

Fasiliti di Stesen Monorel: Cabaran kepada Orang Kelainan Upaya

Huzailina Mohamad Surani¹, Azlina Md. Yassin^{1*} & Haidaliza Masram¹

¹Jabatan Pengurusan Harta Tanah, Fakulti Pengurusan Teknologi dan Perniagaan, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, 86400 Parit Raja, Batu Pahat, Johor, MALAYSIA

*Corresponding Author Designation

DOI: <https://doi.org/10.30880/rmtb.2020.01.01.058>

Received 30 September 2020; Accepted 01 November 2020; Available online 01 December 2020

Abstract: KL Monorail is a modern transportation service that provides transportation links throughout the city of Kuala Lumpur. Its development is to provide convenience and perfection to Malaysians in facing survival regardless of the social level of life. However, the lack of facilities provided at the Kuala Lumpur monorail station has caused disaster especially after the country was shocked by several accidents at the station and even more unfortunate when the accident had involved people with disabilities (OKU). Therefore, this study was conducted with the objective to identify the facilities provided for the disabled people (OKU) at the Kuala Lumpur Monorail Station, and to examine the challenges faced by the disabled people while using the facilities provided at the Monorail Station. The findings of the study were obtained through the implementation of qualitative methods by adapting observational and interview approaches. The respondents involved in this study consist of five people with disabilities who are users of monorail services. The findings of the study show that the facilities provided at the Kuala Lumpur Monorail Station are adequate for the needs of users but need to be upgraded for the convenience of users with disabilities. Hopefully, the findings of this study will be benefitted to the management of the Kuala Lumpur Monorail for making improvements in the future.

Keywords: Facilities, Challenges, People With Disabilities (OKU), Monorail Station

Abstrak: KL Monorel merupakan perkhidmatan pengangkutan moden yang menyediakan rangkaian pengangkutan di seluruh kawasan bandaraya Kuala Lumpur. Pembangunannya adalah bagi memberikan kemudahan dan kesempurnaan kepada rakyat Malaysia dalam menghadapi kelangsungan hidup tanpa mengira batas tahap sosial kehidupan. Namun begitu, kekurangan fasiliti yang disediakan di stesen monorel Kuala Lumpur telah mengundang bencana apabila Negara dikejutkan dengan beberapa insiden kemalangan di stesen tersebut, dan lebih malang apabila kemalangan itu melibatkan golongan Orang Kelainan Upaya (OKU). Justeru itu,

kajian ini dijalankan dengan objektif untuk mengenalpasti fasiliti yang disediakan untuk golongan OKU di Stesen Monorel Kuala Lumpur, dan mengkaji cabaran yang dihadapi oleh golongan OKU semasa menggunakan perkhidmatan fasiliti di Stesen Monorel tersebut. Dapatan kajian diperolehi melalui pelaksanaan kaedah kualitatif dengan mengadaptasi pendekatan pemerhatian dan temubual. Responden yang terlibat di dalam kajian ini terdiri daripada 5 orang golongan OKU yang merupakan pengguna perkhidmatan monorel. Dapatan kajian menunjukkan bahawa fasiliti yang disediakan di Stesen Monorel Kuala Lumpur adalah mencukupi bagi keperluan pengguna tetapi perlu dinaik taraf bagi keselesaan pengguna golongan OKU. Diharapkan dapatan kajian ini akan member manfaat kepada pihak pengurusan Monorel Kuala Lumpur untuk melakukan penambahbaikan pada masa akan datang.

Kata Kunci: Fasiliti, Cabaran, Orang Kelainan Upaya (OKU), Stesen Monorel

1. Pengenalan

Merujuk kepada Kod SIRIM Malaysia Standard 1184 (MS1184) fasiliti adalah kemudahan-kemudahan bagi golongan OKU yang sesuai dan selamat digunakan bergantung kepada saiz ukuran, jenis bahan dan reka bentuk yang sesuai dan selamat. Antara kemudahan bagi golongan (OKU) termasuklah *ramp*, pemegang tangan (*handrail*), tangga, dan anak tangga, tandas, bar, papan tanda dan symbol-simbol (Jabatan Perancangan Bandar Dan Desa Semenanjung Malaysia, 2002).

Pengurusan fasiliti dilihat sebagai persepaduan aktiviti pelbagai disiplin dalam membentuk persekitaran dan pengurusan yang memberi kesan kepada manusia dan tempat kerja (*British Institute of Facilities Management* (BIFM)). Manusia yang dimaksudkan merangkumi pekerja, pengguna, pelanggan dalam dan luar, dan pelawat. Manakala, tempat kerja pula merangkumi segala unsur fizikal dan bukan fizikal sesebuah bangunan atau premis (Mohammed *et al.*, 2006).

Orang Kelainan Upaya (OKU) adalah merupakan individu yang tidak mempunyai hak yang sama di dalam bidang kesihatan, pendidikan dan peluang pekerjaan. Di Malaysia, Akta Orang Kurang Upaya (OKU) 2008 (Akta 685) telah ditubuhkan di bawah undang-undang Malaysia dan telah mengiktiraf OKU berhak diberi peluang dan perlindungan serta bantuan sama rata dalam segala hal dan tertakluk kepada apa-apa batasan, sekatan dan perlindungan hak. Selain itu, Akta Orang Kurang Upaya (OKU) 2008 juga mengiktiraf kepentingan kerjasama antara kerajaan Malaysia dengan sektor swasta dan pertubuhan bukan kerajaan dalam memastikan penyertaan dan penglibatan penuh dan berkesan. Sebagai contoh, pihak kerajaan dan swasta bersama-sama menyediakan kemudahan fasiliti yang mencukupi dan terbaik untuk golongan OKU, dan berterusan tetap diberikan perhatian agar fasiliti tersebut data digunakan dengan berkesan dan memudahkan pelaksanaan aktiviti harian mereka bersama golongan masyarakat normal.

1.1 Latar Belakang Kajian

Merujuk kepada Akta Orang Kelainan Upaya (OKU) 2008, OKU merupakan golongan yang mempunyai kekurangan jangka panjang dari aspek mental, fizikal, intelektual atau deria yang boleh menghalang mereka daripada berinteraksi secara berkesan dengan masyarakat (Jabatan Kebajikan Masyarakat, 2017). Atas kapasiti ini, golongan OKU sangat memerlukan perhatian dan keperihatinan daripada masyarakat normal supaya mereka mampu menjalani kehidupan yang lebih selesa bersama masyarakat normal yang lain.

Golongan OKU merupakan sebahagian daripada masyarakat di Malaysia dan mereka mempunyai kesaksamaan hak dan peluang bagi menjalani kehidupan seperti anggota masyarakat yang lain tanpa mengira jantina, tahap ekonomi, sosial, latar belakang etnik dan agama. Justeru, golongan OKU ini berhak mendapatkan hak kemudahan awam dan aksesibiliti, peluang kesaksamaan dalam pekerjaan, pendidikan dan bersosial (Rosli *et al.*, 2015).

Menurut Rosli *et al.* (2015) sekitar 15 peratus daripada jumlah penduduk sesebuah negara terdiri daripada golongan OKU. Di Malaysia, golongan OKU merupakan golongan minoriti yang menjadi keutamaan pihak kerajaan mahupun swasta untuk membantu golongan minoriti ini. Kebajikan bagi golongan OKU ini tidak pernah dipandang rendah oleh kerajaan mahupun pihak bukan kerajaan. Pelbagai usaha dan strategi yang telah dilakukan bagi memenuhi keperluan golongan OKU di negara ini terutamanya dalam menyediakan kemudahan awam bagi memudahkan aktiviti harian golongan ini. Jelasnya, OKU bukanlah sekadar minoriti sesebuah negara, justeru langkah yang efektif perlu diambil bagi membolehkan mereka terlibat dalam pelbagai aktiviti dan merasai pelbagai aspek pembangunan negara. Menyedari kepentingan kemudahan orang kelainan upaya di negara ini, kajian ini dilaksanakan bagi mengenalpasti fasiliti yang telah disediakan di Stesen Monorel Kuala Lumpur, selaian melihat cabaran yang dihadapi oleh golongan OKU semasa menggunakan kemudahan awam ini.

1.2 Pernyataan Masalah

Orang Kelainan Upaya (OKU) merupakan individu yang mempunyai limitasi dalam melaksanakan aktiviti harian bagi mendapatkan hidup bermasyarakat berbanding individu normal kerana kekurangan samada kerosakan fizikal kekal atau metal yang berlaku sejak lahir atau kemalangan (Sanmargaraja, 2008). Masalah yang sering menjadi halangan bagi golongan OKU adalah dari segi kekurangan kemudahan fasiliti bagi melakukan aktiviti harian seperti golongan normal. Selain itu, penyalahgunaan fasiliti bagi golongan orang kelainan upaya juga sering berlaku seperti tandas, lif, tempat letak kereta dan banyak lagi fasiliti yang disediakan bagi golongan OKU telah disalahguna oleh golongan normal yang lain. Di Malaysia, golongan OKU telah diberi perhatian yang tinggi daripada pihak kerajaan dan swasta dari segi menyediakan kemudahan fasiliti yang mencukupi dan terbaik buat mereka. Tetapi disebalik penyediaan kemudahan fasiliti tersebut masih terdapat kekurangan yang perlu ditambah dan ditingkatkan.

Laporan akhbar menunjukkan kerap berlaku kemalangan di Stesen monorel yang melibatkan golongan OKU. Kes kemalangan banyak melibatkan kejadian penumpang OKU terjatuh ke landasan ketika menunggu ketibaan monorel (Berita Harian, 2017). Menurut Ketua Pegawai Operasi Laluan Monorel Rapid Rail Sdn Bhd, Mohd Ariffin Idris kejadian bagi kes kemalangan yang berlaku di stesen monorel terhadap golongan OKU ini antaranya adalah disebabkan pintu penghadang atau pintu keselamatan automatik di platform stesen tidak ditutup kerana system penghadang masih belum berfungsi sepenuhnya seperti yang sepatutnya. Hal ini jelas menunjukkan bahawa kemudahan fasiliti pengangkutan awam masih tidak berfungsi seperti yang dijangkakan, dan seterusnya mengakibatkan kesan yang buruk terhadap golongan OKU terutamanya dalam kategori cacat penglihatan (Berita Harian, 2017). Baru-baru ini, HarakahDaily (2019) turut melaporkan satu kemalangan maut melibatkan OKU penglihatan yang berlaku di stesen monorel Kuala Lumpur, dan ini merupakan kes kesepuluh seumpamanya berlaku di stesen tersebut.

Menurut Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat (KPWKM) pihak pengurusan laluan monorel perlu meningkatkan ciri keselamatan di setiap stesen, selain memberi bantuan khas bagi penumpang kalangan orang kelainan upaya (OKU). Fasiliti yang telah disediakan perlu dipertingkatkan dan dinaik taraf bagi mengelakkan sebarang kemalangan yang membabitkan golongan OKU berulang.

Oleh itu, kajian ini adalah berkaitan dengan penilaian terhadap kemudahan fasiliti yang disediakan untuk Orang Kelainan Upaya (OKU) di Stesen Monorel Kuala Lumpur, serta menentukan cabaran yang dihadapi oleh golongan ini semasa menggunakan kemudahan di Stesen Monorel Kuala Lumpur.

1.3 Persoalan Kajian

Bagi memastikan objektif kajian tercapai, persoalan kajian perlu dibangunkan bagi mrungkai permasalahan yang berlaku. Berikut merupakan persoalan kajian yang dibentuk bagi menjawab objektif kajian:

- (i) Apakah tahap fasiliti untuk golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) yang disediakan di Stesen Monorel, Kuala Lumpur?
- (ii) Apakah cabaran yang dihadapi oleh golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) ketika menggunakan fasiliti di Stesen Monorel, Kuala Lumpur?

1.4 Objektif Kajian

Terdapat dua objektif yang ingin dicapai di dalam kajian ini iaitu:-

- (i) Mengenalpasti tahap penyediaan fasiliti untuk golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) di Stesen Monorel, Kuala Lumpur.
- (ii) Mengkaji cabaran yang dihadapi oleh golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) ketika menggunakan fasiliti di Stesen Monorel, Kuala Lumpur.

1.5 Kepentingan Kajian

Kajian ini diharapkan dapat memberi manfaat dan membantu golongan OKU untuk menjalani kehidupan seharian yang selesa seperti golongan normal. Selain itu juga diharapkan dapat menjadi panduan untuk pihak – pihak berkepentingan yang berkaitan dalam menyediakan fasiliti- fasiliti yang diperlukan bagi golongan OKU khususnya dan bagi pengguna pengangkutan awam monorel khasnya. Selain itu juga, kajian ini diharapkan dapat memberi kesedaran kepada masyarakat bahawa golongan OKU juga berhak menjalani kehidupan yang selesa seperti golongan normal dan tidak terus memandang rendah dan mengabaikan kebajikan mereka yang kurang bernasib baik.

1.6 Skop Kajian

Kajian ini dijalankan di sekitar Stesen Monorel Kuala Lumpur. Kajian adalah difokuskan kepada masyarakat kategori Orang Kelainan Upaya (OKU) yang menggunakan perkhidmatan pengangkutan awam Monorel. Kategori OKU yang dikaji pula adalah dari segi kelainan upaya fizikal dan kelainan upaya penglihatan utamanya. Kelainan upaya fizikal merupakan kecacatan anggota badan samada kehilangan atau tiada suatu anggota atau kecacatan di mana-mana bahagian badan. Misalnya – polio, kerdil, kudung, muscular dystrophy, myopathy, neuropathy, osteogenesis imperfecta, kecederaan spina dan lain-lain. Manakala kelainan upaya penglihatan ialah bermaksud tidak boleh melihat atau buta dan mengalami penglihatan terhad walaupun dengan menggunakan alat bantu penglihatan seperti cermin mata, kanta mata dan sebagainya (Jabatan Kebajikan Masyarakat, 2017).

2. Kajian Literatur

2.1 Pengurusan Fasiliti

Menurut *British Institute of Facilities Management* (BIFM) pengurusan fasiliti didefinisikan sebagai persepadaan aktiviti pelbagai disiplin dalam membentuk persekitaran dan pengurusan yang memberi kesan kepada manusia dan tempat kerja. Manusia yang dimaksudkan merangkumi pekerja, pengguna, pelanggan dalam dan luar, dan pelawat. Manakala, tempat kerja pula merangkumi segala unsur fizikal dan bukan fizikal sesebuah bangunan atau premis (Mohammed *et al.*, 2006).

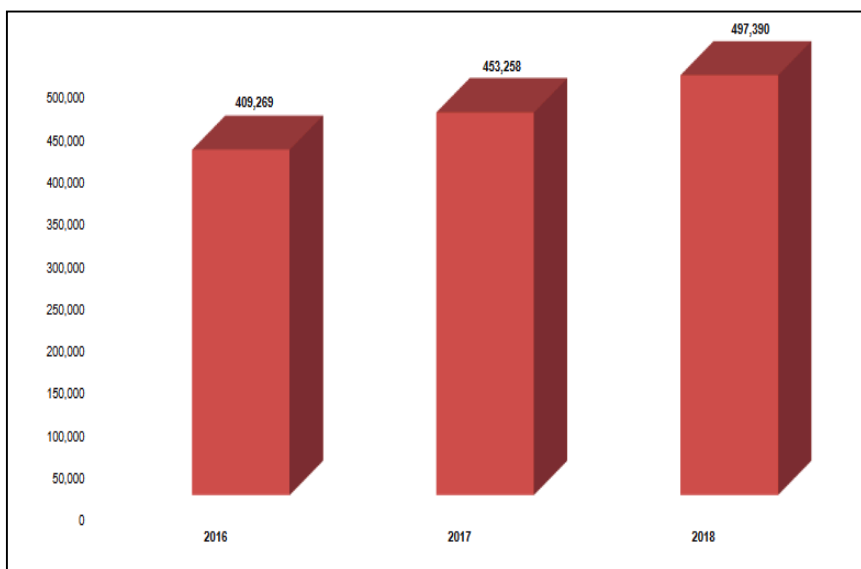
Kod SIRIM Malaysia Standard 1184 (MS1184) memfokuskan fasiliti bagi kemudahan-kemudahan golongan OKU yang sesuai dan selamat digunakan perlulah mematuhi piawaian dar aspek saiz ukuran, jenis bahan dan reka bentuk yang sesuai dan selamat digunakan oleh golongan OKU. Antara kemudahan-kemudahan golongan OKU termasuklah *ramp*, pemegang tangan (*handrail*), tangga, dan

anak tangga, tandas, bar, papan tanda dan symbol-simbol (Jabatan Perancangan Bandar Dan Desa Semenanjung Malaysia, 2002).

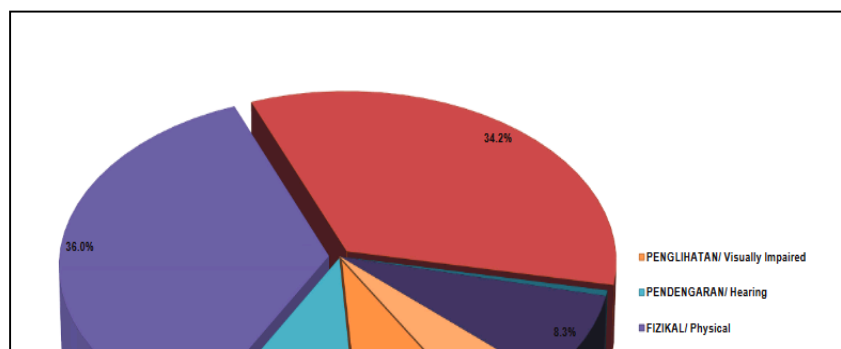
2.2 Orang Kelainan Upaya (OKU)

Orang Kelainan Upaya (OKU) merupakan individu kanak-kanak atau dewasa yang mempunyai ketidakupayaan jangka masa panjang dari segi fizikal, mental, intelektual atau pancaindera yang apabila berhadapan dengan pelbagai halangan mungkin tidak dapat melibatkan diri sepenuhnya dan secara efektif dalam masyarakat (Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, 2016).

Menurut Pertubuhan Kesihatan Sedunia (WHO), orang kelainan upaya dianggap sebagai orang kurang upaya yang memenuhi semua kriteria dalam takrif seperti mempunyai kecacatan fizikal atau mental, jangka panjang atau pendek yang berulang-ulang dan yang sebahagian besarnya menghadkan prospek mereka masuk ke dalam kemajuan dan pekerjaan. Seseorang yang tidak dapat memenuhi sepenuhnya atau sebahagian daripada keperluan kehidupan sosial sebagai individu yang normal, akibat daripada kekurangan keadaan fizikal atau mental (Ta Wee *et al.*, 2013). Di Malaysia, taburan bilangan OKU yang mendaftar dengan Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat (2018) adalah meningkat dari tahun 2016 hingga tahun 2018 sebagaimana ditunjukkan dalam Rajah 1 di bawah. Manakala Rajah 2 pula menunjukkan peratusan golongan OKU mengikut jenis kategori ketidakupayaan yang dibahagikan mengikut ketidakupayaan pertuturan, pelbagai, pendengaran, mental, penglihatan, fizikal, dan masalah pembelajaran. Masalah pembelajaran merupakan jumlah yang tertinggi berbanding kategori yang lain.



Rajah 1: Statistik pendaftaran orang kelainan upaya (OKU) mengikut kumpulan etnik (Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, 2018)



**Rajah 2: Jumlah pendaftaran orang kelainan upaya mengikut kategori ketidakupayaan
(Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, 2018)**

2.3 Kategori Kecacatan Orang Kelainan Upaya

Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat telah mengklasifikasikan Orang Kurang Upaya (OKU) kepada tujuh (7) kategori utama ketidakupayaan sebagaimana dinyatakan di dalam Jadual 1 di bawah.

Jadual 1: Kategori ketidakupayaan Orang Kelainan Upaya (OKU)

Bil	Kategori	Keterangan
1.	Kurang Upaya Pendengaran	Merupakan individu yang tidak dapat mendengar dengan jelas di kedua-dua belah telinga tanpa menggunakan alat bantuan pendengaran atau tidak dapat mendengar langsung walaupun dengan menggunakan alat bantuan pendengaran.
2.	Kurang Upaya Penglihatan	Individu yang tidak dapat melihat atau mengalami penglihatan terhad sama ada di sebelah atau di kedua-dua belah mata walaupun dengan menggunakan alat bantu penglihatan seperti cermin mata atau kanta sentuh. OKU penglihatan yang dimaksudkan boleh dibahagi kepada buta dan penglihatan terhad.
3.	Kurang Upaya Fizikal	Individu yang mengalami ketidakupayaan anggota badan sama ada kehilangan fungsi atau tidak mempunyai satu anggota di mana-mana bahagian anggota badan termasuklah keadaan anggota yang tidak sempurna yang mana keadaan ini akan menjejaskan keupayaannya - kerdil, kudung tangan atau kaki atau keduanya, kudung ibu jari tangan, lumpuh, spina bifida, muscular dystrophy dan cerebral palsy.
4.	Kurang Upaya Pendengaran	Individu yang mengalami masalah pertuturan tetapi boleh mendengar.
5.	Kurang Upaya Mental	Individu yang menghadapi penyakit mental yang teruk yang telah menjalani rawatan atau telah diberi diagnosis selama sekurang-kurangnya 2 tahun oleh Pakar Psikiatri. Akibat daripada penyakit yang dialami, mereka masih tidak berupaya untuk berfungsi sama ada sebahagian atau sepenuhnya dalam hal berkaitan dirinya atau perhubungan dalam masyarakat walaupun setelah menjalani rawatan psikiatri - Skizofrenia, Mood Disorder dan Organic Mental Disorder yang serius dan kronik.
6.	Kurang Upaya Pelbagai	Individu yang mengalami lebih daripada satu jenis ketidakupayaan dan secara umumnya tidak sesuai diklasifikasikan di bawah mana-mana lima (5) kategori lain yang sedia ada. Contohnya, seorang individu yang mengalami 2 jenis ketidakupayaan dari segi penglihatan dan pendengaran akan didaftarkan dalam kategori kurang upaya pelbagai.
7.	Masalah Pembelajaran	Individu yang menghadapi masalah kecerdasan otak yang tidak selaras dengan usia biologikalnya - lembam, down syndrome, kurang upaya intelektual, autisme, Attention Deficit Hyperactive Disorder (ADHD),

masalah pembelajaran spesifik (dyslexia, dyscalculia, dygraphia) dan lewat perkembangan global (global development delay).

2.4 Pihak yang Bertanggungjawab dalam Menyediakan Kemudahan Orang Kelainan Upaya (OKU) di Bangunan Awam

Menurut Seksyen 26(2) Akta Orang Kurang Upaya 2008 (Akta 685), Pihak berkuasa tempatan, penyedia perkhidmatan dan pemaju merupakan pihak utama yang terlibat di dalam penyediaan kemudahan bagi golongan OKU di bangunan awam.

(a) Penyedia Perkhidmatan

Penyedia perkhidmatan merupakan pihak yang menyelenggara serta menguruskan kemudahan yang sedia ada di bangunan-bangunan awam bagi memastikan kemudahan tersebut yang berada dalam keadaan baik yang boleh mengekalkan fungsinya, serta dapat menjamin keselamatan pengguna semasa menggunakan kemudahan tersebut.

(b) Pihak Berkuasa Tempatan (PBT)

Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) mestilah meneliti secara terperinci dahulu pelan pembangunan yang dikemukakan adakah ia menyediakan kemudahan bagi golongan OKU atau tidak sebelum memberi sebarang kelulusan kebenaran merancang (KM).

(c) Pemaju

Pemaju perlu memastikan setiap pembangunan yang ingin dijalankan adalah mengikut piawaian yang telah diperuntukkan di dalam perundangan. Oleh itu, permohonan kebenaran Merancang (KM) kepada Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) haruslah mempunyai kemudahan yang boleh diakses oleh semua lapisan masyarakat, termasuklah golongan OKU.

2.5 Kemudahan yang perlu Disediakan bagi Orang Kelainan Upaya di Tempat Awam

Malaysia mempunyai pelbagai perundangan dan peraturan yang bertujuan untuk mengawal kemudahan yang disediakan bagi golongan OKU di tempat awam. Kod amalan akses untuk OKU ke bangunan awam (MS 1184) dan kod amalan untuk akses untuk OKU di luar bangunan (MS 1311) merupakan antara piawaian yang umum dirujuk oleh pihak penyedia kemudahan. Undang-undang kecil bangunan seragam 1984 telah dipinda untuk menjadikan standard tersebut sebagai wajib pada tahun 1990 bagi bangunan supaya ia dapat menyediakan akses yang membolehkan OKU untuk keluar masuk bangunan.

Malaysian Standard (MS) adalah dokumen rasmi yang telah dibangunkan melalui persetujuan sebulat suara berdasarkan standard antarabangsa yang juga telah dibangunkan oleh Jabatan Standard Malaysia. *Malaysian Standard* (MS) mengikut konteks OKU adalah menyediakan garis panduan untuk rekabentuk bangunan yang mengutamakan rekabentuk universal (Persatuan Pengguna-pengguna Standard Malaysia, 2008). Kod Amalan SIRIM MS 1184 dan MS 1331 telah menetapkan garis panduan yang perlu diikuti bagi penyediaan kemudahan kemudahan golongan OKU sebagaimana ditunjukkan dalam Jadual 2 di bawah:

Jadual 2: Kemudahan-kemudahan dan spesifikasi bagi golongan Orang Kelaianan Upaya (OKU)

Bil	Kemudahan	Spesifikasi
-----	-----------	-------------

1.	Ruang tempat letak kenderaan	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran: 1: 100 dan keluasan 3,600 mm lebar untuk setiap petak. • Laluan yang rata perlu disediakan diantara setiap ruang bagi memudahkan laluan seperti kerusi roda. • Landas angkat bertingkat perlu disediakan di kawasan berbeza ketinggian laluan. • Tempat letak kenderaan khas juga mestilah dihubungkan dengan laluan golongan OKU dan perlu juga disediakan <i>step ramp</i> selebar 1000mm mengikut kesesuaian standard SIRIM.
2.	Bilik air dan Tandas	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat urinal untuk OKU berkerusi roda mestilah berkedudukan 400mm dari aras lantai tempat letak kaki. • Mempunyai selusur tangan yang berkedudukan 1200mm.
3.	Laluan atau landas angkat (<i>Ramps</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran: Lebar - > 1200 mm; Cerun - < 1:12 pada keratin (landas angkat tidak harus melebihi kadar kecerunan 1:40). • Landas angkat perlu dilengkapi dengan susur tangan dan dibina dengan kemas yang tidak licin agar mudah dipegang. • Tempat rehat juga perlu disediakan tidak kurang daripada 1,200 mm panjang di setiap selang 6,000mm panjang pada landas angkat tersebut.
4.	Lif	<ul style="list-style-type: none"> • Lif haruslah mempunyai bukaan tidak kurang daripada 1,800mm, susur tangan sepanjang 600mm dan berketinggian 1,000mm dari permukaan lantai. • Ruang dalam lif haruslah mempunyai luas yang mencukupi supaya kerusi roda boleh berpusing 180 darjah.
5.	Tangga	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensi jejak adalah antara 260mm - 300mm. • Ketinggian bagi setiap anak tangga pula tidak harus melebihi 180mm. • Bagi setiap anak tangga, jejak dan naik perlu seragam. Permukaan tangga yang berbeza perlu disediakan di awal dan akhir tangga sebagai penanda permulaan mendaki dan mengakhiri tangga. • Perbezaan warna pada anak tangga pertama dan terakhir. <i>Handrails</i> perlu disediakan di kedua-dua belah tangga.
6.	Susur tangan (<i>Handrail dan grab bar</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Susur tangan ialah alat sokongan OKU untuk memudahkan pergerakan mereka. • Landas angkat perlu dibina di kedua-dua belah dan juga pada tangga.
7.	Tanda dan simbol OKU	<ul style="list-style-type: none"> • Simbol perlu digunakan sebagai kemudahsampaian kepada fasiliti OKU. • Papan tanda OKU hendaklah memenuhi standard yang telah ditetapkan : jarak penglihatan 0-7m, saiznya adalah 60x60; jarak penglihatan 7-18m, saiznya adalah minimum 110x450 dan bagi jarak penglihatan > 18m, saiznya adalah maksimum 450x450.

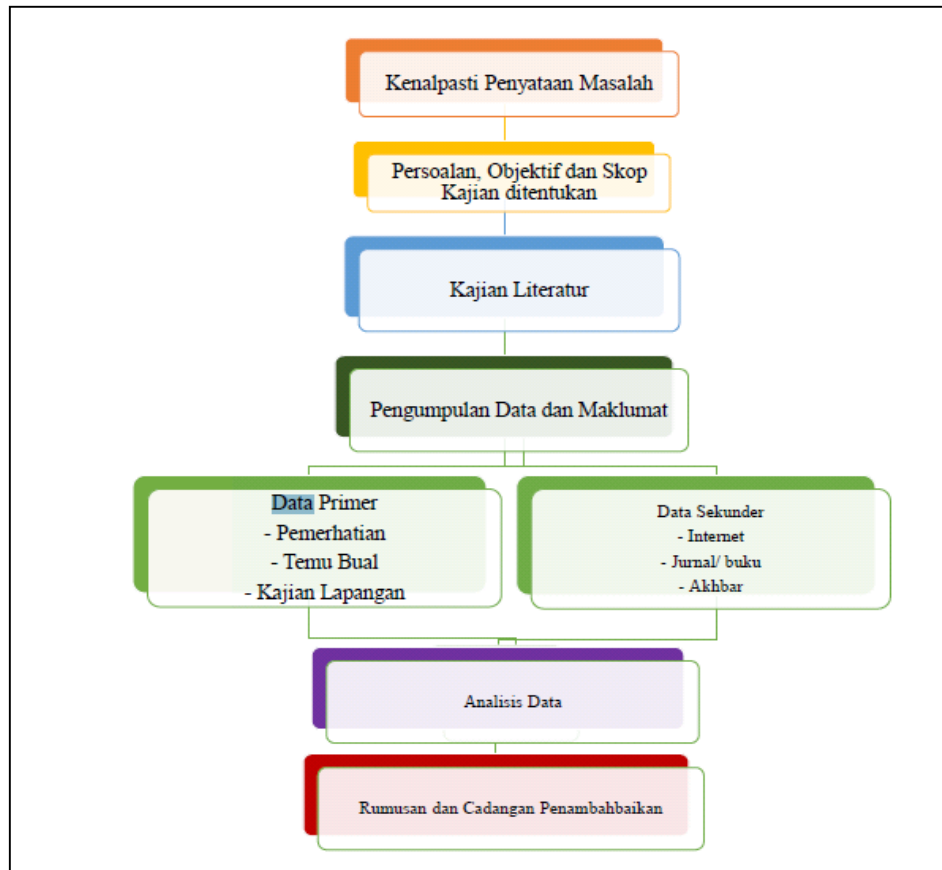
3. Metodologi Penyelidikan

Bagi mencapai objektif kajian yang telah dirancang, pendekatan kualitatif telah di adaptasi di sepanjang tempoh penyelidikan dijalankan. Kaedah pemerhatian dan kaedah temu bual telah digunakan sebagai alat bagi mendapatkan data yang berkaitan dengan kajian. Peringkat pengumpulan data amat penting kerana pengumpulan data yang tepat dapat memastikan sesuatu kajian yang dijalankan adalah berasas dan mempunyai bukti. Secara lazimnya, kajian ini memerlukan penggunaan kedua-dua jenis data iaitu data primer dan data sekunder.

Metodologi penyelidikan adalah sangat penting kerana ia menjadi garis panduan ke arah pencapaian objektif kajian yang telah dibentuk di awal peringkat kajian. Metodologi penyelidikan adalah tersusun, terancang dan berkesan dalam memudahkan kajian berjalan selari dengan objektif yang ingin dicapai dan memperoleh hasil keputusan yang sah.

3.1 Rekabentuk Kajian

Reka bentuk kajian membolehkan pengkaji untuk memahami dengan lebih mendalam terhadap apa yang ingin dilihat dan dianalisis. Reka bentuk kajian adalah merupakan perancangan kaedah kajian bagi melakukan langkah yang seterusnya bagi mencapai objektif kajian. Data dan maklumat berkaitan kemudahan-kemudahan bagi golongan OKU yang telah disediakan di stesen monorel akan diperolehi secukupnya bagi membolehkan penilaian dibuat ke atas tahap penyediaan fasiliti dan kekangan yang dihadapi oleh golongan OKU di stesen monorel Kuala Lumpur. Reka bentuk kajian yang dijalankan seperti yang ditunjukkan dalam Rajah 3 carta alir penyelidikan.



Rajah 3: Carta alir penyelidikan

Berdasarkan Rajah 3, aliran penyelidikan ini terbahagi kepada lima peringkat. Peringkat pertama bermula dari kajian awal yang mana untuk mengenal pasti isu dan masalah sebelum objektif, persoalan, dan skop kajian boleh dimulakan. Diikuti dengan peringkat kedua iaitu kajian literatur dan peringkat ketiga pula ialah di mana proses pengumpulan data dilakukan dan terbahagi kepada dua jenis pengumpulan data iaitu data primer dan data sekunder. Kemudian kajian diteruskan dengan peringkat seterusnya iaitu analisa data yang telah diperolehi. Pada peringkat akhir kajian ini, hasil dapatan melalui kaedah-kaedah yang tersenarai dianalisa untuk mendapatkan penemuan rumusan dan cadangan pada akhir kajian.

3.2 Pengumpulan Data

Peringkat pengumpulan data bermula setelah kawasan kajian ditentukan. Umumnya, kajian ini memerlukan penggunaan kedua-dua jenis data iaitu data primer dan data sekunder. Kaedah pemerhatian

dan kaedah temu bual pula digunakan sebagai alat bagi mendapatkan data tersebut. Kaedah pemerhatian yang merupakan kaedah yang lebih bersifat kepada pemberian bukti nyata. Pemerhatian akan dilakukan secara menyeluruh terhadap kemudahan fasiliti dan aksesibiliti bagi golongan orang kelainan upaya di stesen monorel. Sesi temu bual pula dilakukan terhadap responden terpilih bagi mendapatkan data yang lebih sahih dan mendalam mengenai kajian ini. Sesi temu bual dilakukan terhadap dua responden, yang terdiri daripada pengguna kemudahan OKU di Stesen Monorel.

Data sekunder pula diperolehi melalui hasil pembacaan dan rujukan melalui sumber internet, artikel, jurnal, akhbar dan sebagainya. ianya boleh dijadikan input sokongan kepada data primer yang diperolehi semasa kerja lapangan dilakukan.

Responden dalam kajian ini ialah pihak pengurusan Stesen Monorel dan pengguna kemudahan fasiliti OKU yang dipilih secara sampel bertujuan (purposive sampling) . Responden yang diambil adalah terdiri daripada pihak pengguna OKU yang dipilih di kawasan kajian iaitu Stesen Monorel KL yang terdiri daripada kategori kelainan upaya penglihatan dan kelainan upaya fizikal.

3.3 Analisis Data

Data-data yang diperolehi daripada kaedah pemerhatian dan temubual, dan termasuk bukti data-data primer dan sekunder yang dikumpul akan dianalisis sehingga menghasilkan satu keputusan serta penyelesaian kepada permasalahan yang telah dinyatakan di awal kajian ini sekaligus menentukan sama ada objektif kajian tercapai atau sebaliknya.

Kaedah analisis kandungan telah digunakan untuk menganalisis hasil dapatan daripada temu bual, manakala bagi kaedah pemerhatian, data yang diperolehi akan dianalisis dengan cara menyenaraikan kemudahan-kemudahan beserta bukti gambar diambil, dari segi fungsi yang ditetapkan yang telah disediakan di Stesen Monorel. Di akhirnya, semua hasil analisis akan disimpulkan untuk mengetahui sama ada objektif kajian telah dicapai ataupun tidak.

4. Analisa Data Dan Dapatan Kajian

4.1 Analisis Objektif Pertama: Mengenalpasti Penyediaan Fasiliti untuk Golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) di Stesen Monorel, Kuala Lumpur

Bagi menjawab objektif kajian, pemerhatian telah dilakukan secara menyeluruh terhadap fasiliti-fasiliti dan aksesibiliti bagi golongan OKU yang menggunakan perkhidmatan pengangkutan awam Monorel KL. Jadual 3 di bawah menunjukkan senarai semak kemudahan yang terdapat di Stesen Monorel KL berdasarkan garis panduan dan piawaian perancangan kemudahan golongan kurang upaya yang telah ditetapkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia, Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan 2002.

Jadual 3: Kemudahan yang terdapat di Stesen Monorel KL

Elemen Kemudahan	Catatan	
	Ada	Tiada
Aksesibiliti		
1. Ramp :	/	

(i) Stepped ramps/ dropped kerb	/	
(ii) Stepped ramps berwarna, tekstur berbeza dan tidak licin	/	
2. Handrail dan Grab bar:	/	
(i) Laluan pejalan kaki	/	
(ii) Koridor bangunan	/	
(iii) Tangga Bangunan	/	
(iv) Dalam gerabak Monorel	/	
3. Laluan Khas/ pejalan kaki dan kaki lima:	/	
(i) Laluan tanpa halangan fizikal	/	
(ii) Laluan diterangi cahaya, kukuh, rata dan tidak licin	/	
(iii) Laluan tanpa halangan dari pintu masuk hingga ke stesen	/	
(iv) Laluan pejalan kaki dari bahan yang tidak licin, warna dan tekstur yang berbeza	/	
4. Tangga	/	
5. Escalator	/	
6. Lif	/	Ada di dalam bangunan NU Sentral.
7. Lintasan 'Pedestrian'	/	
8. Pintu masuk ke bangunan:	/	Laluan utama yang menghubungkan NU Sentral dan Stesen Monorel KL Sentral sentiasa terbuka
(i) Mempunyai akses untuk pengguna kerusi roda	/	
(ii) Pintu berkaca Automatik	/	
9. Guiding blocks / tactile blocks:	/	
(i) Tiada halangan fizikal	/	
(ii) Di pintu masuk bangunan	/	
(iii) Di tangga	/	
(iv) Di lif	/	
(v) Di Escalator	/	
(vi) Di Ramps	/	Tiada di <i>escalator</i> dari KL Sentral ke NU Sentral
(vii) Di laluan utama pejalan kaki di luar dan dalam bangunan	/	
(viii) Di setiap platform/ stesen	/	
Reruang		
1. Tempat Letak Kereta Khas	/	
(i) Berdekatan dengan pintu masuk	/	
(ii) Permukaan rata	/	
(iii) Tempat letak kenderaan sama rata dengan laluan pejalan kaki	/	
(iv) Simbol OKU di atas petak letak kenderaan	/	
(v) Papan tanda simbol tempat letak kenderaan OKU	/	
(vi) Laluan pejalan kaki di sebelah tempat letak kenderaan.	/	
2. Tandas	/	Hanya terdapat di beberapa stesen
3. Bilik Persalinan/ Penyusuan	/	Terletak di dalam tandas
4. Hentian Bas	/	
Kemudahan Sokongan		
1. Papan tanda kenyataan, tanda tunjuk arah, keterangan bertulis, tanda amaran dan sebagainya	/	
2. Papan Tanda dan symbol:		
(i) Simbol berwarna putih dan berlatar belakang biru	/	
(ii) Tempat letak kenderaan	/	

(iii) Lif	/	
(iv) Tandas	/	
(v) Papan tanda bertulisan Braille	/	
3. Bangku/ Tempat Duduk 'fixed' ataupun 'built-in' dan meja	/	Tidak beserta meja
4. Pondok telefon berbayar dan kemudahan seumpamanya	/	
5. Peti surat/ tong sampah	/	
6. Pagar	/	
7. Halangan-halangan seperti (pokok, pasu bunga, tiang lampu, papan tanda dan ('kerb'))	/	
8. Tiang lampu trafik melintas	/	
9. Pintu Keselamatan Automatik	/	Pintu telah dipasang di setiap stesen tetapi tidak berfungsi sepenuhnya dan sentiasa terbuka
10. Lif pengangkat kerusi roda di tangga	/	Ditutup dan ada halangan
11. Tempat duduk khas OKU di dalam koc Monorel	/	Diduduki oleh orang awam bukan OKU
12. Kaunter tiket khas bagi warga OKU	/	

4.2 Analisis Objektif Kedua: Kekangan yang Dihadapi Orang Kelainan Upaya (OKU) di Stesen Monorel, Kuala Lumpur

Bagi menjawab objektif kedua, satu siri temu bual telah dilakukan pada hari Rabu dan Khamis (18 dan 19 Oktober 2017). Seramai 5 orang responden telah membantu dalam menjayakan kajian ini. Maklumat latar belakang responden tersebut telah diringkaskan dalam jadual 4 di bawah.

Jadual 4: Maklumat latar belakang responden

Kategori		Bilangan responden
Jenis kecacatan	Penglihatan	3
	Fizikal	2
Jantina	Lelaki	4
	Perempuan	1
Umur	21 – 30 tahun	1
	31 – 40 tahun	2
	41 – 50 tahun	1
	51 – 60 tahun	1

Berdasarkan hasil temubual, seorang responden (20 peratus daripada keseluruhan responden) yang menggunakan perkhidmatan Monorel KL dengan kekerapan kurang daripada 5 kali manakala selebihnya adalah lebih dari 10 kali menggunakan perkhidmatan Monorel. Dapatan temubual juga menunjukkan bahawa dua pertiga daripada pengguna OKU masih tidak berpuas hati dengan kemudahan fasiliti yang disediakan oleh pihak Monorel KL. Mereka berpendapat adalah wajar pihak Stesen Monorel KL untuk menyediakan kemudahan fasiliti yang diperlukan golongan OKU antaranya; kemudahan polis bantuan berdasarkan jenis kecacatan yang dialami iaitu kecacatan penglihatan, menyediakan kemudahan *guiding block* yang lebih sempurna tanpa putus dan menyediakan *ramps* pergerakan kerusi roda dalam di kawasan kajian lebih lancar dan selamat.

Berkaitan kekangan dan halangan semasa menggunakan perkhidmatan kemudahan OKU di Stesen Monorel KL, majoriti responden mengalami masalah dan kekangan ketika berada di Stesen Monorel - mernagkumi penyalahgunaan oleh golongan normal (40%), masalah pengoperasian (30%) dan masalah

kekurangan kemudahan yang selamat (30%). Tambahan lagi, menurut responden terdapat kekangan dan halangan lain yang dialami oleh golongan OKU ketika menggunakan fasiliti OKU di tempat kajian seperti ketiadaan *ramps*, kedudukan tandas yang tidak sesuai, halangan laluan bagi OKU cacat penglihatan, reka bentuk perabot jalan yang tidak sesuai, dan juga faktor kewangan yang memerlukan belanja yang tinggi di kalangan OKU.

Merujuk kepada keselesaan dan keselamatan dalam menggunakan kemudahan OKU di Stesen Monorel KL, 60 peratus daripada keseluruhan responden tidak bersetuju bahawa kemudahan OKU yang disediakan di stesen Monorel berada dalam keadaan yang selesa dan selamat untuk digunakan, manakala 40 peratus responden lagi beranggapan sebaliknya dan menurut responden, perkara ini adalah disebabkan kekangan dan masalah yang timbul menyukarkan perjalanan responden di tempat kejadian.

4.3 Perbincangan

(a) Rumusan objektif pertama: Mengenalpasti penyediaan fasiliti untuk golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) di Stesen Monorel, Kuala Lumpur

Kajian ini adalah sangat penting dalam menjayakan kajian terhadap penyediaan kemudahan OKU di Stesen Monorel KL ini. Maka, untuk mencapai objektif pertama ini, kaedah pemerhatian telah dilakukan secara menyeluruh terhadap kemudahan-kemudahan dan aksesibiliti bagi golongan OKU di Stesen Monorel KL. Seterusnya, kaedah pemerhatian yang dilakukan adalah berdasarkan garis panduan dan piawaian perancangan kemudahan golongan kurang upaya yang telah ditetapkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia, Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan 2002. Garis panduan dan piawaian perancangan ini dapat membantu di dalam menentukan sama ada kemudahan yang disediakan mengikut garis panduan yang telah ditetapkan atau pun tidak.

Melalui kaedah pemerhatian ini, segala kemudahan yang telah disediakan di Stesen Monorel KL telah dikenalpasti dan kemudian dirumuskan bahawa Stesen Monorel KL telah menyediakan kemudahan OKU tetapi penyediaannya adalah secara tidak menyeluruh. Banyak fasiliti yang perlu dititikberatkan dan dinaiktaraf supaya fasiliti tersebut adalah sesuai dan selamat untuk kegunaan harian oleh golongan OKU. Dapatan ini disokong oleh Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat (KPWKM), di mana pihak pengurusan laluan monorel perlu meningkatkan ciri keselamatan di setiap stesen, selain memberi bantuan khas bagi penumpang kalangan orang kelainan upaya (OKU). Fasiliti yang telah disediakan perlu dipertingkatkan dan dinaik taraf bagi mengelakkan sebarang kemalangan yang membabitkan golongan OKU berulang kerana menurut laporan kes tercatat sebanyak 10 kes kemalangan yang berlaku keatas penumpang OKU. Kes kemalangan banyak melibatkan kejadian penumpang OKU terjatuh ke landasan ketika menunggu ketibaan monorel (Berita Harian, 2017).

Pihak pengurusan Monorel berperanan dalam memastikan kemudahan yang disediakan memenuhi keperluan pengguna-pengguna termasuklah pengguna OKU yang memerlukan kemudahan khas untuk memudahkan perjalanan serta mementingkan ciri-ciri keselamatan mereka. Menurut Seksyen 26(2) Akta Orang Kurang Upaya 2008 (Akta 685), pihak pengurusan adalah pihak yang terlibat dalam penyediaan kemudahan OKU di bangunan awam Hasil dapatan kajian mendapati bahawa antara kemudahan OKU yang telah disediakan oleh pihak pengurusan Stesen Monorel KL adalah *tactile guiding blocks* di sepanjang laluan dalam dan luar bangunan KL Sentral, Nu Sentral dan Stesen Monorel KL, step ramp, kaunter tiket khas untuk golongan OKU dan warga emas, pintu keselamatan automatik, lif pengangkat kerusi roda di tangga, tempat duduk khas OKU di dalam koc Monorel dan kemudahan lain yang turut membantu memudahkan perjalanan harian golongan OKU di stesen Monorel.

(b) Rumusan objektif kedua: Mengkaji kekangan yang dihadapi oleh golongan Orang Kelainan Upaya (OKU) di Stesen Monorel, Kuala Lumpur

Hasil kajian mendapati bahawa kekangan yang dihadapi oleh golongan OKU adalah penyalahgunaan oleh golongan normal, pengumuman stesen berikutnya tidak lengkap, tiada laluan khas

bagi cacat penglihatan, dan pintu keselamatan automatic yang sentiasa terbuka semasa menggunakan kemudahan yang disediakan. Tambahan lagi, menurut responden terdapat kekangan dan halangan lain yang dialami oleh golongan OKU ketika menggunakan fasiliti OKU di tempat kajian seperti ketiadaan ramps, kedudukan tandas yang tidak sesuai, halangan laluan bagi OKU cacat penglihatan, reka bentuk perabot jalan yang tidak sesuai, dan juga faktor kewangan yang memerlukan belanja yang tinggi di kalangan OKU.

Selain itu, menurut responden daripada pihak OKU, sebahagiannya kurang berpuas hati dengan kemudahan OKU yang telah disediakan di stesen Monorel kena kemudahsampainnya masih kurang bagi golongan OKU. Masih lagi terdapat golongan OKU yang mengalami masalah dalam melaksanakan aktiviti harian berikutan kemudahan yang disediakan tidak dapat membantu mereka dalam menjalani kehidupan seharian dengan lancar. Penyediaan kemudahan asas untuk golongan OKU adalah baik tetapi masih perlu dipertingkatkan dan ditambah agar golongan OKU dapat menggunakan kemudahan tersebut dengan lebih berkesan. Cadangan turut dikemukakan oleh responden OKU seperti cadangan menyediakan ramp secara kekal di tempat yang tidak rata memandangkan kurangnya penyediaan ramp di bangunan tersebut dan hanya disediakan mengikut permintaan. Terdapat juga cadangan untuk mewujudkan laluan khas untuk pengguna buta kerana sering mengalami masalah berlanggar dengan individu normal yang lain walaupun menggunakan *tactile guiding blocks*. Akhir sekali, kemudahan yang telah sedia ada juga perlu diselenggara dengan baik dan berkala agar dapat menjamin keselamatan dan keselesaan pengguna khususnya pengguna OKU.

Kesimpulannya, kekangan dan masalah yang dihadapi oleh golongan OKU adalah berpunca daripada kelemahan penyediaan fasiliti OKU dan sikap-sikap pihak bertanggungjawab yang sambil lewa terhadap penyediaan fasiliti OKU. Selain itu juga, sikap golongan normal yang mementingkan diri dan menggunakan fasiliti yang disediakan buat golongan OKU tanpa memikirkan hak golongan OKU terhadap kemudahan yang disediakan di stesen Monorel KL. Golongan OKU yang kurang bernasib baik akan lebih bergantung terhadap kemudahan awam dalam membantu pergerakan harian mereka. Jadi mereka mempunyai hak yang sama seperti golongan normal untuk menggunakan kemudahan awam yang disediakan tanpa. Kenyataan disokong oleh Jean (1998) yang berpendapat bahawa tidak semua OKU dilahirkan dalam keadaan senang dan berharta, jadi bagi OKU yang berpendapatan rendah akan lebih bergantung terhadap penggunaan kemudahan awam yang telah disediakan buat mereka.

5. Perbincangan dan Kesimpulan

Penyediaan fasiliti bagi golongan OKU di Malaysia secara keseluruhan di stesen Monorel KL khususnya adalah di tahap yang baik dan memerlukan pembaikan. Akan tetapi, ada kemudahan yang disediakan oleh pihak pengurusan stesen Monorel adalah tidak berfungsi sepenuhnya seperti kerosakan fasiliti dibiarkan dalam tempoh masa yang lama akibat daripada penangguhan pembetulan dan penukaran fasiliti yang baik. Penyediaan fasiliti yang lengkap dan berfungsi amat diperlukan di setiap terminal pengangkutan awam bagi memudahkan pengguna terutamanya golongan OKU. Kenyataan ini disokong Wong (2010), Satu faktor yang penting berkaitan pengangkutan awam bagi pengguna adalah sistem pengangkutan awam yang boleh diguna dan diakses oleh semua orang, termasuk OKU, wanita mengandung, warga emas, orang berjalan dengan troli atau kereta bayi.

Penyediaan fasiliti bagi golongan OKU yang sempurna dan mengikut spesifikasi yang telah ditetapkan di tempat-tempat awam adalah tenaga kerja yang banyak dan memerlukan kos yang tinggi. Oleh sebab itu, ia merupakan cabaran utama yang harus ditanggung oleh pemaju di Malaysia dalam menyediakan fasiliti OKU secara menyeluruh. Kebanyakan daripada pihak pemaju dan pengurusan lebih mementingkan kos sehingga menyetepikan kepentingan penyediaan fasiliti OKU di bangunan-bangunan awam mengikut garis panduan dan spesifikasi yang telah ditetapkan. Hal demikian menyebabkan banyak fasiliti OKU yang dibina kini adalah tidak sempurna dan pembinaannya adalah terhad kepada kemudahan asas seperti tempat letak kenderaan OKU, tandas OKU, dan *guiding blocks* sahaja. Selain itu, hasil dapatan kajian menunjukkan terdapat kekangan-kekangan dan masalah yang dihadapi oleh golongan OKU yang secara langsung dan tidak langsung berpuca daripada pihak-pihak yang terlibat dalam penyediaan fasiliti OKU. Selain itu, pihak umum juga berperanan dalam membantu

golongan OKU dalam menggunakan fasiliti yang disediakan buat mereka dan bukannya dimonopoli oleh golongan normal.

Penghargaan

Kajian ini dilakukan dengan kerjasama yang baik di kalangan pelajar Universiti Tun Hussein Onn Malaysia (UTHM) dari pelbagai fakulti. Terima kasih kepada semua pihak yang membantu, terutama pelajar yang telah bersedia menjadi responden untuk sesi temu bual berstruktur yang dijalankan.

Rujukan

- Berita Harian. (2017). Tingkat Ciri Keselamatan Stesen Monorel Untuk OKU. Berita Harian 4 April 2017. Dicapai pada April 24, 2017 dari <http://www.bharian.com.my/node/267957>
- HarakahDaily (2019) Tindak segera elak kemalangan monorel berulang. Diakses pada 10 Julai 2020. <https://harakahdaily.net/index.php/2017/03/29/tindak-segera-elak-kemalangan-monorel-berulang/>
- Jabatan Kebajikan Masyarakat. (2017) Akta Orang Kurang Upaya 2008. Jabatan Kebajikan Masyarakat.
- Jabatan Perancangan Bandar dan Desa. (2002). *Garis Panduan dan Piawaian Perancangan: Kemudahan Golongan Kurang Upaya*.
- Jean L.S., (1998). *Ketidakupayaan dan Penentangan Terhadap Kemiskinan*. Utusan Publications & Distributors Sdn. Bhd.
- Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat. (2016). *Pelan Tindakan OKU 2016- 2022*. Putrajaya: Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat.
- Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat (2018). Laporan Statistik Kebajikan Masyarakat 2018.
- Malaysian Standard. (2003). *Code of Practice for Access of Disabled People to Public Building (First Revision)*. Kuala Lumpur: MS 1331
- Malaysian Standard. (2002). *Code of Practice for Access of Disabled People to Public Building (First Revision)*. Kuala Lumpur: MS 1184
- Mohammed, A. H., Sapri, M. & Baba, M. (2006). *Pengurusan Fasiliti*. 1st. ed. Skudai: Universiti Teknologi Malaysia.
- Rahman, M. H. A. (2014). Akta Orang Kurang Upaya. *Undang-Undang Malaysia, Akta 685*, 1–40.
- Rosli, H. F., Mahmud, W. A. W., Mahbob, M. H. (2015). Realiti Dan Kesamarataan Hak Orang Kelainan Upaya (OKU) Di Malaysia Dari Perspektif Media. Conference: *International Conference Mention 2015, at RHR Hotel @ Uniten*.
- Sanmargaraja, S. (2008). Kajian Penyediaan Fasiliti Orang Kurang Upaya (OKU) di Institusi Kerajaan Di Nusajaya, Johor Bahru: Laporan Projek Sarjana
- Suruhanjaya Perkhidmatan Awam (2017). *Kategori Orang Kurang Upaya (OKU)*. Dicapai pada Mei 8, 2017 dari Portal Rasmi SPA: <http://www.spa.gov.my/kategori-orangkurang-upaya-oku->
- Ta Wee, S., Sanmargaraja, S., Jamiran, M. N. S., Abidin, Z. Z. Z., & Sam, S. A. M. (2013). Kajian Awal Terhadap Penyediaan Fasiliti Orang Kurang Upaya (OKU) Di Taman Negara Negeri Johor: Kajian Kes Di Pulau Kukup, Tanjung Piai, Gunung Ledang Dan Endau-Rompin (Peta). *Prosiding Seminar Serantau Ke-2 Pengurusan Persekitaran Di Alam Melayu*, 441–446.