

**GAMBARAN AKSESIBILITAS, INKLUSIVITAS, DAN HAMBATAN
PENYANDANG DISABILITAS DALAM MEMANFAATKAN LAYANAN
TRANSPORTASI PUBLIK: STUDI LITERATUR DI BERBAGAI NEGARA**

Dwi Arianto¹, Nurliana Cipta

Apsari²

^{1,2}Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik,
Universitas Padjadjaran

Article history

Received : diisi oleh editor

Revised : diisi oleh editor

Accepted : diisi oleh editor

*Corresponding author

Email: Dwi18015@mail.unpad.ac.id¹,
Nurliana.Apsari@gmail.com²)

No. doi: [10.24198/focus.v5i2.42633](https://doi.org/10.24198/focus.v5i2.42633)

ABSTRACT

Disabled groups throughout the world are frequently discriminated against. The paradigm that compares people with disabilities to non-disabled groups is a cruel perspective. These perspectives began to disappear with time. Governments around the world continue to advocate the accessibility of public facility services to persons with disabilities, in accordance with their rights. The rights of people with impairments on public transportation is one of them. In a growing number of nations, accessible public transportation for people with disabilities is beginning to become available. However, this does not imply that people with disabilities will not encounter any hurdles. In order to establish an inclusive society, individuals with disabilities must surmount a number of challenges. In order to realize disability rights in the public realm, the government's initiatives must be supported more vigorously.

Keywords: *individuals with impairments, public transportation, accessible, inclusive*

ABSTRAK

Keberadaan kelompok penyandang disabilitas di dunia seringkali mendapatkan diskriminasi. Paradigma yang menganggap penyandang disabilitas tidak lebih baik dari pada kelompok non disabilitas merupakan suatu pandangan yang sangat kejam. Seiring berjalannya waktu pandangan – pandangan tersebut mulai luntur. Pemenuhan hak – hak penyandang disabilitas dalam hal aksesibilitas kepada pelayanan fasilitas publik terus di dorong oleh pemerintah di berbagai dunia. Salah satunya adalah pemenuhan hak penyandang disabilitas pada layanan transportasi publik. Penyediaan transportasi publik yang ramah bagi penyandang disabilitas mulai di gencarkan oleh beberapa negara di dunia. Meskipun begitu bukan berarti penyandang disabilitas dapat berpangku tangan tanpa mengalami hambatan. Terdapat beberapa hambatan yang harus dijalani dan dilewati oleh penyandang disabilitas untuk menciptakan

masyarakat yang inklusif. Dengan demikian usaha-usaha pemerintah perlu di dorong lebih giat lagi sebagai upaya pemenuhan hak-hak disabilitas di ruang publik

Kata kunci : Penyandang disabilitas, transportasi publik, inklusivitas, aksesibilitas

PENDAHULUAN

Di era kini penyandang disabilitas masih menjadi salah satu kelompok yang paling terpinggirkan dalam masyarakat. Mereka biasanya tidak dapat menikmati kebebasan bergerak sebagai individu yang berbadan sehat. Dengan mobilitas menjadi salah satu prasyarat untuk berpartisipasi dalam masyarakat, orang-orang dengan disabilitas sering diabaikan, sampai-sampai beberapa dari mereka tidak dapat melakukan perjalanan sehari-hari. Saat ini aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap transportasi umum semakin diakui memiliki dampak signifikan terhadap mata pencaharian mereka. Akses bebas hambatan ke transportasi umum dapat merubah kehidupan mereka dari keterasingan dan ketergantungan ke integrasi sosial dan kemandirian (PBB, 2007).

Lembaga Kesehatan dunia WHO (2021) merilis hasil survey mereka terkait dengan jumlah disabilitas yang ada di dunia. Ada lebih dari satu miliar orang di dunia yang terindikasi sebagai penyandang disabilitas. Angka ini menunjukkan persentase 15 % dari penduduk dunia merupakan penyandang disabilitas dengan berbagai macam kondisi yang dialaminya. Jumlah yang tidak sedikit ini memperjelas keberadaan kelompok penyandang disabilitas di masyarakat sebagai bagian dari masyarakat dunia yang harus dipenuhi hak-haknya.

Perubahan paradigma dalam menciptakan komunitas yang layak huni bagi setiap orang telah menjadi fokus

penting dalam pembangunan di abad ke-21 perencanaan wilayah yang mempromosikan hak-hak setiap insan di berbagai bidang (termasuk disabilitas) menjadi penting bagi arah pembangunan (Kennedy & Buys, 2010)

Transportasi menjadi penting bagi setiap orang dari segala usia dan latar belakang untuk menjalani kehidupan yang mereka jalani. Transportasi memainkan peranan penting dalam banyak hal aspek kehidupan sehari-hari termasuk akses ke pekerjaan, pendidikan, kesehatan, belanja, acara sosial, dan berbagai kegiatan rekreasi. Sederhananya, transportasi menjadi suatu prasyarat untuk berpartisipasi secara penuh di dalam suatu komunitas (Jansuwan, Christensen, dan Chen dalam Bezyak & Sabella, 2019)

Di era kini pembangunan dan penyediaan layanan transportasi publik idealnya memenuhi design yang universal. Universal dalam hal ini dimaksudkan dapat diakses dan dipergunakan oleh semua orang dengan mudah. Dengan kata lain pelayanan yang ditawarkan idealnya memenuhi kriteria inklusif.

Menurut Dwiyanto dalam Zakiyah (2020), setidaknya ada tiga karakteristik yang melekat dalam layanan inklusif yang harus dipahami terlebih dahulu. Ketiga ciri tersebut adalah:

a. **Kebersamaan:** Dalam hal ini kebersamaan (togetherness) harus dipahami sebagai sifat yang diperlukan. semua pihak di dorong untuk bekerja sama dalam menyediakan dan memperoleh akses pelayanan publik

b. Dalam hal ini adalah pengakuan terhadap keragaman (*Diversitas*). Artinya setiap orang memiliki perbedaan, baik positif maupun negatif, perbedaan-perbedaan yang muncul harus dipandang sebagai sumber ide lain untuk memberikan pelayanan yang sesuai dengan apa yang dibutuhkan oleh publik.

c. Tidak memberikan label: dalam hal ini berarti aparaturnya yang memberikan pelayanan kepada masyarakat tidak melabeli kelompok tertentu sehingga merasa terpinggirkan. Dengan tersedianya layanan inklusif, komunitas lain harus mengembangkan kepedulian dan empati terhadap kelompok rentan ini.

Penyandang Disabilitas

Berbagai perspektif mendefinisikan *Disabilitas* sebagai suatu kondisi yang dialami seseorang. Sebelum istilah disabilitas digunakan untuk menggambarkan seseorang dengan kebutuhan khusus, istilah cacat digunakan. Namun seiring dengan meningkatnya kesadaran dan pemahaman publik akan adanya kesetaraan dalam memaknai hak asasi manusia, istilah cacat dinilai tidak tepat untuk merujuk pada orang berkebutuhan khusus, dan istilah orang dengan ketunaan telah menggantikannya. Ketika kata penyandang disabilitas terbentuk, istilah orang dengan ketunaan diubah dan dikoreksi karena dianggap kurang sopan dan menyenangkan (Santoso & Apsari 2017)

Istilah Disabilitas sendiri dalam kamus besar Bahasa Indonesia (KBBI) di definisikan sebagai suatu kondisi/keadaan (seperti sakit atau cedera) yang bersifat merusak atau membatasi kemampuan seseorang. Baik itu dari segi mental maupun fisik¹. Disabilitas juga dimaknai sebagai suatu ketidakmampuan seseorang dalam melakukan suatu hal seperti orang pada

umumnya (Palupi, 2014). Goldsmith (2011) mendefinisikan istilah penyandang disabilitas sebagai seseorang yang tidak mampu menggunakan fasilitas dan pelayanan bangunan secara maksimal karena kurangnya fasilitas penunjang yang tersedia. Menurut Konvensi PBB tentang Hak Penyandang disabilitas UNCRPD (dalam Yasin, 2021) penyandang disabilitas sendiri diartikan sebagai seseorang yang memiliki gangguan secara fisik, mental, intelektual dan juga sensorik jangka panjang dalam interaksi dengan berbagai hambatan yang dapat menghambat partisipasi penuh dalam masyarakat atas dasar kesetaraan dengan orang lain.

Dalam pandangan *The international Classification of Functioning, Disability and Health* (ICF) (WHO Dalam Santoso & Apsari, 2017) pendefinisian disabilitas dapat terjadi kedalam 3 model yaitu : (1) *Impairment*, (2) *Disability*, dan (3) *Handicap*. (1) Dalam hal ini *Impairment* dimaknai dalam konteks kesehatan sebagai suatu kondisi seseorang yang mengalami abnormal fisiologis, psikologis atau struktur fungsi anatomi. (2) *Disability*, dimaknai sebagai kondisi keterbatasan individu dalam melakukan fungsi ataupun aktivitas yang biasa dan menurut orang lain normal untuk dilakukan. Sementara (3) *Handicap* dimaknai sebagai kerugian yang dialami seseorang yang disebabkan oleh *impairment* atau *disability* yang membatasi dalam memenuhi perannya sebagai orang normal. Marjuki (2010) menjelaskan jenis-jenis difabel yaitu sebagai berikut :

1. Tuna Daksa adalah istilah yang digunakan untuk menyebut perbedaan tubuh yang dapat diartikan sebagai luka, kerusakan, atau kelainan. Ini disebabkan oleh ketidakteraturan bentuk atau hambatan pada sendi, tulang dan otot dalam fungsi alami jaringannya

¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia Online diakses dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/disabilitas>

- yang disebabkan oleh penyakit, kecelakaan atau cacat lahir.
2. Tuli terjadi akibat berkurangnya kemampuan mendengar atau berbicara karena kecelakaan, penyakit, atau cacat lahir..
 3. Tuna Netra ialah seorang yang terhambat mobilitas gerak yang diakibatkan oleh lenyap/berkurangnya guna penglihatan selaku akibat dari kelahiran, musibah ataupun penyakit.
 4. Tuna Laras ialah seorang yang hadapi kendala emosi. Kendala yang timbul pada orang yang berbentuk kendala sikap semacam suka menyakiti diri sendiri, suka melanda sahabat, serta yang lain.
 5. Tuna Grahita ialah seorang yang pertumbuhan mentalnya (Intelligence Quotient(IQ)) tidak sejalan dengan perkembangan umur biologisnya.

Keberadaan disabilitas di dalam masyarakat tentu saja mengalami berbagai hambatan. Hambatan dipahami sebagai semua struktur fisik atau mental yang tidak memungkinkan penyandang disabilitas untuk memenuhi kebutuhan mereka atau untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dalam masyarakat dengan kedudukan yang setara dengan orang lain (ONU 2006). Hambatan – hambatan yang biasanya di alami oleh penyandang disabilitas meliputi (dalam Santoso & apsari, 2017) :

1. *Inadequate policies & standards*: yang artinya stakeholder terkait dalam membuat suatu kebijakan kerap kali tidak memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas dan menyampingkan beberapa hak mereka. Pengambil keputusan menggunakan perspektif mereka yang tidak inklusif untuk membuat suatu kebijakan yang berdampak pada semua kelompok orang, salah satunya kelompok penyandang disabilitas. Sehingga kebijakan – kebijakan yang dibuat belum tentu dapat mengakomodir kebutuhan dan keinginan kelompok
2. *Negative attitudes*: yang ditunjukkan oleh masyarakat karena tidak teredukasi dengan baik mengenai hak -hak penyandang disabilitas dan memperlakukan penyandang disabilitas. Hal ini dapat berpengaruh buruk diberbagai bidang seperti Pendidikan, Kesehatan, dan lain sebagainya.
3. *Lack of provision of services*: akibat kebijakan yang tidak inklusif sehingga penyandang disabilitas kesulitan untuk mengakses fasilitas pelayanan publik utamanya terkait dengan layanan kesehatan, rehabilitasi, dan *support & assistance*.
4. *Problems with service delivery*: Karena kurangnya koordinasi, staf tidak mencukupi, kompetensi kurang.
5. *Inadequate funding*: kurangnya sumber dana dalam mengimplementasikan suatu kebijakan atau suatu Gerakan. Penyandang disabilitas tidak menjadi prioritas karena dianggap sebagai manusia kelas ketiga.
6. *Lack of accessibility*: bangunan publik yang dibangun tidak memenuhi kriteria inklusif yang dapat diakses oleh setiap orang. Selain itu sistem transportasi dan informasi dibangun tidak menyertakan sudut pandang orang dengan disabilitas. Sehingga fasilitas yang dibangun tidak aksesibel
7. *Lack of consultation & involvement*: artinya penyandang disabilitas jarang sekali dilibatkan di dalam proses pengambilan keputusan
8. *Lack of data & evidence*: Kurangnya data terkait disabilitas dan bukti efektivitas program mempengaruhi program aksi selanjutnya.

Selain itu tarsidi (2011) mengemukakan beberapa hambatan yang ditemui oleh penyandang disabilitas di Indonesia. Hambatan dapat berasal dari internal dan juga eksternal diri seorang penyandang disabilitas. Hambatan tersebut meliputi :

Hambatan Eksternal :

1. Hambatan arsitektural (aksesibilitas)
Faktor aksesibilitas sangat mempengaruhi penyandang disabilitas untuk menjalankan perannya di masyarakat, adapun hambatan yang dialami oleh penyandang disabilitas yaitu hambatan dalam bentuk bangunan dan lingkungan yang tidak ramah disabilitas, seperti tidak ada tangga landai, lift atau eskalator, pintu otomatis, toilet khusus, petunjuk jalan dalam huruf Braille, pembeda landmark, parkir khusus, dan keamanan lingkungan.
2. Hambatan informasi & hambatan komunikasi
Tidak tersedianya informasi yang aksesibel di tempat pelayanan publik merupakan penghambat bagi penyandang disabilitas netra, format yang aksesibel untuk informasi penyandang disabilitas netra yaitu tanda khusus atau Braille, sedangkan bagi disabilitas rungu, mengalami kesulitan dalam mendapatkan informasi auditer, informasi yang diperlukan tuli yaitu berupa tulisan atau penyelenggara pelayanan publik atau petugas yang terampil dalam bahasa isyarat.

Hambatan Internal :

3. Kurang rasa percaya diri
Dengan keterbatasan yang dialami oleh penyandang disabilitas, adanya rasa kurang percaya diri yang menyebabkan penyandang disabilitas menutup diri.

4. Kurangnya keterampilan komunikasi yang baik
Menutup diri merupakan faktor yang cukup berpengaruh dalam keterampilan komunikasi yang menyebabkan kurangnya interaksi antara penyandang disabilitas di masyarakat.
5. Penguasaan pengetahuan umum yang tidak memadai
Dengan kondisi fisik maupun mental yang dialami penyandang disabilitas menjadi hambatan untuk mendapatkan informasi atau pengetahuan untuk belajar

METODE

Penelitian ini dijalankan dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif dengan tujuan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, baik yang bersifat alamiah maupun berdasarkan hasil rekayasa manusia yang lebih memperhatikan mengenai karakteristik, kualitas, dan keterkaitan antar kegiatan (Sukmadinata, 2011: 73). Data diperoleh melalui studi kepustakaan dengan mengkaji berbagai literatur termasuk buku, catatan, artikel/jurnal, serta berbagai laporan yang sesuai dengan permasalahan yang ingin dipecahkan (Nazir, 2003). Data pada penelitian ini diperoleh melalui studi literatur berupa, buku, laporan, jurnal, peraturan perundang - undangan, dan dokumen lain yang dapat menunjang berjalannya penelitian ini. Data di akses melalui pencarian dengan kata kunci "disability on public transportation" di dalam search engine google scholar dengan rentang waktu penelitian 2018 sampai dengan 2022 yang memuat informasi mengenai gambaran transportasi public di berbagai negara di dunia mulai dari benua asia, eropa, Australia, Afrika, dan Amerika Dengan mempertimbangkan sumber -sumber pendukung lain diluar kriteria yang telah di sebutkan diatas

sebagai bahan referensi tambahan untuk memperkaya wawasan penulisan.

HASIL & PEMBAHASAN

Gambaran Penyediaan Layanan Transportasi Publik Di Negara Benua Asia Dan Hambatannya Bagi Penyandang Disabilitas

Penyediaan fasilitas dan layanan transportasi publik bagi penyandang disabilitas nyatanya terus berkembang di negara indonesia. Sebelumnya para penyandang disabilitas dianggap kaum yang termarginalkan sebab jumlah mereka yang dapat dibilang sebagai minoritas. Namun seiring berjalannya waktu pemerintah indonesia mulai mengakui hak-hak penyandang disabilitas melalui diratifikasinya CPRD kedalam undang-undang nomor 10 tahun 2011 tentang pengesahan konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas. Undang-undang ini kemudian menjadi ujung tombak bagi pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas di dalam berbagai hal. Dengan adanya undang-undang ini diharapkan menjadi awalan bagi negara indonesia dalam mengintegrasikakn para penyandang disabilitas agar dapat secara maksimal berpartisipasi di dalam kehidupan bermasyarakat.

Sebagai Langkah konkret pasca diratifikasinya undang undang nomor 10 tahun 2011 pemerintah indonesia mulai membangun kotanya kearah yang lebih inklusif dengan melibatkan seluruh warganya untuk berpartisipasi secara aktif dalam membangun kotanya dan juga memperhatikan keberadaan penyandang disabilitas (Mafluhin, 2017). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Porpiona (2017) Sebagai salah satu contoh negara berkembang di Kawasan asia (tepatnya asia tenggara) indonesia memberikan contoh dalam membangun kota yang inklusif lewat ibukotanya, Jakarta. Saat ini Jakarta terus berkembang menyediakan layanan yang inklusif bagi warganya termasuk penyandang disabilitas lewat pembenahan

di berbagai aspek seperti kesejahteraan, aksesibilitas layanan publik, akses terhadap pekerjaan dan partisipasi pembangunan yang diatur dalam Pearturan daerah (PERDA) Nomor 10 tahun 2011. Mengingat kebutuhan warga Jakarta dengan mobilitasnya yang tinggi maka dari itu pemerintah daerah dirasa perlu untuk menyediakan fasilitas transportasi publik yang nyaman dan aksesibel bagi setiap orang termasuk penyandang disabilitas.

Contoh dari layanan-layanan terkait dengan hal tersebut di jabarkan dalam pasal 47 ayat (4) yang menyatakan bahwa seyogyanya pemerintah daerah dapat bekerja sama dengan sector swasta dalam menyediakan fasilitas pelayanan yang inklusif bagi penyandang disabilitas seperti : 1. Akses yang ramah bagi penyandang disabilitas dalam menggunakan layanan transportasi umum yang meliputi akses pejalan kaki maupun sepeda, armada transportasi, dan hal lainnya yang memadai dan aksesibel. 2. Pemerintah daerah juga harus memastikan keamanan dalam hal penyebrangan dalam hal ini menyediakan fasilitas penyebrangan sebidang yang efisien dapat dijangkau oleh penyandang disabilitas (baik itu menggunakan alat seperti kursi roda, kruk, dll ataupun tidak menggunakan alat). Menyediakan beberapa fitur lampu dan suara untuk disabilitas netra dan tuli. 3) menyediakan system informasi yang dapat menampilkan audio dan visual di seluruh tahap perjalanan yang di letakkan pada tempat yang aksesibel bagi penyandang disabilitas. 4) peningkatan pelayanan dalam menggunakan kartu disabilitas yang meliputi kemudahan dalam mendapatkan informasi yang berkaitan dengan kartu disabilitas, kemudahan proses administrasinya, dan peningkatan penggunaan kartu disabilitas di berbagai penyedia jasa transportasi masal yang ada di DKI Jakarta. 5) desain infrastruktur yang inklusif terkait akses loket, gerbang, dan lain sebagainya. 6) ketersediaan ubin pemandu/ *Guiding Block* yang nyaman dan dapat mengakomodir kebutuhan

penggunannya.. 7) tersedianya fasilitas publik yang inklusif di dalam area transportasi masal yang ada di DKI Jakarta seperti fasilitas toilet, pengisi daya kursi roda listrik, dan area parkir prioritas bagi penyandang disabilitas dan pendampingnya. 8) penyediaan petugas yang terlatih dan dapat berkomunikasi dengan berbagai macam kelompok disabilitas dan mengerti tata cara bekerja dengan orang disabilitas. 9) tersedianya kursi prioritas di dalam transportasi publik. 10) sosialisasi secara terus menerus terkait dengan hak-hak penyandang disabilitas dalam mobilitasnya di transportasi umum untuk menyadarkan masyarakat akan pemenuhan hak-hak disabilitas.

Hal tersebut secara konkret di realisasikan kedalam beberapa bentuk pelayanan yang ada di transportasi publik kota Jakarta. Menurut penelitian yang di tulis oleh Sianipar, astuti, dan Turtiantoro (2022) kota Jakarta mulai mendukung dan menyediakan hak - hak penyandang disabilitas lewat penyediaan fasilitas yang menunjang bagi disabilitas dalam memanfaatkan transportasi publik. Saat ini Transjakarta sebagai salah satu penyedia jasa transportasi di Jakarta mulai bergeser untuk memberikan layanan yang inklusif guna mendorong pemerintah daerah memberikan pelayanan yang setara dalam konteks transportasi publik. Penyediaan *Running text* dan TV yang memuat informasi berupa animasi terkait dengan halte tujuan selanjutnya mulai menjadi standar yang diterapkan agar informasi dapat diakses oleh setiap orang termasuk orang dengan disabilitas Tuli. Selain itu penyediaan bus *Trans low deck* juga mulai di masifkan sebagai bagian dari upaya mendorong transportasi yang inklusif dan aksesibel bagi penyandang disabilitas. Bus *low deck* ini dianggap lebih ramah terhadap disabilitas karena tinggi badan bus yang sejajar dengan trotoar sehingga memudahkan orang dengan disabilitas untuk naik kedalam bus. Penyediaan kursi prioritas pun menjadi salah satu upaya

yang di dorong oleh penyedia jasa bus transjakarta. Transjakarta sebagai penyedia layanan transportasi publik di Jakarta juga memperkenalkan Jakarta cares sebagai alternatif pilihan bagi penyandang disabilitas untuk melakukan mobilisasi. Transjakarta cares sendiri merupakan layanan khusus bagi penyandang disabilitas yang menggunakan minibus. Nantinya setiap mobil transjakarta cares akan di operasikan oleh tiga orang petugas yang mana 1 orang akan menjadi sopir, dan dua lainnya akan bertugas membantu orang dengan disabilitas dalam memanfaatkan layanan ini. Selain dari penyediaan unit moda transportasi pemerintah juga berusaha untuk meningkatkan pelayanan fasilitas penunjang. Seperti penyediaan trotoar yang layak, penyediaan guiding block bagi penyandang disabilitas netra, dan penyediaan halte yang layak dan aksesibel bagi penyandang disabilitas (Sianipar, astuti, dan Turtiantoro, 2022).

Selain moda transportasi transjakarta, penyediaan transportasi publik yang inklusif dan aksesibel bagi penyandang disabilitas Jakarta dapat terlihat pada moda transportasi *Mass rapid transit* (MRT). MRT di gadang-gandang menjadi salah satu solusi kemacetan yang selama ini kerap hadir di Jakarta. Oleh karena itu untuk menarik peminat sebanyak - banyaknya MRT harus di desain nyaman mungkin bagi setiap orang yang menggunakannya termasuk penyandang disabilitas. Inklusifitas moda transportasi ini dapat terlihat dari banyak hal. MRT di desain universal sehingga dapat digunakan oleh siapapun termasuk penumpang prioritas. Di dalam moda transportasi MRT pun di sediakan ruang bagi penumpang prioritas dan terdapat ruang bagi para pengguna kursi roda yang memudahkannya untuk sirkulasi keluar masuk sehingga perjalanan lebih mudah. Selain itu fasilitas lain seperti lift prioritas, *signage* lantai yang memberikan informasi dan panduan bagi penumpang agar memudahkannya. *Signage* yang berada di

dalam kereta yang menyediakan informasi tempat duduk prioritas yang dilengkapi handrail dan alat bantu lainnya. Tersedianya *guiding block* yang cukup rapih sehingga membantu mengarahkan penyandang disabilitas netra untuk berjalan. Tersedianya *ramp* atau sisi miring yang membantu pengguna kursi roda dalam mobilitas dan lain sebagainya. Selain itu terdapat juga fasilitas penunjang lain seperti toilet khusus untuk disabilitas, papan informasi terkait rute dan jadwal yang dapat dibaca oleh semua orang, informasi dengan pengeras suara, gerbang, dan mesin tiket yang ketinggiannya disesuaikan sehingga dapat dijangkau oleh penyandang disabilitas menjadi fasilitas-fasilitas yang menunjang transportasi yang inklusif ini.

Meskipun begitu pada nyatanya fasilitas yang demikian belum merata di setiap tempat. Para penyandang disabilitas masih mengalami hambatan dalam menggunakan layanan transportasi publik. Dari 260 halte yang tersebar di Jakarta baru sekitar 75 halte transjakarta yang bisa dibilang ramah bagi disabilitas. Meskipun begitu pemerintah berusaha menyediakan petugas yang akan membantu penyandang disabilitas untuk mengakses halte. Hambatan arsitektural seperti terdapat permukaan jalan yang berlubang, tangga yang terlalu tinggi, licinnya lantai, dan tidak dapat digunakannya lift karena alasan tertentu menjadi sekelumit hambatan yang menyertai penyandang disabilitas dalam mengakses transportasi publik. Selain itu ketersediaan *guiding block* yang tidak memadai, perbedaan permukaan secara tiba-tiba, terdapat rintangan pada *raille blocks* menjadi beberapa hambatan yang harus diperbaiki oleh pemerintah dan juga stakeholder terkait. Meskipun begitu usaha pemerintah dalam menyediakan fasilitas transportasi publik yang inklusif patut diapresiasi dan di dorong lebih jauh lagi. Kepentingan - kepentingan politik yang menghalangi perlu di redam agar Jakarta dapat mengakomodir setiap kebutuhan

warganya termasuk penyandang disabilitas.

Gambaran Penyediaan Layanan Transportasi Publik Di Negara Benua Eropa Dan Hambatannya Bagi Penyandang Disabilitas

Salah satu penelitian yang dilakukan oleh stejnborg (2019) mengemukakan terkait dengan kondisi pemenuhan hak disabilitas pada layanan transportasi publik di Stockholm swedia. Sebagai salah satu pelopor yang mengembangkan peraturan perundang-undangan yang aksesibel bagi penyandang disabilitas nyatanya swedia belum bisa memberikan fasilitas transportasi publik yang dapat menunjang mobilitas penyandang disabilitas secara merata. Masih terdapat kebijakan yang tumpang tindih dalam mengatur hal tersebut, koordinasi dan inisiatif perencanaan kolaboratif dalam menciptakan transportasi publik yang ramah bagi penyandang disabilitas dilakukan secara sporadis dan cenderung tidak jelas, beberapa literatur mengemukakan bahwa tujuan masih belum jelas. penanganan aksesibilitas tidak dipandang sebagai bagian terpadu dari sistem transportasi publik yang berkualitas namun lebih dipandang sebagai upaya tunggal orang-orang dengan kebutuhan khusus (Trafikanalys, 2019)

Berdasarkan laporan yang diterbitkan oleh *Swedish association of Local Authorities and Regions (SKL)*, terdapat jarak dan juga variasi yang cukup besar di beberapa kota di swedia terkait dengan aksesibilitas bus sebagai transportasi publik. Angka rata - rata nasional menyebutkan bahwa 74% dari bus yang beroperasi dianggap aksesibel bagi penyandang disabilitas. Dengan prosentase tertinggi pada kota Stockholm 100% dan vasterbottens menjadi yang terendah sekitar 19%. Data juga menyebutkan bahwasanya penyandang disabilitas lebih sedikit berpergian menggunakan transportasi publik daripada keseluruhan populasi lainnya. Mereka cenderung lebih

sering menggunakan mobil pribadi untuk bermobilitas.

Stockholm sebagai ibu kota swedia dengan visi untuk menjadikan kotanya sebagai salah satu kota pariwisata paling menarik di eropa tentunya berusaha menyediakan seluruh fasilitas yang dapat menunjang hal tersebut. SL sebagai penyedia jasa transportasi di Stockholm, ibukota swedia (dalam Stejnborg, 2019) menyatakan bahwasanya semua bus yang ada dan digunakan sebagai moda transportasi publik di ibukota swedia saat ini merupakan bus yang ramah dan aksesibel bagi penyandang disabilitas, hal tersebut dikarenakan bus yang digunakan adalah bus low deck dengan lantai yang rendah. Selain itu bus yang digunakan juga mengusung konsep *Courtesy the Bus* yang memungkinkan pengemudi untuk mengatur ketinggian pintu masuk bus melalui mekanisme hidrolis yang tersedia sehingga perbedaan ketinggian pintu masuk dengan permukaan jalan/ trotoar dapat diatur sedemikian rupa hingga seminimal mungkin. Bus dirancang untuk ruang kursi roda dan terdapat ramp yang tersedia di pintu tengah kendaraan.

Sementara itu pada moda transportasi publik lainnya yang kerap kali digunakan yaitu Metro (semacam layanan kereta communter swedia) juga di desain untuk lebih ramah disabilitas. Pada 100 stasiun yang dimiliki oleh metro semua (kecual tiga stasiun) di desain peron yang sejajar dengan pintu masuk ke kereta. Jika penyandang disabilitas memerlukan ramp untuk mengakses metro maka akan ada ramp service yang akan memandu dan menolong penyandang disabilitas, fasilitas ini dapat diakses lewat layanan telepon.

Pada fasilitas layanan yang ada di stasiun dan kendaraan juga dilengkapi dengan informasi baik itu verbal dan juga *signage* yang berupa tanda - tanda untuk memandu para pengguna. Untuk memudahkan para pengguna juga terdapat perbedaan voice over, dimana voice over Wanita akan menunjukkan destinasi atau

tujuan kereta kearah utara sementara voice over laki - laki akan membimbing pengguna untuk mendapatkan informasi terkait dengan kereta menuju arah selatan. Rambu - rambu destinasi digital juga di lengkapi dengan "pratorer" yaitu alat bantu audio yang secara otomatis membaca informasi tentang keberangkatan yang berbeda Ketika pengguna berada di ddekat rambu. Terdapat guiding block dan kontras sign yang membantu para penyandang disabilitas Ketika mereka hendak bermobilisasi. SL juga menyediakan tenaga pendamping yang dapat disediakan setelah penyandang disabilitas mengontak minimal 30 menit sebelumnya. Selain itu Sebagian besar stasiun metro juga di lengkapi dengan fasilitas lift yang memudahkan akses penyandang disabilitas (dengan beberapa pengecualian). SL juga menawarkan jaminan aksesibilitas yang memastikan bahwa penyandang disabilitas dengan keterbatasan fungsionalnya dapat mencapai tujuan mereka bahkan Ketika sesuatu yang tidak terduga terjadi. Misalnya saat lift/ramp rusak, terdapat informasi yang kurang dalam pengumuman, terdapat kendaraan yang tidak low entry, dan sebagainya. Para penyandang disabilitas dapat di berikan kompensasi dengan transportasi alternatif lain atau pun kompensasi berupa penggantian biaya.

Survei yang dilakukan oleh Vojnberg (2019) mengungkapkan bahwa pada realitanya pelayanan transportasi publik di swedia tidak semanis narasinya. Masih terdapat banyak hambatan yang dirasakan oleh penyandang disabilitas. Contohnya pada transportasi bus masih banyak pengemudi yang bersikap acuh tak acuh dalam melayani pengguna disabilitas. Fitur "courtesy" yang seharusnya dapat memudahkan penyandang disabilitas dalam menaiki bus justru seringkali tidak dapat digunakan. Hal ini terjadi karena berbagai macam hal, ketidaktahuan pengemudi dalam mengoperasikan fitur tersebut, sikap acuh pengemudi Ketika

diminta mengaktifkan fitur tersebut hingga kerusakan yang dialami oleh bus menjadi sekelumit bagian dari perjuangan disabilitas di dalam mengakses layanan transportasi publik. Pemberhentian bus yang tidak sempurna, jauh dari trotoar sehingga menciptakan jarak yang terlalu lebar antara trotoar dan badan bus juga menjadi tantangan tersendiri bagi penyandang di australia disabilitas. tidak jarang alat bantu yang mereka gunakan seperti, kruk, stroller, kursi roda kerap kali rusak karena kondisi tersebut. Kesulitan juga dialami oleh penyandang disabilitas dimana masyarakat lain kerap tidak mau membuka jalan bagi mereka untuk mengakses ramp, pengemudi juga terkadang enggan untuk membuka jalur bidang miring tersebut, mereka terkadang acuh meskipun penyandang disabilitas sudah meminta tolong untuk membantu mereka. Kesulitan lainnya terjadi ketika armada yang biasa digunakan rusak, sementara armada pengganti tidak memiliki fasilitas yang memadai seperti ruang untuk kursi roda, ramp, dan fitur "courtesy" yang sama seperti fasilitas bus regular lainnya. Penumpang penyandang disabilitas kerap kali harus menunggu lama bahkan sampai sehabis dan bus pun tidak kunjung datang.

Gambaran Penyediaan Layanan Transportasi Publik Di Negara Benua Australia Dan Hambatannya Bagi Penyandang Disabilitas

Sama seperti kebanyakan negara maju pada umumnya, penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas di Australia bisa dibilang sudah cukup berkembang terutama pada kota - kota besar seperti Melbourne dan kota besar lainnya. Meskipun begitu ketersediaan fasilitas yang di dorong oleh pemerintah belum tentu menimbulkan kesadaran masyarakat akan pentingnya pemenuhan hak bagi setiap warga negara untuk mendapatkan pelayanan yang sama di dalam mengakses pelayanan publik termasuk transportasi publik. Di Australia, layanan untuk

penyandang disabilitas kini didanai melalui sistem baru dengan model pendanaan yang disebut National Disability Insurance Scheme (NDIS). tujuan mendasar dari NDIS adalah untuk meningkatkannya dan mendukung partisipasi penyandang disabilitas dalam layanan arus utama (Wiesel et al. 2019).

Baldwin (2019) mengadakan penelitian terkait dengan keberadaan fasilitas publik yang inklusif di kota Bendigo, Australia. Bendigo dipilih sebagai lokasi penelitian karena kebijakannya yang berusaha menyediakan kota yang ramah bagi semua orang dan menjadi kota paling layak huni di australia (GBCC, 2016). *Greater Bendigo City Council* (GBCC) berupaya menyediakan aksesibilitas yang ramah bagi setiap orang lewat program 10 menitnya. Idenya adalah untuk menciptakan lingkup dimana masyarakat dapat mengakses sebagian besar kebutuhan sehari hari mereka seperti sekolah, pekerjaan, toko, dll dalam jangka waktu 10 menit berjalan kaki atau bersepeda dari tempat tinggal mereka. Oleh karena itu penyediaan fasilitas publik yang inklusif di dorong dengan mempertimbangkan kebutuhan semua pihak termasuk kelompok penyandang disabilitas. Pertimbangan kebutuhan fasilitas publik bagi penyandang disabilitas fisik, kognitif, sensorik dan intelektual harus dijadikan pertimbangan. Sebab, pada dasarnya disabilitas dapat dialami oleh siapa saja tanpa memandang usia, etnis, jenis kelamin, dan kelas. Bahkan kondisi disabilitas dapat sewaktu - waktu dialami oleh orang yang sebelumnya dikategorikan sebagai non disabilitas karena kecelakaan, penyakit, dan lain sebagainya.

Meskipun begitu pada nyatanya kelompok penyandang disabilitas masih mengalami beberapa hambatan dalam mengakses layanan fasilitas publik yang ada. Hal tersebut berkaitan dengan pemikiran yang normatif, akses sosial-politik, dan ketiadaan desain yang universal. Dalam ide lingkungan 10 menit

aspek kelancaran dan bepergian menjadi hal yang sangat penting namun pada kenyataannya masih banyak yang mengalami kesulitan di lingkungan ini. Terdapat banyak masalah yang bersinggungan terkait dengan aksesibilitas, keterbacaan sign yang ada, dan kurangnya konektivitas infrastruktur pejalan kaki dan transportasi.

Dari segi infrastruktur pejalan kaki (Pedestrian), diidentifikasi bahwasanya masih banyak fasilitas yang belum mendukung seperti jalan setapak yang tidak rata, kurangnya ketersediaan trotoar, kurangnya *Ramp* atau jalur landai, terdapat kerikil yang berbahaya dan terdapat batu yang memungkinkan untuk penyandang disabilitas tersandung tentunya cukup berbahaya bagi pengguna kursi roda karena kondisinya yang licin. Tidak tersedianya guiding block, kualitas trotoar yang tidak terlalu baik, dan lamanya waktu penyebrangan jalan yang cenderung cepat pun menjadi concern dari penyandang disabilitas yang ada.

Pentingnya transportasi umum juga diangkat dalam penelitian ini (Baldwin, 2019). Salah satu yang menjadi titik positif dari penyediaan transportasi di kota ini ialah penggunaan bus low deck yang memiliki ramp sehingga dapat memudahkan disabilitas untuk menaiki bus. Namun sisi positif ini bukan tanpa catatan pasalnya di dalam moda transportasi bus ini agak kesulitan untuk menempatkan lebih dari satu kursi roda secara bersamaan, sehingga akses sangat terbatas. Penyandang disabilitas pun harus mengatur strategi seandainya terdapat acara kelompok disabilitas secara bersamaan. Mereka harus lebih baik mengatur waktu penjemputan karena terbatasnya moda transportasi ini.

Gambaran Penyediaan Layanan Transportasi Publik Di Negara Benua Afrika Dan Hambatannya Bagi Penyandang Disabilitas

Botswana menjadi salah satu negara yang cukup menarik di Afrika. Ketika kita berbicara tentang pemenuhan hak

penyandang disabilitas. Pasalnya setelah bertahun-tahun diterbitkannya CPRD pemerintah Botswana hingga saat ini belum meratifikasinya kedalam undang-undang atau peraturan lain yang terkait (Mukhopadhyay & Emmanuel, 2020)

Tidak diteratifikasinya CPRD kedalam peraturan perundang-undangan Botswana sedikit banyak memberikan pengaruh terhadap pemenuhan hak-hak disabilitas di negara tersebut. Contohnya adalah ketidaktersediaan transportasi publik yang memadai bagi penyandang disabilitas di Botswana. Bus, kereta, dan transportasi publik lainnya tidak didesain secara universal sehingga penyandang disabilitas mengalami kesulitan dalam mengakses fasilitas tersebut..

Penyandang disabilitas di Botswana mayoritas tidak pernah menggunakan alat transportasi publik sebagai media transportasi mereka. Kendaraan pribadi menjadi andalan mereka dalam melakukan mobilisasi. Kondisi kemiskinan pun terkadang tidak memungkinkan mereka untuk memiliki mobil pribadi. Sehingga ketergantungan mereka terhadap orang lain (Keluarga, kerabat, dan teman dekat) sangat tinggi karena tidak memungkinkannya mereka untuk mengendarai mobil sendiri. Fakta lainnya adalah tidak memungkinkannya penyandang disabilitas sensorik memperoleh akses surat izin mengemudi yang menjadikannya sangat bergantung (*Dependent*) terhadap orang lain (Mukhopadhyay & Emmanuel, 2020).

Gambaran Penyediaan Layanan Transportasi Publik Di Negara Benua Amerika Dan Hambatannya Bagi Penyandang Disabilitas

Jika berbicara tentang negara di benua Amerika tentunya Amerika Serikat menjadi top of mind di dalam memahami kebutuhan disabilitas. Statusnya sebagai negara maju tentunya juga mengembangkan berbagai layanan yang inklusif bagi penyandang disabilitas dengan lebih baik. Bergeser sedikit dari

amerika untuk saat ini akan dibahas penelitian yang dilakukan oleh Calle, Campillay, Araya, Ojeda, Rivera Dubo, dan Lopez (2020). Penelitian dilakukan di wilayah Atcama, Chili utara. Studi ini mengungkapkan terkait sudut pandang pengemudi transportasi publik dalam memandang penyandang disabilitas.

Pengemudi angkutan umum merupakan bagian penting dari layanan transportasi publik, dan memiliki kekuatan untuk bertindak sebagai penghalang atau fasilitator sosial dalam kehidupan sehari-hari penyandang disabilitas (Haveman et al. 2013), oleh karena itu mengeksplorasi sikap, pengalaman, dan pengetahuan pengemudi transportasi publik sangatlah unik dan dapat membantu meningkatkan pelayanan dalam penyediaan transportasi publik bagi penyandang disabilitas (Haveman et al. 2013; Tillmann et al. 2013). Sampai saat ini, sangat jarang penelitian yang mengungkapkan perspektif pengemudi terhadap penyandang disabilitas. Diketahui baru terdapat satu penelitian yang mengungkapkan hal tersebut (Tillmann et al. 2013).

Dari perspektif sosiologis di dalam studi ini penyandang disabilitas masih mengalami hambatan citra yang negatif dimata pengemudi moda transportasi (baik itu bus maupun taksi). Menurut Calle et.al (2020) menemukan bahwa pengemudi menganggap penyandang disabilitas sebagai kondisi yang abnormal/ cacat dan kondisi ini menghalangi mereka untuk beradaptasi dengan sistem transportasi umum. Pengemudi layanan transportasi memposisikan status dan kekuatannya di tingkat yang lebih tinggi di bandingkan dengan penyandang disabilitas. Dan hal tersebut mereka anggap wajar dan tidak bermasalah. Penyandang disabilitas sensorik dan kognitif kerap kali mendapatkan diskriminasi. Empati yang ditunjukkan oleh pengemudi bervariasi sesuai dengan pengalaman dan kepekaan yang mereka miliki.

Pengemudi transportasi publik kerap kali enggan mengangkut penyandang disabilitas karena berbagai macam hal yang terdapat dalam persepsi mereka. Misalnya mereka enggan mengangkut penyandang disabilitas karena beberapa orang mengatakan bahwasanya penyandang disabilitas yang dimaksud hanya berpura-pura sebagai orang yang cacat. Sementara persepsi lainnya menafsirkan mengangkut penyandang disabilitas akan mempersulit posisi dan tugas mereka terkait dengan penambahan rute jalan, dan kesulitan harus membantu akses penyandang disabilitas keluar masuk kendaraan.

Penyandang disabilitas kerap kali mendapatkan diskriminasi oleh pengemudi transportasi publik (baik itu taksi maupun bus). Pengemudi taksi berpandangan mereka melanjutkan perjalanan dan tidak mengakomodir penyandang disabilitas dikarenakan dengan biaya yang sama dengan non disabilitas pengemudi taksi harus mengerahkan tenaga yang lebih banyak untuk membantu proses keluar masuk penyandang disabilitas. Selain itu penyandang disabilitas kerap kali ditolak untuk menggunakan transportasi taksi sebab kendaraan yang dipakai oleh mereka merupakan kendaraan konvensional pada umumnya yang belum di modifikasi sehingga tidak memenuhi standar yang dibutuhkan oleh penyandang disabilitas. Terlebih lagi penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda sehingga tidak jarang mereka tidak bisa menutup pintu bagasi dan membiarkannya terbuka selagi mobil berjalan.

Berkenaan dengan transportasi bus, kendaraan belum di desain secara universal/ tidak terdapat cukup ruang bagi penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda sehingga mereka akan kesulitan untuk mengakses transportasi bus. Perangkat - perangkat bantuan teknis pun belum tersedia. Kesadaran pengemudi bus dalam mengadaptasikan kendaraannya

bagi penyandang disabilitas pun belum terbangun.

KESIMPULAN

Keberadaan Gerakan sosial dan juga berbagai macam peraturan terkait dengan perlindungan hak -hak penyandang disabilitas dalam memanfaatkan layanan transportasi publik nyatanya belum bisa secara penuh membangun kesadaran di masyarakat terkait pentingnya pemenuhan hak -hak penyandang disabilitas. Diskriminasi masih menjadi bagian dari santapan sehari - hari yang harus dihadapi oleh penyandang disabilitas. Tulisan diatas memberikan kesadaran kepada kita terkait dengan gambaran aksesibilitas dan inklusivitas penyandang disabilitas dalam memanfaatkan transportasi publik di berbagai negara yang ada di dunia. Sudah seharusnya sebagai bagian dari masyarakat dunia yang cinta akan perdamaian kita mempromosikan hak - hak penyandang disabilitas yang setara dengan masyarakat non disabilitas pada umumnya. Langkah - langkah pemerintah di berbagai negara yang ada di dunia dalam menyediakan transportasi yang lebih ramah terhadap penyandang disabilitas patut di apresiasi sebagai suatu Langkah maju dalam pembangunan masyarakat dunia yang inklusif. Meskipun belum dapat mengakomodir semua kebutuhan yang diperlukan oleh penyandang disabilitas pada saat ini namun harapannya di kemudian hari dapat menjadi suatu Langkah maju bagi pembentukan masyarakat yang *Equal*.

SARAN

penyediaan sarana moda transportasi yang inklusif dan mengakomodir semua kebutuhan masyarakat menjadi suatu hal yang perlu untuk dilakukan. Pengadaan fasilitas penunjang dari dan menuju bangunan halte, stasiun, shelter dan lain sebagainya perlu untuk diperhatikan.

Perubahan paradigma dari yang tadinya disabilitas dipandang sebagai sesuatu yang abnormal menjadi paradigma kesalahan dari pemangku kepentingan karena tidak bisa menyediakan fasilitas yang layak bagi penyandang disabilitas harus didorong. Penyediaan guiding block dan trotoar yang ramah bagi penyandang disabilitas, minim hambatan, tidak terdapat perubahan tinggi secara mendadak, ketersediaan bidang miring nampaknya akan sangat membantu bagi penyandang disabilitas agar bisa mandiri.

Penyediaan unit transportasi yang aksesibel juga harus terus diupayakan oleh tiap -tiap stakeholder yang berkepentingan. Adanya fasilitas seperti sign, running text, lift prioritas, ruang untuk kursi roda merupakan suatu hal yang harus didorong. Fasilitas seperti shelter, halte dan stasiun juga harus di bangun berdasarkan prinsip universal dan inklusivitas.

Selain itu kampanye terkait dengan kesetaraan hak dan posisi di masyarakat antara penyandang disabilitas dan non disabilitas juga harus terus diupayakan. Agar stigma -stigma negative yang timbul dalam memandang disabilitas dapat di hindarkan.

Pelatihan terhadap petugas yang terlibat dalam pelayanan transportasi publik juga harus di gencarkan agar setiap orang yang menyediakan layanan transportasi publik dapat mengerti dan memahami kebutuhan penyandang disabilitas secara baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Baldwin, Claudia., Lisa Stafford. (2019). The Role of Social Infrastructure in Achieving Inclusive Liveable Communities: Voices From Regional Australia. *Planning Practice & Research Journal*. 34(1). 18- 46
- Bezyak, J. L ., Scott, Sabella., Joy, Hammel., Katherine., McDonald., Robin, Ann Jones., Dana, Barton. (2020). Community Participation And Public Transportation Barriers

- Experienced By People With Disabilities. *Disability and Rehabilitation Journal*. 42(23). 1-9
- Calle, C. A., et al. (2020). Access to public transportation for people with disabilities in Chile: a case study regarding the experience of drivers. *Disability & Society journal*. 37(6). 1-16
- Holstein, E.V., Ilan Wiesel, & Crystal Legacy (2020): Mobility Justice And Accessible Public Transport Networks For People With Intellectual Disability. *Applied Mobilities*. 1-17
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Online. Diakses dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/disabilitas>
- Kett, Maria., Ellie Cole, Jeff Turner. (2020). Disability, Mobility and Transport in Low- and Middle-Income Countries: A Thematic Review. *Sustainability Journal*. 12(2). 1-18
- Maftuhin, A. (2017). Mendefinisikan Kota Inklusif: Asal Usul, Teori dan Indikator. *Jurnal Tata Loka*. 19(2). 93-103
- Mukhopadhyay, Sourav, dan Emmanuel. (2020). Disability Rights in Botswana: Perspectives of Individuals With Disabilities. *Hammil Institute On Disabilities Journal*. 31(1). 45-56
- Nazir, M. (2003). Metode Penelitian. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- ONU. 2006. Convencion de las naciones unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad y su protocolo facultativo. Diakses dari <http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot.pdf>
- Palupi, D. R. (2014). Faktor-Faktor Penghambat Kesempatan Kerja Bagi Penyandang Disabilitas Netra (Studi di Petuni, Persatuan Tuna Netra Indonesia). Bachelor Thesis. Lampung. Universitas Lampung
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Perlindungan Penyandang Disabilitas
- Perserikatan Bangsa-Bangsa. (2007). Accesibility: A Guiding Principle of The Convention. Diakses dari <https://www.un.org/esa/socdev/enable/disacc.htm>. Pada 9 Oktober 2022.
- Propiona, J. K. (2021). Implementasi Aksesibilitas Fasilitas Publik Bagi Penyandang Disabilitas. *Jurnal Analisa Sosiologi*. 10: 1-18
- Pusat Pemilihan Umum Akses Penyandang Cacat (PPUA Penca). (2015). *Sosialisasi Informasi Pemilu yang Aksesibel dan Non Diskriminatif*. Jakarta: PPUA Penca
- Rioux, M., & Carbert, A. (2003). *Human Rights and Disability: The International Context*. Toronto: Cornell University ILR School.
- Santoso, M.B & Nurliana Cipta Apsari. (2017). Pergeseran Paradigma Dalam Disabilitas. *Intermestic: Journal Of international Studies*. 1(2): 88-206
- Sianipar, J. A., Astuti, Puji., & Turtiantoro. (2022). Analisis Kebijakan Pemerintah Daerah Dalam Pemenuhan Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Moda Transportasi di DKI Jakarta. *Journal of Politic and Government Studies*, 11(2). 503-520
- Stejnborg, Vanessa. (2019). Accesibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension - A Case Study of Stockholm. *Sustainability Journal*. 11(18). 1-16
- Sukmadinata, N.S. (2011). Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Tarsidi, Didi. (2011). Kendala Umum Yang Dihadapi Penyandang Disabilitas Dalam Mengakses Layanan Publik. *JASSI ANAKKU: Jurnal Asesmen dan*

- Intervensi Anak Berkebutuhan Khusus*.
11(2): 201-205
- Trafikanalys. (2019). Barriers in Public Transport – An Overview of Hinder in Accessibility for People with Functional Limitations. Diakses dari https://www.trafa.se/globalassets/rappporter/2019/rappport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf pada 8 Oktober 2022
- Wahidmurni. (2008). Cara Mudah Menulis Proposal dan Laporan Penelitian Lapangan : Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif (Skripsi, Tesis, dan Disertasi). Malang: Universitas Negeri Malang Press
- Wahyuni, E. S., Bhisma, Murti., Hermanu, Joebagio. (2016). Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Transportasi Publik. Magister Thesis. Surakarta. Universitas Negeri Sebelas Maret.
- Wayland, S., Newland, J., Gill-Atkinson, L., Vaughan, C., Emerson, E., & Llewellyn, G. (2020). I had every right to be there: discriminatory acts towards young people with disabilities on public transport. *Disability & Society*, 1–24.
- Wiesel, I., C. Whitzman, B. Gleeson, and C. Bigby. 2019. The National Disability Insurance Scheme in an Urban Context: Opportunities and Challenges for Australian Cities *Urban Policy and Research*. 37(1): 1-12.
- Yasin, M.I. (2017). Pelayanan Sosial *Peer Support* Terhadap Penyandang Disabilitas (Studi Deskriptif Pada Program *Peer Support* di Bandung Independent Living Center). Bachelor Thesis. Jatinangor. Universitas Padjadjaran
- Zakiah, Ummi & Dina Fadiyah. (2020). Inovasi Pelayanan Transportasi Publik Ramah Penyandang Disabilitas. *Jurnal Administratio*. 11(1): 29-36