

## Analisa Faktor Struktural pada Kesamaan Kesempatan Transportasi untuk Kemudahan Mengakses Angkutan Umum bagi Disabilitas

Lulu Hafsyah Amini<sup>1</sup>, Shanty Yulianti Rachmat<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Afiliasi: Program Studi Magister Transportasi, Institut Teknologi Bandung

<sup>2</sup> Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung

Email: [luluhafsyah9@gmail.com](mailto:luluhafsyah9@gmail.com); [shanty.rachmat@sappk.itb.ac.id](mailto:shanty.rachmat@sappk.itb.ac.id)

### ABSTRAK

Kesetaraan merupakan hal yang sering menjadi fokus pada transportasi. Kesetaraan dalam sistem transportasi mencakup ketersediaan dan aksesibilitas moda transportasi untuk semua lapisan masyarakat. Pada kota-kota besar, sering terjadi fasilitas yang sudah tersedia namun belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas. Kesulitan akses ke sarana dan prasarana transportasi bagi penyandang disabilitas meniadakan kesempatan yang setara dalam menggunakan angkutan umum. Kota Bandung merupakan contoh kota metropolitan dengan jumlah 1.814 penyandang disabilitas pada tahun 2021 yang berusaha meningkatkan aksesibilitas angkutan umum bagi semua kelompok masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Selain itu dengan adanya undang-undang No 8 Tahun 2016 yang berisikan bahwa Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi persoalan yang dihadapi penyandang disabilitas dalam menggunakan angkutan kota. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif menggunakan bantuan perangkat lunak NVivo. Adapun metode analisa yang digunakan adalah analisa tematik. Hasil temuan dari penelitian ini adalah terdapat fenomena dalam faktor struktural meliputi halte, jadwal, angkutan umum, dan trotoar. Tantangan yang terjadi pada faktor stuktural ini adalah tidak menggunakan halte atau terminal, waktu lama dalam menunggu, kondisi angkutan umum yang tidak ramah disabilitas, alih fungsi trotoar, dan tidak terdapat trotoar.

**Kata Kunci:** Transportasi, Angkutan Kota, Disabilitas, Analisa Tematik.

### ABSTRACT

*Equality is something that is often a focus in transportation. Equality in the transportation system includes the availability and accessibility of transportation modes for all levels of society. In big cities, it often happens that facilities are available but do not fully meet the needs of all users, including people with disabilities. Difficulty in accessing transportation facilities and infrastructure for people with disabilities eliminates equal opportunities in using public transportation. The city of Bandung is an example of a metropolitan city with 1,814 people with disabilities in 2021 which is trying to increase the accessibility of public transport for all groups of society, including people with disabilities. In addition, with Law No. 8 of 2016 which states that Persons with Disabilities are anyone who experiences physical, intellectual, mental and/or sensory limitations for a long period of time who, in interacting with the environment, may experience obstacles and difficulties in participating fully, and effectively with other citizens based on equal rights. This research was conducted to identify the problems faced by people with disabilities when using city transportation. The research method used is a qualitative method using NVivo software. The analysis method used is thematic analysis. The findings from this research are that there are phenomena in structural factors including bus stops, schedules, public transportation and sidewalks. The challenges that occur with this structural factor are not using bus stops or terminals, long waiting times, public transport conditions that are not disability friendly, sidewalks being converted, and no sidewalks.*

*Keywords:* Transportation, City Transportation, Disability, Thematic Analysis.

Submitted:	Reviewed:	Revised	Published:
13 Februari 2024	19 Februari 2024	20 Juni 2024	07 Februari 2025

## PENDAHULUAN

Kesetaraan hak dalam sistem transportasi merupakan komponen esensial dari ketersediaan dan aksesibilitas moda transportasi bagi seluruh kelompok masyarakat. Hal ini memiliki keterkaitan antara sistem transportasi dengan sistem aktivitas serta individu dengan menekankan pentingnya ketersediaan transportasi yang dapat diakses seluruh masyarakat dan dapat mendukung interaksi. Sarana dan prasarana transportasi memegang peranan kunci dalam memfasilitasi akses transportasi yang mudah. Pemerintah Indonesia telah menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2019, yang berfokus pada perencanaan, penyelenggaraan, dan evaluasi hak-hak penyandang disabilitas. Tujuan utama dari peraturan ini adalah menciptakan lingkungan inklusif bagi penyandang disabilitas di Indonesia. Inklusif bagi disabilitas dapat dimulai dengan setiap komponen dapat berkontribusi untuk menghilangkan sikap dan hambatan serta kesenjangan (UNICEF, 2022). Perencanaan transportasi merupakan komponen krusial dari upaya pembangunan Inklusif Disabilitas. Meskipun demikian, di kota-kota metropolitan sering ditemukan bahwa fasilitas yang telah tersedia belum sepenuhnya memadai untuk memenuhi kebutuhan seluruh masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Contoh kota metropolitan yang sudah mencoba memenuhi kebutuhan aksesibilitas angkutan umum adalah Kota Bandung. Kota Bandung memiliki luas wilayah sebesar 167,31 km<sup>2</sup> serta jumlah penduduk sebanyak 2.490.622 jiwa. Jumlah penduduk tersebut meliputi berbagai kelompok. Salah satunya adalah terdapat 1.814 penduduk yang merupakan penyandang disabilitas di Kota Bandung sampai tahun 2021. Adapun kelompok-kelompok tersebut memiliki hak asasi sebagai manusia yang sama. Dalam Undang-undang No 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia disebutkan ada 5 (lima) kelompok masyarakat yang rentan yaitu anak-anak, Wanita hamil, lansia, orang miskin dan penyandang cacat. Penjelasan tersebut juga ditegaskan dalam UU 39/1999 Pasal 4 butir 3 bahwa setiap orang yang termasuk dalam kelompok masyarakat yang rentan berhak memperoleh perlakuan dan perlindungan lebih berkenaan dengan kekhususannya. Hak-hak yang termasuk dalam hak asasi manusia tersebut juga berkenaan dengan adanya pemenuhan layanan yang mudah diakses dan mendukung keperluan dari kelompok masyarakat tersebut. Penyandang disabilitas menjadi salah satu kelompok Masyarakat yang termasuk dalam kelompok

Masyarakat rentan. Dituliskan dalam Undang-Undang No 8 tahun 2016 bahwa Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Upaya-upaya yang dilakukan pemerintah di Kota Bandung untuk menciptakan kesamaan kesempatan disabilitas dalam mengakses angkutan umum salah satunya dengan menyediakan bus yang ramah disabilitas (Republika, 2019). Menurut Riyanandirga (2018) bahwa penyandang disabilitas dalam mengakses angkutan umum belum dapat terpenuhi karena kondisi saat ini yang ada belum memenuhi standar yang sudah ada, terdapat hilangnya ruang khusus pengguna kursi roda, buruknya kondisi pedestrian, kurang informasi, serta terdapat fasilitas bus yang dihilangkan. Selain itu dalam penelitian Nuraviva (2017) dituliskan bahwa pemerintah sudah mencoba memenuhi hak penyandang disabilitas dengan mengeluarkan Peraturan Daerah namun implementasinya belum maksimal sehingga diperlukan pemahaman yang lebih mendalam dari pembuat kebijakan untuk mengambil keputusan dalam kebutuhan penyandang disabilitas. Terdapat faktor-faktor pada kemudahan akses angkutan umum dengan penyandang disabilitas. Faktor sistem jalan dan kendaraan yang buruk, layanan yang tidak memuaskan, adanya ketidak terwakilan dalam program pembangunan jalan, sikap negatif dari masyarakat, dan pengaruh ekonomi terhadap ketidakadilan menjadi hambatan pada proses rasa aman dan mudah diakses angkutan umum bagi penyandang disabilitas (Tennakoon & et al, 2020). Pada penelitian terdahulu terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi aksesibilitas yaitu operator tidak sabar/diskriminasi, waktu menunggu lama, kurangnya bantuan dalam mengakses kendaraan, lokasi IPT/halte bus yang tidak nyaman, kesulitan naik dan turun, kesulitan dalam menempatkan pesanan, dan Kesulitan membaca tanda/informasi (Ajayi, Aworemi, Wojude, & Adebayo, 2020). Selain itu, fasilitas transportasi sulit dijangkau oleh mereka yang disabilitas karena trotoar yang tidak rata, perbedaan ketinggian atau kondisi yang menyulitkan bergerak bahkan kelelahan, takut jatuh atau jarak yang jauh (Neven & Ectors, 2023). Terdapat beberapa faktor yang mendukung transportasi yang aman dan aksesibel yaitu faktor struktural, individual, pelayanan publik, dan sosial-budaya. Pada penelitian ini akan berfokus

terhadap faktor struktural yang berkaitan dengan sarana dan prasarana angkutan umum. Pada penelitian Tennakoon & et al, (2020) tema faktor struktural memiliki sub-tema berupa jalan utama dan perkerasan serta jalan setapak. Hambatan struktural dialami penyandang disabilitas dalam beberapa faktor yaitu aksesibilitas stasiun, aksesibilitas kendaraan, hambatan dalam bermobilitas, dan fasilitas transportasi (Duri & Luke, 2022). Penyedia operator transportasi merupakan salah satu komponen yang berperan dalam sistem namun masih terdapat yang tidak memiliki pengetahuan tentang Undang-undang disabilitas (Odame, Sam, Amoako-Sakyi, & Arko, 2023). Diungkapkan oleh Luthfy perwakilan The Habibie Center bahwa untuk tercapainya efisiensi yang lebih secara anggaran diperlukan desain awal transportasi public yang melibatkan kelompok disabilitas dibandingkan melakukan renovasi (Fadli, 2021). Menurut ITDP (2022) terhadap praktik ideal bagi transportasi meliputi trotoar mulus, lebar, bebas hambatan, kemiringan tanjakan permukaan, kendaraan yang dapat diakses tanpa celah dengan kontras warna pada tepi tangga dan pegangan tangan, terdapat jalur landai, halte dan stasiun yang memiliki pintu masuk yang dapat diakses dan pembayaran tiket yang tidak memerlukan staf untuk penyandang disabilitas, pemeliharaan trotoar dan jalur sepeda didalam dan sekitar halte/stasiun, toilet umum yang dapat diakses, perlambatan lalu lintas, pencahayaan yang memadai, informasi yang jelas di semua halte, stasiun, dan kendaraan, panduan audio untuk informasi, taktil pada persimpangan, staf untuk membantu secara keamanan dan pencarian jalan, dan terdapat ruang untuk masyarakat mengajukan keluhan dan melaporkan pelecehan kepada operator angkutan umum secara tepat waktu dan efektif. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui hambatan dan fenomena struktural yang dihadapi penyandang disabilitas dalam penggunaan angkutan kota (Angkot).

## METODE PENELITIAN

Menurut Creswell, (2007) pendekatan kualitatif merupakan pendekatan dengan membangun pernyataan pengetahuan berdasarkan perspektif-konstruktif (contohnya, makna-makna yang bersumber dari pengalaman individu, nilai-nilai sosial, dan Sejarah dengan tujuan untuk membangun teori atau pola pengetahuan tertentu). Adapun metode ini mencoba memahami dan menafsirkan makna suatu objek yang akan diteliti secara mendalam. Terdapat paradigma dalam penelitian kualitatif salah satunya mengenai

pemahaman fenomenologi dalam penelitian kualitatif.

Untuk dapat mengetahui fenomena terkait disabilitas dan kemudahannya mengakses angkutan umum berupa angkutan kota. Penelitian akan dilakukan pengumpulan dan analisis data, menggunakan wawancara dan observasi lapangan serta mengumpulkan referensi tinjauan Pustaka berdasarkan penelitian terdahulu. Setelah mengumpulkan data dilakukan proses analisa menggunakan analisa tematik. Adapun analisa tematik merupakan analisa data dengan tujuan untuk mengidentifikasi pola atau untuk menemukan tema melalui data yang telah dikumpulkan oleh peneliti (Neven & Ectors, 2023).

Analisa tematik ini terbagi menjadi tiga (3) tahap dengan fase-fase yang akan dilakukan yaitu memahai data, membuat kode, dan indentifikasi tema (Braun & Clarke, 2006). Kata kunci pada pengkodean merupakan frasa yang diambil dari data untuk memahami pola dalam suatu fenomena. Kata-kata tersebut dapat berdasarkan kata-kata yang diucapkan oleh partisipan atau kata-kata yang digunakan peneliti untuk mengkategorikan sebuah data (Naeem, Ozuem, Howell, & Ranfagni, 2023).

## Tempat dan waktu penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Bandung dengan tempo April – Juli 2023 dengan melibatkan delapan (8) narasumber sebagai partisipan penelitian. Proses pemilihan narasumber dilakukan dengan mendatangi perkumpulan penyandang disabilitas dan memilih narasumber yang memenuhi syarat penelitian ini yaitu penyandang disabilitas yang aktif menggunakan angkutan umum sebagai bagian dari proses transportasinya serta mewakili masing-masing jenis disabilitas. Narasumber meliputi perwakilan dari penyandang disabilitas sesuai Undang-undang Nomor 8 Tahun 2016 yang mewakili penyandang disabilitas fisik, penyandang disabilitas intelektual, penyandang disabilitas mental, dan penyandang disabilitas sensorik. Berikut daftar narasumber yang berpartisipasi pada penelitian ini:

Tabel 1 Daftar Narasumber

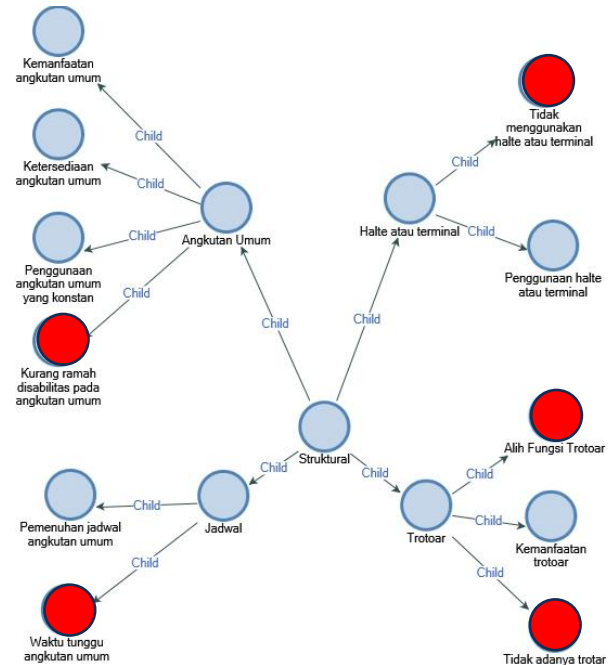
No	Kode Narasumber	Status	Jenis Disabilitas
1	W-D	Pendamping penyandang disabilitas	Autis (Disabilitas Mental)

2	C-Z	Pendamping penyandang disabilitas	Cerebral Palsy (Disabilitas Fisik)
3	K-A	Pendamping penyandang disabilitas	Down Syndrome (Disabilitas Intelektual)
4	K-50	Penyandang disabilitas	Tuna Netra (Disabilitas Sensorik)
5	F-17	Penyandang Disabilitas	Tuna Netra (Disabilitas Sensorik)
6	Y-16	Penyandang Disabilitas	Autis (Disabilitas Mental)
7	A-13	Penyandang Disabilitas	Autis (Disabilitas Mental)
8	V-16	Penyandang Disabilitas	Autis (Disabilitas Mental)

(sumber: Olahan penulis)

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan hasil wawancara dan pengolahan data menggunakan Nvivo didapatkan hasil pola dari tema-tema yaitu faktor struktural yang terjadi ditandai dengan *parent nodes* yaitu Trotoar, Jadwal, Halte atau terminal dan Angkutan Umum. Faktor tersebut juga terbagi dalam beberapa sub-faktor yang ditandai oleh *child nodes* seperti pada bidang Trotoar, tidak adanya trotoar, kondisi trotoar yang baik, dan alih fungsi trotoar. Faktor jadwal, waktu lama dalam menunggu, dan terpenuhinya jadwal angkutan umum. Faktor halte, tidak berfungsinya halte dan penggunaan halte sesuai fungsinya. Faktor Angkutan umum, tersedianya angkutan umum, penggunaan angkutan umum yang konstan, kondisi angkutan umum yang tidak ramah disabilitas, dan angkutan umum yang bermanfaat.



**Gambar 1** Faktor Struktural fenomena dan hambatan penyandang disabilitas dalam mengakses angkutan umum (Sumber: Olahan Penulis)

Berdasarkan gambar pemetaan diatas ditandai dengan warna merah, dapat dikatakan bahwa tantangan yang terjadi adalah tidak menggunakan halte atau terminal, waktu lama dalam menunggu angkutan umum, kondisi angkutan umum yang tidak ramah disabilitas, alih fungsi trotoar, dan tidak adanya trotoar.

**Angkutan Umum**

Angkutan umum dalam penelitian ini meliputi moda transportasi yang digunakan yaitu angkutan kota (Angkot). Hal ini merupakan salah satu faktor dalam penelitian fenomena serta hambatan yang terjadi pada penyandang disabilitas dalam mengakses angkutan umum. Berikut fenomena dan hambatan yang terjadi menurut narasumber.

**1. Kemanfaatan angkutan umum**

Kemanfaatan angkutan umum menjadi salah satu pengalaman yang dirasakan oleh narasumber. Adapun penjelasan dari narasumber sebagai berikut

“Lebih *praktis* dan *mudah* dijangkau karena angkot sudah ada dari depan rumah. Jadi dari gang lebih mudah ga berbelok-belok.” (C-Z)

Selain itu ketersediaan angkutan umum menjadi salah satu moda yang membantu narasumber untuk berkegiatan.

“Saat ini sudah *tersedia* karena banyak angkot depan sekolah maupun tempat. Dengan adanya angkutan umum ini membantu kegiatan sehari-

*hari dan belum ada kesulitan sampai saat ini.”* (C-Z)

Pengalaman naik angkutan kota juga menjadi pilihan yang dirasa lebih nyaman dan menghindari kesulitan dalam bermobilitas bagi narasumber:

*“Naik angkot itu menjadi lebih **nyaman** daripada naik ojek.”* (C-Z)

Peneliti juga menanyakan terkait ketersediaan dan manfaat angkutan kota saat ini. Narasumber mengungkapkan bahwa kehadiran angkutan umum membantu mereka.

*“**Membantu** jadi tidak capek”* (A-13)

*“**Membantu**. Jika tidak ada angkutan kota akan bingung”* (Y-16)

## 2. Kurang ramah disabilitas pada angkutan umum

Narasumber merasa angkutan kota saat ini kurang ramah disabilitas karena terdapat suara-suara yang berisik, kegiatan merokok yang dilakukan oleh supir maupun penumpang, dan angkutan kota yang dirasa tinggi bagi narasumber.

*“**Bising**, seperti lagu-lagu dangdut yang kencang. Karena anak Autis sangat sensitif terhadap suara. Jadi anak saya suka terkejut”* (W-D)

*“Biasanya tidak mau suka ngeluh **berisik** katanya. Suara yang mengganggu orang mengobrol atau motor yang knalpotnya berisik.”* (K-A)

Kondisi yang kurang nyaman terkait merokok didalam angkutan umum juga dirasa tidak setiap saat namun beberapa kali narasumber merasakan kurang nyamannya.

*“Jika ada penumpang yang **merokok**. Tapi ada penumpang juga yang lihat ada anak kecil langsung dimatikan rokoknya ada juga yang tidak dan tetap merokok.”* (C-Z)

*“Pernah ada penumpang yang **merokok**. Kebauan”* (Y-16)

Selain itu kondisi fisik angkutan kota menjadi salah satu hambatan dalam mengakses angkutan umum:

*“Takutnya turun angkotnya **susah** karena tinggi-tinggi angkotnya. Takutnya (A) belum naik supirnya sudah jalan. Kadang kan supirnya langsung jalan saja. Jangankan (A), ibu juga kadang-kadang sulit naik tangga angkotnya.”* (K-A)

## 3. Penggunaan angkutan umum yang konstan

Penggunaan angkutan umum yang konstan menjadi bagian struktural dari fisik angkutan umum. Adapun narasumber mengungkapkan alasan menggunakan angkutan kota dengan menjelaskan rutinitas penggunaan angkutan kota

setiap harinya untuk menuju sekolah maupun tempat terapi.

*“Sekolah dan tempat terapi di Immanuel. Seminggu 2 kali terapi Rabu dan Sabtu. Senin sampai Jumat Sekolah. Naik angkutan kota (angkot) dari Soekarno hatta. Kalo dari rumah ke Immanuel naik angkot Cimahi – Leuwi Panjang. Kalo ke sekolah naik angkot dua kali Cimahi – Leuwi Panjang lalu naik Caringin – Sadang Serang”* (C-Z)

Selain itu tempat yang paling sering dikunjungi oleh narasumber adalah sekolah dengan menggunakan angkutan kota.

*“Sekolah paling sering. Naik angkot jurusan caringin – sadang serang atau cipatik – tegallega.”* (K-A)

Narasumber lain yang sudah dapat menggunakan angkutan, mengungkapkan bahwa angkutan umum yang sering digunakan adalah angkutan kota.

*“Angkot. Paling sering menuju Sekolah dan Pajajaran Latihan Voli.”* (Y-16)

*“Setiap hari menggunakan angkot (Angkutan Kota)”* (A-13)

*“Paling sering pakai angkutan umum berupa angkot untuk pulang kerumah”* (V-16)

*“Bermobilitas kebanyakan menggunakan angkutan umum menuju wilayah pajajaran”* (K-50)

## 4. Ketersediaan angkutan umum

Ketersediaannya angkutan umum menjadi faktor yang menjelaskan jumlah angkutan umum dengan terpenuhinya kebutuhan narasumber untuk menggunakan angkutan umum. Narasumber mengungkapkan terpenuhinya kebutuhan mereka dalam bermobilitas menggunakan angkutan umum:

*“Memenuhi karena cipatik kan **banyak angkot**. Tidak lama menunggu juga.”* – (W-D)

*“Lebih **praktis dan gampang** dijangkau karena angkot sudah ada dari depan rumah. Jadi dari gang lebih mudah ga berbelok-belok.”* (C-Z)

*“Saat ini sudah cukup ketersediaannya karena **banyak angkot** depan sekolah maupun tempat terapi. Masih tercukupi angkotnya dan hanya menunggu dalam hitungan menit saja”* (K-A)

*“Saat ini masih **banyak angkot** dan malahan kosong-kosong kasian supirnya.”* (K-A)

*“**Banyak angkotnya**. Engga ga lama datangnya.”* (A-13)

## Halte atau terminal

Halte atau terminal menjadi penunjang pengguna untuk dapat mengakses angkutan umum. Pada

penelitian ini peneliti bertanya kepada narasumber terkait penggunaan halte dan terminal angkutan kota (Angkot). Beberapa narasumber mengatakan menggunakan tidak menggunakan halte atau terminal namun ada juga narasumber yang menggunakan halte atau terminal.

### 1. Penggunaan halte atau terminal

Salah satu narasumber menggunakan terminal sebagai tempat untuk mengakses angkutan kota. Peneliti mengkonfirmasi kepada narasumber mengenai naik dan turunnya narasumber dalam menggunakan angkutan kota. Narasumber mengungkapkan bahwa untuk menuju rumah ia naik angkutan kota dari terminal angkot.

“*Iya terminal sedang sedang*” (Y-16)

### 2. Tidak menggunakan halte atau terminal

Beberapa narasumber mengungkapkan bahwa mereka tidak menggunakan halte maupun terminal saat akan menggunakan angkutan kota. Narasumber mengungkapkan bahwa mereka mengakses angkutan kota dengan langsung menghentikan depan gang atau jalan.

“*Tidak pernah menggunakan halte*” (W-D)

“*Tidak pernah langsung naik depan gang*” (C-Z)

“*Tidak, saya naik angkot langsung dari depan gang*” (K-A)

“*Tidak, ada halte dekat rumah Amel. Amel naik dari pasar dekat gang sekolah*” (A-13)

“*Naik dari depang gang sekolah*” (V-16)

“*Tidak, naik angkot langsung depang gang*” (F-17)

### Jadwal

Jadwal menjadi salah satu unsur penting dalam transportasi. Dalam hal ini terdapat fenomena yang dirasakan oleh penyandang disabilitas. Fenomena tersebut adalah narasumber merasa terpenuhinya jadwal angkutan umum dan terdapat hambatan berupa waktu lama dalam menunggu angkutan umum.

### 1. Pemenuhan jadwal angkutan umum

Narasumber mengungkapkan bahwa saat ini angkutan umum yang digunakan yaitu berupa angkutan kota jadwalnya masih memenuhi kebutuhan mereka. Adapun ungkapan tersebut sebagai berikut:

“*Memenuhi karena cipatik kan banyak angkot. Tidak lama menunggu juga*.” (W-D)

“*Saat ini angkot selalu ada dan jarang menunggu*” (C-Z)

“*Paling hanya macet saja. Waktu tunggu tidak ada masalah. Kadang kalo kondisi hujan atau banjir*

*kadang menunggu lama. Karena saat hujan angkot itu datangnya lama.*” (K-A)

“*Tidak lama datangnya.*” (A-13)

“*Iya, tidak nunggu lama.*” (V-16)

### 2. Waktu tunggu angkutan umum

Kondisi waktu saat mengakses angkutan umum juga menjadi salah satu hambatan yang dirasakan oleh narasumber. Peneliti bertanya mengenai pengalaman waktu tunggu kehadiran angkutan kota. Narasumber menjawab pernah menunggu kedatangan maupun menunggu didalam angkutan kota untuk sebelum angkutan kota berangkat menuju tempat tujuan.

“*Pernah menunggu kira-kira 30 menit. Kemarin ngetem (menunggu) lama angkotnya jadi ketiduran*” (A-13)

“*Lumayan kalo ngetem kalo mereka lagi ngetem tapi jarang sih*” (K-50)

“*Sering menunggu. Susah juga kan waktu tertentunya, kaya sore juga kan susah juga nyarinya*” (F-17)

### Trotoar

Trotoar menjadi jalur pedestrian yang digunakan oleh narasumber sebelum menggunakan angkutan kota. Peneliti mengungkapkan dalam penelitian ini fenomena yang dirasakan oleh narasumber meliputi alih fungsi, kondisi trotoar yang bagus, dan tidak adanya fasilitas trotoar. Berikut penjelasan berdasarkan masing-masing fenomena.

### 1. Alih Fungsi trotoar

Alih fungsi trotoar menjadi salah satu hambatan pada fenomena ini. Fungsi trotoar guna menunjang keamanan dan keselamatan pejalan kaki yang akan mengakses angkutan umum menjadi tidak sesuai dengan fungsinya. Pada sub-faktor ini beberapa narasumber mengungkapkan fenomena alih fungsi trotoar yang dirasakan untuk berjualan, parkir kendaraan, dan jalan kendaraan:

“*Kadang kalo macet suka ada motor yang naik trotoar. Tapi seneng kalo ada trotoar jadi lebih leluasa jalannya.*” (W-D)

“*Sebenarnya banyak kesulitan. Contohnya gang didepan rumah itu pasar. Jadi, susah untuk menggunakan trotoar. Motor banyak parkir dan banyak yang jualan. Kalo mau naik kan macet jadi saya harus cepat-cepat naiknya.*” (K-A)

“*Sebetulnya trotoar mah agak membantu cuman penyalahgunaannya aja yang kurang tepat trotoar, dipake dagang, dan dipake parkir*” (K-50)

“*Ya kadang ada juga ya trotoar untuk penyimpanan tukang dagang jadi menghalangi untuk tuna netra gitu.*” (F-17)

Pada narasumber lain selain diatas peneliti menanyakan apakah narasumber pernah menemui fenomena alih fungsi trotoar. Narasumber (Y-16) menjelaskan ia pernah mengalaminya dan beliau hanya menghindari kendaraannya saja.

*“Pernah ada. Kepinggir saja. Biasanya motor naik karena macet.”* (Y-16)

## 2. Kemanfaatan trotoar

Pada beberapa narasumber lain juga mengalami fenomena trotoar yang masih bisa digunakan sesuai fungsinya dengan fasilitas yang bagus menurut narasumber. Peneliti bertanya kepada narasumber mengenai kondisi trotoar yang sering dilewati oleh narasumber. Narasumber menjawab kondisi trotoar yang masih bagus dan layak pakai.

*“Trotoar disini masih bagus sih.”* (W-D)

*“Nyaman saat ini jadi mempermudah saya untuk memberhentikan angkot.”* (C-Z)

*“Di Pajajaran trotoarnya bagus.”* (A-13)

*“Iya rusak sebelum direnovasi. Tapi sudah direnovasi.”* (Y-16)

*“Bagus. Tidak rusak”* (V-16)

## 3. Tidak adanya trotoar

Hambatan lain yang dirasakan adalah tidak adanya trotoar yang dapat digunakan oleh narasumber. Namun narasumber mengatakan tidak terdapat trotoar ditempat yang sering ia lalui.

*“Pernah liat tapi tidak ada di depan tempat naik angkot”* (Y-16)

*“Tidak Ada. Turun angkot langsung dijalan raya”* (V-16)

## KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian tersebut ditemukan bahwa fenomena struktural yang terjadi meliputi beberapa sub-faktor yaitu, Pertama, pada sub-faktor halte atau terminal terdapat fenomena sebagai berikut menggunakan halte atau terminal dan tidak menggunakan halte atau terminal. Kedua, pada sub-faktor Jadwal terdapat fenomena waktu lama dalam menunggu angkutan umum dan Terpenuhinya jadwal angkutan umum. Ketiga, pada sub-faktor angkutan umum terdapat fenomena angkutan umum yang bermanfaat, Kondisi angkutan umum yang tidak ramah disabilitas, Penggunaan angkutan umum yang konstan, dan tersedianya angkutan umum. Keempat, pada sub-faktor trotoar terdapat fenomena alih fungsi trotoar, kondisi trotoar yang baik, dan tidak adanya trotoar. Temuan ini serupa dengan penelitian sebelumnya yang menjelaskan bahwa hambatan struktural berasal dari angkutan dan pemberhentian bus (Tennakoon & et al, 2020).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tantangan utama dalam sistem transportasi adalah ketiadaan atau ketidak berfungsinya halte atau terminal angkutan umum terdekat. Ini menjadi masalah khusus bagi penyandang disabilitas yang memerlukan waktu lebih lama untuk naik dan turun dari angkutan kota. Oleh karena itu, perencana transportasi perlu memprioritaskan penanganan masalah ini untuk memastikan aksesibilitas yang lebih baik bagi penyandang disabilitas. Selain itu terdapat tantangan mengenai waktu lama dalam menunggu angkutan dapat terjadi karena jumlah angkot yang menurun sesuai kondisi saat ini namun dapat dilakukan studi berupa kebutuhan angkutan kota (angkot) terhadap pemenuhan kebutuhan masyarakat khususnya golongan penyandang disabilitas agar terdapat hasil minimal jumlah angkot yang tersedia dan mengimplementasikan peraturan yang sudah dibuat pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Sanksi yang terdapat pada Pasal 126 UU mengenai larangan memberhentikan kendaraan selain di tempat yang sudah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang di tempat tanpa alasan yang mendesak. Hambatan lain yang dihadapi termasuk kondisi angkutan umum yang kurang mendukung penyandang disabilitas dan masalah pada trotoar, seperti kerusakan, alih fungsi, dan ketidaktersediaannya.

Temuan penelitian ini dapat menjadi gambaran mengenai pengalaman penyandang disabilitas dalam mengakses angkutan umum khususnya angkutan kota karena ketersediaannya yang mudah diakses bagi penyandang disabilitas mulai dari titik awal hingga titik tujuan. Berdasarkan hasil penelitian serta kebijakan yang sudah dirancang oleh pemerintah pada PM 98 Tahun 2017 aksesibilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus pada sarana transportasi meliputi alat bantu naik dan turun, pintu yang aman dan mudah diakses, informasi audio/visual tentang perjalanan yang mudah diakses, tanda/petunjuk khusus pada area pelayanan di sarana transportasi yang mudah diakses, tempat duduk prioritas dan toilet yang mudah diakses, dan penyediaan fasilitas bantu yang mudah diakses, aman dan nyaman. Seperti yang dituliskan dalam *Guidelines for developing inclusive transport infrastructure* (Soriano A, Gaikwad S, Stratton-Short S, & Morgan G, 2023) terdapat lima (5) prinsip transportasi yang inklusif yaitu adil, dapat diakses, terjangkau, tidak merugikan, dan pemberdayaan. Saat ini pemerintah sudah

memiliki standar yang diberlakukan maka diperlukan evaluasi pelaksanaan kebijakan tersebut berjalan dengan rencana. Perlunya juga pembentukan kebijakan yang dapat mendukung lingkungan transportasi yang lebih inklusif terhadap disabilitas dengan mempertimbangkan tantangan yang dialami penyandang disabilitas. Penelitian ini menjadi awal proses pembentukan kebijakan yang lebih inklusif dengan mempertimbangan pengalaman penyandang disabilitas dalam mengakses angkutan umum,

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ajayi, J., Aworemi, R., Wojude, C., & Adebayo, T. (2020). Problems Affecting the Accessibility of Physically Challenged Individuals to Intermediate Public Transport Services in Oyo State, Nigeria. *Logistics & Sustainable Transport Vol. 11, No. 1, February 2020, 114-120* doi: 10.2478/jlst-2020-0008, 114-120. <https://ideas.repec.org/a/vrs/losutr/v11y2020i1p114-120n8.html>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology, 77* - 101. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1191/1478088706qp063oa>
- Creswell, J. (2007). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. United Kingdom: Sage Publications Ltd. <https://revistapsicologia.org/public/formato/cuali2.pdf>
- Duri, B., & Luke, R. (2022). The Structural Barriers to Universally Accessible Transport: The Tshwane (ZAF) Metropolitan Area Study Case. *department of Transport and Supply chain Management, university of Johannesburg, South africa*. <https://www.iieta.org/journals/ijtdi/paper/10.2495/TDI-V6-N4-428-442>
- Fadli, A. (2021, September 15). *Transportasi Publik di Indonesia Kurang Ramah Difabel*. Retrieved from Transportasi Publik di Indonesia Kurang Ramah Difabel: <https://www.kompas.com/properti/read/2021/09/15/193000621/transportasi-publik-di-indonesia-kurang-ramah-difabel>
- ITDP. (2022). *Access and Persons with Disabilities in Urban Areas*. New York: ITDP. <https://itdp.org/publication/access-for-all-persons-with-disabilities/>
- Naeem, M., Ozuem, W., Howell, K., & Ranfagni, S. (2023). A Step-by-Step Process of Thematic Analysis to Develop a Conceptual Model in Qualitative Research. *International Journal of Qualitative Methods*. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/16094069231205789>
- Neven, A., & Ectors, W. (2023). "I am dependent on others to get there": Mobility barriers and solutions for societal participation by persons with disabilities. *Travel Behaviour and Society 30*, 302-311. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214367X22001156>
- Nuraviva, L. (2017). *Aksesibilitas Penyandang Disabilitas terhadap Fasilitas Publik di Kota Surakarta*. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jpgs/article/view/19073/18122>
- Odame, P. K., Sam, E., Amoako-Sakyi, R., & Arko, B. (2023). State of public transport services to Ghana's disability population: Lessons from public transport operators in the Accra Metropolitan Assembly. *Social Sciences & Humanities Open*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590291123000189>
- Republika. (2019, September 17). *Kota Bandung Luncurkan Bus Ramah Disabilitas*. Retrieved from news.republika.co.id: <https://news.republika.co.id/berita/pxz27f384/kota-bandung-luncurkan-bus-ramah-disabilitas>
- Riyanandirga, A. (2018). *Evaluasi Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap BRT Trans Mamminasata di Kota Makassar*. Institut Teknologi Bandung. <https://digilib.itb.ac.id/gdl/view/25214/>
- Soriano A, Gaikwad S, Stratton-Short S, & Morgan G. (2023). *Guidelines for developing inclusive transport infrastructure*. Copenhagen, Denmark: UNOPS. <https://www.unops.org/news-and-stories/news/developing-inclusive-transport-infrastructure>
- Tennakoon, V., & et al. (2020). Transport equity in Sri Lanka: Experiences linked to disability and older age. *Journal of Transport & Health 18*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140520301171>
- Undang-Undang No 8 Tahun 2016. *Penyandang Disabilitas*.



UNICEF. (2022). *Summary: UNICEF DISABILITY INCLUSION POLICY AND STRATEGY 2022-2030*. New York, United States of America: UNICEF. <https://www.unicef.org/unicef-disability->

[inclusion-policy-and-strategy-dipas-2022-2030](#)