakat pengguna pada sebuah fasilitas publik membutuhkan perhatian arsitek dalam pertimbangan perancangan.

Fungsi dalam arsitektur bukan hanya merujuk pada hal-hal fisik yang kuantitatif saja, seperti alir sirkulasi atau besarnya ruang di mana pengguna dapat beraktivitas, bergerak dari satu tempat ke tempat lain, akan tetapi juga melibatkan psikologi pengguna, bagaimana seseorang mempersepsikan lingkungannya, bagaimana ia berinteraksi dengan sesama dan juga dengan lingkungannya sesuai latarbelakang sosial budayanya. Pemahaman tentang bagaimana manusia berinteraksi dengan lingkungannya menjadi dasar yang penting, -baik yang berkaitan dengan fisik dan psikologis manusia maupun berkaitan dengan lingkungan fisiknya- dalam evaluasi derajat keberhasilan sebuah fasilitas publik.

Penelaahan interaksi pengguna fasilitas publik dengan lingkungannya, diawali dengan memahami karakteristik kebutuhannya, sehingga hasil perancangan dapat mengakomodasikannya secara maksimal. Kesalahan atau kekurangan dalam menentukan kebutuhan setiap kelompok pengguna berarti melahirkan ketidaknyamanan pengguna atau membebani pengguna dalam proses penggunaan fasilitas tersebut. Keberhasilan sebuah fasilitas publik bukan hanya semata dilihat dari berjalannya fungsi yang diwadahnya seperti yang direncanakan, -seperti misalnya calon penumpang dapat mengakses bus yang akan ditumpanginya-,tetapi seberapa besar usaha yang diperlukan calon penumpang tersebut untuk dapat melakukannya dengan nyaman.

Dalam perancangan fasilitas publik, seringkali kebutuhan pengguna yang satu dianggap identik dengan kebutuhan pengguna yang lain. Keterbatasan fisik dan mental seseorang mempengaruhi tuntutan pemenuhan kebutuhannya. Apabila penelaahan mendalam mengenai kebutuhan spesifik sesuai karakteristik kelompok pengguna tidak dilakukan dalam sebuah proses analisa perancangan bangunan publik, maka yang terjadi adalah kebutuhan pengguna dalam fasilitas publik dianggap sebagai sebuah kebutuhan umum dengan pemenuhan yang umum pula. Evaluasi diperlukan untuk mengetahui sejauh mana keberhasilan sebuah rancangan fasilitas publik setelah dibangun dan digunakan, terutama dalam hal pemenuhan kebutuhan setiap kelompok penggunanya, termasuk mereka yang mempunyai keterbatasan kemampuan fisik dan mental.

Kaum difabel (*different abled people*) yang berarti orang dengan kemampuan yang berbeda, atau kerap dikategorikan sebagai orang yang mempunyai keterbatasan kemampuan fisik, seringkali dipandang sebelah mata, walaupun sebenarnya mereka memiliki potensi yang sama untuk berkembang jika didukung oleh fasilitas bangunan yang aksesibel. Data SUSENAS tahun 2000 menunjukkan bahwa kaum difabel di Indonesia mencapai 1,46 juta penduduk (0,74 % dari 197 juta jiwa penduduk Indonesia pada tahun itu). Sedangkan World Health Organization (WHO) menunjukkan 20 juta jiwa atau hampir 10% dari total populasi difabel hidup di Indonesia. Maka diperkirakan secara nasional, lebih dari

20 juta jiwa kaum difabel tidak mendapatkan akses yang baik ke dan di dalam fasilitas bangunan umum seperti terminal.

Seluruh instansi, baik pemerintahan maupun swasta, wajib menyediakan sarana dan memberikan perlakuan yang sama bagi kaum berkebutuhan khusus. Hal ini telah ditegaskan kembali dalam rapat paripurna DPR (Kompas, 18 Oktober 2011), sebagai konsekuensi atas pengesahan atau ratifikasi Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas (CRPD) pada 30 November 2011, dan dituangkan ke dalam undang-undang no 9 tahun 2011. Konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas itu dikeluarkan Majelis Umum PBB pada 13 Desember 2006. Pemerintah Indonesia kemudian menandatangani konvensi itu pada 30 Maret 2007 di New York, Amerika Serikat. Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas penting dalam melindungi penyandang disabilitas serta membangun kesadaran masyarakat agar harkat dan martabat kaum disabilitas terangkat.

Sesungguhnya hak para penyandang disabilitas, -atau kaum difabel-, untuk mendapatkan perlakuan yang sama telah terakomodasi dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997, pasal 1 (ayat 1) dan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998, khususnya pasal 1 (ayat 1) yang berbunyi: “kaum difabel *berhak mempunyai kesamaan kedudukan, hak dan kewajiban dalam berperan dan berintegrasi secara total sesuai dengan kemampuannya dalam segala aspek kehidupan dan penghidupannya*” (Undang – Undang No 4 Tahun 1997 dan PP 43 Tahun 1998). Akan tetapi menurut Gufron Sakaril, ketua Umum Persatuan Penyandang Cacat Indonesia (Kompas, 13 Juli 2012), di Indonesia banyak undang-undang yang isinya bertentangan dengan prinsip-prinsip CRPD karena itu banyak undang-undang yang perlu dikaji ulang dan disesuaikan. Antara lain, Undang-undang no 11 tahun 2009, yang menggolongkan penyandang disabilitas sebagai penyandang masalah kesejahteraan social, seperti pekerja seksm pecandu narkoba, gelandangan dan pengemis; Peraturan Pemerintah no 26 tahun 1977, yang menyatakan penyandang disabilitas sebagai tidak sehat secara jasmani dan rohani sehingga tidak mampu bekerja sebagai pegawai negeri sipil.

Peraturan Pemerintah tersebut bertentangan dengan pasal 8 dan 9 CRPD yang menegaskan bahwa penyandang cacat berhak bebas dari stigma dan memiliki hak atas aksesibilitas. Sementara itu, sebagai panduan desain dengan tujuan mencegah kesulitan akses bagi para penyandang disabilitas ke semua bangunan pelayanan umum telah dibuat Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 30/PRT/M/2006). Berbagai program Pemerintah seperti GAUN 2000 dan GAUN 2005, adalah juga ditujukan sebagai Gerakan Nasional untuk kaum difabel. Tetapi pada kenyataannya aksesibilitas ini masih merupakan isu yang dianggap kurang penting bagi sebagian besar masyarakat di Indonesia. Pembangunan fasilitas publik seperti terminal bus, belum memperhatikan kemudahan aksesibilitas tersebut.

Fenomena sulitnya aksesibilitas ke dan di dalam bangunan dan prasarana pelayanan umum, menjadi isu penting dalam sebuah pendekatan baru dalam arsitektur yang disebut Desain inklusi. Desain inklusi dapat didefinisikan sebagai "Rancangan produk *mainstream* dan/atau jasa yang dapat diakses dan digunakan oleh sebanyak mungkin orang, -tanpa membedakan usia dan kemampuan-, secara wajar tanpa perlu untuk adaptasi khusus atau desain khusus."

*

Pendekatan desain ini menekankan pentingnya mengakomodasi sebanyak mungkin variasi pengguna, atau memperlebar spektrum pengguna. Melalui prinsip desain inklusi ini, Terminal bus Purabaya dapat dievaluasi sejauh mana telah mengakomodasi aksesibilitas bagi pengguna dengan berbagai kemampuan fisik.

* <http://www-edc.eng.cam.ac.uk/betterdesign/>

1.2. Identifikasi Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dan pengamatan lapangan terhadap kegiatan pada saat mudik lebaran 2011, maka masalah dalam penelitian ini dapat diidentifikasi sebagai berikut:

Pemerintah Indonesia telah meratifikasi Konvensi Mengenai Hak-hak Penyandang Disabilitas yang dicanangkan PBB pada tahun 2006, ke dalam Undang-undang Nomor 9 tahun 2011 tentang pengesahan Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas

Aksesibilitas bagi kaum difabel di bangunan-bangunan umum telah dijamin dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997, pasal 1 (ayat 1) dan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998

Pemerintah telah membuat Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 30/PRT/M/2006)

Terminal bus merupakan fasilitas publik/ bangunan umum yang digunakan oleh masyarakat Kota Surabaya, namun saat ini kenyamanan dan kemudahan akses bagi setiap pengguna terminal bus belum menjadi pertimbangan utama dalam perencanaan fasilitas publik.

Diperlukan pemahaman perancang fasilitas publik tentang apa dan bagaimana aksesibilitas terkait dengan prinsip desain inklusi

1.3. Rumusan Masalah

Keberhasilan sebuah fasilitas publik tergantung pada pemahaman perancangannya mengenai hak setiap warga untuk mendapat pelayanan yang sama.

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas, maka dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Bagaimana spektrum pengguna Terminal bus Purabaya khususnya penumpang yang menggunakan fasilitas Terminal bus Purabaya, ditinjau berdasarkan kemampuan fisiknya maupun kondisi fisiknya?
- b. Bagaimana tingkat aksesibilitas fasilitas di Terminal bus Purabaya, terutama pada area kedatangan penumpang menuju Terminal Purabaya maupun area keberangkatan dari terminal Purabaya?
- c. Bagaimana pengguna mempersepsikan lingkungan Terminal bus Purabaya dalam hal aksesibilitas?

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Area pengamatan dalam penelitian adalah bangunan terminal bus Purabaya, Bungurasih Surabaya; dengan lingkup penelitian pada jalur kedatangan penumpang ke terminal Purabaya, mulai dari area kedatangan bus hingga selasar pengunjung menuju pintu keluar terminal; jalur keberangkatan dari Terminal Purabaya, mulai dari area memasuki bangunan terminal hingga menaiki bus.

Pengguna fasilitas Terminal, dapat dikategorikan ke dalam kelompok penumpang bus, pengantar atau penjemput, dan pekerja atau mereka yang bertugas di dalam Terminal. Fokus dalam penelitian ini, adalah pengguna dalam kelompok penumpang bus, di jalur kedatangan maupun keberangkatan. Pengamatan dilakukan terhadap pengunjung di dalam bangunan terminal, sedangkan responden yang diwawancarai adalah sejumlah penumpang bus yang berada di dalam bangunan terminal.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Desain Inklusi

Desain-inklusi adalah istilah yang dewasa ini banyak digunakan dalam profesi desain; mempunyai latar belakang yang sama dengan istilah lain seperti ‘desain universal’, ‘desain untuk semua’, ‘desain yang aksesibel’, ‘desain yang respek pada manusia’, ‘desain untuk keberagaman’, yaitu menciptakan dunia agar setiap orang dapat berpartisipasi semaksimal mungkin. Istilah desain-inklusi lahir sebagai respon karena istilah desain-universal yang berawal dari pergerakan bagi penyandang disabilitas, seringkali disalah artikan sebagai usaha mencari solusi universal untuk memenuhi kebutuhan semua orang (Steinfeld, Tauke, 2002).

The Tomar Resolution ReSAP (2001) Council of Europe, menjelaskan bahwa desain universal adalah sebuah strategi, yang bertujuan membuat desain dan komposisi dari berbagai lingkungan dan produk yang berbeda agar dapat dipahami dan digunakan oleh setiap orang sampai batas tertentu, secara sangat mandiri dan alami, tanpa perlu adaptasi atau solusi desain secara khusus. Di sisi lain, Imrie (2001) mengatakan bahwa desain universal mengurus isu-isu teknis dan prosedural, dan gagal mengatasi hambatan sosial dan perilaku, seperti stigmatisasi karena desain justru mengakomodasi ketidakmampuan seseorang (Story, 2002). Ia berpendapat bahwa pada pendekatan desain inklusi terdapat peningkatan aksesibilitas desain dan mengurangi stigmatisasi atau pengucilan individu, yaitu melalui pendekatan integratif dengan berjalan “bersama” pengguna daripada “untuk” pengguna. Di sinilah perbedaan yang sangat penting antara kedua istilah tersebut.

Sehingga desain-inklusi diartikan sebagai sebuah proses mendesain yang menghasilkan produk atau lingkungan, yang dapat digunakan dan dikenali oleh setiap orang dari berbagai usia, gender, kemampuan dan kondisi, dengan bekerja

bersama pengguna untuk menghilangkan hambatan dalam hal sosial, teknik, politik dan proses ekonomi yang menyokong bangunan dan desain (Newton, Ormerad, 2003).

Seperti halnya desain universal, secara umum pendekatan desain inklusi (*Inclusive Design*) menekankan hal-hal berikut:

- **Berpusat pada Kebutuhan Pengguna (*User Centered*)**
Setiap individu dalam kelompok masyarakat memiliki berbagai kemampuan dan ketrampilan, pengalaman masa lalu, keinginan dan pendapat yang berbeda satu dengan lainnya. Penelitian yang menelaah hal ini dengan waktu yang tepat, dengan fokus yang tepat dan dalam kerangka desain yang tepat akan menghasilkan pemahaman yang sangat bermanfaat, khususnya mengenai kebutuhan pengguna secara lebih spesifik.
- **Sadar akan Populasi (*Population aware*)**
Menggolongkan masyarakat dalam populasi tertentu ke dalam dua kelompok;
- a) kelompok penyandang cacat, dan b) kelompok orang yang mempunyai kemampuan penuh -, merupakan suatu cara pandang yang salah. Karena sesungguhnya terdapat spektrum kemampuan yang luas, dan dapat diketahui dengan jelas pada kelompok masyarakat manapun. Seseorang yang secara fisik mempunyai kemampuan penuh, atau dikenal sebagai orang biasa atau orang normal pun dapat menjadi seseorang yang terkendala apabila berada dalam kondisi tertentu yang tidak biasa.
- **Terfokus pada Bisnis (*Business focused*)**
Setiap keputusan yang dibuat selama proses desain dapat mempengaruhi keberhasilan sebuah desain inklusi dan kepuasan penggunaannya. Kegagalan dalam memahami kebutuhan pengguna dapat menghasilkan produk yang membuat orang frustrasi, memisahkan orang satu sama lain secara tidak perlu, sehingga pada akhirnya menimbulkan masalah lain. Sebaliknya, keberhasilan

mengimplementasikan desain inklusi dapat menghasilkan produk yang fungsional, bermanfaat, disukai, dan pada akhirnya memberi keuntungan.

2.1.1. Prinsip Desain Inklusi

Terdapat 7 (tujuh) prinsip yang digunakan dalam pendekatan desain inklusi, yang juga dikenal dalam desain universal, yaitu:

- Prinsip Pertama: Kesetaraan dalam penggunaan (*Equitable Use*)
Desain akan menjadi berguna dan dapat dipasarkan untuk seluruh orang dengan kemampuan yang beragam, karena itu yang harus dilakukan adalah:
 - Menyediakan sarana yang sama untuk digunakan untuk semua pengguna: fasilitas yang identik bila memungkinkan, fasilitas yang setara bila tidak memungkinkan.
 - Menghindari pemisahan atau stigmatisasi pada pengguna manapun.
 - Menyediakan privasi, keamanan, dan keselamatan yang sama bagi semua pengguna.
 - Membuat desain yang menarik bagi semua pengguna.

- Prinsip Kedua: Fleksibilitas dalam penggunaan (*Flexibility in Use*)
Desain mengakomodasi berbagai preferensi dan kemampuan setiap individu, karena itu yang harus dilakukan adalah:
 - Memberikan pilihan dalam metode penggunaan.
 - Mengakomodasi kemungkinan pengguna adalah pengguna tangan kanan atau seorang kidal.
 - Memfasilitasi akurasi dan ketepatan dari pengguna.
 - Memberikan kemungkinan adaptasi terhadap kecepatan pengguna.

- Prinsip ketiga: Cara penggunaan yang sederhana (*simple and intuitive use*)
Penggunaan desain harus dapat dimengerti dengan mudah oleh seluruh pengguna, tidak tergantung pada perbedaan pengalaman, pengetahuan,

keterampilan bahasa, atau tingkat konsentrasi saat menggunakan; karena itu yang harus dilakukan adalah:

- Menghilangkan kompleksitas yang tidak perlu.
 - Konsisten memenuhi harapan pengguna & mengantisipasi intuisi pengguna.
 - Mengakomodasi berbagai jenis keterampilan membaca dan bahasa.
 - Mengatur informasi sesuai dengan derajat kepentingannya.
 - Menyediakan masukan dan umpan balik yang efektif selama dan setelah selesai penggunaan atau tugas.
- Prinsip keempat: Informasi yang jelas (*Perceptible Information*)
Desain seharusnya mengkomunikasikan informasi yang penting (diperlukan) secara efektif kepada pengguna, terlepas dari kondisi lingkungan atau kemampuan inderawi pengguna; karena itu yang harus dilakukan adalah:
 - Menggunakan moda komunikasi yang berbeda (gambar, verbal, taktil) untuk presentasi informasi penting dengan memadai.
 - Memaksimalkan kemudahan orang membaca informasi penting.
 - Melakukan diferensiasi elemen cara menjelaskan (misalnya, memudahkan penyampaian instruksi atau petunjuk).
 - Menyediakan kompatibilitas dengan berbagai teknik atau peralatan yang digunakan oleh orang-orang dengan keterbatasan inderawi.
 - Prinsip kelima: Ada toleransi terhadap kesalahan (*tolerance for error*)
Desain harus meminimalkan bahaya dan konsekuensi yang merugikan dari tindakan yang disengaja ataupun kecelakaan, karena itu yang harus dilakukan:
 - Mengatur elemen untuk meminimalkan bahaya dan kesalahan: elemen yang paling banyak digunakan adalah elemen yang paling mudah diakses; unsur yang sangat berbahaya harus dieliminasi, terisolasi, atau dilindungi.
 - Memberikan peringatan atas potensi bahaya dan kesalahan.
 - Menyediakan gagal fitur yang tidak memberikan kesempatan untuk gagal (atau aman walaupun gagal bekerja).

- Mencegah terjadinya tindakan yang tidak disadari dalam tugas-tugas yang membutuhkan kewaspadaan.
- Prinsip keenam: Hanya memerlukan sedikit upaya (*low physical effort*)
Desain dapat digunakan secara efisien dan nyaman dan hanya menimbulkan kelelahan minimum; karena itu yang harus dilakukan adalah:
 - Memungkinkan pengguna berada dalam posisi tubuh netral.
 - Menggunakan kekuatan operasi yang wajar.
 - Meminimalkan tindakan berulang.
 - Meminimalkan upaya fisik yang terus menerus.
- Prinsip ketujuh: Terdapat ruang dan ukuran yang cukup untuk mencapai dan menggunakan (*size and space for approach and use*)
Ukuran dan ruang yang sesuai harus disediakan untuk memudahkan pendekatan, pencapaian, manipulasi, dan penggunaan obyek, tidak tergantung pada ukuran tubuh pengguna, postur, atau mobilitas; karena itu yang harus dilakukan adalah:
 - Memberikan garis yang jelas terlihat pada unsur-unsur penting bagi setiap pengguna dalam posisi duduk ataupun berdiri.
 - Memungkinkan setiap pengguna mencapai semua komponen secara nyaman dalam posisi duduk ataupun berdiri.
 - Mengakomodasi adanya perbedaan pada tangan dan ukuran pegangan.
 - Menyediakan cukup ruang untuk penggunaan alat bantu, bantuan pribadi.

2.1.2. Kriteria Desain Inklusi

Kriteria Desain Inklusi (<http://www-edc.eng.cam.ac.uk/betterdesign/>):

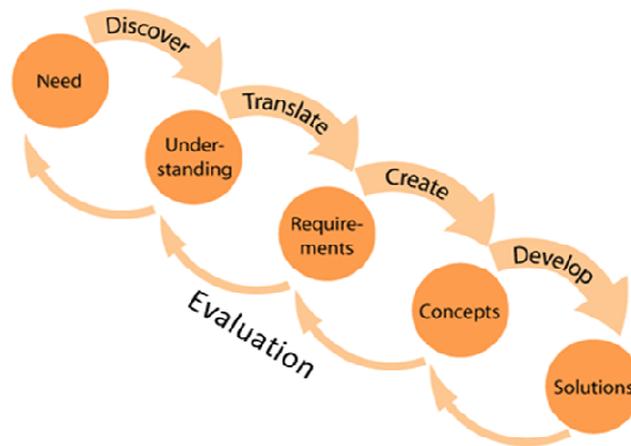
- Fungsional (*Functional*)
Produk-produk harus menyediakan fitur yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan penggunanya. Sebuah produk dengan banyak fitur tidak dijamin akan fungsional.

- Dapat digunakan (*Usable*)
Produk yang mudah dioperasikan adalah yang menyenangkan dan memberikan kepuasan bagi penggunanya, sedangkan produk–produk yang memberikan tuntutan tinggi pada penggunanya akan menyebabkan frustrasi bagi banyak orang dan bahkan memisahkan beberapa orang sama sekali.
- Disukai (*Desirable*)
Sebuah produk mungkin sangat diinginkan untuk berbagai alasan, termasuk menjadi sangat estetik atau menyenangkan untuk disentuh, menunjukkan status sosial, atau membawa dampak positif terhadap kualitas hidup.
- Layak (*Viable*)
Keberhasilan bisnis dari sebuah produk dapat diukur dengan profitabilitasnya. Hal ini biasanya merupakan hasil dari produk yang fungsional, bermanfaat, dan disukai, dan dipasarkan pada saat yang tepat dengan harga yang tepat.

2.1.3. Proses Desain Inklusi

Langkah merancang dengan pendekatan desain Inklusi (gambar 2.1):

- Menemukan kebutuhan nyata dari semua pengguna (*stakeholders*).
- Menterjemahkan kebutuhan tersebut ke dalam tujuan desain (*design intention*) atau spesifikasi desain.
- Menciptakan konsep awal (*preliminary concept*) yang selanjutnya dievaluasi terhadap spesifikasi desain.
- Mengembangkan desain produk akhir atau jasa secara mendetail (*detailed design*) untuk selanjutnya diproduksi atau dikonstruksikan.
- Proses Evaluasi dilakukan sepanjang proses ini



Gambar 2.1. Langkah–Langkah Desain Inklusi
(Sumber: <http://www-edc.eng.cam.ac.uk/betterdesign/>)

2.2. Spektrum Pengguna

Sebuah fasilitas pelayanan publik, seperti terminal tidak ditujukan untuk sekelompok pengguna tertentu saja, tetapi dapat digunakan oleh publik dari berbagai kelompok pengguna. Berbagai aktivitas terjadi dalam terminal, baik yang dilakukan oleh pengguna yang bekerja melayani maupun pengguna yang menggunakan jasa pelayanan. Keaneka-an pengguna juga berarti keaneka-an kemampuan fisik dan mentalnya.

Dalam pendekatan desain inklusi, spektrum pengguna merupakan aspek yang perlu mendapatkan perhatian, karena akan mencakup berbagai karakteristik dan kemampuan setiap kelompok penggunanya (gambar 2.2.). Adanya kelompok pengguna yang berbeda, dapat dipahami sebagai adanya perbedaan fenomena perilaku pengguna. Spektrum kemampuan manusia dapat dikelompokkan berdasarkan kemampuan fisik dan mentalnya (tabel 2.1.)



Gambar 2.2. Spektrum Pengguna Desain Inklusif

Tabel 2.1. Spektrum Kemampuan Manusia

Rangkuman	Inclusive Design Sumber: http://www-edc.eng.cam.ac.uk/betterdesign	Universal Design Sumber: http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/
<ul style="list-style-type: none"> • Usia (<i>Ages</i>) • Kondisi Kesehatan (<i>Health Conditions</i>) • Keterbatasan (<i>Disability</i>) • Penglihatan (<i>Vision</i>) • Pendengaran (<i>Hearing</i>) • Berpikir (<i>Thinking</i>) • Komunikasi (<i>Communication</i>) • Pergerakan (<i>Locomotion</i>) • Jangkauan (<i>Reach</i>) • Rentangan (<i>Stretch</i>) • Ketangkasan (<i>Dexterity</i>) • Kebiasaan dan Latar Belakang Budaya (<i>Behavioural and Cultural Backgrounds</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensorik [Penglihatan dan Pendengaran] - <i>Sensory (vision and hearing)</i> • Kognitif [Berpikir dan Berkomunikasi] - <i>Cognitive (thinking and communication)</i> • Motor [pergerakan, jangkauan & rentangan dan ketangkasan] - <i>Motor (locomotion, reach & stretch and dexterity)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kognisi (<i>Cognition</i>) • Penglihatan (<i>Vision</i>) • Pendengaran dan Ucapan (<i>Hearing and Speech</i>) • Fungsi Tubuh (<i>Body Functions</i>) • Fungsi Lengan (<i>Arm Functions</i>) • Fungsi Tangan (<i>Hand Functions</i>) • Mobilitas (<i>Mobility</i>) • Variasi yang harus dipertimbangkan adalah: usia, keterbatasan, Lingkungan, situasi tertentu (<i>Variations should be considered are: age, disability, the Environment, particular situations</i>)

BAB 3

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

3.1. Tujuan Penelitian

Tujuan umum penelitian ini adalah untuk menelaah tingkat aksesibilitas fasilitas publik. Adapun secara khusus, tujuan penelitian ini adalah:

- a. Menelaah spektrum pengguna fasilitas terminal bus Purabaya
- b. Menelaah sejauh mana Terminal Purabaya memenuhi prinsip Desain Inklusi
- c. Mengetahui kebutuhan Pengguna Desain Inklusi di Terminal Purabaya
- d. Menelaah tingkat aksesibilitas bagi penumpang yang menggunakan fasilitas terminal bus Purabaya

3.2. Manfaat Penelitian.

Penelitian ini bermanfaat untuk:

- a. Pengambil kebijakan kota
Membuka wawasan para pengambil kebijakan kota dalam mengembangkan dan meningkatkan sarana publik agar berfungsi optimal bagi seluruh anggota masyarakat penggunanya.
- b. Arsitek
Membuka wawasan para arsitek untuk membangun konsep berpikir mengenai desain inklusif dalam perancangan sebuah terminal bus
- c. Ilmu Pengetahuan
Memberi kontribusi pada ilmu pengetahuan dan perancangan terminal bus. Menambah khasanah informasi mengenai aksesibilitas terminal bus Purabaya sebagai sebuah bangunan publik

d. Peneliti lain

Mendorong untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai aksesibilitas pada fasilitas publik lainnya

BAB 4

METODE PENELITIAN

4.1. Jenis dan Rancangan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian eksploratif mengenai tingkat aksesibilitas fasilitas publik berupa terminal bus. Fokus pada kajian teoritik adalah mengenai prinsip desain inklusi, yang diawali dengan telaah literatur secara intensif, kemudian dilanjutkan dengan penelitian kualitatif rasionalistik. Bagian ini dilakukan dengan menggunakan metode pengamatan aktivitas pengguna terminal bus selama berada di lingkungan yang diteliti, merekam dengan foto dan film, dan melakukan wawancara semi-terstruktur dan wawancara terbuka.

Subyek yang diwawancarai adalah sejumlah pengguna terminal bus yang mewakili kelompok pengguna fasilitas terminal bus Purabaya.

4.2. Prosedur Penelitian

Langkah dalam penelitian ini adalah:

- a. Langkah Persiapan, yang meliputi:
 - Tinjauan pustaka yang difokuskan pada perihal desain inklusi
 - Pengumpulan data, yang meliputi obyek lingkungan fisik dan pengamatan aktivitas di terminal bus, yang dilakukan pada hari libur panjang yaitu menjelang dan setelah hari Raya Idul Fitri, serta pada hari kerja.
 - Menyusun daftar pertanyaan dan panduan wawancara
 - Menyusun tim pewawancara
- b. Pelaksanaan Penelitian, yang meliputi:
 - Penelaahan literatur secara mendalam
 - Melakukan wawancara terhadap responden
 - Melakukan observasi lokasi dengan menggunakan teori terkait
 - Membuat format data dalam bentuk tabel dan sketsa gambar
 - Menganalisis hasil wawancara, hasil pengamatan dan hasil pengukuran

- Menarik kesimpulan analisis data dan menyusun kesimpulan
- Menyusun laporan penelitian

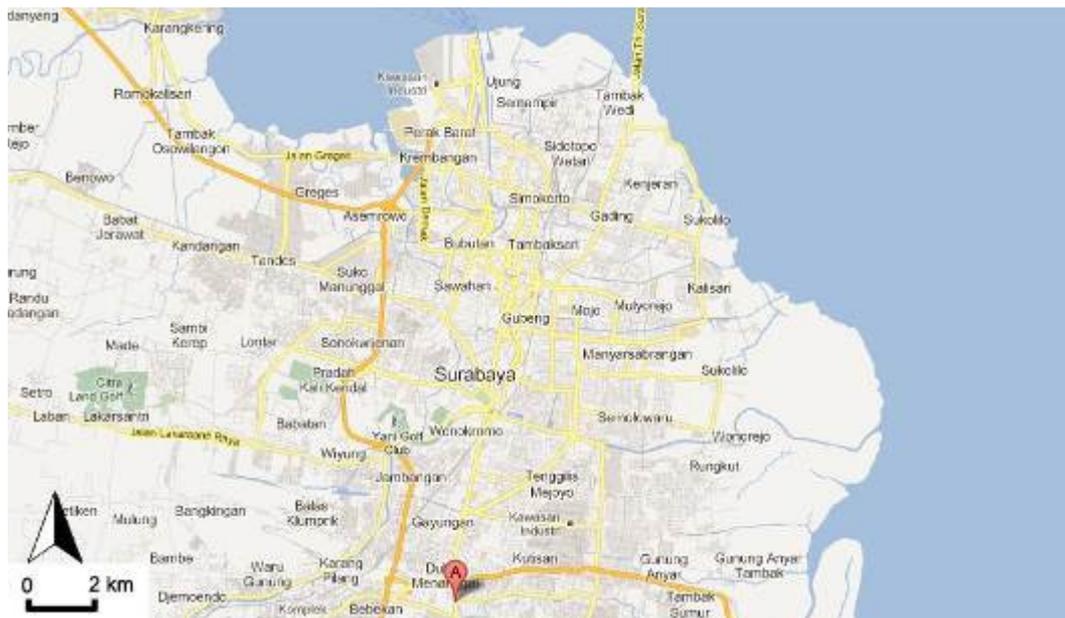
BAB 5

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Latar Belakang Terminal Purabaya

Terminal Purabaya berlokasi di Desa Bungurasih, Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas ± 12 Ha, merupakan pengganti Terminal Joyoboyo di Surabaya yang tidak dapat berkembang karena keterbatasan lahan. Terminal ini telah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun pembangunannya baru pada tahun 1989 serta pengoperasiannya diresmikan oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991.

Terminal Purabaya memiliki akses yang baik ke Kota Surabaya dan Kabupaten Sidoarjo; dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya sesuai kerjasama antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya [†] (Gambar 5.1 s/d 5.7).



[†] Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2009), Bahan Presentasi Kunjungan Kerja UPTD Terminal Purabaya

Gambar 5.1. Lokasi Terminal Purabaya

Sumber: Google



Gambar 5.2. Detail Lokasi Terminal Purabaya

Sumber: Google



Gambar 5.3. Gerbang Terminal Purabaya

Sumber:

<http://www.eastjava.com/tourism/surabaya/ina/bungurasih-gallery.html>



Gambar 5.4. Suasana di dalam Terminal

Sumber:

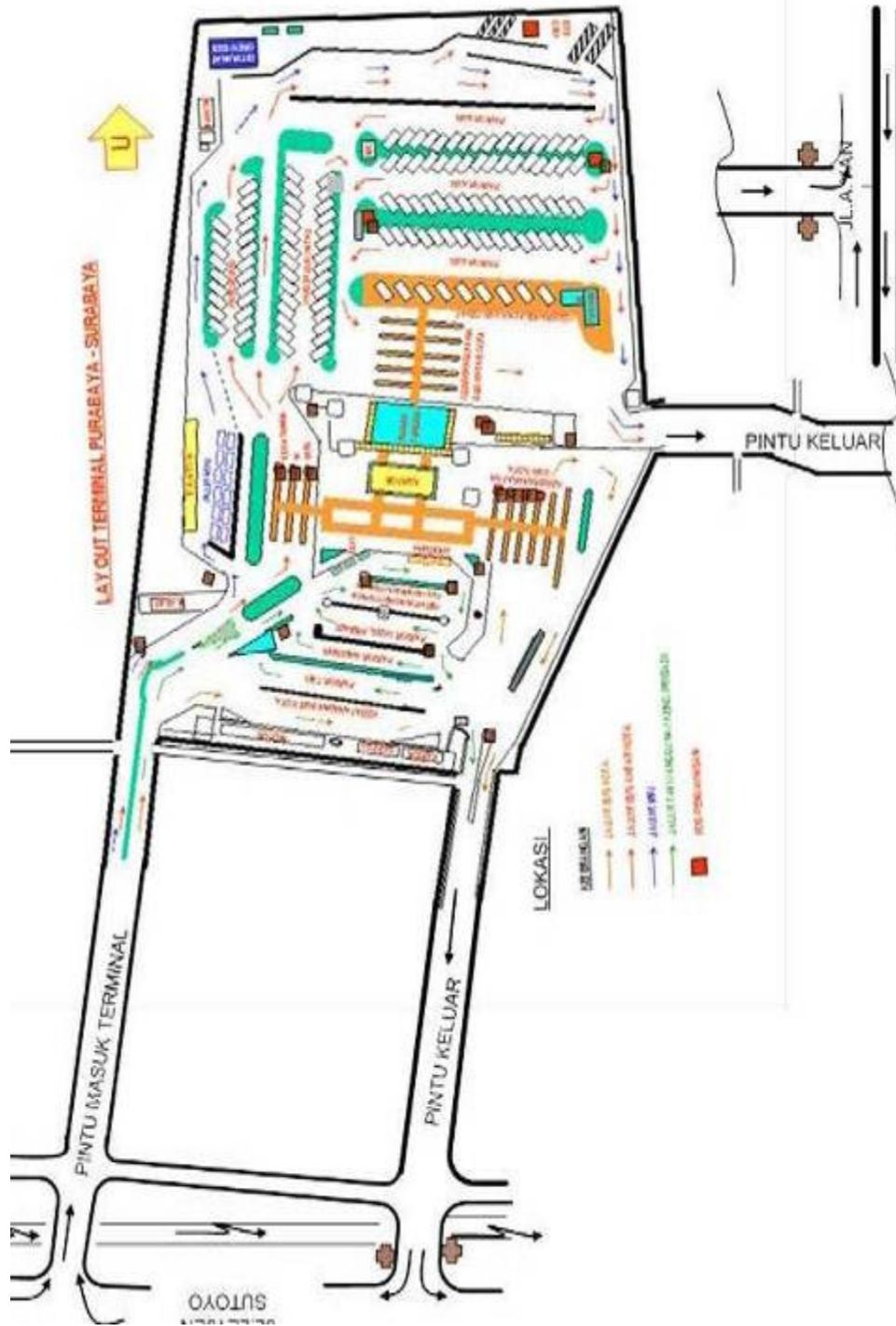
<http://purabayabusterminal.wordpress.com/>



Gambar 5.5. Area Pintu Masuk Gedung Terminal
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2009)



Gambar 5.6. Area Keberangkatan Terminal
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2009)



Gambar 5.7. Denah Terminal Purabaya
 Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2009)

5.2. Kapasitas Terminal Purabaya

Terminal Purabaya termasuk dalam kategori terminal Tipe A dengan fasilitas bangunan seluas 45854 m² (tabel 5.1.); melayani trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Berdasarkan data statistik, Terminal Purabaya ini merupakan terminal bus tersibuk di Indonesia (dengan jumlah penumpang hingga 120.000 per hari), dan termasuk terminal bus terbesar di Asia Tenggara [‡]

Terminal ini dipadati pengguna bus terutama pada saat menjelang dan setelah hari Raya Idul Fitri atau saat arus balik liburan Tahun Baru. Data pada awal Januari tahun 2011 menunjukkan terdapat lebih dari 50 ribu orang memadati terminal tersebut untuk berbagai tujuan, baik ke berbagai daerah di Jawa Timur, seperti Madiun, Kediri, Jember, Banyuwangi, dan Malang atau ke luar provinsi seperti Mataram-Nusa Tenggara Barat, Semarang-Jawa Tengah, Yogyakarta, Jakarta, dan sejumlah kota di Pulau Sumatra [§]. Puncak arus mudik kembali terjadi pada hari pertama lebaran. Tercatat 1.500 penumpang yang berangkat setiap jamnya.. Libur Idul Adha yang jatuh pada akhir pekan (5 November 2011) menyebabkan sekitar 50 ribu penumpang memadati Terminal bus Purabaya. Jumlah ini menunjukkan angka yang lebih tinggi daripada jumlah penumpang pada tahun 2010, yaitu sebanyak 29 ribu orang. ^{**}

Lonjakan peningkatan jumlah penumpang pada hari-hari libur panjang dapat terlihat pada Gambar 5.8. sampai Gambar 5.12, yaitu pada bulan Januari saat libur panjang seperti Perayaan Tahun Baru, bulan Agustus dan September pada saat libur Hari Raya Idul Fitri dan bulan November pada hari Raya Idul Adha. Selain itu lonjakan penumpang juga terjadi setiap akhir minggu. Hal ini

[‡] <http://purabayabusterminal.wordpress.com/>

[§] <http://www.metrotvnews.com/read/news/2011/01/02/38376/Ribuan-Penumpang-Padati-Terminal-Purabaya>

^{**} <http://metrotvnews.com/read/newsvideo/2011/11/05/139203/Terminal-Purabaya-Sesak>

juga terlihat dalam data statistik jumlah penumpang dari dan ke Terminal Purabaya (Tabel 5.2) dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011)

Tabel 5.1. Tabel Fasilitas Terminal Purabaya (Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2009)

††

No.	Nama Sub-Bagian	Nama Fasilitas	Jumlah	Total Luas (m2)
1	Fasilitas Jalur Keberangkatan-Kedatangan	Jalur / Shelter Pemberangkatan Bus AKDP / AKAP	16	3292
2		Jalur / Shelter Pemberangkatan Bus Kota	5	1575
3		Jalur / Shelter Kedatangan Bus AKDP / AKAP	4	1575
4		Jalur / Shelter Kedatangan Bus Kota	2	840
5	Tempat Parkir	T.parkir Bus AKAP / AKDP	4	13770
6		Tempat parkir Bus Kota	1	2700
7		Tempat parkir MPU	1	940
8		Tempat parkir kendaraan pengantar / pribadi	1	1050
9		Tempat parkir taksi / angkutan	2	1535
10		Tempat parkir sepeda motor	4	
11	Bangunan Kantor	Bangunan Terminal	1	5364
12		Bangunan Kantor	1	1170
13		Ruang tunggu Penumpang Bus AKDP / AKAP	1	1296
14		Ruang Tunggu Penumpang Bus Malam Cepat	1	36
15		Menara Pengawas	1	36
16	Fasilitas Utama lainnya	Pos Pengawas dan Pengendalian	9	81
17		Pos retribusi	8	60
18		Loket Penjualan Karcis	2	90
19		Loket Retribusi Ruang Tunggu	15	4,25
20		Selasar	1	913,2
21		Rambu	100	
22		RPPJ	5	
23		Papan Informasi Tarif - Jurusan	4	
24	Fasilitas Lainnya	Tempat Pembuangan Sampah	1	75
25		Bangunan Generator / Genset	1	72
26		Tempat Penitipan Barang	2	18

†† Dinas Perhubungan Kota Surabaya,(2009),Bahan Presentasi Kunjungan Kerja UPTD Terminal Purabaya

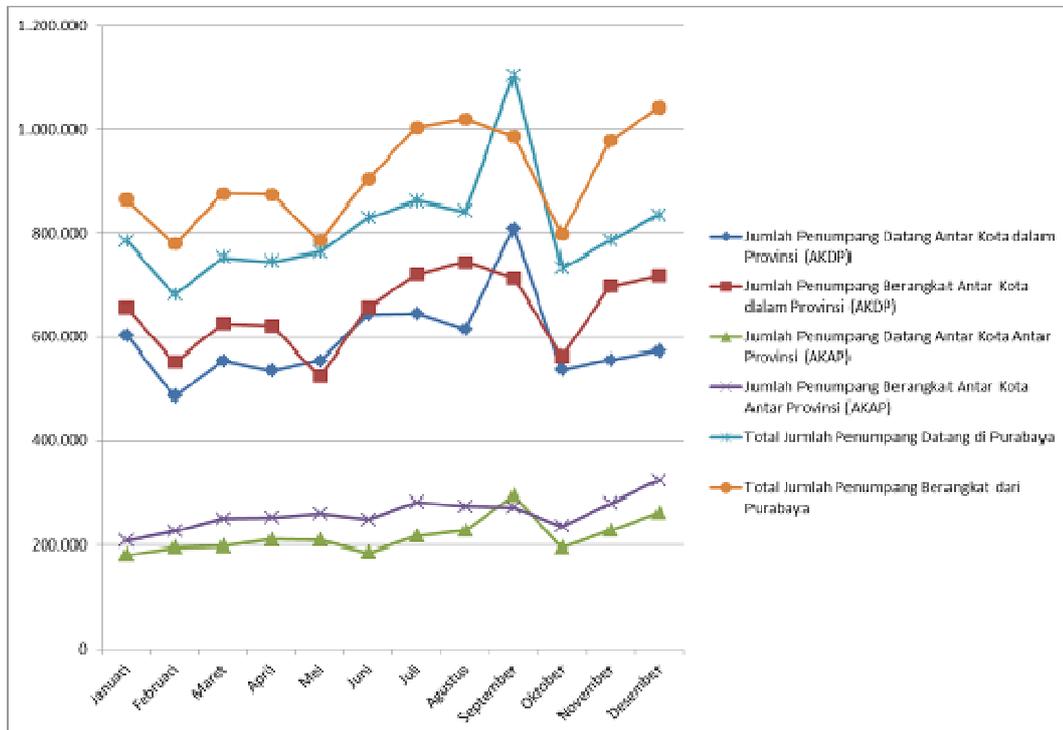
No.	Nama Sub-Bagian	Nama Fasilitas	Jumlah	Total Luas (m ²)
27		Jaringan Penerangan	155	1821
28		Pagar Pengaman	1	
29		Pagar BRC	1	1179
30		Separator / Kanstin	1	6362
Total Luas				45854,45

Tabel 5.2. Jumlah Penumpang Terminal Purabaya per Bulan pada Tahun 2011.

Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011), Data Kedatangan/ Keberangkatan Bis dan Penumpang di Terminal Purabaya). ^{##}

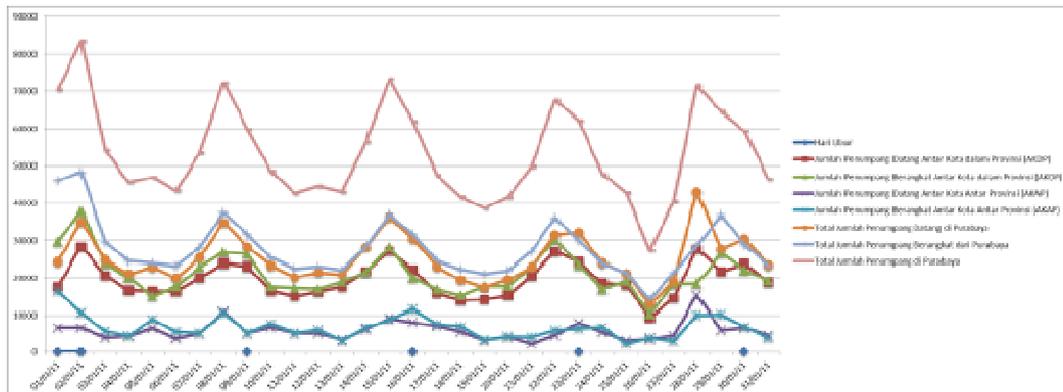
Bulan	Jumlah Penumpang Antar Kota dalam Provinsi (AKDP)		Jumlah Penumpang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)		Total Jumlah Penumpang Purabaya		
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Total
Januari	603.363	656.534	181.774	207.790	785.137	864.324	1.649.461
Februari	486.675	553.306	195.391	226.624	682.066	779.930	1.461.996
Maret	554.738	625.299	198.556	250.594	753.294	875.893	1.629.187
April	535.913	621.958	209.935	252.838	745.848	874.796	1.620.644
Mei	555.535	525.650	209.195	260.610	764.730	786.260	1.550.990
Juni	644.466	657.040	186.483	248.654	830.949	905.694	1.736.643
Juli	645.380	721.400	217.063	282.727	862.443	1.004.127	1.866.570
Agustus	615.691	745.492	227.658	275.063	843.349	1.020.555	1.863.904
September	809.145	714.405	296.084	273.085	1.105.229	987.490	2.092.719
Oktober	537.784	563.611	195.488	235.825	733.272	799.436	1.532.708
November	557.288	698.223	228.315	280.077	785.603	978.300	1.763.903
Desember	573.965	718.072	262.088	324.223	836.053	1.042.295	1.878.348

^{##} Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011), Data Kedatangan/ Keberangkatan Bis dan Penumpang di Terminal Purabaya



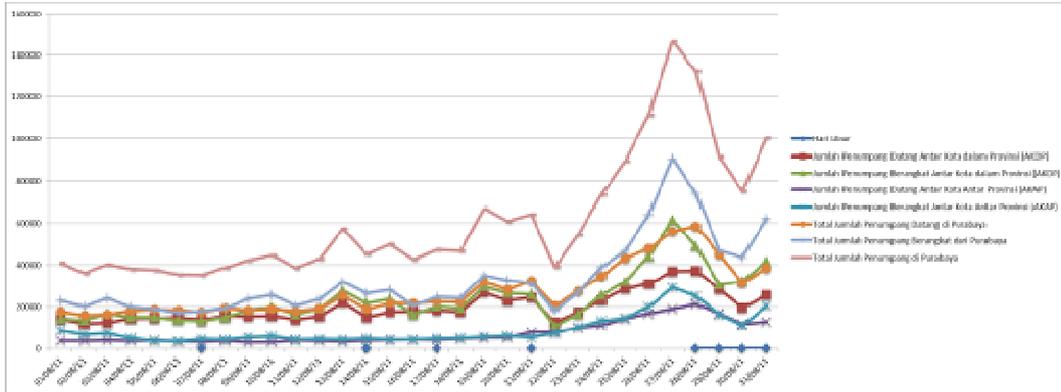
Gambar 5.8. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada hari-hari Libur Panjang

Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011))



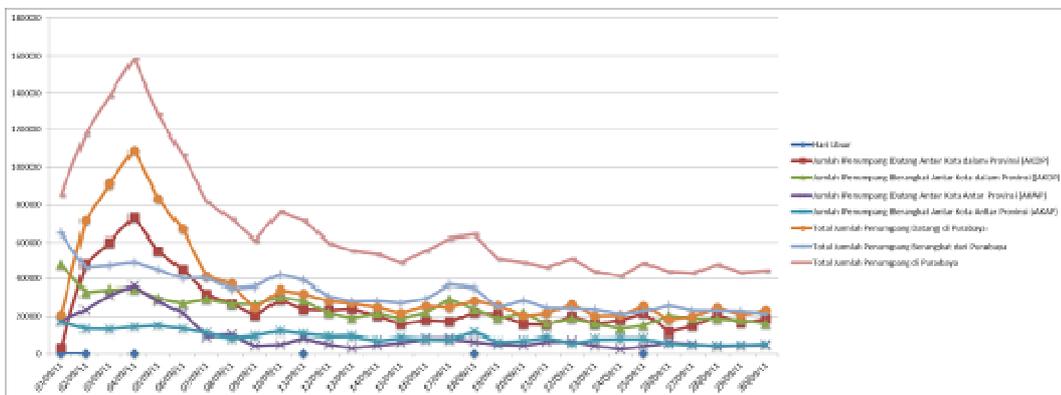
Gambar 5.9. Lonjakan Penumpang Januari Tahun 2011 (Tahun Baru)

Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011))



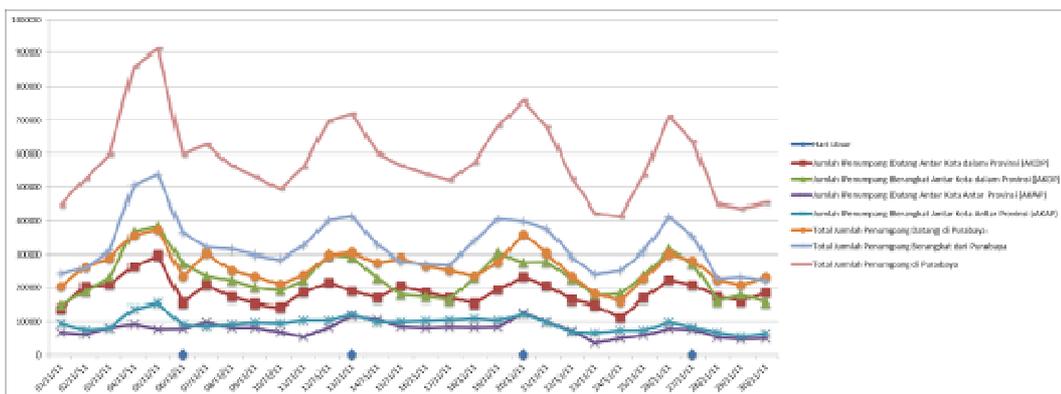
Gambar 5.10. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada bulan Agustus (Idul Fitri)

Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011))



Gambar 5.11. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada bulan September (Idul Fitri)

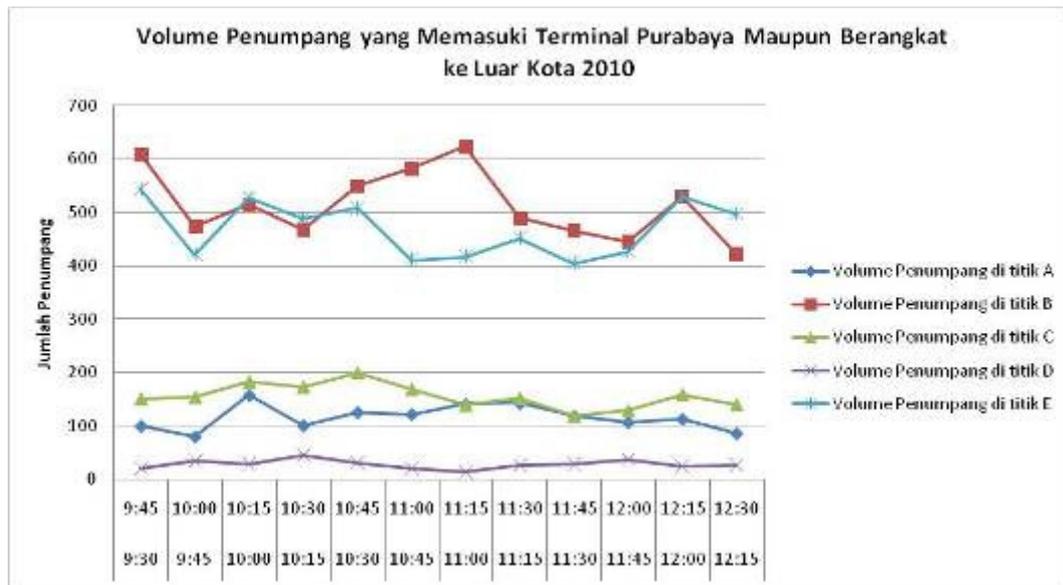
Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011))



Gambar 5.12. Lonjakan Penumpang Tahun 2011 pada bulan November (Idul Adha)

Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011))

Berdasarkan penelitian Institut Teknologi Sepuluh November (2010) dalam Laporan Survey Rekayasa Lalu Lintas, Survey Pengamatan Terminal Bungurasih, ditemukan bahwa pada siang hari terdapat peningkatan jumlah penumpang.^{§§} (Gambar 5.13, 5.14 dan 5.15).



Gambar 5.13 .Volume Penumpang di Terminal pada sebuah hari di tahun 2010

Keterangan: Titik A – D merupakan penumpang datang, Titik E adalah penumpang berangkat.

Sumber: Institut Teknologi Sepuluh November, (2010)

^{§§} Institut Teknologi Sepuluh November, (2010), Laporan Survey Rekayasa Lalu Lintas, Survey Pengamatan Terminal Bungurasih diakses di <http://www.scribd.com/doc/36679192/Observation-Report-Terminal-Bungurasih>



Gambar 5.14. Titik Pengamatan di Terminal pada sebuah hari tahun 2010

Keterangan: Titik A – D merupakan penumpang datang, Titik E adalah penumpang berangkat.

Sumber: Institut Teknologi Sepuluh November (2010)



Gambar 5.15. Titik Pengamatan di Terminal pada sebuah hari tahun 2010

Keterangan: Titik A – D merupakan penumpang datang, Titik E adalah penumpang berangkat.

Sumber: Institut Teknologi Sepuluh November (2010)

5.3. Spektrum Pengguna-Penumpang Terminal Purabaya

Berdasarkan analisa statistik Terminal dan hasil Riset ITS tersebut di atas, maka dilakukan 2 buah survey visual Spektrum Pengguna pada waktu yang berbeda, yaitu

pertama, Survey Visual Spektrum Pengguna dilakukan pada bulan Agustus – September 2011, dan kedua dilakukan pada 8 Juni 2012.

Kedua survey visual tersebut dilakukan dengan menggunakan metodologi *Visual Research* (Sanoff, 1991)^{***}. Pada survey pertama dilakukan secara umum, dan survey kedua dilengkapi dengan teknik wawancara terpilih yang lebih mendetail.

5.3.1. Berdasarkan Pengamatan Visual

Dalam penelitian ini spektrum pengguna diklasifikasikan berdasarkan derajat kemampuan aksesibilitasnya. Hal yang paling berperan dalam penentuan derajat aksesibilitas seseorang adalah perbedaan kemampuan fisik seseorang dalam hal penglihatan, pergerakan kaki dan jangkauan tangan.

Dari hasil survey visual pada Agustus - September 2011 secara umum ditemukan 3 kelompok pengguna-penumpang terminal bus Purabaya, dalam hal kemampuan aksesibilitasnya. Kelompok pertama adalah kelompok pengguna orang biasa/normal/bukan kaum penyandang disabilitas, tetapi yang secara fisik terkendala kedua tangannya karena membawa sejumlah barang-barang bawaan. Kelompok kedua adalah pengguna normal yang secara fisik masih dapat menggunakan salah satu tangannya atau bahkan kedua tangannya secara bebas. Kelompok ketiga adalah pengguna penyandang disabilitas (kaum difabel, seperti penyandang tuna netra, tuna daksa berkursi roda, tuna daksa dengan bantuan kruk, dll.) yang secara fisik terkendala mobilitasnya.

^{***} Sanoff, H., (1991), *Visual Research Methods in Design*, Department of Architecture, School of Design and Environment, North Carolina University, Van Nostrand Reinhold, New York.

Tabel 5.3. Lembar Survey Visual Spektrum Pengguna-Penumpang yang Datang ke Terminal Purabaya ataupun yang Berangkat dari Terminal Purabaya

Nama Surveyor							
Tanggal							
Waktu	Dari Jam						
	Sampai Jam						
Posisi							
No	Spektrum Pengguna		Pria		Wanita		Total
			2 tangan membawa barang	1 tangan membawa barang atau kedua tangan bebas	2 tangan membawa barang	1 tangan membawa barang atau kedua tangan bebas	
C1	orang biasa	anak					
C2		Remaja dan dewasa					
C3		lansia					
C4	difabel	tuna netra					
C5		tuna daksa (tongkat)					
C6		tuna daksa (kursi roda)					
C7		difabel lainnya					
Total		Kelompok 1: orang biasa yang 2 tangannya terkendala		Kelompok 2: orang biasa yang 1 atau kedua tangannya tidak terkendala		Kelompok 3: difabel	

Gambar 5.16 s/d Gambar 5.21 menunjukkan contoh spektrum pengguna dari ketiga kelompok pengguna tersebut di atas, berdasarkan hasil survey pertama pada saat menjelang hari Raya Idul Fitri, bulan Agustus-September 2011

			
<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>
<p>Membawa 3 buah kardus Keterbatasan gerak kepala karena menahan barang bawaan</p>	<p>Memikul barang di kepala. Mempunyai keterbatasan penglihatan dan pergerakan kepala</p>	<p>Memikul barang di pundak. Ada keterbatasan penglihatan dan pergerakan kepala</p>	<p>Satu tangan menjinjing tas dan satu tangan lainnya membawa barang bersama-sama, sehingga tidak bebas bergerak/berjalan</p>

Gambar 5.16. Spektrum Pengguna Kelompok 1 : orang biasa yang terkendala kedua tangannya

			
<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>
<p>Satu tangan menjinjing tas dan satu tangan lainnya menarik koper</p>	<p>Membawa tas punggung, Satu tangan menjinjing kardus dan satu tangan lainnya menarik koper</p>	<p>Satu tangan menjinjing tas. Satu tangan menggendong balita dan membawa tas</p>	<p>Satu tangan menjinjing tas, menggendong bayi, dan satu tangan membawa tas</p>

Gambar 5.17. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya

			
<p>Terkendala dua tangan membawa barang dan anak balita</p>	<p>Terkendala dua tangan memegang anak balita</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang dan memegang balita</p>
<p>Membawa tas jinjing di pundak Kedua tangan memegang tas jinjing dan menggandeng anak balita</p>	<p>Membawa tas punggung Kedua tangan memegang anak balita</p>	<p>Satu tangan agak bebas meski juga menenteng tas</p>	<p>Mempunyai keterbatasan pergerakan kepala</p>

Gambar 5.18. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya

			
<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>
<p>Memikul barang dengan dimensi besar/panjang Mempunyai keterbatasan pergerakan kepala</p>	<p>Membawa kardus dan dompet di satu tangan, membawa tas jinjing di pundak</p>	<p>Membawa kardus di pundak, dan satu tangan lainnya bebas</p>	<p>Satu tangan membawa kantung plastik dan satu tangan lainnya bebas</p>

Gambar 5.19. Spektrum Pengguna Kelompok 2: orang biasa yang terkendala hanya salah satu tangan

		
<p>Kedua tangan bebas</p>	<p>Kedua tangan bebas</p>	<p>Kedua tangan bebas</p>
<p>Meskipun membawa tas jinjing di kedua pundak, tetapi kedua tangannya dapat bergerak bebas</p>	<p>Membawa tas punggung tetapi kedua tangannya bebas</p>	<p>Membawa tas punggung, tetapi kedua tangannya bebas</p>

Gambar 5.20. Spektrum Pengguna kelompok 2: orang biasa yang kedua tangannya tidak terkendala

	
<p>Terkendala pada pergerakan kaki</p>	<p>Terkendala pada pergerakan kaki</p>
<p>Berjalan menggunakan tongkat sehingga satu tangan terkendala, sedangkan satu tangan lainnya bebas meskipun membawa tas jinjing di pundak</p>	<p>Satu tangan terkendala, karena berjalan menggunakan tongkat, satu tangan lainnya bebas</p>

Gambar 5.21. Spektrum Pengguna kelompok 3: Penyandang Disabilitas, sebagai Pengguna tongkat

membawa barang, atau bahkan kedua tangannya bebas tanpa barang bawaan. Sedangkan penyandang disabilitas/kaum difabel tidak ditemukan.

Pada Titik 6 (selasar dari area kedatangan bus) terdapat 15,8% penumpang yang tergolong orang biasa (bukan penyandang disabilitas) tetapi terkendala secara fisik karena kedua tangannya harus membawa barang; 84,2% penumpang yang tergolong orang biasa yang tidak terkendala secara fisik karena hanya satu tangannya yang membawa barang, atau bahkan kedua tangannya bebas, tidak harus membawa barang, dan tidak ditemukan kaum difabel. Contoh spektrum tiap kelompok terlihat dalam Gambar 5.23 s/d 5.26

Tabel 5.4. Spektrum Pengguna-penumpang yang berangkat dari Terminal Purabaya

Nama Surveyor		Devi Calista										
Tanggal		8 Juni 2012										
Waktu	Dari Jam	13.10										
	Sampai Jam	13.40										
Posisi		3 - area Pintu Keberangkatan										
No	Spektrum Pengguna		Pria				Wanita				Total	
			2 tangan membawa barang		1 tangan membawa barang atau kedua tangan bebas		2 tangan membawa barang		1 tangan membawa barang atau kedua tangan bebas			
				%		%		%		%		%
C1	orang biasa	anak	0	0	25	3.6	2	0.3	21	3.0	48	6.8
C2		Remaja dan dewasa	56	7.1	359	51.2	39	5.6	127	10.1	575	82.0
C3		lansia	3	0.7	37	5.3	15	2.1	21	3.0	78	11.1
C4	difabel	tuna netra									0	0
C5		tuna daksa (tongkat)									0	0
C6		tuna daksa (kursi roda)									0	0
C7		difabel lainnya									0	0
											701	
Total		Kelompok 1: orang biasa yang 2 tangannya terkendala	111	15.8	Kelompok 2: orang biasa yang 1 atau kedua tangannya tidak terkendala	590	84.2	Kelompok 3: difabel	0	0		

Tabel 5.5. Spektrum Pengguna-penumpang yang datang ke Terminal Purabaya

Nama Surveyor			Devi Calista									
Tanggal			8 Juni 2012									
Waktu	Dari Jam		13.45									
	Sampai Jam		14.15									
Posisi			6 - area Pintu Kedatangan									
No	Spektrum Pengguna		Pria				Wanita				Total	
			2 tangan membawa barang		1 tangan membawa barang atau kedua tangan bebas		2 tangan membawa barang		1 tangan membawa barang atau kedua tangan bebas			
				%		%		%		%		%
C1	orang biasa	anak	1	0.2	12	2.7	0	0	9	2	22	4.9
C2		Remaja dan dewasa	15	3.4	261	58.5	18	4.0	86	19.3	380	85.2
C3		lansia	2	0.4	21	4.7	7	1.6	14	3.1	40	9.9
C4	difabel	tuna netra									0	0
C5		tuna daksa (tongkat)									0	0
C6		tuna daksa (kursi roda)									0	0
C7		difabel lainnya									0	0
											442	
Total		Kelompok 1: orang biasa yang 2 tangannya terkendala	43	9.8	Kelompok 2: orang biasa yang 1 atau kedua tangannya tidak terkendala	399	90.2	Kelompok 3: difabel	0	0		

			
<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>
<p>Membawa tas jinjing di pundak, kedua tangan membawa keranjang</p>	<p>Selain menenteng barang/tas, juga membawa tas di pundak</p>	<p>Memikul barang bersama, mempunyai keterbatasan pergerakan, masing2 juga membawa tas punggung atau tas gendong</p>	<p>Dua tangan memikul tas, tetapi tangan masih agak bebas</p>

Gambar 5.23. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya

			
<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala dua tangan membawa barang</p>
<p>Membawa tas punggung dan 2 tangannya membawa 2 kardus</p>	<p>Membawa tas punggung, dan 2 tangannya membawa koper beroda dan tas jinjing</p>	<p>Membawa tas punggung, tas laptop jinjing dan 2 tangannya membawa kantong plastik dan kardus</p>	<p>Membawa 2 tas jinjing dan harus memperhatikan seorang anak kecil yang juga terkendala membawa barang.</p>

Gambar 5.24. Spektrum Pengguna Kelompok 1: orang biasa yang terkendala kedua tangannya

			
<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>	<p>Terkendala satu tangan membawa barang</p>
<p>Satu tangan membawa tas jinjing, tetapi satu tangan lainnya bebas</p>	<p>Satu tangan membawa koper beroda, satu tangan bebas.</p>	<p>Satu tangan membawa koper beroda dan tas, subyek juga membawa tas jinjing. Seorang porter membantu membawakan tas.</p>	<p>Membawa tas dengan roda, satu tangan agak bebas meski menenteng tas</p>

Gambar 5.25. Spektrum Pengguna Kelompok 2: orang biasa yang terkendala salah satu tangannya

			
Tidak terkendala kedua tangannya	Tidak terkendala kedua tangannya	Tidak terkendala kedua tangannya	Tidak terkendala kedua tangannya
Membawa tas pinggang	Penumpang dengan dua tangan bebas, dibantu oleh porter dengan satu tangan membawa koper dan satu tangan memikul koper	Membawa tas jinjing di pundak	Membawa tas jinjing di pundak, tetapi kedua tangannya bebas

Gambar 5.26. Spektrum Pengguna kelompok 2: orang biasa yang kedua tangannya tidak terkendala

Dari kedua tabel tersebut di atas terlihat bahwa secara umum, jumlah penumpang Spektrum Kelompok 1, yaitu pengguna yang terkendala secara fisik karena kedua tangannya membawa barang, adalah sebanyak 9.6% - 15.8%. Spektrum kelompok 1, adalah mereka yang tidak dapat menggunakan kedua tangannya secara bebas, misalnya untuk memutar pegangan pintu, atau mendorong pintu, dll, sehingga diperlukan kondisi aksesibilitas terminal yang memudahkan bagi mereka. Sedangkan spektrum Kelompok 2, adalah spectrum jumlah pengguna terminal yang terbanyak, di mana mereka masih dapat menggunakan salah satu tangannya untuk melakukan kegiatan/aktivitas selain membawa barang bawaannya. Sedangkan untuk spektrum kelompok 3 yaitu penyandang disabilitas atau difabel, sangat jarang ditemui.

5.3.2. Hasil Wawancara

Bersamaan dengan metode videografi dalam survey visual, juga dilakukan wawancara terhadap 16 orang Responden (9 orang pria dan 7 orang wanita) yang berada di dalam di dalam gedung terminal. Prosentase responden ini tidak mewakili populasi pengguna, tetapi tujuan wawancara responden dilakukan adalah untuk melengkapi data kualitatif dari setiap kelompok spektrum pengguna yang diperoleh dari survey visual.

Tabel 5.6. Profil Responden

Usia	Jumlah responden		Pekerjaan	Jumlah responden		Tujuan Bepergian	Jumlah responden	
< 15 th (anak)	0	0,0%	Pedagang	1	6,3%	Dagang	1	6,3%
15-29 th (remaja)	4	25,0%	Pelajar/ Mahasiswa	1	6,3%	Kerja	5	31,3%
30-50 th (dewasa)	7	43,8%	Pekerja Kantor	5	31,3%	Sekolah	1	6,3%
>50 th (lansia)	5	31,3%	Porter	0	0,0%	Wisata	1	6,3%
			Lain-lain	9	56,3%	Lain - lain	8	50,0%

Tabel 5.7. Jenis dan Cara Membawa Barang Bawaan

Jenis barang bawaan	Jumlah Responden		Cara membawa barang	Jumlah responden	
Jenis Tas Panggul/ Punggung & Tas Pinggang	7	43,8%	Dibawa sendiri	16	100,0%
Jenis Tas Jinjing, Koper, Kantong, Plastik	15	93,8%	Dibantu Porter/ Tukang Angkut	0	0,0%
Jenis Karung, Kardus	3	18,8%			
Jenis Tas atau Koper Beroda	1	6,3%			
Lain2	0	0,0%			

Tabel 5.8. Alasan menggunakan Bus, dan Jumlah Anggota Rombongan Saat Bepergian

Alasan menggunakan bus	Jumlah Responden		Anggota Rombongan Saat Bepergian dengan Bus	Jumlah Responden	
Murah	9	56,3%	Seorang diri	10	62,5%
Cepat	3	18,8%	bersama anak usia di bawah 2 tahun (digendong)	0	0,0%
Dapat bawa barang banyak	0	0,0%	bersama anak usia antara 3 - 15 tahun	2	12,5%
Aman	0	0,0%	bersama orang remaja atau dewasa usia antara 15-50 tahun	5	31,3%
Lain - lain	4	25,0%	bersama orang lansia usia lebih dari 50 tahun	0	0,0%

Tabel 5.9. Frekuensi Penggunaan Terminal dan Tujuan

Frekuensi menggunakan bus	Jumlah Responden		Tujuan	Jumlah Responden	
pertama kali	0	0,0%	Kota lain dalam Provinsi (Antar Kota Dalam Provinsi)	12	75,0%
setiap hari	0	0,0%		4	25,0%
1x per 3 hari	2	12,5%	Kota lain Di Luar Provinsi (Antar Kota Antar Provinsi)	12	75,0%
1x per minggu	1	6,3%			
1x per 2 minggu	2	12,5%			
1x per bulan	6	37,5%			
1x per 3 bulan	0	0,0%			
1x per 6 bulan	3	18,8%			
1x per tahun	2	12,5%			
Lain - lain	0	0,0%			

Dari data profil responden, terlihat variasi pekerjaan penumpang bus yang cukup luas, dengan prosentasi terbesar 31,3% adalah pekerja kantor serta 56,3% terdiri atas berbagai status seperti ibu rumah tangga, pembantu rumah tangga dan wirausahawan. Tujuan bepergian pun cukup bervariasi, dengan 31,3% untuk bekerja, 6,3% untuk sekolah, 6,3% untuk wisata dan 50,0% lain – lain seperti pulang ke rumah. Sedangkan alasan menggunakan bus didominasi oleh 56,3% alasan murah, 18,8% karena cepat serta 25,0% lain – lain, misalnya tidak mendapat tiket kereta. Tidak ada Responden yang memilih bus karena alasan keamanan atau karena dapat membawa banyak barang, meskipun pada 9.6-15.8 % membawa barang cukup banyak di kedua tangannya.

Mayoritas responden membawa tas jinjing, koper, kantong plastik. Rata – rata pengguna-penumpang juga membawa lebih dari satu buah barang bawaan. Seperti terlihat pada jumlah barang bawaan ke 16 orang Responden yaitu sebanyak 42 unit yang terdiri dari: 7 buah tas panggul/ punggung & tas pinggang; 30 buah tas jinjing, koper, kantong plastik; 4 buah karung, kardus; 1 buah tas atau koper beroda. Hal ini menunjukkan bahwa penumpang di Terminal Purabaya memiliki pola membawa banyak barang.

Penumpang pada umumnya (62,5%) bepergian seorang sendiri; (12,5%) pergi bersama anak usia antara 3 - 15 tahun, dan (31,3%) pergi bersama orang remaja atau dewasa usia antara 15-50 tahun. Sedangkan frekuensi terbanyak menggunakan bis di Terminal Purabaya adalah 1 x per bulan (37,5%), dengan tujuan terbanyak adalah Kota lain dalam provinsi (75,0%).

Berdasarkan klasifikasi spektrum Kelompok pengguna, maka responden dapat diklasifikasikan ke dalam Kelompok 1 sebanyak 56.3% (31,3% = Pria, dan 25.0% = wanita dengan kedua tangan membawa barang); Kelompok 2 % sebanyak 43.7% (25,0% = Pria, dan 18.7% wanita dengan satu tangan membawa barang dan satu tangan lainnya bebas). Tidak ditemukan kaum penyandang disabilitas/difabel - tuna netra, difabel - tuna daksa (tongkat), difabel - tuna daksa (kursi roda) atau difabel lainnya sebagai responden untuk diwawancarai.

Hasil survey visual maupun hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa spektrum pengguna-penumpang bus terminal Purabaya, terdiri dari Kelompok penyandang disabilitas, karena harus menggunakan tongkat atau alat bantu berjalan lainnya (meskipun dalam jumlah yang sangat kecil), kelompok pengguna yang kedua tangannya terkendala (meskipun mereka adalah kelompok orang bukan penyandang disabilitas, tetapi tidak dapat menggunakan kedua tangannya dengan bebas karena harus membawa barang bawaan), kelompok pengguna yang salah satu tangannya bebas dan satu tangan lainnya tidak dapat bebas digunakan karena harus membawa barang, dan yang terakhir adalah kelompok pengguna yang kedua tangannya tidak terkendala samasekali.

Selain pengelompokan pengguna berdasarkan kemampuan fisik karena kondisinya saat bepergian (di terminal) membawa barang, hasil survey juga menunjukkan bahwa 4,9% - 6,8% pengguna adalah penumpang anak-anak dan 9.9 - 11.1% adalah penumpang lansia. Kemampuan fisik mereka dalam hal kecepatan pergerakan kaki, panjang langkah, jarak jangkauan tangan, berbeda dengan orang dewasa pada umumnya, dan hal ini dapat mempengaruhi kemampuan mereka dalam mengakses fasilitas terminal bus. Karena itu penumpang anak-anak dan lansia yang tidak menggunakan alat bantu berjalan dikelompokkan ke dalam spektrum pengguna kelompok 4.

5.4. Aksesibilitas Terminal bus Purabaya

Spektrum pengguna tersebut di atas adalah pengguna terminal yang harus menjadi pertimbangan dalam mengevaluasi derajat aksesibilitas terminal bus. Lingkup/area penelitian terbatas pada:

- Area pejalan kaki/Selasar dan ramp
- Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum
- Fasilitas Jalur Keberangkatan Bus AKDP / AKAP
- Fasilitas Jalur Kedatangan AKDP / AKAP

- Area pintu masuk ke Ruang tunggu Penumpang Bus AKDP / AKAP,
- Toilet

Evaluasi ini dilakukan dengan menggunakan kuesioner kepada sampel pengguna bus di Terminal Purabaya, dan evaluasi lapangan yang dilakukan oleh sejumlah mahasiswa UK Petra (peserta mata kuliah Desain Inklusi - AR633).

5.4.1. Evaluasi Aksesibilitas dengan Kuesioner

Kuesioner disusun dengan acuan pada 7 prinsip desain inklusi (bab 2.1.1.), disebarkan pada 16 orang sampel pengguna yang mewakili spektrum setiap kelompok pengguna Terminal Purabaya. Pertanyaan dalam kuesioner (tabel 5.10) difokuskan pada aksesibilitas di jalur pejalan kaki (selasar), area parkir kendaraan umum, area tempat keberangkatan (naik ke dalam bus), area tempat kedatangan (turun dari bus), area pintu masuk ruang tunggu penumpang, ram, toilet.

Tabel 5.10. Kuesioner mengacu pada 7 Prinsip Desain Inklusi

No	Prinsip Desain Inklusi	Pertanyaan	
B1	1. Kesetaraan dalam penggunaan	Apakah jalur pejalan kaki (selasar) dapat digunakan dengan nyaman?	
B2	2. Fleksibilitas dalam penggunaan	Apakah daerah parkir kendaraan umum (di depan) dapat digunakan dengan nyaman?	
B3	3. Terdapat ruang dan ukuran yang cukup untuk mencapai dan menggunakan	Apakah daerah tempat naik bus (di belakang) dapat digunakan dengan nyaman?	
B4		Apakah daerah tempat turun bus (di samping) dapat digunakan dengan nyaman?	
B5		Apakah pintu menuju Tempat Tunggu Penumpang dapat digunakan oleh Anda dengan nyaman?	
B6		Apakah ram dapat digunakan oleh Anda dengan nyaman?	
B7		Apakah toilet dapat digunakan oleh Anda dengan nyaman?	
B8		4. Cara penggunaan yang sederhana	Apakah jalur pejalan kaki (selasar) di Terminal Purabaya mudah ditemukan?
B9		5. Informasi yang jelas	Apakah Anda merasa aman ketika berjalan kaki di antara kendaraan di luar bangunan?
B10	6. Ada toleransi terhadap kesalahan	Apakah tempat tunggu kendaraan umum dan parkir terlalu jauh dari tempat naik bus?	
B11		Apakah pijakan bus terlalu tinggi untuk dicapai?	

Tabel 5.11. Prosentasi Kenyamanan di Terminal Purabaya

No	Aspek kenyamanan	Nyaman	Selasar kurang lebar Sulit taruh barang	Banyak tangga/turun naik curam	Licin	Terlalu jauh	Kurang petunjuk arah, Penuh kendaraan	Panas	Banyak calo; Air kotor	Tidak pernah pakai
	Area yang dievaluasi									
1	Jalur pejalan kaki (selasar)	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	0.0	12.5	6.3
2	Area parkir kendaraan umum	31.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	6.3	0.0	62.5
3	Area keberangkatan (naik ke dalam bus)	81.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.8
4	Area kedatangan (turun dari bus)	81.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.8
5	Area pintu masuk ruang tunggu penumpang	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0
6	Ramp	56.3	0.0	25.1	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3
7	Toilet	56.3	12.5	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	12.5	18.8
	Rata-rata	53.6	1.7	3.5	1.7	0.0	3.5	0.9	3.5	25.9

Hasil pengisian kuesioner (Tabel 5.11) menunjukkan bahwa sebagian besar (62.5%) pengguna-penumpang bus tidak menggunakan area parkir kendaraan umum dan hanya separuh pengguna yang menggunakan ruang tunggu penumpang. Hal ini mengindikasikan bahwa lebih banyak pengguna-penumpang bus yang langsung menuju ke area keberangkatan atau dari area kedatangan langsung menuju ke luar terminal, melalui jalur pejalan kaki (selasar). Seperti terlihat hanya 6.3% dari pengunjung yang tidak pernah menggunakan selasar; 93.7% responden yang menggunakan selasar mengatakan nyaman. Uraian kenyamanan ini perlu ditelusuri lebih jauh terkait dengan prinsip desain inklusi, karena keluhan ketidaknyamanan yang dikemukakan lebih banyak berkaitan dengan hal-hal yang tidak terkait aksesibilitas terminal melainkan karena banyaknya calo di terminal.

Mengacu pada spektrum kelompok pengguna-Penumpang bus di Terminal Purabaya, maka berarti hampir seluruh kelompok pengguna menggunakan

fasilitas selasar. Spektrum kelompok 1 dan 2, yang banyak membawa tas punggung/ punggung & tas pinggang, tas jinjing, kantong, plastik, karung, kardus (tabel 5.7), cara membawa satu barang berdua, atau bahkan menggendong anak, memikul barang, (contoh pada Gambar 5.23 -5.26) menuntut selasar yang lebar, jalur *pedestrian*/ pejalan kaki yang datar atau tidak naik turun, pintu dengan lebar dan tinggi yang cukup, sehingga aksesibilitas ke fasilitas di dalam terminal dapat diperoleh dengan mudah dan nyaman.

Perjalanan jauh yang ditempuh penumpang menyebabkan fasilitas toilet menjadi fasilitas yang diperlukan saat tiba di terminal. Keluhan mengenai kenyamanan toilet ditujukan karena area yang dianggap terlalu sempit, tidak ada tempat menyimpan barang dan kurangnya petunjuk (prinsip 3). Banyaknya barang yang dibawa saat bepergian membuat kebutuhan tempat menyimpan barang saat harus ke toilet, seperti terlihat pada contoh responden pada Gambar 5.27



Gambar 5.27. Responden Dengan Banyak Barang Bawaan

15 Responden (93,8%) menyatakan bahwa jalur pejalan kaki (selasar) di Terminal Purabaya mudah ditemukan. Ini menunjukkan bahwa secara umum desain terminal sudah cukup sederhana dan mudah ditemukan (prinsip 4 dan 5). Tetapi 6,2% responden mengalami kesulitan dengan keluhan pada area ramp,

yaitu karena dimensi yang dianggap kurang lebar, banyaknya area turun-naik atau tinggi ramp dianggap curam sehingga orang merasa takut jatuh, kondisi yang licin. Hal ini berkaitan dengan banyaknya barang bawaan dan jenis atau cara pengguna-penumpang membawa barang bawaannya (tabel 5.7), dengan menyeret atau mendorong koper/tas beroda.

56,3% Responden merasa kurang aman berjalan di luar bangunan, merasa berbahaya karena kecepatan kendaraan yang lalu lalang serta tidak adanya pembedaan jalur pedestrian dan jalur kendaraan pada Terminal ini. Rasa tidak aman yang dirasakan pengguna dari semua spektrum kelompok pengguna, menunjukkan rendahnya toleransi apabila melakukan sedikit kesalahan saat menyeberangi jalan atau berjalan di luar bangunan; karena dapat menimbulkan bahaya seperti tertabrak kendaraan (prinsip 6), terutama bagi spektrum kelompok 4, yaitu penumpang anak-anak dan lansia yang bergerak lebih lambat.

62,5% responden menyatakan bahwa tempat tunggu kendaraan umum dan parkir tidak terlalu jauh dari tempat naik bus; dapat dianggap bahwa tidak diperlukan usaha yang terlalu berlebihan untuk mengakses fasilitas terminal baik bagi penumpang yang akan berangkat maupun datang ke terminal. Namun masih terdapat 37.5% responden yang merasa pijakan di pelataran keberangkatan terlalu tinggi, sehingga tidak nyaman untuk menaiki bus (prinsip 7)

Selain dari data kuesioner, aksesibilitas terminal dalam memwadahi kebutuhan pengguna sesuai spektrum pengguna yang ada, juga dievaluasi melalui pengamatan lapangan berikut ini.

5.4.2. Evaluasi Aksesibilitas dengan Pengamatan Lapangan

Evaluasi ini dilakukan di lokasi bersama mahasiswa Universitas Kristen Petra (peserta matakuliah Desain Inklusi-AR 633). Pengamatan difokuskan pada kebutuhan Spektrum Kelompok 1 (pengguna, orang biasa/bukan penyandang disabilitas yang terkendala kedua tangannya) dan Spektrum Kelompok 3

(pengguna kaum penyandang disabilitas/difabel). Pemilihan ini didasarkan pada pertimbangan pengguna yang paling terkendala dalam aksesibilitas adalah kedua kelompok tersebut. Selanjutnya disusun evaluasi berdasarkan 7 prinsip desain inklusi (bab 2.1.1)

5.4.2.1. Area Pejalan Kaki (selasar)

Selasar di terminal bus Purabaya merupakan area pejalan kaki yang menghubungkan satu fasilitas dengan fasilitas lainnya, di dalam maupun di luar gedung terminal. Sehingga derajat aksesibilitas terminal sangat dipengaruhi oleh keberhasilan desain dan kondisi selasar ini sebagai area pejalan kaki.

Area pejalan kaki di dalam terminal merupakan area tertutup sehingga cukup nyaman bagi pengguna terhadap cuaca panas matahari maupun hujan. Lebar selasar pada umumnya cukup memadai untuk menampung seluruh spektrum pengguna-penumpang terminal bus, tetapi di beberapa bagian terdapat perbedaan ketinggian, permukaan yang tidak rata dan bahan yang licin yang menghambat kelancaran aksesibilitas pengguna.



Gambar 5.28. Area Pejalan Kaki



Gambar 5.29. Kondisi Selasar dan Ramp

5.4.2.2. Fasilitas Jalur Keberangkatan Bus AKDP / AKAP

Evaluasi mengacu pada prinsip desain inklusi sbb:

Tabel 5.12. Evaluasi Aksesibilitas pada Jalur Keberangkatan

Prinsip Desain Inklusi	Memenuhi	Tidak Memenuhi	Penjelasan
Prinsip Pertama: Kesetaraan dalam penggunaan (<i>Equitable Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Seluruh spektrum Kelompok 1, 2, 3, 4 dapat mengakses dan menggunakan jalur ini , meskipun mengalami kesulitan karena terdapat perlintasan dengan bus.
Prinsip Kedua: Fleksibilitas dalam penggunaan (<i>Flexibility in Use</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> Spektrum kelompok 1,3,4 kesulitan melintas karena bentuk permukaan trotoar yang tidak merata dan ramp yang cukup curam menuju Jalur Keberangkatan
Prinsip ketiga: Cara penggunaan yang sederhana (<i>Simple and Intuitive Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Mudah ditemukan, dengan mengikuti alur yang ada
Prinsip keempat: Informasi yang jelas (<i>Perceptible Information</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Informasi dapat terlihat cukup jelas, akan tetapi banyak calo yang mengganggu atau memaksa penumpang untuk menggunakan jasa mereka.
Prinsip kelima: Ada toleransi terhadap kesalahan (<i>Tolerance for Error</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> Kurang aman bagi semua Spektrum Kelompok 1, 2, 3 dan 4 karena jika sedikit lengah, pengguna bisa ditabrak bus yang lewat.
Prinsip keenam: Memerlukan sedikit upaya (<i>Low Physical Effort</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> Tingginya perbedaan ketinggian lantai bus dan trotoar menyebabkan sulitnya pengguna khususnya Spektrum Kelompok 1,3 dan 4 untuk menaiki bus.
Prinsip ketujuh: Terdapat ruang dan dimensi yang cukup untuk mencapai dan menggunakan (<i>Size and Space for Approach and Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Ukuran lebar pelataran/trotoar memadai bagi semua spektrum pengguna.

Area Jalur Keberangkatan dapat diakses dan digunakan oleh semua spektrum pengguna, akan tetapi cukup membahayakan bagi Pengguna karena terdapat perlintasan dengan jalur bus, khususnya bagi kelompok 3 dan 4 yang pergerakannya sangat lambat (Gambar 5.30).

Bentuk jalur keberangkatan yang memanjang dan lurus mudah dikenali penumpang, ditambah dengan adanya penanda jalur penyebrangan (*zebra cross*) serta dimensi, desain dan penempatan papan informasi yang baik membantu penumpang untuk dengan mudah menemukan jalur keberangkatan, akan tetapi

banyaknya calo yang menawarkan atau bahkan memaksa penumpang untuk menggunakan jasa mereka, dirasakan sangat mengganggu (Gambar 5.31 dan 5.32). Sehingga kemudahan aksesibilitas ke jalur keberangkatan tereduksi karena penumpang berusaha menghindari gangguan para calo tersebut.

Kondisi permukaan pelataran yang tidak rata, penggunaan material lantai yang licin, dan ramp yang cukup curam menjadi kendala bagi aksesibilitas semua spektrum pengguna, khususnya kelompok 1, 3 dan 4 (Gambar 5.33). Pola dan warna lantai tidak membantu pengguna untuk mengantisipasi adanya ramp, sehingga penumpang yang pertama kali atau jarang menggunakan jalur ini seringkali dikejutkan oleh adanya ramp yang cukup curam tersebut,.

Lebar pelataran/trotoar cukup memadai, tetapi karena besarnya perbedaan ketinggian antara lantai pelataran keberangkatan dengan lantai pijakan bus, maka menyulitkan pengguna saat menaiki bus, khususnya bagi kaum wanita yang menggunakan kain kebaya, pengguna kelompok 3 (penyandang disabilitas) pengguna kelompok 4 (anak-anak dan lansia) (Gambar 5.34)



Gambar 5.30. Jalur Keberangkatan yang melintasi jalur bus



Gambar 5.31. Papan Informasi menuju ke jalur Keberangkatan



Gambar 5.32. Para calo yang mengganggu aksesibilitas penumpang



Gambar 5.33. Perbedaan ketinggian lantai



Gambar 5.34. Perbedaan Ketinggian lantai trotoar dan pijakan bus

5.4.2.3. Fasilitas Jalur Kedatangan AKDP / AKAP

Evaluasi mengacu pada prinsip desain inklusi sebagai berikut.

Tabel 5.13. Evaluasi Aksesibilitas pada Jalur Kedatangan

Prinsip Desain Inklusi	Meme nuhi	Tidak Meme nuhi	Penjelasan
Prinsip Pertama: Kesetaraan dalam penggunaan		V	<ul style="list-style-type: none"> Seluruh spektrum Kelompok 1, 2, 3, 4 dapat mengakses dan menggunakan jalur ini , meskipun kelompok 3, 4 mengalami kendala karena terdapat perlintasan dengan bus
Prinsip Kedua: Fleksibilitas dalam penggunaan		V	<ul style="list-style-type: none"> Permukaan pelataran/Trotoar cukup rata tetapi terdapat ramp yang cukup curam, yang tidak dilengkapi dengan penanda.
Prinsip ketiga: Cara penggunaan yang sederhana	V		<ul style="list-style-type: none"> Mudah ditemukan
Prinsip keempat: Informasi yang jelas		V	<ul style="list-style-type: none"> Informasi sulit dilihat, ditambah banyak calo yang mengganggu penumpang.
Prinsip kelima: Ada toleransi terhadap kesalahan		V	<ul style="list-style-type: none"> Kurang aman bagi semua Spektrum pengguna karena sedikit kelengahan saja pengguna bisa ditabrak bus yang lewat.
Prinsip keenam: Memerlukan sedikit upaya		V	<ul style="list-style-type: none"> Besarnya beda ketinggian lantai bus dan trotoar menyebabkan pengguna sulit turun dari bus, khususnya bagi pengguna kelompok 3 dan 4.
Prinsip ketujuh: Terdapat ruang dan dimensi yang cukup untuk mencapai dan menggunakan	V		<ul style="list-style-type: none"> Lebar pelataran/trotoar memadai. Akan tetapi banyaknya tiang bangunan menghambat mobilitas penumpang

Sama halnya dengan area Jalur Keberangkatan, jalur Kedatangan ini dapat diakses dan digunakan oleh semua spektrum pengguna, dan cukup membahayakan bagi Pengguna karena terdapat perlintasan dengan jalur bus, khususnya bagi kelompok 3 dan 4 yang pergerakannya sangat lambat (gambar 5.35). Kondisi ini diperparah dengan banyak penumpang yang berlalu lalang di jalur kedatangan atau di daerah perlintasan dengan jalur bus; banyak penumpang yang tidak menggunakan jalur penyebrangan (*zebra cross*). (gambar 5.36)

Bentuk jalur kedatangan yang memanjang dan lurus mudah dikenali penumpang, ditambah dengan adanya penanda jalur penyebrangan (*zebra cross*) Desain dan penempatan papan informasi yang bagi penumpang yang baru datang ke terminal Purabaya, tidak cukup jelas, ditambah dengan banyaknya calo yang

menawarkan atau bahkan memaksa penumpang untuk menggunakan jasa mereka, sangat mengganggu aksesibilitas penumpang di jalur kedatangan, terlebih bagi kelompok 1 (yang penglihatannya terbatas, kedua tangannya terkendala karena membawa banyak barang) (gambar 5.37).

Lebar pelataran/trotoar cukup memadai untuk menampung jumlah penumpang di jalur kedatangan, akan tetapi kondisi permukaan lantai yang tidak rata, penggunaan material lantai yang licin, dan ramp yang cukup curam menjadi kendala bagi aksesibilitas semua spektrum pengguna, khususnya kelompok 1, 3 dan 4. Banyaknya kolom di pelataran jalur kedatangan juga menghalangi mobilitas penumpang (gambar 5.38 dan 5.39)



Gambar 5.35. Jalur Kedatangan dilintasi jalur bus



Gambar 5.36. Pengguna yang melintasi Jalur Kedatangan tidak pada jalur *zebra cross*



Gambar 5.37. Papan Informasi di Jalur Kedatangan yang kurang terlihat



Gambar 5.38. Letak kolom di Jalur Kedatangan yang mengganggu mobilitas pengguna

5.4.2.4. Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum

Evaluasi mengacu pada prinsip desain inklusi sebagai berikut:

Tabel 5.14. Evaluasi Aksesibilitas pada Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum

Prinsip Desain Inklusi	Memuhi	Tidak Memenuhi	Penjelasan
Prinsip Pertama: Kesetaraan dalam penggunaan (<i>Equitable Use</i>)		V	• Tempat parkir dapat diakses oleh semua pengguna, akan tetapi adanya perlintasan dengan kendaraan umum dan kendaraan pribadi mengganggu kenyamanan aksesibilitas pengguna
Prinsip Kedua: Fleksibilitas dalam penggunaan (<i>Flexibility in Use</i>)		V	• Permukaan trotoar yang tidak rata dan terdapat ramp yang cukup curam dari area Parkir menghambat aksesibilitas khususnya bagi pengguna kelompok 3 dan 4.
Prinsip ketiga: Cara penggunaan yang sederhana (<i>Simple and Intuitive Use</i>)	V		• Mudah ditemukan
Prinsip keempat: Informasi yang jelas (<i>Perceptible Information</i>)		V	• Informasi kurang terlihat ditambah gangguan calo mempersulit pencapaian.
Prinsip kelima: Ada toleransi terhadap kesalahan (<i>Tolerance for Error</i>)		V	• Kurang aman bagi semua pengguna karena sedikit kelengahan dapat menyebabkan pengguna ditabrak kendaraan umum dan kendaraan pribadi yang lewat.
Prinsip keenam: Memerlukan sedikit upaya (<i>Low Physical Effort</i>)		V	• Ketinggian lantai trotoar yang naik dan turun menyulitkan pengguna dari semua spektrum, khususnya kelompok 1, 4 dalam melalui jalur pejalan kaki di parkir ini.
Prinsip ketujuh: Terdapat ruang dan dimensi yang cukup untuk mencapai dan menggunakan (<i>Size and Space for Approach and Use</i>)	V		• Lebar trotoar memadai.

Berdasarkan data kuesioner, diketahui bahwa hanya 31.3 % penumpang bus yang menggunakan fasilitas tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum. Dari lokasi ini menuju ke gedung terminal pengguna harus melintasi banyak jalur perlintasan

dengan kendaraan umum dan kendaraan pribadi, sehingga aksesibilitas dari area parkir ini sangat berbahaya.

Selasar penghubung ke gedung terminal mudah dilihat, tetapi permukaan selasar yang tidak rata, dan ramp yang cukup curam, membuat fasilitas ini tidak memberikan kenyamanan untuk semua spektrum pengguna.



Gambar 5.39. Jalur Pedestrian di Tempat Parkir Kendaraan Pribadi, Taksi, Angkutan Serba Guna, Bus dalam Kota, Angkutan Umum



5.4.2.5. Ruang Tunggu Penumpang Bus AKDP / AKAP

Evaluasi mengacu pada prinsip desain inklusi sebagai berikut:

Tabel 5.15. Evaluasi Aksesibilitas pada Ruang Tunggu Bus AKDP/AKAP dan Selasar Terminal

Prinsip Desain Inklusi	Memenuhi	Tidak Memenuhi	Penjelasan
Prinsip Pertama: Kesetaraan dalam penggunaan (<i>Equitable Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Seluruh spektrum pengguna dapat mengakses dan menggunakan Ruang Tunggu dan Selasar Terminal.
Prinsip Kedua: Fleksibilitas dalam penggunaan (<i>Flexibility in Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Seluruh spektrum pengguna dapat menggunakan Ruang Tunggu dan Selasar Terminal.
Prinsip ketiga: Cara penggunaan yang sederhana (<i>Simple and Intuitive Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Mudah ditemukan
Prinsip keempat: Informasi yang jelas (<i>Perceptible Information</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> Papan Informasi kurang terlihat, ditambah dengan adanya gangguan calo yang mempersulit pengguna untuk mengakses.
Prinsip kelima: Ada toleransi terhadap kesalahan (<i>Tolerance for Error</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> Ramp yang cukup curam membahayakan dan menghambat mobilitas pengguna. Material lantai cukup licin ketika lantai basah karena hujan.
Prinsip keenam: Memerlukan sedikit upaya (<i>Low Physical Effort</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Mudah untuk digunakan.
Prinsip ketujuh: Terdapat ruang dan dimensi yang cukup untuk mencapai dan menggunakan (<i>Size and Space for Approach and Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> Ukuran Selasar dan Ruang Tunggu cukup memadai.

Dari hasil kuesioner terlihat bahwa hanya separuh pengguna-penumpang terminal bus Purabaya yang pernah menggunakan area Ruang Tunggu Bus AKDP/AKAP ini. Lokasi, bentuk dan besaran ruang tunggu ini mempermudah pengguna untuk mengenali dan menemukannya, meskipun tidak terdapat informasi yang cukup jelas mengenai Ruang tunggu tersebut. Ruang tunggu berbentuk ruang terbuka, mempunyai akses ke berbagai fasilitas terminal lainnya seperti toilet, depot makanan, jalur keberangkatan/kedatangan, melalui selasar penghubung, sehingga mempermudah aksesibilitas pengguna ke fasilitas ini.

Seperti halnya di jalur keberangkatan dan kedatangan, di area ini pun banyak calo yang dirasakan mengganggu penumpang untuk mengakses ruang tunggu. Ruang tunggu berukuran cukup besar untuk dapat menampung pengguna dari semua spektrum pengguna. Fasilitas yang ada di dalamnya seperti kursi tunggu ditempatkan dengan jarak yang memudahkan pengguna untuk mengakses dan menggunakannya (gambar 5.41).

Ketidaknyaman terjadi karena adanya ramp yang cukup curam di selasar penghubung, dan material lantai Selasar Terminal menjadi licin ketika terkena air hujan sehingga membahayakan pengguna.



Gambar 5.41. Ruang Tunggu Penumpang Bus AKDP / AKAP



Gambar 5.42. Papan informasi Ruang tunggu

5.4.2.5. Toilet

Evaluasi mengacu pada prinsip desain inklusi sebagai berikut:

Tabel 5.16. Evaluasi Aksesibilitas Toilet di Terminal Bus

Prinsip Desain Inklusi	Memenuhi	Tidak Memenuhi	Penjelasan
Prinsip Pertama: Kesetaraan dalam penggunaan (<i>Equitable Use</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> • Spektrum pengguna kelompok 1 dan 3 tidak dapat menggunakan toilet tanpa bantuan
Prinsip Kedua: Fleksibilitas dalam penggunaan (<i>Flexibility in Use</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> • Spektrum pengguna kelompok 1 dan 3 tidak dapat menggunakan toilet tanpa bantuan
Prinsip ketiga: Cara penggunaan yang sederhana (<i>Simple and Intuitive Use</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi mudah ditemukan
Prinsip keempat: Informasi yang jelas (<i>Perceptible Information</i>)	V		<ul style="list-style-type: none"> • Informasi terlihat dengan jelas
Prinsip kelima: Ada toleransi terhadap kesalahan (<i>Tolerance for Error</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> • Kurang aman karena lantai cukup licin.
Prinsip keenam: Memerlukan sedikit upaya (<i>Low Physical Effort</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> • Spektrum pengguna kelompok 1 & 3 sukar menggunakannya, karena ruang dan desain toilet yang ada
Prinsip ketujuh: Terdapat ruang dan dimensi yang cukup untuk mencapai dan menggunakan (<i>Size and Space for Approach and Use</i>)		V	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran Toilet tidak memadai.

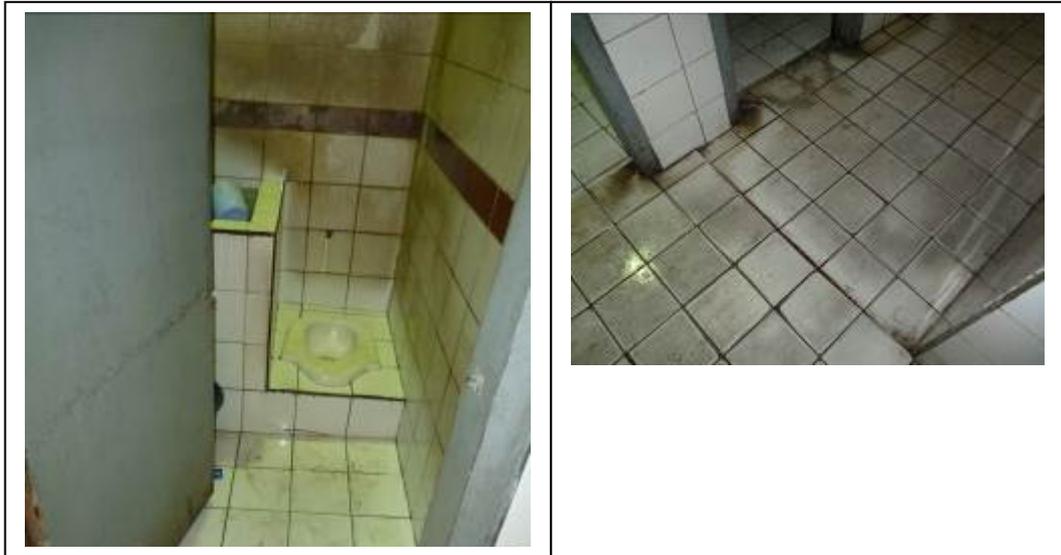
Toilet di terminal bus adalah fasilitas yang cukup banyak digunakan penumpang (56.3%) Lokasi dan informasi mengenai letak toilet jelas sehingga Toilet mudah ditemukan.



Gambar 5.43. Informasi mengenai tata letak fasilitas terminal bus



Gambar 5.44. Informasi mengenai letak toilet di terminal



Jumlah fasilitas toilet di terminal cukup memadai. Akan tetapi desain setiap unit toilet tidak memperhitungkan besaran ruang dan kebutuhan pengguna kelompok 3 (penyandang disabilitas, seperti pengguna kursi roda).

Kondisi lantai selasar menuju toilet yang tidak rata, dan di beberapa tempat terdapat ramp yang curam menyulitkan pengguna. Bahan lantai cenderung licin sehingga cukup membahayakan bagi pengguna.

Bagi pengguna kelompok 1 dan 2, yang membawa barang bawaan dalam jumlah banyak, kesulitan yang dihadapi adalah menempatkan barang bawaannya saat memasuki toilet.

Berdasarkan hasil analisis kuesioner dan pengamatan lapangan di area penelitian terminal bus Purabaya, aksesibilitas di terminal Purabaya belum maksimal, di berbagai tempat masih terdapat hal-hal yang menyulitkan spektrum pengguna dari kelompok 1, 2, 3 ataupun 4.

BAB6

KESIMPULAN

Sebagai salah satu bagian dari jaringan sistem transportasi publik, terminal bus Purabaya menjadi terminal moda transportasi yang menjadi pilihan kebanyakan masyarakat kota untuk transportasi antar kota maupun antar provinsi. Masyarakat menggunakan transportasi bus untuk kegiatan sehari-hari seperti berangkat dari dan ke tempat kerja, ke tempat berdagang atau berbisnis, atau ke sekolah, yang meningkat pada setiap akhir minggu. Jumlah pengguna memuncak pada saat libur panjang seperti libur anak-anak sekolah atau libur hari raya Idul Fitri. Pada saat seperti ini terlihat beragamnya profil pengguna transportasi bus baik dari aspek gender, usia, pekerjaan maupun kemampuan fisiknya. Bepergian jarak jauh terutama pada saat liburan, membuat penumpang bus membawa sejumlah barang bawaan, dan atau membawa balita.

Kemudahan aksesibilitas di terminal bus bagi setiap penumpang merupakan awal dari kenyamanan bepergian dengan bus. Penumpang bus di terminal Purabaya didominasi oleh penumpang biasa, yang meskipun secara fisik mereka termasuk bukan penyandang disabilitas, namun mereka berada dalam kondisi yang tidak biasa, yaitu membawa sejumlah barang dan atau anak/balita, yang membuat keterbatasan kemampuan fisiknya. Dalam hal ini, spektrum pengguna-penumpang bus terminal Purabaya dapat dikelompokkan menjadi 4 kelompok sebagai berikut:

- kelompok 1 yaitu pengguna yang terkendala kedua tangannya karena harus membawa barang;
- kelompok 2 yaitu pengguna yang terkendala salah satu tangannya, sedangkan satu tangan lainnya bebas atau bahkan kedua tangannya bebas;
- kelompok 3 yaitu pengguna adalah penyandang disabilitas, dan
- kelompok 4 yaitu anak-anak dan lansia yang secara fisik normal tetapi mempunyai keterbatasan karena postur tubuh ataupun kelambatan gerak motoriknya karena usia.

Melalui analisis dengan menggunakan 7 prinsip desain inklusi sebagai parameter evaluasi, disimpulkan bahwa derajat aksesibilitas terminal bus Purabaya belum maksimal, seperti terindikasi pada sejumlah area, -yang paling sering digunakan oleh penumpang bus, yaitu area keberangkatan, kedatangan, tempat parkir, toilet dan selasar penghubung-. Layout terminal yang cenderung terbuka dengan sejumlah selasar pejalan kaki mempermudah aksesibilitas penumpang bus, -khususnya yang terkendala kedua tangannya, penglihatannya ataupun gerak motorik lainnya karena membawa barang- akan tetapi penyelesaian teknis di area pengamatan tersebut di atas, justru mengurangi kemudahan bahkan menghambat aksesibilitas penumpang ke area tersebut.

Fasilitas di terminal bus Purabaya juga belum memadai untuk para penyandang disabilitas seperti tunanetra, tuna rungu atau orang dengan kebutuhan khusus. Karenanya diperlukan penelaahan lebih mendalam mengenai pemenuhan kebutuhan para penyandang disabilitas, dan pengkajian kesesuaian fasilitas terminal bus Purabaya terhadap persyaratan dalam Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 30/PRT/M/2006)

Dalam wawancara, sejumlah responden menyatakan Terminal Purabaya cukup nyaman, meskipun sesungguhnya mereka harus melalui berbagai hambatan aksesibilitas. Dengan mengacu pada fenomena arsitektur perilaku seperti dikemukakan Shils (1985) mengenai interaksi manusia dengan lingkungannya *“Human actions are limited or determined by environment. Human beings become what they are at any given moment not by their own free decisions, taken rationally and in full knowledge of the conditions, but under the pressure of circumstances which delimit their range of choice and which also fix their objectives and the standards which they make choices.* “, maka penelitian lanjutan dapat dikembangkan perihal hubungan antara

persepsi pengguna terminal terhadap keakrabannya dengan kondisi lingkungan terminal Purabaya.¹⁰

Melalui survei juga diperoleh informasi mengenai hambatan aksesibilitas yang sifatnya non teknis, yaitu keberadaan para calo di terminal. Keberhasilan sebuah fasilitas publik bukan hanya dilihat kemudahan calon penumpang mengakses bus yang akan ditumpangnya, atau keluar dari terminal, akan tetapi seberapa besar usaha yang diperlukan mereka untuk dapat melakukannya dengan nyaman. Karena itu, untuk penelitian selanjutnya, dapat dikembangkan penelaahan mengenai keberagaman spektrum pengguna terminal, bukan hanya penumpang atau calon penumpang, tetapi berbagai pengguna yang terlibat atau berada di terminal, termasuk para calo, dan mempelajari kebutuhan masing-masing pengguna. Pendekatan desain inklusi yang menekankan pentingnya mengakomodasi sebanyak mungkin variasi pengguna, atau memperlebar spektrum pengguna dapat memperjelas peran fasilitas publik seperti terminal bus Purabaya bagi semua kalangan masyarakat.

¹⁰ Shils, E. (1985): Sociology, pp. 799-811 in: The Social Science Encyclopedia, Routledge & Kegan Paul, London. Dikutip dalam Ashford, J.B., LeCroy, C.W., & Lortie, K.L., (2009), Human Behavior in the Social Environment: A Multidimensional Perspective, Edisi 4, Penerbit Cengage Learning, ISBN 0495601691, 9780495601692.

DAFTAR PUSTAKA

- Center for Inclusive Design and Environmental Access, (2010), Design Resources, Architectural Wayfinding, School of Architecture and Planning, University of Buffalo
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2009), Bahan Presentasi Kunjungan Kerja UPTD Terminal Purabaya
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2011), Data Kedatangan/ Keberangkatan Bis dan Penumpang di Terminal Purabaya
- Duarte, C.R., Cohen, R., (2007), Research and Teaching of Accessibility and Universal Design on Brazil: Hindrances and Challenges in a Developing Country dalam Nasar, J. L., Evans-Cowley, J (ed), (2007), Universal Design and Visitability: From Accessibility to Zoning, The John Glenn School of Public Affairs, Columbus, Ohio
- Freidman, A., Zimring, C., dan Zube, E., (1978), Environmental Design Evaluation. New York: Plenum.
- Gallagher, W., (2007), The Power of Place: How Our Surroundings Shape Our Thoughts, Emotions, and Actions (P.S.), Harper Perennial.
- Gifford, R., (2001), Environmental Psychology: Principles and Practice (3rd ed.), Optimal Books.
- Hershberger, R.G., (1988), A Study of Meaning and Architecture in Nazar, J.L. ed. (1988) Environmental Aesthetics: Theory, Research and Applications, Cambridge University Press, USA.
- <http://metrotvnews.com/read/newsvideo/2011/11/05/139203/Terminal-Purabaya-Sesak>
- <http://purabayabusterminal.wordpress.com/>
- <http://www.metrotvnews.com/read/news/2011/01/02/38376/Ribuan-Penumpang-Padati-Terminal-Purabaya>
- <http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/>
- <http://www-edc.eng.cam.ac.uk/betterdesign>
- Institut Teknologi Sepuluh November, (2010), Laporan Survey Rekayasa Lalu Lintas, Survey Pengamatan Terminal Bungurasih diakses di

<http://www.scribd.com/doc/36679192/Observation-Report-Terminal-Bungurasih>

Lackney, J., (1999), Twelve Design Principles. Presentation at CEFPI Conference Workshop. Minneapolis, MN.

Lang, J., (1987), Creating Architectural Theory, Van Nostrand Reinhold, New York

Lang, J., dkk, (1974), Designing for Human Behaviour: Architecture and the Behaviour Sciences, Stroudsburg, Penn: Dowden, Hutchinson and Ross, Inc.

Ormerod, Marcus, Newton, Rita, (2011) Is Your Inclusive My Exclusive?, paper in International Conference Research on inclusive Environment for All, Edinburgh

Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 30/PRT/M/2006)

Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1998

Sanoff, H., (1991), Visual Research Methods in Design, Department of Architecture, School of Design and Environment, North Carolina University, Van Nostrand Reinhold, New York.

Sanoff, H., Palasar, C., & Hashas, M., (1999), School Building Assessment Methods, School of Architecture, College of Design, North Carolina State University with support from the National Clearinghouse for Educational Facilities

Shils, E. (1985): Sociology, pp. 799-811 in: The Social Science Encyclopedia, Routledge & Kegan Paul, London. Dikutip dalam Ashford, J.B., LeCroy, C.W., & Lortie, K.L., (2009), Human Behavior in the Social Environment: A Multidimensional Perspective, Edisi 4, Penerbit Cengage Learning, ISBN 0495601691, 9780495601692.

Singarimbun, M., dan Effendi, S., ed. (1989). Metode Penelitian Survei. Jakarta: LP3ES.

Undang – Undang no 4 tahun 1997