

**AKSESIBILITAS TRANSPORTASI PUBLIK BAGI
PENYANDANG DISABILITAS DI KOTA BANDA ACEH**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

RIZKA RAMADANTI
NIM. 150802096

**Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM - BANDA ACEH**

2019 M / 1440 H

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Beban Studi untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S-1)
Dalam Ilmu Administrasi Negara

Diajukan Oleh :

RIZKA RAMADANTI

NIM. 150802096

**Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara**

Disetujui Untuk Diuji / Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I



Reza Idria S.H.I., M.A.
NIP. 198103162011011003

Pembimbing II



Siti Nur Zalikha., M.Si.
NIP.199002282018032001

AR-RANIRY

SKRIPSI
Telah Dinilai Oleh Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry
Dan Dinyatakan Lulus Serta Disahkan sebagai Tugas Akhir Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana (S-1) pada Program Studi Ilmu Administrasi
Negara

Diajukan Oleh :

RIZKA RAMADANTI
NIM. 150802096

Pada Hari/Tanggal:
Jumat, 12 Juli 2019
09 Zulkaidah 1440 H

Di
Darussalam - Banda Aceh
Panitia Sidang Munaqasyah :

Ketua



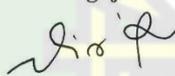
Reza Idria, S.HI., M.A.
NIP. 198103162011011003

Sekretaris



Siti Nur Zalikha, M. Si.
NIP. 199002282018032001

Penguji I



Dian Rubianty, SE., AK., MPA.
NIDN. 2017127403

Penguji II



Muazzinah, B.Sc., MPA.
NIP. 198411252019032012

Mengetahui
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh



Dr. Ernita Dewi, S. Ag., M. Hum.
NIP. 197307232000032002

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rizka Ramadanti
NIM : 150802096
Jenjang : Strata Satu (S-1)
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya :

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.
4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu mempertanggungjawabkan karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 12 Juli 2019

Yang Menyatakan



Rizka Ramadanti
Rizka Ramadanti

ABSTRAK

Banda Aceh merupakan Ibukota Provinsi Aceh yang sudah dinyatakan sebagai Kota Inklusif dan Ramah Disabilitas ditandai dengan adanya MoU (*Memorandum Of Understanding*) yang didukung dan ditandatangani oleh UNESCO (*United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization*) serta disaksikan oleh seluruh Walikota yang ada di Indonesia pada Juli 2013 lalu. Namun pasca penandatanganan MoU tersebut, ternyata masih banyak fasilitas publik yang belum ramah disabilitas. Salah satunya adalah fasilitas publik di bidang transportasi. Banda Aceh sendiri memiliki transportasi publik Trans Kutaraja (TransK) yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan dapat dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui bagaimana aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh dan bagaimana upaya pemerintah dalam mengatasi hambatan penyediaan aksesibilitas tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyediaan fasilitas pelayanan publik di bidang transportasi masih belum aksesibel bagi para penyandang disabilitas terutama pada fasilitas di luar bus. Belum aksesibelnya fasilitas transportasi dilihat dari prinsip-prinsip aksesibilitas yaitu: kemudahan, keselamatan, kegunaan dan kemandirian. Adapun upaya pemerintah dalam penyediaan fasilitas transportasi publik TransK yang ramah bagi penyandang disabilitas diantaranya: mengadakan sosialisasi kepada masyarakat untuk berpartisipasi aktif dalam mewujudkan transportasi publik yang ramah bagi penyandang disabilitas; memperbaiki tata Kota Banda Aceh yang belum aksesibel menjadi lebih aksesibel seperti fasilitas di luar ruang (misalnya trotoar) dengan melakukan kerjasama dan koordinasi dengan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota Banda Aceh; melibatkan *stakeholder* yaitu BUMN/BUMS dan masyarakat untuk membangun dan melaksanakan berbagai kegiatan yang melibatkan penyandang disabilitas dengan menginvestasikan *Coorporate Social Responsibility* (CSR) untuk membangun fasilitas publik yang ramah penyandang disabilitas; merangkul angkutan umum sebagai *feeder/supporting* dari TransK; menjamin agar arsitek, insinyur bangunan dan pihak lainnya secara profesional terkait dalam perancangan dan pembangunan lingkungan fisik; serta melibatkan organisasi penyandang disabilitas secara langsung dalam tahap pembangunan berbagai fasilitas publik sejak tahap perencanaan awal.

Kata kunci: *Pelayanan Publik, Transportasi Publik, Trans Kutaraja (TransK), Aksesibilitas, Penyandang Disabilitas.*

KATA PENGANTAR



Segala puji bagi Allah SWT yang senantiasa melimpahkan Rahmat, Inayah, Taufik dan Hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Aksesibilitas Transportasi Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh”** dalam bentuk maupun isinya yang sangat sederhana.

Shalawat dan salam semoga tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, beserta keluarga dan para sahabatnya. Penulis menyadari bahwa dalam proses penelitian dan penulisan skripsi ini mengalami banyak kendala, namun berkat Allah SWT serta bimbingan dari berbagai pihak, kendala-kendala tersebut dapat dihadapi.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang istimewa sekali kepada kedua orang tua, Ayahanda Mukhtar dan Ibunda Suyanti yang senantiasa mendoakan kesuksesan dunia dan akhirat serta memberikan semangat, dorongan, bimbingan dan juga akomodasi biaya yang tak terhingga kepada penulis. Selanjutnya, ucapan terima kasih penulis juga tak lupa kepada kakak, Rizki Indriyani dan adik-adik tercinta, Salman Alfarisy dan Putri Balqis, serta keluarga besar yang turut mendoakan dan memotivasi penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Berikutnya ucapan terima kasih yang tak terhingga juga penulis sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini, diantaranya:

1. Prof. Dr. H. Warul Walidin AK, MA selaku Rektor UIN Ar-Raniry.
2. Ibu Dr. Ernita Dewi, S.Ag., M.Hum selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
3. Bapak Reza Idria, S.HI, M.A selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara sekaligus Penasehat Akademik Penulis.
4. Bapak Reza Idria, S.HI, M.A dan Ibu Siti Nur Zalikha M. Si. selaku Pembimbing I dan II dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh dosen dan staf pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

6. Bapak T. Robby Irza, S.S.T, MT Kepala UPTD TransK di Dinas Perhubungan Provinsi Aceh yang bersedia menjadi narasumber dalam penelitian ini dan bersedia membagikan ilmu dan pengalamannya selama menjabat sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal TransK.
7. Ibu Erlina Marlinda, Ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh dan Miko yang bersedia menjadi narasumber dalam penelitian ini terkait aksesibilitas TransK bagi Penyandang Disabilitas.
8. Bapak Iskandar dan Bapak Safran selaku Pengemudi dan Kondektur TransK yang bersedia menjadi narasumber dalam penelitian ini.
9. Kepada Farras Alya Riefkah, Yosi Febriwita, Soraya Balkis serta sahabat-sahabat seperjuangan lainnya di leting 2015 Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh serta terkhusus kepada sahabat-sahabat di unit 03.
10. Kepada Teman Kuliah Pengabdian Masyarakat (KPM) Gampong Lhieb, Kecamatan Seulimeum, Kabupaten Aceh Besar, Provinsi Aceh.
11. Kepada Ayu Hasriah dan Dasri Anggara selaku sahabat yang selalu mendukung.

Skripsi ini penulis akui masih banyak kekurangan karena pengalaman yang penulis miliki masih sangat kurang. Oleh karena itu penulis sangat berharap kepada pembaca untuk memberikan masukan-masukan, kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan skripsi ini dan untuk perbaikan di masa yang akan datang.

Banda Aceh, 12 Juli 2019
Penulis

Rizka Ramadanti

DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
LEMBAR PENGESAHAN PANITIA SIDANG MUNAQASYAH	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah	8
1.3. Tujuan Penelitian	8
1.4. Manfaat Penelitian	8
1.5. Penelitian Terdahulu	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Pelayanan Publik.....	13
2.2. Transportasi Publik	18
2.3. Aksesibilitas	21
2.3.1 Pengertian Aksesibilitas	21
2.3.2 Jenis-Jenis Aksesibilitas.....	22
2.4. Penyandang Disabilitas	27
2.4.1 Pengertian Penyandang Disabilitas	27
2.4.2 Jenis-Jenis Disabilitas	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1. Jenis Penelitian.....	34

3.2. Lokasi Penelitian.....	35
3.3. Sumber Data.....	38
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	39
3.5 Teknik Analisis Data.....	41

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Transportasi Publik TransK	43
4.1.1 Sejarah TransK	43
4.1.2 Struktur Organisasi UPTD TransK.....	47
4.1.3 Tugas Pokok dan Fungsi UPTD Angkutan Massal TransK.....	48
4.1.4 Rute TransK.....	49
4.1.5 Jumlah Pengguna TransK	51
4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	53
4.2.1 Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh	53
a. Aksesibilitas TransK berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006.....	57
b. Aksesibilitas TransK Dilihat Dari Segi Fasilitas Di Dalam Bus dan Di Luar Bus	63
4.2.2 Upaya Pemerintah dalam Pemenuhan Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh	73

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan	81
5.2 Saran	83

DAFTAR PUSTAKA	84
-----------------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1: Perkembangan Sarana dan Prasarana TransK.....	46
Gambar 4.2: Jumlah Penumpang Pengguna TransK.....	47
Gambar 4.3: Struktur Organisasi UPTD Angkutan Massal TransK.....	48
Gambar 4.4: Rute Bus TransK.....	50
Gambar 4.5: Faktor Muat Penumpang (<i>Load Factor</i>) Angkutan BRT TransK.....	52



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1: Rekapitulasi Data Realisasi Angkutan Bus Rapid Transit (BRT) TransK Koridor 1, 2A, 2B, 3 dan 5.....	52
Tabel 4.2 : Rekap Total Halte yang Memfasilitasi Disabilitas	73



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I : Daftar Wawancara dengan kepala UPTD TransK (Dinas Perhubungan Provinsi Aceh).
- Lampiran II : Daftar Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan dan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh dan salah satu Penyandang Disabilitas Pengguna TransK.
- Lampiran III : Daftar Wawancara dengan Pengemudi (supir) dan Kondaktur TransK.
- Lampiran IV : SK Skripsi Dari Fakultas Ilmu Sosial dan Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
- Lampiran V : Surat Penelitian Dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan.
- Lampiran VI : Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian di Dinas Perhubungan Provinsi Aceh.
- Lampiran VII : Foto Hasil Penelitian.
- Lampiran VIII : Daftar Riwayat Hidup.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penyandang disabilitas, pada umumnya memiliki hambatan yang lebih besar dibanding dengan masyarakat “normal”¹ lainnya, karena dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, mereka memiliki beberapa keterbatasan, termasuk dalam mengakses berbagai fasilitas publik. Mereka seringkali kesulitan memperoleh akses dalam pemenuhan hak pelayanan publiknya yang terkait dengan pemenuhan hak memperoleh pendidikan, pekerjaan, fasilitas publik seperti transportasi, tempat ibadah, tempat hiburan, serta persamaan kedudukan di muka hukum.² Hambatan ini menjadi kendala utama bagi mereka untuk dapat hidup mandiri sebagaimana yang diamanahkan dalam Undang-Undang, tentang adanya kesamaan hak dan kesempatan bagi penyandang disabilitas menuju kehidupan yang sejahtera, mandiri, dan tanpa diskriminasi.

Kesejahteraan, kemandirian serta kesetaraan tanpa diskriminasi bagi penyandang disabilitas sekurang kurangnya telah diatur dalam dua Undang-Undang. *Pertama*, Pasal 5 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat, yaitu tentang jaminan atas hak dan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan bagi para penyandang disabilitas, yakni “Setiap penyandang cacat

-
- 1 Menurut KBBI “normal” berarti : menurut aturan atau menurut pola yang umum; sesuai dan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah; sesuai dengan keadaan yang biasa; tanpa cacat; tidak ada kelainan: bebas dari gangguan jiwa; (KBBI. <https://kbbi.web.id/normal>) sedangkan penyandang disabilitas dianggap tidak normal karena memiliki kekurangan (cacat) baik fisik, mental dan lainnya, dan memerlukan bantuan serta akses khusus untuk kemudahan, keselamatan, kemandirian dan kesejahteraannya.
 - 2 Eta Yuni Lestari Dkk (2017) Pemenuhan Hak Bagi Penyandang Disabilitas Di Kabupaten Semarang Melalui Implementasi Convention On The Rights Of Persons With Disabilities (Cprd) Dalam Bidang Pendidikan. Integralistik No.1/Th. Xxviii/2017, Januari-Juni 2017.

mempunyai hak dan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.”³ *Kedua*, pada Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, juga ditegaskan bahwa penyandang disabilitas mempunyai hak pelayanan publik meliputi hak memperoleh akomodasi yang layak selama pelayanan publik secara optimal, wajar, bermartabat tanpa diskriminasi, pendampingan, penerjemahan, dan penyediaan fasilitas yang dapat diakses di tempat layanan publik tanpa biaya tambahan. Penyandang disabilitas mempunyai hak untuk memperoleh kesempatan yang sama dengan masyarakat lainnya.⁴

Berdasarkan data dari *World Health Organization* (WHO), tercatat sekitar 1 miliar jiwa (sekitar 15%) penyandang disabilitas di seluruh dunia yang sebagian besar berada di negara berkembang. Di Indonesia misalnya, jumlah penyandang disabilitas mencapai 1.541.942 orang.⁵ Dari jumlah tersebut, berdasarkan Data Dinas Sosial Provinsi Aceh menyatakan bahwa jumlah penyandang disabilitas di Aceh sampai tahun 2013 sebanyak 61.000 sekitar 1,2 persen dari 5 juta jiwa jumlah penduduk Aceh. Jumlah tersebut dari tahun ke tahun mengalami kenaikan sekitar 3,4%. Namun, jika dibanding angka nasional yang mencapai 2,9%, jumlah penyandang disabilitas di Aceh relatif kecil, hanya sekitar 1,2% dari total penduduk.⁶ Mereka adalah penyandang disabilitas tubuh, disabilitas mental, tuna netra, bisu dan

3 Undang-undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat

4 Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas

5 Departemen Sosial, 2009

6 M.Isya, Irin Caesarina, Etty Herawaty. Aksesibilitas Jembatan Penyeberangan Orang Jompo (JPO) Bagi Penyandang Difabel di Kota Banda Aceh Menurut Persepsi Masyarakat –Teras Jurnal, Vol.5, No.1, Maret 2015 ISSN 2088-0561

tuli, penyakit kronis, dan ganda,⁷ dari jumlah itu 60 persen mengalami cacat fisik yang disebabkan karena konflik dan bencana.⁸

Di Banda Aceh dan Aceh Besar terdapat ada sekitar 2.728 orang penyandang disabilitas,⁹ Di Kota Banda Aceh khususnya, terdapat 555 (lima ratus lima puluh lima) orang penyandang disabilitas yang telah diverifikasi oleh pihak Dinas Sosial dan Tenaga Kerja Banda Aceh. Penyandang disabilitas tersebut terdiri dari tuna netra, tuna daksa, tuna wicara, tuna rungu wicara, cacat mental motorik, tuna daksa/mental motorik, autisme dan lainnya.¹⁰

Penyandang disabilitas berhak memperoleh pelayanan dan fasilitas publik yang sama dengan masyarakat lainnya. Hal ini diatur dalam Qanun Aceh Nomor 11 Tahun 2013 Tentang Kesejahteraan Sosial yakni pada pasal 36 ayat 1, “Pemerintah Aceh, Pemerintah Kabupaten/Kota dan masyarakat berkewajiban memberikan pelayanan kesejahteraan sosial dan pelayanan publik bagi penyandang disabilitas”.¹¹ Secara umum telah diatur pula dalam Qanun Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Pelayanan Publik, bahwa pelayanan publik di Aceh berhak dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat.

Oleh karena itu, pemerintah wajib menyediakan aksesibilitas terhadap pelayanan publik bagi penyandang disabilitas. Termasuk dalam hal aksesibilitas pelayanan umum fasilitas publik di bidang transportasi. Sebagaimana diatur dalam Qanun Nomor 11 Tahun 2013 tentang Kesejahteraan Sosial yakni pada pasal 36 ayat

7 <http://aceh.tribunnews.com/2013/12/03/penyandang-disabilitas> (diakses pada 27 Maret 2018)

8 <https://acehnews.net/penyandang-disabilitas-aceh-mencapai-61-ribu/> (diakses pada 6 Desember 2018)

9 Dinas Sosial Aceh, 2011

10 Nilda Mutia. Pelaksanaan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh. Vol. 1(1) Agustus 2017, pp. 55-66 ISSN : 2597-6885 (diakses pada tanggal 13 Maret 2018)

11 Qanun Nomor 11 Tahun 2013 Tentang Kesejahteraan Sosial.

3, “Pelayanan publik yang berhak dinikmati oleh para penyandang disabilitas meliputi aksesibilitas terhadap sarana dan prasarana umum, lingkungan, dan kemudahan dalam mendapatkan pelayanan publik lainnya.”¹² Namun pada kenyataannya, pelayanan dan fasilitas khusus masih minim yang dapat diakses oleh penyandang disabilitas, terutama pada sarana transportasi yang peranannya sangat penting bagi kemudahan kehidupan penyandang disabilitas.

Hal ini tentu membutuhkan perhatian khusus dari pemerintah agar terpenuhinya keadilan bagi pemenuhan hak para penyandang disabilitas. Terutama di Kota Banda Aceh, sebagai daerah yang telah dinobatkan sebagai Kota Inklusif dan Ramah bagi Disabilitas, ditandai dengan adanya *Memorandum Of Understanding* (MoU) yang didukung dan ditandatangani oleh lembaga internasional yang sudah diakui kredibilitasnya, yaitu *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO), sebuah lembaga internasional dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), dan disaksikan seluruh Walikota yang ada di Indonesia yang diundang ke Banda Aceh dengan kegiatan bertema “*High Level Meeting of Mayors for Inclusive City*” dengan tujuan untuk “*Realizing The Right of Person Living With Disabilities in Indonesia*”¹³ pada tanggal 1 sampai 2 Juli 2013 lalu.

Walaupun Kota Banda Aceh sudah dinyatakan sebagai Kota Inklusif dan Ramah Disabilitas, berdasarkan amatan awal peneliti, masih ada beberapa infrastruktur yang sudah dibangun Pemerintah Kota Banda Aceh pasca penandatanganan MoU Kota Inklusif dengan UNESCO yang belum ramah penyandang disabilitas. Beberapa fasilitas umum yang tersedia masih didesain

12 *Ibid.*

13 <https://www.solider.id/2014/05/26/menatap-banda-aceh-“kota-ramah-difabel”-hari-ini>(diakses pada 27 Maret 2018)

dengan desain “normal”, sehingga susah diakses penyandang disabilitas. Gedung-gedung pemerintah, pusat perbelanjaan, perkantoran, bahkan Masjid Raya Baiturrahman yang menjadi ikon utama Aceh pun masih belum bisa dengan mudah diakses para difabel. Trotoar di jalan utama kota, misalnya, cukup sulit diakses para tuna netra. Tidak ada *guiding block*,¹⁴ masih banyak trotoar yang berlubang bahkan banyak penghalang beton di sepanjang trotoar. Selain itu, bangunan di gedung Dinas Kesehatan dan Dinas Sosial Aceh, gedungnya juga tidak menyediakan akses, seperti tidak ada *ramp*¹⁵ apalagi *guiding block*. Sebagian seksi yang membidangi masalah disabilitas (pemberdayaan sosial) ruangnya berada di lantai dua. Bahkan yang sangat dikeluhkan para difabel adalah lokasi tempat ibadah yang juga terletak di lantai dua.¹⁶ Termasuk juga fasilitas publik di bidang transportasi yang sejatinya sangat dibutuhkan oleh semua lapisan masyarakat, termasuk para penyandang disabilitas. Terlebih lagi, saat ini Kota Banda Aceh telah memiliki transportasi publik yang didistribusikan oleh Kementerian Perhubungan RI, yakni bus Transkutaraja.

Transkutaraja (TransK) merupakan fasilitas publik di bidang transportasi yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan RI yang mulai beroperasi pada April 2016 yang pada awalnya sebanyak 25 unit. Dengan adanya TransK ini diharapkan mampu melayani masyarakat dengan sebaik-baiknya, termasuk bagi para penyandang disabilitas.

Para penyandang disabilitas di Banda Aceh telah melakukan uji coba sejumlah halte TransK. Dari hasil uji coba, ternyata TransK dinilai tidak ramah bagi

14 Garis kuning penunjuk jalan bagi Tuna Netra

15 *Ramp* adalah jalur sirkulasi yang memiliki bidang dengan kemiringan tertentu sebagai alternatif bagi orang yang tidak bisa menggunakan tangga.

16 *Ibid*,

penyandang disabilitas. Para penyandang disabilitas menilai jalur *ramp* yang disediakan untuk kursi roda terlalu curam, sehingga sulit digunakan. Bahkan di beberapa halte tidak memiliki fasilitas jalur untuk pengguna kursi roda tersebut. Pemerintah seharusnya lebih bijak dalam menangani ini. Pemerintah harus berlaku adil bagi penyandang disabilitas dengan merenovasi pembangunan halte serta meningkatkan pelayanan yang lebih ramah terhadap mereka. Hal ini disampaikan oleh Ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda (2016). Selain itu, lantai *ramp* juga terlalu licin karena menggunakan keramik. Ini berpotensi tergelincirnya orang berkebutuhan khusus. Pemerintah juga harus memperhatikan jarak antara halte dan bus yang menyulitkan akses.¹⁷

Selain itu, Ketua Forum Penyandang Disabilitas Aceh (FPDA), Syarifuddin (2018) juga menyebutkan masih banyak halte dan pelayanan bus TransK di Kota Banda Aceh tidak ramah disabilitas. Hasil survei mereka terungkap tidak semua halte memiliki jalur khusus bagi difabel.¹⁸ Contohnya seperti para pengguna kursi roda, mereka tidak bisa masuk ke bus karena batasan halte dengan pintu bus sangat jauh. Pembangunan halte di sejumlah titik di Banda Aceh tidak memperhatikan kebutuhan para penyandang disabilitas. Fasilitas publik di bidang transportasi di Kota Banda Aceh, sebenarnya sangat membantu masyarakat, namun fasilitas ini belum mampu diakses oleh penyandang disabilitas. Hal ini tentu telah melanggar Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, bahwa penyandang disabilitas mempunyai hak pelayanan publik meliputi hak memperoleh akomodasi

17 <http://www.acehkita.com/komunitas-difabel-ingin-halte-transk-diperbaiki/> (diakses pada 27 Maret 2018)

18 <https://news.okezone.com/read/2018/01/02/340/1838791/8206-halte-transkutaradja-di-banda-aceh-tidak-ramah-disabilitas> (diakses pada 27 Maret 2018)

yang layak selama pelayanan publik secara optimal, wajar, bermartabat tanpa diskriminasi, pendampingan, penerjemahan, dan penyediaan fasilitas yang dapat diakses di tempat layanan publik tanpa biaya tambahan. Penyandang disabilitas mempunyai hak kesempatan yang sama dengan masyarakat lainnya.

Dari uraian di atas, maka penelitian ini penting untuk dilakukan guna menganalisis lebih lanjut mengenai Aksesibilitas Fasilitas Publik di bidang Transportasi bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh sebagai Kota Inklusif dan Ramah Penyandang Disabilitas.



1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan Pemerintah Aceh dalam pemenuhan Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh.
2. Untuk mengetahui bagaimana upaya Pemerintah Aceh dalam pemenuhan Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi semua pihak yang membacanya maupun yang secara langsung terkait didalamnya. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Praktisi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pelaksanaan pembangunan dan penyelenggaraan pelayanan publik yang dapat diakses oleh semua kalangan, termasuk bagi penyandang disabilitas. Selain itu, sebagai sumber informasi dan bahan acuan dalam penetapan regulasi terkait perbaikan kualitas sumber daya manusia di

pemerintahan dalam memberikan pelayanan publik bagi semua lapisan masyarakat, termasuk bagi penyandang disabilitas.

2. Bagi Mahasiswa

- A. Sebagai pengetahuan tentang aksesibilitas fasilitas publik dan pelayanan bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh.
- B. Menjadi pengetahuan tentang faktor penghambat terpenuhinya aksesibilitas fasilitas publik dan pelayanan bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh dan upaya pemerintah dalam menyelesaikannya. Sehingga dapat menjadi suatu acuan dalam perbaikan dimasa mendatang.

3. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini juga bermanfaat bagi masyarakat agar lebih teliti dalam memantau kinerja Pemerintah Aceh pada pemenuhan hak-hak masyarakat, terutama dalam penyediaan fasilitas transportasi publik TransK bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh. Sehingga, dapat mengevaluasi kinerja Pemerintah dan lebih bijak dalam memilih.

1.5 Penelitian Terdahulu

Secara keseluruhan, peneliti memilih beberapa rujukan yang relevan dalam penulisan penelitian ini. Adapun penelitian terdahulu tersebut adalah:

Arina Hayati dkk (2017) dalam penelitiannya yang berjudul “Studi Aksesibilitas Halte Bis Trans Menuju Lingkungan Inklusif” memaparkan bagaimana penyediaan bangunan publik dan fasilitas transportasi dan pendukungnya yang seharusnya dapat memenuhi dan mewadahi kebutuhan semua pengguna termasuk

yang berkebutuhan khusus (penyandang disabilitas, lansia, anak-anak, dan wanita). Saat ini, Indonesia telah berkomitmen untuk meratifikasi dan mengimplementasikan *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (CRPD), termasuk disahkannya beberapa peraturan dan regulasi serta penyediaan lingkungan akses di bangunan dan fasilitas publik. Namun demikian, pelaksanaan dan implementasi tersebut belum maksimal dan sesuai standar terutama berbasis desain inklusi. Hasil observasi menunjukkan berbagai permasalahan disebabkan kurangnya pemahaman dan informasi akan rancangan lingkungan akses serta partisipasi pengguna. Hal ini berdampak pada banyaknya penerapan rancangan di lingkungan tersebut yang tidak sesuai dengan peraturan dan panduan teknis serta kebutuhan pengguna khususnya yang berkebutuhan khusus.¹⁹

Selanjutnya, Toddy Hendrawan Yupardhi dan I Made Jayadi Waisnawa (2015). Dalam penelitiannya yang berjudul “Studi Aksesibilitas Fasilitas Publik Halte Trans Sarbagita terhadap Penyandang Disabilitas” menjelaskan mengenai penyebab aksesibilitas halte Trans Sarbagita dianggap sulit bagi para penyandang disabilitas, serta mencari dan menemukan alternatif solusi berupa rancangan alternatif aksesibilitas bagi permasalahan tersebut. Melalui penelitian diketahui bahwa ketidaknyamanan aksesibilitas halte terjadi karena ketidaksesuaian antara kondisi yang ada di lapangan tentang kelandaian *ramp*, *handrail*, fasilitas *guiding block*, keluasan ruang halte, pencahayaan akses, serta ketinggian lantai halte, dengan

19 Arina Hayati dkk (2017). Studi Aksesibilitas Halte Bis Trans Menuju Lingkungan Inklusif. EMARA Indonesian Journal of Architecture Vol 3 Nomor 2 – December ISSN 2460-7878, e-ISSN 2477-5975

apa yang menjadi kriteria ideal sebuah halte yang mudah diakses penyandang disabilitas.²⁰

Sementara itu, Nilda Mutia (2017) dalam penelitiannya yang berjudul “Pelaksanaan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh” memaparkan mengenai bagaimana pelaksanaan pelayanan publik bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh, hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan pelayanan publik bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh dan upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Banda Aceh untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan pelayanan publik bagi penyandang disabilitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan pelayanan publik bagi penyandang disabilitas belum maksimal karena adanya beberapa hambatan, diantaranya: kurangnya sumber daya manusia yang profesional, terbatasnya fasilitas yang dimiliki, dan terbatasnya dana yang dimiliki.²¹

Selain itu, M. Syafi'ie (2014) dalam penelitiannya yang berjudul “Pemenuhan Aksesibilitas bagi Penyandang Disabilitas”. Menjelaskan bahwa pentingnya aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, jenis-jenis aksesibilitas dan bagaimana pemenuhan itu dapat dilakukan dan sekilas gambaran pemenuhan aksesibilitas yang selama ini telah dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat. Selanjutnya, terkait dengan aksesibilitas fisik, dijelaskan mengenai Aksesibilitas Transportasi, terdapat Peraturan Nasional berupa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1999 mengenai “Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit pada Sarana dan Prasarana Perhubungan”. Dalam regulasi ini, Pemerintah mewajibkan sarana dan

20 Toddy Hendrawan Yupardhi, I Made Jayadi Waisnawa (2015). Studi Aksesibilitas Fasilitas Publik Halte Trans Sarbagita Terhadap Penyandang Disabilitas. Jurnal "SEGARA WIDYA", Volume 3, Nomor 1, ISSN: 2354-7154.

21 Nilda Mutia. Pelaksanaan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh. Vol. 1(1) Agustus 2017, pp. 55-66 ISSN : 2597-6885 (diakses pada tanggal 13 Maret 2018)

prasarana angkutan untuk dapat memenuhi standar aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan orang sakit. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar fasilitas publik belum aksesibel untuk penyandang disabilitas.²²

Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah, penelitian ini memfokuskan kepada aksesibilitas Transportasi Publik TransK (yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia) artinya untuk melihat keaksesan TransK, peneliti melihat keseluruhan bagian dari sistem transportasi tersebut, tidak hanya melihat dari segi halte nya saja. Sedangkan di penelitian lain, cenderung meneliti keaksesan haltenya saja. Selain itu, penilaian akses atau tidaknya transportasi publik TransK pada penelitian ini peneliti menggunakan prinsip-prinsip aksesibilitas yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 yaitu prinsip keselamatan, kemudahan, kegunaan dan kemandirian yang belum pernah digunakan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Adapun lokasi penelitian mengenai aksesibilitas ini, dilakukan di Kota Banda Aceh, yang belum terdapat penelitian secara khusus mengenai aksesibilitas transportasi publik TransK bagi penyandang disabilitas, sehingga penelitian ini menjadi penelitian pertama yang khusus membahas mengenai keaksesan transportasi publik TransK bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh dengan memperhatikan prinsip-prinsip aksesibilitas yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006.

22 M. Syafi'ie (2014). Pemenuhan Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas. INKLUSI, Vol.1, No. 2 Juli – Desember. (diakses pada 16 Maret 2018)

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelayanan Publik

Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, pelayanan publik adalah “kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik”.²³ Dalam Qanun Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Pelayanan Publik juga telah dijelaskan bahwa pelayanan publik adalah “Segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan”.²⁴

Pelayanan publik sebagaimana disebutkan dalam Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003 yaitu segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.²⁵ UU Nomor 25 tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik pada Pasal 4 memuat berbagai asas dalam pelaksanaannya. Penyelenggaraan pelayanan publik yang jelas terkait pada pihak berkebutuhan khusus yakni: asas persamaan perlakuan/ tidak diskriminatif, asas fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan, asas kemudahan dan asas keterjangkauan. Berdasarkan asas-asas

23 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

24 Qanun Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Pelayanan Publik

25 Keputusan Menteri Negara Pendayaan Aparatur Negara (Meneg PAN) Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik

tersebut, pelayanan publik harus bersifat adil, non-diskriminatif dan memberikan perlakuan khusus bagi kelompok rentan seperti wanita (ibu hamil), anak-anak serta penyandang cacat.

Pelayanan merupakan suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksud untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan.²⁶ Menurut Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 81 yang kemudian disempurnakan dengan Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003 mendefinisikan pelayanan publik atau pelayanan umum sebagai “Segala bentuk pelayanan yang dilaksanakan oleh Instansi Pemerintah di Pusat, di Daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk barang dan atau jasa, baik dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan Peraturan Perundang-undangan”²⁷

Mengikuti definisi di atas, pelayanan publik atau pelayanan umum dapat didefinisikan sebagai segala bentuk jasa pelayanan, baik dalam bentuk barang publik maupun jasa publik yang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab dan dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan

26 Ratminto dan Atik Septi Winarsih, Manajemen Pelayanan, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, Cet.VI, 2009), hal.2

27 Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003

masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.²⁸

Di dalam Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003 disebutkan bahwa penyelenggaraan pelayanan harus memenuhi beberapa prinsip sebagai berikut:²⁹

- a. Kesederhanaan. Prosedur pelayanan publik tidak berbelit-belit, mudah dipahami dan mudah dilaksanakan.
- b. Kejelasan. Kejelasan ini mencakup kejelasan dalam hal:
 - 1) Persyaratan teknis dan administratif pelayanan publik
 - 2) Unit kerja/pejabat yang berwenang dan bertanggungjawab dalam memberikan pelayanan dan penyelesaian keluhan/persoalan/sengketa dalam pelaksanaan pelayanan publik.
 - 3) Rincian biaya pelayanan publik dan tata cara pembayaran.
- c. Kepastian Waktu. Pelaksanaan pelayanan publik dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan.
- d. Akurasi. Produk pelayanan publik diterima dengan benar, tepat dan sah.
- e. Keamanan. Proses dan produk pelayanan publik memberikan rasa aman dan kepastian.
- f. Tanggung jawab. Pimpinan penyelenggara pelayanan publik atau pejabat yang ditunjuk bertanggung jawab atas penyelenggaraan

28 *Ibid*, hal 4-5.

29 Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2003 Tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan.

pelayanan dan penyelesaian keluhan/persoalan dalam pelaksanaan pelayanan publik.

- g. Kelengkapan sarana dan prasarana. Tersedianya sarana dan prasarana kerja, peralatan kerja dan pendukung lainnya yang memadai termasuk penyediaan sarana teknologi telekomunikasi dan informatika (telematika).
- h. Kemudahan akses. Tempat dan lokasi serta sarana pelayanan yang memadai, mudah dijangkau oleh masyarakat, dan dapat memanfaatkan teknologi telekomunikasi dan informatika.
- i. Kedisiplinan, kesopanan dan keramahan. Pemberi pelayanan harus bersikap disiplin, sopan dan santun, ramah, serta memberikan pelayanan dengan ikhlas.
- j. Kenyamanan. Lingkungan pelayanan harus tertib, teratur, disediakan ruang tunggu yang nyaman, bersih, rapi, lingkungan yang indah dan sehat serta dilengkapi dengan fasilitas pendukung pelayanan, seperti parkir, toilet, tempat ibadah dan lain-lain.

Selain itu, Menurut Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2004, pelayanan publik memiliki standar yang harus dipenuhi agar terciptanya kualitas pelayanan publik yang maksimal. Standar pelayanan merupakan ukuran yang dibakukan dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang wajib ditaati oleh pemberi dan atau penerima pelayanan.

Standar pelayanan yang telah diatur sekurang-kurangnya meliputi:³⁰

- a. Prosedur pelayanan. Prosedur pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan.
- b. Waktu penyelesaian. Waktu penyelesaian yang ditetapkan sejak saat pengajuan permohonan sampai dengan penyelesaian pelayanan termasuk pengaduan.
- c. Biaya pelayanan. Biaya/tarif pelayanan termasuk rinciannya yang ditetapkan dalam proses pemberian pelayanan.
- d. Produk pelayanan. Hasil pelayanan yang akan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
- e. Sarana dan prasarana. Penyediaan sarana dan prasarana pelayanan yang memadai oleh penyelenggara pelayanan publik.
- f. Kompetensi petugas pemberi pelayanan. Kompetensi petugas pemberi pelayanan harus ditetapkan dengan tepat berdasarkan pengetahuan, keahlian, keterampilan, sikap, dan perilaku yang dibutuhkan.

Negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, tanpa pengecualian, termasuk bagi penyandang disabilitas. Pelaksanaan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas bertujuan untuk mewujudkan taraf kehidupan penyandang disabilitas yang lebih berkualitas, adil, sejahtera lahir dan batin, mandiri, serta bermartabat. Namun, pelayanan publik di Indonesia saat ini, juga belum

30 Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2004 Tentang Prinsip Pelayanan Publik.

responsif terhadap masyarakat dengan kebutuhan khusus, termasuk terhadap kelompok rentan, penyandang cacat dan lanjut usia.

Masalah yang masih dihadapi dalam kaitannya dengan pelayanan sosial bagi penyandang cacat diantaranya, adalah belum tersedianya data yang akurat dan terkini tentang karakteristik kehidupan dan penghidupan berbagai jenis penyandang cacat, belum memadainya jumlah dan kualitas tenaga spesialis untuk berbagai jenis kecacatan, terbatasnya sarana pelayanan sosial dan kesehatan serta pelayanan lainnya yang dibutuhkan oleh penyandang cacat, termasuk aksesibilitas terhadap pelayanan umum yang dapat mempermudah kehidupan penyandang cacat, terbatasnya lapangan kerja bagi mereka. Pelayanan sosial bagi penyandang cacat yang dilakukan Departemen Sosial diantaranya meliputi jaminan perlindungan dan aksesibilitas terhadap pelayanan publik dan standarisasi pelayanan sosial.³¹

2.2 Transportasi Publik

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan bahwa angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.³² Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari satu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*).³³

Sarana transportasi dibuat untuk mendukung pergerakan masyarakat dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan moda angkutan umum yang tersedia,

31 Departemen Sosial Tahun 2003

32 Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

33 Adisasmita, Sakti Adji. Jaringan Transportasi; Teori dan Analisis. Yogyakarta; Graha Ilmu, 2011 (hlm. 1)

sarana transportasi juga dimaksudkan untuk melayani masyarakat dalam kegiatannya mencapai tujuan dari pergerakan. Sarana angkutan yang menyangkut perlintasan adalah terminal, rambu dan marka lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, fasilitas parkir, dan tempat berhenti.³⁴

Jasa transportasi telah menjadi kebutuhan dasar masyarakat. Kegiatan transportasi tidak dapat dielakkan atau tidak dapat dilepaskan dari kehidupan manusia, selalu melekat dengan kegiatan perekonomian dan pembangunan. Kegiatan transportasi barang dan manusia diangkut dengan menggunakan sarana (moda) transportasi (kendaraan) yang dilakukan di atas prasarana transportasi (jalan) yang bermula dari satu terminal ke terminal lainnya.³⁵ Transportasi merupakan sektor tersier, yaitu sektor yang menyediakan jasa pelayanan kepada sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pertambangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya).³⁶ Oleh karenanya kesinambungan ketersediaan pelayanan jasa transportasi dalam memenuhi kebutuhan aktivitas produksi, konsumsi dan distribusi harus mendapat perhatian secara berkelanjutan. Kesinambungan ketersediaan jasa transportasi di seluruh wilayah merupakan hal yang mutlak karena fungsi strategis transportasi ikut menciptakan stabilitas dan kelangsungan kegiatan masyarakat serta roda pemerintahan.³⁷ Pembangunan transportasi bertujuan untuk memperlancar arus angkutan orang dan barang dalam kehidupan bangsa dan negara

34 Nilda Mutia. Pelaksanaan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh. Vol. 1(1) Agustus 2017, pp. 55-66 ISSN : 2597-6885 (diakses pada tanggal 1 Mei 2018)

35 *Ibid*, hlm 2

36 *Ibid*, hlm 7

37 Menteri Perhubungan. Budi Karya Sumadi. saat menjadi keynote speaker dalam acara bertajuk Industri Pilihan Dalam Kerangka Strategi Industrialisasi Indonesia 2045 yang difasilitasi oleh Komite Ekonomi dan Industri Nasional (KEIN) dan Universitas Diponegoro (2017) Biro Komunikasi dan Informasi Publik – (di akses pada tanggal 30 April 2018)

di seluruh wilayah dan daerah, termasuk pula angkutan ke/di daerah pedesaan dan daerah terpencil.³⁸

Dalam penelitian ini, penulis memfokuskan pada penggunaan transportasi publik bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh, yakni bus TransK. TransK merupakan fasilitas publik di bidang transportasi yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan RI yang mulai beroperasi pada April 2016. Pada awalnya bus ini beroperasi sebanyak 25 unit. Dengan adanya TransK ini diharapkan mampu melayani masyarakat dengan sebaik-baiknya, termasuk bagi para penyandang disabilitas.

Transkutaraja (TransK), merupakan salah satu fasilitas publik yang berhak diakses oleh setiap masyarakat. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Fasilitas adalah sarana untuk melancarkan pelaksanaan fungsi; kemudahan sosial fasilitas yang disediakan oleh pemerintah atau swasta untuk masyarakat, seperti sekolah, klinik, dan tempat ibadah; fasilitas yang disediakan untuk kepentingan umum, seperti jalan dan alat penerangan umum.³⁹

Fasilitas publik adalah semua atau sebagian dari kelengkapan prasarana dan sarana pada bangunan gedung dan lingkungannya agar dapat diakses dan dimanfaatkan oleh semua orang termasuk kaum difabel dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.⁴⁰ Penyediaan fasilitas dan aksesibilitas dalam bangunan gedung dan lingkungan, harus dilengkapi dengan penyediaan fasilitas dan aksesibilitas. Setiap orang atau badan

38 Adisasmita, Sakti Adji. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011. Hlm 103

39 Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

40 WM, Mujimin. *Penyediaan Fasilitas Publik yang Manusiawi bagi Aksesibilitas Difabel*. 2007. Jakarta (Hal 63)

termasuk instansi pemerintah dalam penyelenggaraan pembangunan bangunan gedung wajib memenuhi persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas.

2.3 Aksesibilitas

2.3.1 Pengertian Aksesibilitas

Aksesibilitas berasal dari kata 'akses' yang merupakan terjemahan dari kata *access* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan masuk, sedangkan aksesibilitas yang berasal dari kata *accessibility* yang diterjemahkan menjadi hal yang dapat masuk atau mudah dijangkau/dicapai.⁴¹ Aksesibilitas diartikan sebagai kemudahan pengangkutan, yang dimaksudkan adalah bila seseorang menginginkan melakukan perjalanan senantiasa tersedia sarana angkutan yang diperlukan, tidak ada kesulitan untuk mendapatkan fasilitas transportasi yang akan digunakan.⁴²

Dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997, Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.⁴³ Kemudian Undang-Undang ini direformasi menjadi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016, Tentang Penyandang Disabilitas. Dalam Undang-Undang ini, yang dimaksud dengan Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk Penyandang Disabilitas guna mewujudkan kesamaan kesempatan.⁴⁴

Aksesibilitas pada dasarnya adalah derajat kemudahan dicapai oleh orang terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Kemudahan akses tersebut

41 Echols, John M Dan Hassan Sadilly. Kamus Inggris-Indonesia: An English-Indonesian Dictionary. Pt. Gramedia. Jakarta. 1995 (hlm 5)

42 Adisasmita, Rahardjo. Analisis Tata Ruang Pembangunan. Yogyakarta. Graha Ilmu. 2012 (hlm. 124-125)

43 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat

44 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas

diimplementasikan pada bangunan gedung, lingkungan dan fasilitas umum lainnya. Aksesibilitas juga difokuskan pada kemudahan bagi penyandang disabilitas untuk menggunakan fasilitas seperti pengguna kursi roda harus bisa berjalan dengan mudah di trotoar ataupun naik keatas angkutan umum. Aturan mengenai aksesibilitas juga telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006, yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.⁴⁵

2.3.2 Jenis-jenis Aksesibilitas

Dalam penjelasan atas Undang-Undang Penyandang Cacat, tercantum pada Pasal 10 ayat 1 bahwa penyediaan aksesibilitas itu dapat berupa fisik dan non fisik, antara lain sarana dan prasarana umum; serta informasi dan komunikasi yang diperlukan bagi penyandang cacat untuk memperoleh kesamaan kesempatan. Hal ini sesuai dengan Peraturan Standar PBB yang telah diratifikasi oleh Indonesia, dimana isinya adalah sebagai berikut :

a. Aksesibilitas Lingkungan Fisik

Aksesibilitas terhadap lingkungan fisik adalah lingkungan fisik yang oleh penyandang disabilitas dapat dihampiri, dimasuki atau dilewati, dan penyandang disabilitas itu dapat menggunakan wilayah dan fasilitas yang terdapat didalamnya tanpa bantuan. Dalam pengertian yang lebih luas, aksesibilitas fisik mencakup akses terhadap berbagai bangunan, alat

45 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/Prt/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan

transportasi dan komunikasi, serta berbagai fasilitas di luar ruangan termasuk sarana rekreasi.⁴⁶ Adapun aksesibilitas lingkungan fisik yang di atur dalam Peraturan Standar PBB yang telah diratifikasi oleh Indonesia adalah :

- 1) Negara-negara seyogyanya mengambil langkah-langkah untuk menghilangkan rintangan-rintangan bagi partisipasi di dalam lingkungan fisik. Langkah-langkah dimaksud berupa pengembangan standar dan pedoman serta pertimbangan untuk memberlakukan undang-undang demi menjamin aksesibilitas terhadap berbagai bidang kehidupan di masyarakat, misalnya sehubungan dengan perumahan, bangunan, pelayanan transportasi umum dan alat transportasi lainnya, jalan raya dan lingkungan luar ruangan lainnya.
- 2) Negara-negara seyogyanya menjamin agar arsitek, insinyur bangunan dan pihak-pihak lainnya yang secara profesional terkait dalam perancangan dan pembangunan lingkungan fisik, mendapatkan akses terhadap informasi yang memadai tentang kebijaksanaan mengenai kecacatan serta langkah-langkah untuk menciptakan aksesibilitas.
- 3) Persyaratan aksesibilitas seyogyanya termuat di dalam desain dan konstruksi lingkungan fisik dari awal hingga proses perancangannya.
- 4) Organisasi-organisasi para penyandang cacat seyogyanya dikonsultasi jika akan mengembangkan standar dan norma-norma bagi aksesibilitas. Organisasi-organisasi ini juga seyogyanya dilibatkan

46 Tarsidi, Didi. Aksesibilitas Lingkungan Fisik bagi Penyandang Cacat. 2008 (hlm.2) diakses dari direktori file UPI <https://file.upi.edu/Direktori/FIP>

secara langsung sejak tahap perencanaan awal, jika proyek-proyek pembangunan sarana umum dirancang, sehingga aksesibilitas yang maksimum dapat terjamin adanya.

Selanjutnya, terkait dengan aksesibilitas fisik lainnya, yaitu aksesibilitas transportasi, terdapat peraturan nasional berupa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1999 mengenai “Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit pada Sarana dan Prasarana Perhubungan”. Dalam regulasi ini, pemerintah mewajibkan sarana dan prasarana angkutan untuk dapat memenuhi standar aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan orang sakit. Sarana angkutan yang dimaksud adalah moda transportasi darat, laut dan udara, yakni kendaraan bermotor, kereta api, kapal dan pesawat udara. Sedangkan, prasarana angkutan adalah prasarana untuk menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, di tempat kedatangan atau pemberangkatan, yang terdapat di terminal, stasiun, pelabuhan dan bandar udara.

b. Aksesibilitas Nonfisik

Aksesibilitas nonfisik dikaitkan dengan bagaimana informasi, komunikasi dan teknologi dapat digunakan atau dipahami penyandang disabilitas. Hal ini terkait dengan bagaimana merespon kebutuhan penyandang disabilitas, yakni; *pertama*, yang harus diingat adalah ketika pemerintah ingin menyediakan atau menyebarluaskan informasi, hendaknya harus berpikir apakah informasi yang dibuat dapat dipahami oleh penyandang disabilitas rungu, *low vision/* netra atau kesulitan

belajar (*learning disability*). *Kedua*, untuk dapat membuat informasi yang lebih aksesibel, penting untuk memodifikasi bentuk media informasi dalam format tertentu, misalnya mencetak dalam font yang besar agar dapat diakses oleh individu *low vision*. *Ketiga*, memberikan layanan “*communication support*”, yang bertujuan agar penyandang disabilitas lebih memahami informasi yang ada, misalnya membacakan teks tertentu untuk tunanetra, menggunakan catatan atau tulisan ketika berkomunikasi dengan penyandang rungu-wicara, menyediakan alat bantu dengar adaptif di bioskop dan sebagainya.⁴⁷

Aksesibilitas dalam rangka pemenuhan hak-hak pelayanan publik setiap warga negara dalam berbagai sektor, diselenggarakan oleh birokrasi pemerintah dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan sosial warga negara. Karena itu, akses kepada proses pembuatan keputusan yang menentukan alokasi pelayanan publik serta akses kepada birokrasi yang menentukan pendistribusian pelayanan tersebut menjadi penting dalam mencapai pemerataan pelayanan administrasi. Akses dapat dijadikan kerangka konseptual untuk mengukur kemampuan organisasi pemerintah dalam mencapai tujuan pembangunan serta kemampuan untuk mengurangi ketimpangan sosial yang terdapat dalam masyarakat. Di bidang transportasi, aksesibilitas adalah kemudahan mencapai suatu tujuan, dengan tersedianya berbagai rute alternatif menuju satu tempat.

47 Information and Communication Standards, Making Information Accessible to People with Disabilities, hlm. 3, diambil dari <http://www.mcsc.gov.on.ca/documents/en/mcsc/> dalam M. Syafi'ie (2014)

Setiap orang atau badan termasuk instansi pemerintah dalam penyelenggaraan pembangunan bangunan gedung wajib memenuhi persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas. Dalam hal ini ada beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006,⁴⁸ bahwa pedoman teknis tersebut dibuat untuk memenuhi beberapa prinsip aksesibilitas, yakni :

- 1) Keselamatan, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang;
- 2) Kemudahan, yaitu setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan;
- 3) Kegunaan, yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan;
- 4) Kemandirian, yaitu setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tersebut mengatur komponen-komponen bangunan dan lingkungan diantaranya yaitu, ukuran dasar ruang; jalur pedestrian; jalur pemandu; area parkir; pintu; ram; tangga; lift; lift tangga (*stairway lift*); toilet; pancuran; wastafel; telepon; perlengkapan dan peralatan kontrol; perabot; dan rambu dan marka.

48 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006

Berdasarkan pasal 98 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, Bangunan gedung yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas harus dilengkapi dengan fasilitas dan aksesibilitas dengan mempertimbangkan kebutuhan, fungsi, luas, dan ketinggian bangunan gedung sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

Berbagai fasilitas publik yang aksesibel tersebut sudah ada petunjuk teknisnya yang terdapat pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Dengan demikian, fasilitas publik yang merupakan peruntukan umum harus dapat terjangkau oleh setiap orang, baik kondisinya “normal” maupun sebagai penyandang disabilitas secara mandiri.

2.4 Penyandang Disabilitas

2.4.1 Pengertian Penyandang Disabilitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia penyandang diartikan dengan orang yang menyandang (menderita) sesuatu.⁴⁹ Sedangkan disabilitas merupakan kata bahasa Indonesia yang berasal dari kata serapan bahasa Inggris *disability* (jamak: *disabilities*) yang berarti cacat atau ketidakmampuan.

Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat dalam pokok-pokok konvensi poin 1 (pertama) pembukaan memberikan pemahaman, bahwa penyandang disabilitas yakni; Setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan

49 Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa, edisi keempat, (Departemen Pendidikan Nasional: Gramedia, Jakarta, 2008).

baginya untuk melakukan secara selayaknya, yang terdiri dari penyandang cacat fisik; penyandang cacat mental, dan; penyandang cacat fisik dan mental.⁵⁰

Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016, 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.

Dalam Undang-undang Hak Asasi Manusia (HAM), penyandang disabilitas merupakan kelompok masyarakat rentan yang berhak memperoleh perlakuan dan perlindungan lebih berkenaan dengan kekhususannya.⁵¹ Dalam Undang-undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial, ditegaskan bahwa penyandang disabilitas digolongkan sebagai bagian dari masyarakat yang memiliki kehidupan yang tidak layak secara kemanusiaan dan memiliki kriteria masalah sosial.⁵²

Menurut Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, yang dimaksud dengan penyandang cacat adalah setiap orang yang mempunyai kelemahan/kekurangan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan kegiatan kehidupan dan penghidupan secara wajar.

Menurut *Convention On The Rights of Persons With Disabilities* (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas) yang telah disahkan dengan Undang-

50 Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3670).

51 Undang-Undang No. 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia

52 Undang-Undang No. 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial

Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention On The Rights Of Persons With Disabilities* (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas), penyandang disabilitas termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama dimana ketika berhadapan dengan berbagai hambatan, hal ini dapat menghalangi partisipasi penuh dan efektif mereka dalam masyarakat berdasarkan kesetaraan dengan yang lainnya. Konvensi ini tidak memberikan batasan tentang penyandang cacat. Dalam konvensi ini penyandang cacat disebut sebagai penyandang disabilitas.⁵³

Penyandang disabilitas sebagaimana disebutkan dalam Konvensi Internasional Hak-hak Penyandang Cacat dan Protokol Opsional terhadap konvensi (Resolusi PBB 61/106 13 Desember 2006) adalah setiap orang yang tidak mampu menjamin dirinya sendiri, seluruh atau sebagian, kebutuhan individual normal dan/atau kehidupan sosial, sebagai hasil dari kecacatan mereka, baik yang bersifat bawaan maupun tidak, dalam hal kemampuan fisik atau mentalnya.

2.4.2 Jenis-jenis Disabilitas

Terdapat beberapa jenis orang dengan kebutuhan khusus/disabilitas. Ini berarti bahwa setiap penyandang disabilitas memiliki definisi masing-masing yang mana kesemuanya memerlukan bantuan untuk tumbuh dan berkembang secara baik.

Menurut klasifikasi WHO (2002), pada dasarnya yang termasuk ke dalam kategori penyandang cacat adalah:⁵⁴ *pertama, impairment*, yakni orang yang tidak

53 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 Tentang Pengesahan Hak-Hak Penyandang Disabilitas, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 107, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5251)

54 I.B. Wirawan. Aksesibilitas Penyandang Cacat di Jawa Timur. (diakses di <http://alhada-fisip11.web.unair.ac.id/>)

berdaya secara fisik sebagai konsekuensi dari ketidaknormalan psikologik, psikis, atau karena kelainan pada struktur organ tubuhnya. Tingkat kelemahan itu menjadi penghambat yang mengakibatkan tidak berfungsinya anggota tubuh lainnya seperti pada fungsi mental. Contoh dari kategori *impairment* ini adalah kebutaan, tuli, kelumpuhan, amputasi pada anggota tubuh, gangguan mental (keterbelakangan mental) atau penglihatan yang tidak normal. Jadi kategori cacat yang pertama ini lebih disebabkan faktor internal atau biologis dari individu.

Kategori *kedua*, menurut WHO adalah *disability*. Cacat dalam kategori ini adalah ketidakmampuan dalam melakukan aktivitas pada tataran aktivitas manusia normal, sebagai akibat dari kondisi *impairment* tadi. Akibat dari kerusakan pada sebagian atau semua anggota tubuh tertentu, menyebabkan seseorang menjadi tidak berdaya untuk melakukan aktifitas manusia normal, seperti mandi, makan, minum, naik tangga atau ke toilet sendirian tanpa harus dibantu orang lain.

Kategori *ketiga*, disebut *handicap*, yaitu ketidakmampuan seseorang di dalam menjalankan peran sosial-ekonominya sebagai akibat dari kerusakan fisiologis dan psikologis baik karena sebab abnormalitas fungsi (*impairment*), atau karena cacat (*disability*) sebagaimana di atas. Cacat dalam kategori ke tiga lebih dipengaruhi faktor eksternal si individu penyandang cacat, seperti terisolir oleh lingkungan sosialnya atau karena stigma budaya, dalam arti penyandang disabilitas adalah orang yang harus dibelaskasihani, atau bergantung bantuan orang lain yang normal. Agar para penyandang disabilitas tersebut mampu berperan dalam lingkungan sosialnya, dan memiliki kemandirian dalam mewujudkan kesejahteraan dirinya, maka dibutuhkan aksesibilitas terhadap prasarana dan sarana pelayanan umum, sehingga

para penyandang disabilitas mampu melakukan segala aktivitasnya seperti orang “normal” lainnya.

Jenis-jenis penyandang disabilitas:⁵⁵

- a. Disabilitas Mental. Kelainan mental ini terdiri dari:⁵⁶
 - 1) Mental Tinggi. Sering dikenal dengan orang berbakat intelektual, dimana selain memiliki kemampuan intelektual di atas rata-rata dia juga memiliki kreativitas dan tanggungjawab terhadap tugas.
 - 2) Mental Rendah. Kemampuan mental rendah atau kapasitas intelektual/IQ (Intelligence Quotient) di bawah rata-rata dapat dibagi menjadi 2 kelompok yaitu anak lamban belajar (slow learners) yaitu anak yang memiliki IQ (Intelligence Quotient) antara 70-90. Sedangkan anak yang memiliki IQ (Intelligence Quotient) di bawah 70 dikenal dengan anak berkebutuhan khusus.
 - 3) Berkesulitan Belajar Spesifik. Berkesulitan belajar berkaitan dengan prestasi belajar (achievement) yang diperoleh.
- b. Disabilitas Fisik. Kelainan ini meliputi beberapa macam, yaitu,⁵⁷
 - 1) Kelainan Tubuh (Tuna Daksa). Tunadaksa adalah individu yang memiliki gangguan gerak yang disebabkan oleh kelainan neuro-muskular dan struktur tulang yang bersifat bawaan, sakit atau akibat kecelakaan (kehilangan organ tubuh), polio dan lumpuh.

55 Pengelompokan penyandang cacat pada Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat dibagi menjadi penyandang cacat mental, penyandang cacat fisik dan penyandang cacat mental dan fisik, Pasal 1 ayat (1)

56 Nur Kholis Reefani, Panduan Anak Berkebutuhan Khusus, (Yogyakarta:Imperium.2013), hlm.17

57 Ibid.

- 2) Kelainan Indera Penglihatan (Tuna Netra). Tunanetra adalah individu yang memiliki hambatan dalam penglihatan. Tunanetra dapat diklasifikasikan kedalam dua golongan yaitu: buta total (blind) dan *low vision*.
- 3) Kelainan Pendengaran (Tunarungu). Tunarungu adalah individu yang memiliki hambatan dalam pendengaran baik permanen maupun tidak permanen. Karena memiliki hambatan dalam pendengaran individu tunarungu memiliki hambatan dalam berbicara sehingga mereka biasa disebut tunawicara.
- 4) Kelainan Bicara (Tunawicara), adalah seseorang yang mengalami kesulitan dalam mengungkapkan pikiran melalui bahasa verbal, sehingga sulit bahkan tidak dapat dimengerti oleh orang lain. Kelainan bicara ini dapat dimengerti oleh orang lain. Kelainan bicara ini dapat bersifat fungsional di mana kemungkinan disebabkan karena ketunarunguan, dan organik yang memang disebabkan adanya ketidaksempurnaan organ bicara maupun adanya gangguan pada organ motorik yang berkaitan dengan bicara.
- 5) Tunaganda (disabilitas ganda). Penderita cacat lebih dari satu kecacatan (yaitu cacat fisik dan mental)

Berdasarkan pasal 6 UU Nomor 4 Tahun 1997 , dimana telah dinyatakan dengan tegas bahwa difabel berhak atas 6 hal, yaitu:⁵⁸

- 1) Pendidikan pada semua satuan, jalur, jenis, dan jenjang pendidikan;

58 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat

- 2) Pekerjaan dan penghidupan yang layak sesuai dengan jenis dan derajat kecacatan, pendidikan, dan kemampuannya;
- 3) Perlakuan yang sama untuk berperan dalam pembangunan dan menikmati hasil-hasilnya;
- 4) Aksesibilitas dalam rangka kemandiriannya;
- 5) Rehabilitasi, bantuan sosial, dan pemeliharaan taraf kesejahteraan sosial;
- 6) Hak yang sama untuk menumbuhkembangkan bakat, kemampuan, dan kehidupan sosialnya.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Berdasarkan jenisnya, penelitian ini tergolong pada penelitian yang bersifat kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (prespektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Kriyantono (2006) menyatakan bahwa penelitian kualitatif bertujuan untuk menjelaskan fenomena dengan sedalam-dalamnya melalui pengumpulan sedalam-dalamnya.⁵⁹ Penelitian kualitatif menekankan pada kedalaman data yang didapatkan oleh peneliti. Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, kalimat, skema dan gambar.⁶⁰ Semakin dalam dan detail data yang didapatkan, maka semakin baik kualitas dari penelitian kualitatif ini. Dalam penelitian ini, peneliti ikut serta dalam peristiwa atau kondisi yang sedang diteliti. Untuk itu hasil dari penelitian ini memerlukan kedalaman analisis dari peneliti. Selain itu, hasil penelitian ini bersifat subjektif sehingga tidak dapat digeneralisasikan. Secara umum, penelitian kualitatif dilakukan dengan metode wawancara dan observasi. Melalui metode ini, peneliti tidak dapat meriset kondisi sosial yang di observasi, karena seluruh realitas yang terjadi merupakan kesatuan yang terjadi secara alamiah. Hasil dari penelitiannya bertentangan dengan teori dan konsep yang sebelumnya dijadikan sebagai kajian dalam penelitian.

59 Kriyantono, Rachmat. Teknik Riset Komunikasi. Prenada. Jakarta. 2006

60 Sugiyono. Metode Penelitian Administrasi. Alfabeta. Bandung. 2017 (Hal 14)

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang digunakan sebagai objek penelitian adalah Kota Banda Aceh. Pertimbangan dipilihnya Kota Banda Aceh sebagai lokasi penelitian, karena Kota Banda Aceh merupakan salah satu daerah yang telah dinobatkan menjadi Kota Inklusif dan Ramah Difabel ditandai dengan adanya *Memorandum Of Understanding* (MoU) yang bekerja sama oleh UNESCO dan ditandatangani oleh seluruh Walikota di Indonesia. Selain itu, Kota Banda Aceh merupakan satu-satunya daerah di Aceh (selain Aceh Besar) yang memiliki fasilitas publik di bidang transportasi yang disediakan pemerintah, yakni TransK, yang di distribusikan oleh Kementerian Perhubungan RI yang masih dapat diakses oleh seluruh masyarakat secara gratis (masih berlaku sampai saat ini), namun masih banyak penyandang disabilitas yang belum bisa menikmati fasilitas tersebut karena kurangnya aksesibilitas pada sarana transportasi publik yang ada di Kota Banda Aceh.

3.2.1 Gambaran Umum Kota Banda Aceh

a. Sejarah dan Gambaran Umum Kota Banda Aceh

Kota Banda Aceh adalah salah satu kota yang berada di Aceh dan menjadi ibu kota Provinsi Aceh, Indonesia. Sebagai pusat pemerintahan, Banda Aceh menjadi pusat segala kegiatan ekonomi, politik, sosial dan budaya. Kota Banda Aceh merupakan kota Islam yang paling tua di Asia Tenggara, dimana Kota Banda Aceh merupakan ibu kota dari Kesultanan Aceh.

Banda Aceh sebagai ibu kota Kesultanan Aceh Darussalam berdiri pada abad ke-14 dan telah berusia 814 tahun (di tahun 2019). Berdasarkan naskah tua dan catatan-catatan sejarah, Kerajaan Aceh Darussalam dibangun di atas puing-puing

kerajaan-kerajaan Hindu dan Budha seperti Kerajaan Indra Purba, Kerajaan Indra Purwa, Kerajaan Indra Patra dan Kerajaan Indra Pura (Indra Puri).⁶¹

Sejarah duka Kota Banda Aceh yang masih nyata dalam ingatan adalah terjadinya bencana gempa dan tsunami pada hari Minggu tanggal 26 Desember 2004 yang telah menghancurkan sepertiga wilayah Kota Banda Aceh, dengan lebih dari 60 persen bangunannya hancur. Ratusan ribu jiwa penduduk menjadi korban bersama dengan harta bendanya. Bencana gempa dan tsunami ini dengan kekuatan 8,9 SR tercatat sebagai peristiwa terbesar sejarah dunia dalam masa dua abad terakhir ini.⁶² Berdasarkan data statistik yang dikeluarkan Pemerintah Kota Banda Aceh, jumlah penduduk Kota Banda Aceh hingga akhir Mei 2012 adalah sebesar 248.727 jiwa.

b. Geografi

Letak astronomis Banda Aceh adalah 05°16'15"–05°36'16" Lintang Utara dan 95°16'15"–95°22'35" Bujur Timur dengan tinggi rata-rata 0,80 meter di atas permukaan laut.

c. Batas Wilayah

Kota Banda Aceh berbatas dengan Selat Malaka di sebelah utara; Kabupaten Aceh Besar di sebelah timur dan selatan; dan Samudera Hindia di sebelah barat.

d. Ekonomi

Rancangan Qanun Anggaran Pendapatan dan Belanja Kabupten (APBK) Banda Aceh Tahun Anggaran 2019 senilai Rp1.225.405.061.445 yang disahkan pada hari Jumat Tanggal 30 November 2018. Anggaran ini, mengalami kenaikan sebesar 1,21 persen dari pendapatan daerah pada APBK 2018. Kemudian Belanja Daerah

61 <https://bandaacehkota.go.id/p/sejarah.html> (di akses pada 18 Maret 2019)

62 *Ibid*,

direncanakan pada APBK 2019 sebesar Rp1.247.605.061.445, terjadi kenaikan sebesar 2,79 persen dari belanja daerah yang ditetapkan pada APBK tahun sebelumnya. Sementara penerimaan pembiayaan direncanakan sebesar Rp30.000.000.000 yang bersumber dari SiLPA tahun anggaran sebelumnya. Sedangkan pengeluaran pembiayaan direncanakan sebesar Rp7.800.000.000 yang direncanakan untuk penyertaan Modal Pemerintah Daerah dan Pembayaran Pokok Utang.⁶³

e. Pemerintahan

Kota Banda Aceh terdiri dari 9 kecamatan, 17 mukim, 70 gampong dan 20 kelurahan. Walikota Banda Aceh yang sekarang adalah Aminullah Usman S.E., Ak., M.M . Beliau diangkat menjadi walikota sejak 7 Juli 2017 hingga sekarang (Tahun 2019). Aminullah Usman pernah menjabat sebagai direktur Utama PT Bank BPD Aceh (yang sekarang dikenal dengan Bank Aceh) pada tahun 2000 hingga tahun 2010.

Semula hanya ada 4 kecamatan di Kota Banda Aceh yaitu Meuraxa, Baiturrahman, Kuta Alam dan Syiah Kuala. Kota Banda Aceh kemudian dikembangkan lagi menjadi 9 kecamatan baru, yaitu: Baiturrahman, Banda Raya, Jaya Baru, Kuta Alam, Kuta Raja, Lueng Bata, Meuraxa, Syiah Kuala dan Ulee Kareng.

f. Pariwisata

Kota Banda Aceh sebagai ibu kota dari Kesultanan Aceh Darussalam yang dahulunya merupakan salah satu dari lima Kerajaan Islam terbesar di dunia

⁶³ <https://bandaacehkota.go.id/berita/12261/rapbk-banda-aceh-2019-rp-12-triliun-disahkan.html> (di akses pada 20 Maret 2019)

menyimpan berbagai situs peninggalan sejarah dari berbagai masa, mulai dari masa Kesultanan, masa Kolonial Belanda, masa bergabung dalam bingkai NKRI, masa konflik hingga tsunami. Berbagai situs objek wisata tersebut antara lain adalah Masjid Raya Baiturrahman, Komplek Taman Ghairah, Museum Sejarah Aceh, Museum Tsunami Aceh, Makam Sultan Iskandar Muda dan berbagai macam situs peninggalan sejarah lainnya terdapat di berbagai sudut kota Islam tertua di Asia Tenggara ini.

g. Demografi

Jumlah penduduk Kota Banda Aceh saat ini adalah 259.913 jiwa dengan kepadatan 42 jiwa/Ha. Jumlah penduduk laki-laki adalah 142.892, sedangkan jumlah penduduk perempuan adalah 134.396. pertumbuhan penduduk di Kota Banda Aceh adalah 1,96 persen dengan 64.008 rumah tangga. Penduduk Kota Banda Aceh didominasi oleh penduduk berusia muda. Hal ini merupakan salah satu dampak dari fungsi Banda Aceh sebagai pusat pendidikan di Aceh dan bahkan di Pulau Sumatera.⁶⁴

3.3 Sumber Data

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh melalui studi lapangan dengan menggunakan teknik wawancara. Dalam pelaksanaan teknik ini, penulis mengumpulkan data melalui komunikasi langsung dengan pada informan. Penentuan sampel dilakukan secara “*purposive sampling*” yaitu dari keseluruhan populasi diambil beberapa responden dan informan yang diperkirakan dapat mewakili

64 <https://bandaacehkota.go.id/p/demografi.html> (diakses 18 April 2019)

keseluruhan populasi dan menggunakan alat untuk membantu dalam penelitian diantaranya adalah alat tulis, alat dokumentasi dan alat perekam.

Adapun yang menjadi *key informan* adalah:

- 1) Kepala UPTD TransK di Dinas Perhubungan Provinsi Aceh.
- 2) Ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh.
- 3) Salah satu penyandang disabilitas Tuna Daksa yang merupakan pengguna transportasi publik TransK.
- 4) Salah satu pengemudi (supir) dan kondektur TransK.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan yang berupa buku, jurnal, artikel, hasil penelitian, serta literatur lain yang dapat memberikan informasi terkait Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara:

- a. Studi Pustaka/Dokumentasi. Studi pustaka adalah suatu cara untuk memperoleh informasi data penelitian berkaitan dengan aksesibilitas fasilitas publik dan pelayanan bagi penyandang disabilitas. Teknik ini dilakukan dengan cara mengumpulkan berbagai literasi baik dari buku tentang berbagai teori dan pendapat, maupun jurnal penelitian sebelumnya yang berhubungan dengan permasalahan penelitian.

- b. Wawancara. Wawancara merupakan suatu teknik pengumpulan data melalui pengajuan sejumlah pertanyaan secara lisan yang dijawab secara lisan maupun tulisan kepada informan guna mendapatkan keterangan yang lebih mendalam mengenai sikap, pengetahuan dan perilaku informan yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Informan atau narasumber merupakan orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi yang berhubungan dengan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini.
- c. Observasi. Metode observasi adalah pengumpulan data yang dilakukan dengan sengaja, sistematis mengenai fenomena sosial dan gejala-gejala pisis untuk kemudian dilakukan pencacatan. Dalam kaitannya dengan penelitian ini penulis langsung terjun ke lapangan menjadi partisipan (observer partisipatif) untuk menemukan dan mendapatkan data yang berkaitan dengan fokus penelitian, yaitu Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh. Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari informan (wawancara) namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi (situasi, kondisi). Teknik ini digunakan bila penelitian ditunjukkan untuk mempelajari perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan dilakukan pada informan yang tidak terlalu besar.

3.5 Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan salah satu langkah penting dalam rangka memperoleh temuan-temuan hasil penelitian. Teknik analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah teknik deskriptif dengan membuat gambaran yang dilakukan dengan cara reduksi data atau penyederhanaan (data reduction), paparan/sajian data (data display) dan penarikan kesimpulan.

Teknik analisis data dilakukan dengan cara:

- a. Tahap reduksi data. Reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengobservasian, dan transformasi data mentah/data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dilakukan dengan membuat ringkasan, mengembangkan sistem pengkodean, menelusuri tema, membuat gugus-gugus, dan menuliskan memo. Peneliti dituntut harus memiliki kemampuan berpikir sensitif dengan kecerdasan, keluasan, serta kedalaman wawasan yang tinggi.
- b. Tahap penyajian data. Penyajian data adalah proses penyusunan informasi yang kompleks dalam bentuk sistematis, sehingga menjadi bentuk yang sederhana serta dapat dipahami maknanya. Penyajian data diarahkan agar data hasil reduksi terorganisirkan, tersusun, dalam pola hubungan, sehingga makin mudah dipahami dan merencanakan kerja penelitian selanjutnya.
- c. Tahap penarikan kesimpulan dan verifikasi. Penarikan kesimpulan adalah langkah terakhir yang dilakukan peneliti dalam menganalisis data secara

terus menerus baik pada saat pengumpulan data atau setelah pengumpulan data. Dalam penelitian kualitatif penarikan kesimpulan tersebut dengan cara induktif, yang mana peneliti berangkat dari kasus-kasus yang bersifat khusus berdasarkan pengalaman nyata kemudian dirumuskan menjadi model, konsep, teori, prinsip, atau definisi yang bersifat umum. Dengan kata lain, penarikan kesimpulan secara induktif adalah proses penelitian yang diawali dengan mengumpulkan data dan kemudian mengembangkan suatu teori dari data-data tersebut. Penarikan kesimpulan penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang belum pernah ada, temuan tersebut dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih gelap menjadi jelas setelah diteliti.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Transportasi Publik Trans Kutaraja (TransK)

4.1.1 Sejarah TransK

Armada TransK mulai beroperasi sejak April 2016. Bus yang digunakan adalah bus *Hyno*, hibah dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Pengelolaannya dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh bersama Dinas Perhubungan. Bus-bus ini berukuran besar, nyaman, ber-AC, serta dapat memuat banyak orang.⁶⁵ Bus tersebut berkapasitas 76 penumpang dan terdiri atas 26 bangku dengan empat bangku khusus bagi “kaum rentan”⁶⁶ ditambah 50 pegangan.

Terdapat 40 unit bus dari Kementrian Perhubungan yang akan melayani transportasi umum di Banda Aceh dan Aceh Besar. Ada 6 koridor bus TransK di Kota Banda Aceh dan sebagian Aceh Besar. Koridor ini menghubungkan tempat-tempat penting dan fasilitas umum. Saat ini, koridor 1 sudah mulai beroperasi setiap harinya. Koridor ini menghubungkan Halte Keudah-Darussalam dan sebaliknya. Tempat-tempat penting yang dilewati bus koridor 1 antara lain Masjid Raya Baiturrahman, RSUD Zainoel Abidin, Kampus Unsyiah serta UIN Ar-Raniry.⁶⁷ Ada dua koridor yang akan dilalui TransK, yakni pusat Kota Banda Aceh-Darussalam dan Pusat Kota-Bandar Udara Sultan Iskandar Muda, Blang Bintang, Aceh Besar.

65 <https://kotatanyoe.com/KotaTanyoe/11/5/Trans-Kutaraja-adalah-Solusi-untuk-Transportasi-Publik-di-Kota-Banda-Aceh> (diakses pada 08 April 2019)

66 Yang dimaksud dengan kaum rentan adalah sangat sensitif atau rawan terhadap sesuatu. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia, yang tergolong ke dalam kaum rentan adalah diantaranya Penyandang Cacat (Fisik maupun Mental), Lansia, Perempuan dan anak-anak.

67 *Ibid*,

Pembangunan fasilitas TransK dilaksanakan melalui beberapa tahapan dari tahun 2016 hingga tahun 2019 sebanyak 6 Koridor Utama. 2 Koridor Utama dalam tahap penyelesaian pembangunan, sedangkan koridor berikutnya masih membutuhkan kajian teknis detail termasuk perencanaan *feeder*⁶⁸ sebagai pendukung.

TransK merupakan pengembangan transportasi Aceh yang terintegrasi dan direncanakan akan menjadi bagian dari sistem transportasi di wilayah Ibu Kota Provinsi dan sekitarnya. TransK akan mampu menghubungkan antar pusat kegiatan yang terkoneksi dengan simpul-simpul transportasi di Bandar Udara Sultan Iskandar Muda, Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue, Pusat Bisnis Pasar Aceh dan Peunayong serta pusat aktivitas Pendidikan di Darussalam. Integrasi pelayanan moda transportasi perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya pada masa yang akan datang sejalan dengan rencana pembangunan kereta api perkotaan Banda Aceh sesuai dengan Peraturan Gubernur Aceh Nomor 58 Tahun 2014 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Aceh.⁶⁹

Saat ini, perkembangan pembangunan fasilitas TransK yang telah dilaksanakan masih berjalan dan belum memberikan kontribusi yang signifikan terhadap berbagai permasalahan transportasi di Kota Banda Aceh. Penyediaan sarana bus dan prasarana halte pada tahap awal masih sangat terbatas untuk dapat beroperasi

68 *Feeder* adalah Transportasi Pengumpan. Transportasi Pengumpan harus mampu mengantarkan masyarakat ke transportasi yang lebih besar atau massal, seperti TransK.

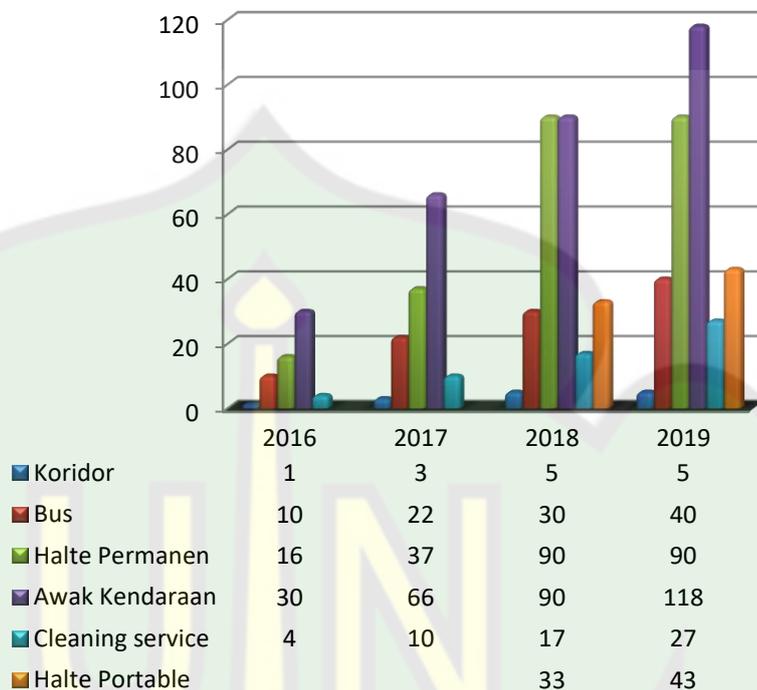
69 Disampaikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi informasi dan Telematika Aceh Ir.Hasanuddin,M.S <https://www.acehprov.go.id/news/read/2016/05/02/3278/pengoperasian-bus-trans-koetaradja-sebagai-solusi-masa-depan.html> (Di akses pada 08 Maret 2019)

secara efektif serta keberadaan *feeder* juga belum terintegrasi dengan perencanaan koridor utama TransK.⁷⁰

Pada pertama kali diluncurkan pada tahun 2016, belum dibentuk UPTD khusus yang menangani TransK. Pada tahun 2018, dibentuklah UPTD TransK yang mempunyai tugas melaksanakan pengoperasian pelayanan *Bus Rapid Transit* TransK, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi *feeder*, Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan Perbengkelan. Kepala UPTD TransK pertama adalah T. Robby Irza yang menjabat sejak 17 September 2018.

TransK terus mengalami perkembangan sarana dan prasarana sejak tahun 2016 sampai saat ini (tahun 2019). Perkembangan tersebut meliputi koridor, bus, halte permanen, awak kendaraan, *cleaning service* dan halte portable. Perkembangan sarana dan prasarana TransK sejak tahun 2016 sampai dengan 2019, ditunjukkan oleh gambar di bawah ini:

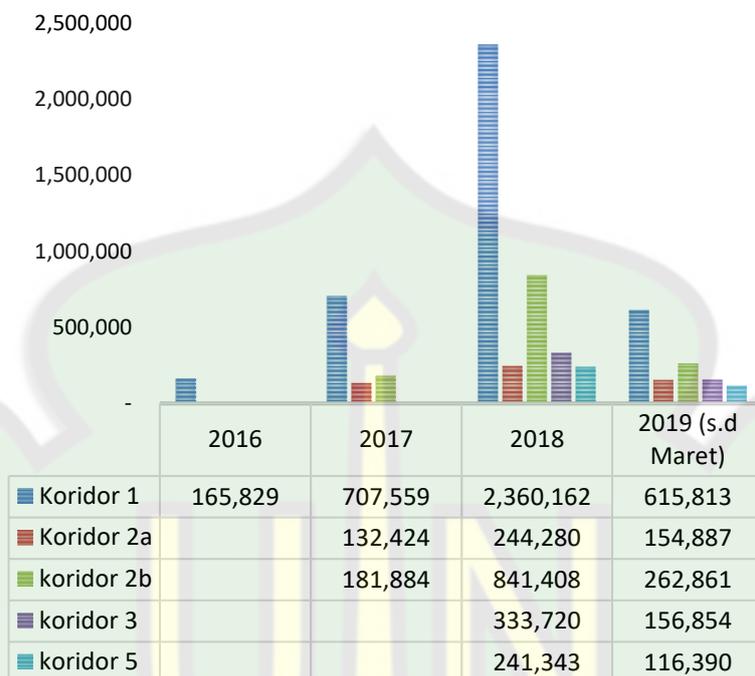
70 *Ibid*



Gambar 4.1
Perkembangan Sarana dan Prasana TransK (2016 s.d 2019)

(sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh)

Seiring dengan semakin meningkatnya sarana dan prasarana TransK, jumlah penumpang pengguna TransK juga mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari tahun ke tahun. Terutama pada koridor 1 pada tahun 2018 dengan rute Darussalam-Keudah dengan jumlah penumpang sebanyak 2.360.162 orang. Jumlah penumpang pengguna TransK sejak tahun 2016 sampai dengan Maret 2019 ditunjukkan pada diagram dibawah ini :



Gambar 4.2
Jumlah Penumpang Pengguna TransK (Tahun 2016 s.d Maret 2019)

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh)

4.1.2 Struktur Organisasi UPTD Angkutan Massal TransK

Struktur organisasi adalah suatu susunan dan yang menghubungkan tiap bagian secara posisi yang ada pada perusahaan dalam menjalin kegiatan operasional untuk mencapai tujuan organisasi. Struktur Organisasi UPTD Angkutan Massal TransK ditunjukkan pada gambar dibawah ini:



Gambar 4.3
Struktur Pengendalian Operasional Prosedur Kegiatan TransK

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh)

4.1.3 Tugas pokok dan fungsi UPTD Angkutan Massal TransK

a. Tugas Pokok

UPTD Angkutan Massal Trans Kutaraja mempunyai tugas melaksanakan pengoperasian pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Koetaradja, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi *feeder*, Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan Perbengkelan.⁷¹

⁷¹ <https://dishub.acehprov.go.id/organisasi/uptd-trans-koetaradja> (diakses pada 04 April 2019)

b. Fungsi

UPTD Angkutan Massal TransK menyelenggarakan beberapa fungsi, yaitu:⁷²

- 1) Pelaksanaan operasional pelayanan dan pemeliharaan sarana dan prasarana *Bus Rapid Transit* TransK, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi *feeder* dan Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan jasa perbengkelan;
- 2) Pelaksanaan tugas-tugas teknis operasional lain dan bidang angkutan massal; dan
- 3) Pelaksanaan pelayanan administrasi ketatausahaan dan kerumahtanggaan pada UPTD Angkutan Massal TransK.

4.1.4 Rute TransK

40 unit bus dari Kementerian Perhubungan akan melayani transportasi umum di Banda Aceh dan Aceh Besar. Ada 6 koridor bus Trans Kutaraja di kota Banda Aceh dan sebagian Aceh Besar. Koridor ini menghubungkan tempat-tempat penting dan fasilitas umum. Saat ini, koridor 1 sudah mulai beroperasi setiap harinya. Koridor ini menghubungkan halte Keudah-Darussalam dan sebaliknya. Tempat-tempat penting yang dilewati bus koridor 1 antara lain Masjid Raya Baiturrahman, RSUD Zainoel Abidin, Kampus Unsyiah serta UIN Ar-Raniry.⁷³ Ada dua koridor yang akan dilalui TransK nanti nya, yakni pusat Kota Banda Aceh-Darussalam dan Pusat Kota-Bandar Udara Sultan Iskandar Muda, Blang Bintang, Aceh Besar.

Pada akhir Januari tahun 2018, TransK sudah melayani empat koridor. Setelah beroperasi di koridor 1 (Pusat Kota-Darussalam) dan Koridor 2 (Pelabuhan

⁷² *Ibid*,

⁷³ *Ibid*,

Ulee Lheue-Bandara SIM), tahun ini (2019) TransK akan melayani Trayek baru dari Pusat Kota-Ulee Kareng-Bandara SIM (Koridor 3) dan Pusat Kota-Mata Ie (Koridor 5). Pembangunan Halte untuk dua koridor baru tersebut, sudah selesai dibangun, yaitu sebanyak 21 halte untuk koridor 3 dan 22 halte untuk koridor 5. Sementara untuk koridor 4, sudah ditiadakan trayeknya, karena sudah dilewati oleh bus koridor 1 dan 2.⁷⁴



Gambar 4.4
Rute Bus TransK

(sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh)

74 <http://aceh.tribunnews.com/2017/12/29/2018-trans-k-layani-4-koridor> (diakses pada 04 April 2019)

4.1.5 Jumlah Pengguna TransK

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Aceh, persentase pengguna TransK dapat di golongkan menjadi 2 kategori, *pertama* dari segi jenis kelamin. Adapun pengguna TransK Perempuan lebih mendominasi yaitu sekitar 62%. Sedangkan pengguna TransK yang berjenis kelamin Laki-laki adalah sebanyak 38%. Kategori *kedua* adalah pengguna TransK dilihat dari segi usia. Adapun pengguna TransK terbanyak adalah orang-orang dengan rentang usia antara 21 sampai 30 tahun, yaitu sebanyak 41%. Sementara untuk rentang usia 10 sampai 20 tahun sebanyak 35% dan 24% lainnya adalah pengguna TransK dari berbagai usia.

Sementara itu, total jumlah penumpang TransK juga terus mengalami peningkatan, terutama pada koridor 1 yaitu rute Pusat Kota-Darussalam, dengan total jumlah pengguna sebanyak 2.360.162 orang dengan *Load Factor*⁷⁵ sebesar 52% dan koridor 2B, yaitu rute Pusat Kota-Ulee Lheue, dengan total jumlah pengguna sebanyak 841.408 orang dengan *Load Factor* sebesar 54%. Tabel dibawah ini menunjukkan rekapitulasi data realisasi angkutan *Bus Rapid Transit* (BRT) TransK di Koridor 1, 2A, 2B, 3 dan koridor 5 sampai dengan periode Desember 2018:

75 *Load Factor* atau Faktor Muat adalah perhitungan dari nilai kegunaan dari kapasitas muatan yang tersedia dari moda transportasi. Ini berguna untuk mengetahui rata-rata okupansi pada berbagai macam rute perjalanan dari pesawat terbang, kereta api atau bus. Dengan menggunakan informasi dari hasil perhitungan ini, dapat diketahui tingkat keuntungan (*profitability*) dan potensial pendapatan dari berbagai macam rute perjalanan moda transportasi.

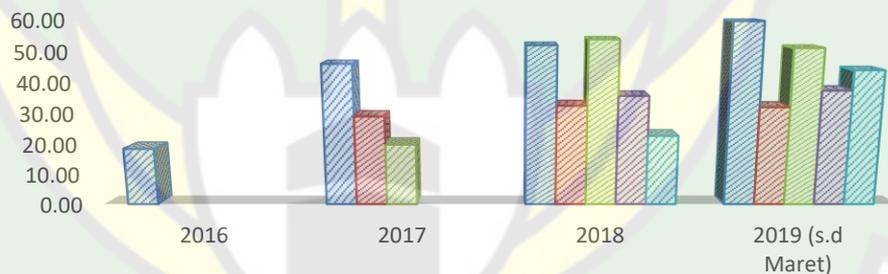
Tabel 4.1
Rekapitulasi Data Realisasi Angkutan Bus Rapid Transit (BRT) TransK
Koridor 1, 2A, 2B, 3 dan 5

REKAPITULASI DATA REALISASI
ANGKUTAN BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS KUTARAJA
KORIDOR 1, 2A, 2B, 3 DAN 5

Periode: s/d Desember 2018



NO	KORIDOR	Total Jumlah Penumpang (Orang)	Jumlah Penumpang/ Hari (Orang)	Jumlah Penumpang / Hari/ Bus (Orang)	Trip/ Bus/ Hari	Jumlah Penumpang / Hari / Rit / Bus (Orang)	Jumlah Bus (Unit)	Kapasitas Penumpang (Orang)	LOAD FACTOR (%)
1	Koridor 1 Pusat Kota - Darussalam	2.360.162	7066	707	22	32	10	70	52%
2	Koridor 2a Pusat Kota - Lambaro - Blang Bintang	244.280	997	166	9	18	6	70	33%
3	Koridor 2b Pusat Kota - Ulee Lheue	841.408	3434	572	19	30	6	70	54%
4	Koridor 3 Pusat Kota - Mata le	333.720	1814	453	22	21	4	63	36%
5	Koridor 5 Pusat Kota - Ulee Kareng - Blang Bintang	241.343	1312	328	20	16	4	63	23%
	JUMLAH	4.020.913	14623	2227	92	118	30	336	39%



	2016	2017	2018	2019 (s.d Maret)
▣ Koridor 1	18.51	46.02	51.9	59.43
▣ Koridor 2a		29.17	32.65	32.20
▣ Koridor 2b		19.96	53.73	51.01
▣ Koridor 3			35.81	37.52
▣ Koridor 5			22.79	44.01

Gambar 4.5
Faktor Muat Penumpang (Load Factor) Angkutan BRT TransK.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh)

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.2.1 Aksesibilitas Transportasi publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas, Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk Penyandang Disabilitas guna mewujudkan kesamaan kesempatan.⁷⁶ Selain itu, Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.⁷⁷

Aksesibilitas pada dasarnya adalah derajat kemudahan yang dapat dicapai oleh orang terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Kemudahan akses tersebut diimplementasikan pada bangunan gedung, lingkungan dan fasilitas umum lainnya. Aksesibilitas juga difokuskan pada kemudahan bagi penyandang disabilitas untuk menggunakan fasilitas seperti pengguna kursi roda harus bisa berjalan dengan mudah di trotoar ataupun naik keatas angkutan umum.

Aksesibilitas dalam bidang transportasi diartikan sebagai kemudahan pengangkutan, yang dimaksudkan adalah bila seseorang ingin melakukan perjalanan senantiasa tersedia sarana angkutan yang diperlukan, tidak ada kesulitan untuk mendapatkan fasilitas transportasi yang akan digunakan.⁷⁸

76 Undang-undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas

77 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/Prt/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan

78 Adisasmita, Rahardjo. Analisis Tata Ruang Pembangunan. Yogyakarta. Graha Ilmu. 2012 (hlm. 124-125)

Dalam penelitian ini, penulis memfokuskan pada penggunaan transportasi publik bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh, yakni bus TransK. TransK merupakan fasilitas publik di bidang transportasi yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan RI yang mulai beroperasi pada April 2016 yang pada awalnya sebanyak 25 unit. Dengan adanya TransK ini diharapkan mampu melayani masyarakat dengan sebaik-baiknya, termasuk bagi para penyandang disabilitas.

Sejak TransK mulai di berlakukan pada tahun 2016, terlihat adanya beberapa perubahan yang positif, diantaranya masyarakat memiliki pilihan untuk menggunakan transportasi publik. Terutama untuk masyarakat yang berpergian di daerah koridor 1, yaitu Darussalam-Keudah yang sebagian besar adalah pelajar dan mahasiswa. Selain itu, adanya pengetahuan (*transfer knowledge*) kepada masyarakat, bahwa ternyata ada halte yang tinggi untuk bus yang tinggi untuk BRT (*Bus Rapid Transit*). Lalu, dengan adanya TransK sebagai transportasi publik, para pengemudi (supir) *labi-labi*⁷⁹ yang awalnya merasa dirugikan dengan adanya TransK karena mematikan usaha mereka, saat ini sudah dapat diterima oleh sebagian pengemudi (supir) *labi-labi* tersebut, karena sebagian supir *labi-labi* menjadi pengemudi TransK.

“Perubahan yang nyata, dulu kita tidak punya pilihan angkutan umum, sekarang sudah ada. Dulunya halte transK yang masih dikhawatirkan oleh masyarakat, kenapa haltenya dibangun tinggi, sedangkan nanti tidak dimanfaatkan, apakah bisa digunakan, selain itu yang dulunya TransK dikhawatirkan oleh para pengemudi labi-labi karna menjadi pesaing utama dan dapat mematikan usaha mereka, saat ini sudah dapat diterima oleh sebagian pengemudi labi-labi karena kebanyakan supir labi-labi saat ini diangkat menjadi supir TransK.”⁸⁰

79 Transportasi umum di Aceh yang telah ada sejak tahun 1980an, sejenis mobil pick up yang sudah dimodifikasi sehingga ada atap dan pembatas samping kiri dan kanannya di belakang yang dapat di muat sekitar 15-16 orang didalamnya.

80 Wawancara dengan T. Robby Irza Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019

Hal ini di buktikan berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Iskandar, yang merupakan salah satu pengemudi (supir) TransK yang dulunya merupakan pengemudi labi-labi.

“Saya menjadi pengemudi TransK sejak awal diluncurkannya TransK, yaitu tahun 2016, dulunya saya merupakan pengemudi labi-labi juga, apapun saya kerjakan, sekarang Alhamdulillah saya sudah bekerja disini dengan gaji yang lumayan. Ada banyak perubahan, salah satunya semakin meningkat pendapatan. Selain itu, sekarang kami sudah mulai dapat THR kalau lebaran dan hari-hari besar lainnya.”⁸¹

Adapun dasar hukum mengenai penyediaan aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas ini, mengacu kepada Peraturan Kementerian Perhubungan. Kementerian Perhubungan RI telah memberikan bantuan berupa angkutan umum (bus) untuk setiap Provinsi yang ada di Indonesia, salah satunya Aceh dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan (*Bis Rapid Transit*). Total ada 40 bus yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan. Operasional teknis mengacu seluruhnya ke Kementerian Perhubungan, sedangkan masalah lainnya diatur oleh Peraturan Pemerintah Aceh (Qanun). Karena dalam salah satu peraturan Kementerian Perhubungan terdapat aturan mengenai penyediaan fasilitas publik, termasuk angkutan umum (transportasi darat) yang wajib dibangun. Dalam penyediaan fasilitas publik dibidang transportasi (TransK), Kementerian Perhubungan masih mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan, karena secara teknis dan pelaksanaan masih mengacu kepada Peraturan Kementerian Perhubungan.

Dalam penyediaan aksesibilitas transportasi publik TransK bagi penyandang disabilitas di Kota Banda Aceh, Pemerintah juga telah melibatkan masyarakat. Mulai

81 Wawancara dengan Bapak Iskandar, salah satu pengemudi (supir) TransK di Koridor 1 pada Tanggal 16 Juli 2019

dari perencanaan pemilihan lokasi halte yang akan dibangun sampai pekerja teknis bangunannya adalah masyarakat sendiri. Artinya aparat pemerintah setempat daerah/gampong turut ikut serta dan berpartisipasi berkaitan dengan penentuan lokasi halte di setiap titik yang banyak dibutuhkan masyarakat. Selain itu, untuk fisik bangunan halte sendiri dalam pembangunannya juga terdapat keterlibatan masyarakat, yaitu dengan mengadakan sosialisasi tentang perencanaan pembangunannya baik secara langsung maupun melalui media sosial. Jadi dalam perencanaan pembangunan fasilitas publik TransK sudah melibatkan masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung. Namun, meskipun sudah ada keterlibatan masyarakat, akan tetapi tidak sepenuhnya berjalan secara efektif. Tidak semua lapisan masyarakat terlibat dalam proses pembangunan transportasi publik TransK, misalnya saja penyandang disabilitas. Informasi yang ada tidak semua tersampaikan dan diterima oleh masyarakat, sehingga masih banyak masyarakat yang tidak tahu mengenai adanya TransK dan segenap proses pembangunannya yang seharusnya melibatkan mereka, terutama penyandang disabilitas yang diharapkan juga mampu mengakses TransK dengan mudah.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Erlina Marlinda, Ketua FKPCT Banda Aceh bahwa ternyata dalam proses-proses penyediaan aksesibilitas di bidang transportasi tersebut, sama sekali tidak melibatkan mereka, kaum disabilitas.

“Kalau pembuatan UU tentang disabilitas khusus transportasi kami belum ada dilibatkan, kalau untuk Aceh yang memang ada keterlibatan kita full disitu baru di pembuatan Perwal kemarin, tentang pemenuhan lapangan pekerjaan yang layak bagi disabilitas yang memang idenya dari kita disabilitas. Jadi dalam penyediaan transportasi yang ramah disabilitas, kami

belum dilibatkan. Padahal dalam Undang-Undang kan wajib menyediakan akses bagi kami disabilitas. namun implementasinya belum berjalan.”⁸²

Setiap orang atau badan termasuk instansi pemerintah dalam penyelenggaraan pembangunan bangunan gedung, wajib memenuhi persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas. Untuk melihat apakah suatu bangunan sudah dikatakan aksesibel, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006,⁸³ yang mencakup beberapa prinsip aksesibilitas, yakni: keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian, berikut akan dijelaskan secara lebih rinci.

a. Aksesibilitas TransK Bagi Penyandang Disabilitas Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006

Berikut akan dijelaskan mengenai keaksesan TransK berdasarkan prinsip-prinsip aksesibilitas Transportasi Publik TransK yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan yang terdiri dari empat prinsip, yaitu:

- 1) **Keselamatan**, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang. Jika dilihat dari fasilitas TransK, prinsip keselamatan masih sulit dijangkau oleh para penyandang disabilitas. Prinsip keselamatan dalam fasilitas transportasi publik TransK masih sulit terjangkau karena tidak didukung oleh fasilitas ruang publik yang ramah. Misalnya saja, untuk

82 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

83 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006

mengakses TransK dari awal perjalanan menuju ke halte, sangat sulit untuk diakses, bahkan membahayakan penyandang disabilitas pada kondisi-kondisi tertentu. Di trotoar misalnya, sangat berbahaya diakses oleh penyandang disabilitas, karena trotoar dipenuhi oleh besi-besi dan pohon-pohon besar, selain itu trotoar yang seharusnya digunakan oleh para pejalan kaki dan penyandang disabilitas, juga sering disalahgunakan oleh oknum-oknum tidak bertanggung jawab untuk berjualan dan parkir. Selain itu tidak ada *guiding block* bagi tuna netra, hal ini tentu sangat menyulitkan dan berbahaya bagi penyandang disabilitas. Saat di halte misalnya, tidak semua halte menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas, beberapa halte yang menyediakan fasilitas bagi mereka juga masih belum bisa dimanfaatkan, karena ramnya yang terlalu curam dan licin sehingga berpotensi membuat penyandang disabilitas (terutama pengguna kursi roda) tergelincir saat akan mengakses halte tersebut. Begitu pula saat di dalam bus, meskipun sudah menyediakan kursi prioritas bagi penyandang disabilitas dan kaum rentan lainnya, namun tidak ada sabuk pengaman (*seat belt*) sebagai pengaman. Hal ini dikuatkan dengan hasil wawancara bersama ketua FKPCT Banda Aceh, Erlina Marlinda.

“Menurut saya Transk itu, belum aksesibel bagi kami penyandang disabilitas. Contohnya saat saya di Australia, kita naik bus. Saat naik bus kita pengguna kursi roda langsung dipasangkan sabuk pengaman, tapi di TransK tidak. Itu yang pertama terkait yang di dalam busnya. Belum lagi fasilitas luar ruang yang sangat tidak mendukung kami untuk mengakses TransK tersebut, sangat sulit diakses dan berbahaya bagi kami, terutama saya yang menggunakan kursi roda, haltenya sangat curam dan licin, itu berpotensi membuat kita sebagai pengguna kursi roda tergelincir. Kalau dibilang kekurangan TransK ya aksesibilitas untuk menuju ke

transK itu sendiri, gitu. Nah itu juga pernah kejadian di Almarhum teman kita. Ketika dia naik transK, karena ada jarak antara halte dan bus, kaki nya terperosok, tidak jauh memang, paling hanya 10-20 cm. bagi yang non-disabilitas, yang matanya awas, oke itu tidak masalah gitu. Tapi bagaimana dengan anak-anak, bagaimana dengan lansia, bagaimana dengan tuna netra bagaimana dengan pengguna kursi roda? itu bermasalah sekali. Tetapi orang tidak melihat itu, mereka selalu bilang itu kan bisa kita tolong, itukan bisa kita bantu nanti”⁸⁴

Selain itu, keselamatan pengguna TransK juga dikhawatirkan oleh salah satu penyandang disabilitas pengguna TransK, Miko :

“Tidak semua halte menyediakan akses untuk kami penyandang disabilitas, jika pun ada tetapi tetap tidak bisa kami akses karena kondisi ramp yang terlalu curam dan licin, sehingga kami tidak bisa mengaksesnya dan sangat berbahaya bagi kami.”⁸⁵

Oleh karena itu, prinsip keselamatan dalam mengakses TransK, masih belum terpenuhi karena akses yang tersedia saat ini masih sangat membahayakan bagi penyandang disabilitas untuk mengaksesnya.

- 2) **Kemudahan**, yaitu setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan. Berdasarkan prinsip ini, keaksesan TransK juga masih jauh dari kata “mudah” karena hampir seluruh fasilitas yang dibangun untuk mengakses TransK sendiri dibangun dengan tidak memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas kesulitan saat akan mengakses TransK mulai dari hulu sampai hilir perjalanan hingga masuk ke dalam bus. Tidak ada *Guiding Block* yang memudahkan Tuna Netra untuk berjalan di ruang

84 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

85 *Ibid*,

publik, tidak ada sabuk pengaman yang di pasangkan ke tubuh penyandang disabilitas yang menduduki kursi prioritas juga tidak ada sistem pemberitahuan didalam bus yang meliputi audio, visual dan audio visual sebagai informasi halte yang akan dituju selanjutnya yang mudah dipahami oleh penyandang disabilitas Tuli pengguna TransK, sehingga prinsip kemudahan dapat dikatakan belum terpenuhi pada TransK. Hal ini didukung dengan pernyataan Miko, sebagai salah satu penyandang disabilitas pengguna TransK:

“Nah kalau saya justru di transK fasilitas fisiknya (halte) yang tidak mendukung saya, makanya itu saya tidak mengakses TransK. Saya sudah uji coba ke halte-halte Trans Kutaraja, tapi tidak ada satupun yang akses bagi kami penyandang disabilitas, terutama bagi pengguna kursi roda dan tongkat atau kaki palsu seperti saya, apalagi halte terbaru, satu pun tidak ada ramp nya.”⁸⁶

Selain itu menurut Ketua Federasi Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda bahwa prinsip kemudahan ini masih belum terealisasi dibuktikan dengan sulitnya penyandang disabilitas untuk mengakses seluruh fasilitas TransK:

“Seharusnya teman-teman tuli/tunarungu mudah mengakses itu, tetapi mereka tidak mau mengakses itu. Kenapa? Karena tidak tersedianya yang paham bahasa isyarat didalam TransK, ataupun ketika mereka naik petugas disitu tidak mengerti bahasa mereka. Ya minimal walaupun tidak bisa bahasa isyarat tetapi ada tata cara lainnya. Misalnya, kondektur menyediakan kertas dan pulpen untuk mereka yang tuli untuk menanyakan tujuan perjalanan. Kalau di luar negeri sudah sangat lengkap diberikan. Juga seharusnya ada pemberitahuan ketika sampai di halte yang akan dituju TransK. Sekarang kan itu sudah tidak dipakai lagi, Sehingga menyulitkan.

86 Wawancara dengan Miko, Penyandang Disabilitas Pengguna TransK Pada Tanggal 15 Maret 2019.

Karena kurangnya informasi. Selain itu kondekturanya juga tidak menyebutkan dimana selanjutnya kita akan turun.⁸⁷

Jadi, prinsip kemudahan masih belum memenuhi prinsip aksesibilitas, karena realita nya adalah, semua fasilitas dan akses TransK masih sangat sulit diakses dari awal perjalanan hingga sampai ke halte dan masuk ke dalam bus.

- 3) **Kegunaan**, yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan. Jika dilihat dari prinsip kegunaan, TransK juga belum memenuhi prinsip ini. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya halte yang dibangun dengan menyediakan fasilitas untuk penyandang disabilitas, tetapi tidak bisa digunakan oleh para penyandang disabilitas itu sendiri karena ram nya yang terlalu curam dan licin, sehingga tidak memungkinkan untuk digunakan oleh penyandang disabilitas, terutama bagi yang menggunakan kursi roda. Hal ini didukung berdasarkan hasil wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda:

“Trotoar sangat tidak aksesibel. Kita sudah melakukan audiensi ke beberapa pihak, termasuk dengan bapak walikota. Namun masalahnya kalau di Kota Banda Aceh adalah, pembangunan halte Transk bukan tanggung jawab Kota, tapi itu tanggung jawab Provinsi, Jangankan di transK, di pasar Aceh saja yang sudah ada jalur untuk pengguna kursi roda, itu tukang parkirnya memarkir kereta (sepeda motor) full disitu, sampai saya bertanya, sebenarnya apa guna ramp ini, kalau semua kereta di parkir disitu. Trotoar sangat tidak aksesibel. Kemudian untuk aksesibilitas, bagaimana jalur-jalur-jalur yang harusnya aksesibel seperti trotoar tetap terjaga, terus pedagang kaki lima tidak berjualan sembarangan, juga parkir

87 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

sembarangan. Itu juga masih menjadi PR bagi Pemerintah Kota. Karna percuma saja dibangun akses untuk memfasilitasi kami, kalau tidak bisa digunakan.”⁸⁸

Berdasarkan prinsip ini, TransK belum memenuhi syarat aksesibilitas yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006, karena fasilitas yang sudah dibangun sebagian besar tidak bisa digunakan.

- 4) Kemandirian**, yaitu setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain. Penyandang disabilitas masih membutuhkan bantuan orang lain dalam segala hal untuk mengakses Transk, karena sulitnya diakses seluruh fasilitas TransK tersebut, baik dari awal perjalanannya hingga menuju halte dan dari halte menuju bus. Sehingga prinsip kemandirian ini, sama sekali belum terealisasi dalam aksesibilitas transportasi publik TransK, karena mereka masih membutuhkan bantuan orang lain sepenuhnya untuk dapat mengakses hingga masuk ke dalam bus TransK. Menurut Ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh yang telah melakukan uji coba sejumlah halte TransK, prinsip kemandirian ini memang tidak memenuhi prinsip sama sekali :

“Orang selalu beranggapan ketika berhadapan dengan disabilitas wajib dibantu, tapi bukan itu. Tidak serta merta seratus persen kita dibantu, selama di fasilitasi ya kita masih bisa mengaksesnya sendiri secara mandiri. Kalaupun dibantu itu hanya sedikit sekali, kalau misalnya ada seratus persen, ya kita butuh

bantuan paling lima belas persen nya, tapi 85% nya kita bisa akses sendiri. Jangan kan kami yang disabilitas, yang non-disabilitas saja butuh bantuan sebenarnya, apalagi kami yang disabilitas.”⁸⁹

Hal ini juga di keluhkan oleh Miko, salah satu penyandang disabilitas pengguna TransK :

“Meskipun kita dibantu oleh kondektur-kondektornya, tetapi kan tidak setiap hari bisa dibantu, ya iya kalau pas kami datang, mereka sudah disana, kalau begitu kami sampai tidak ada mereka, bagaimana kami mau naik ke halte? Kalau tiba-tiba hujan atau panas, siapa yang mau bantu kami? Belum tentu kan orang di sekitar mau bantu. Oleh karena itu seharusnya pemerintah membangun setiap fasilitas yang juga bisa diakses secara mandiri oleh para penyandang disabilitas”⁹⁰

Oleh karena itu, jika melihat keaksesan TransK berdasarkan prinsip-prinsip aksesibilitas yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006, maka dapat dinilai bahwa TransK belum aksesibel bagi penyandang disabilitas karena belum memenuhi prinsip-prinsip tersebut.

b. Aksesibilitas TransK Bagi Penyandang Disabilitas Dilihat Dari Segi Fasilitas di Dalam Bus dan Fasilitas di Luar Bus

Aksesibilitas untuk Transportasi Publik TransK secara umum dibagi menjadi dua,⁹¹ yang *pertama* dapat dilihat dari segi bus nya (di dalam bus) dan yang *kedua* dilihat dari segi fasilitas di luar bus nya (dalam hal ini akses menuju halte dan akses saat di halte dan akses dari halte menuju bus). Jika dilihat dari segi bus nya, keaksesan sudah mencapai hampir 100 Persen, kecuali prinsip kemandirian, karena

89 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

90 Wawancara dengan Miko, Penyandang Disabilitas Pengguna TransK Pada Tanggal 15 Maret 2019.

91 Wawancara dengan T. Robby Irza Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019.

penyandang disabilitas tetap membutuhkan bantuan orang lain untuk dapat mengakses kedalam bus TransK. Artinya kegunaan, kemudahan dan keselamatan di dalam bus, sudah sangat ramah disabilitas.⁹²

Bus menyediakan kursi prioritas, yang mana kursi tersebut diperuntukkan untuk kaum rentan, diantaranya lansia, ibu hamil dan penyandang disabilitas juga anak-anak. Selain itu, saat di dalam bus, semua orang mendapatkan keamanan dan kenyamanan, termasuk bagi penyandang disabilitas, juga kegunaan serta keselamatan.

Keaksesan di dalam bus, sebenarnya sudah cukup memadai. Hanya saja, kesadaran pengguna transK yang bukan merupakan kategori “*priority person*” yang terkadang menggunakan kursi tersebut saat ada kaum *priority* yang tentunya lebih membutuhkan, misalnya saja lansia, ibu hamil, anak-anak dan penyandang disabilitas. hal ini juga disampaikan oleh ketua FKPCT Banda Aceh:

”Dalam busnya sudah lumayan akses ya, karena tersedia space untuk pengguna kursi roda, kursi untuk priority person nya ada, hanya saja kurang seat belt (sabuk pengaman). Selain itu, yang membuat hal itu menjadi tidak akses adalah pengguna transk yang tidak aware fungsi dari kursi tersebut. Saya juga tidak menyalahkan yang naik transK ya, karena kita juga yang disabilitas juga jarang mengaksesnya sehingga aware dari para pengguna juga kurang, karena tidak ada yang menggunakan seperti ibu hamil, lansia, anak-anak dan penyandang disabilitas yang non kursi roda, misalnya gitu.”⁹³

Namun, untuk keaksesan fasilitas di luar bus nya, belum sepenuhnya memenuhi prinsip-prinsip aksesibilitas, hal ini dikarenakan tidak tersedianya fasilitas yang memadai dalam pembangunan halte tersebut, misalnya sengketa tanah kepada

92 *Ibid*,

93 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019.

beberapa pemilik tanah yang tidak setuju apabila disekitaran rumah nya di bangun halte, karena akan mengganggu atau mengurangi hak jalan mereka.

Secara lebih detail, Aksesibilitas Transportasi Publik (TransK) jika dinilai dari fasilitas di luar bus, dapat dibagi ke dalam 3 kategori yaitu:⁹⁴

1) Akses Menuju Halte

Aksesibilitas Bus TransK jika dilihat dari fasilitas diluar bus nya, yakni akses menuju halte nya masih tidak memenuhi prinsip-prinsip aksesibilitas. Karena secara keseluruhan, fasilitas dan ruang publik di Kota Banda Aceh masih sangat tidak ramah bagi penyandang disabilitas, terutama fasilitas jalan nya. Kebanyakan fasilitas bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas disalahgunakan dan diambil alih bagi pedagang-pedagang kaki lima dan juga digunakan sebagai tempat parkir. Selain itu, banyak pohon-pohon besar dan besi-besi yang dibiarkan tumbuh di tengah-tengah jalan yang digunakan oleh pejalan kaki dan penyandang disabilitas.

“Trotoar sangat tidak aksesibel. Kita sudah melakukan audiensi ke beberapa pihak, termasuk dengan bapak walikota. Namun masalahnya kalau di Kota Banda Aceh adalah, pembangunan halte Transk bukan tanggung jawab Kota, tapi itu tanggung jawab Provinsi, Jangankan di transK, di pasar Aceh saja yang sudah ada jalur untuk pengguna kursi roda, itu tukang parkirnya memarkir kereta full disitu, sampai saya bertanya, sebenarnya apa guna ramp ini, kalau semua kereta di parkir disitu. Trotoar sangat tidak aksesibel. Kemudian untuk aksesibilitas, bagaimana jalur-jalur-jalur yang harusnya aksesibel seperti trotoar tetap terjaga, terus pedagang kaki lima tidak berjualan sembarangan, juga parkir sembarangan. Itu juga masih menjadi PR bagi Pemerintah Kota”⁹⁵

94 Wawancara dengan T. Robby Irza Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019.

95 *Ibid*,

Untuk membangun transportasi yang aksesibel bagi semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas, perlu memperhatikan secara keseluruhan. Seperti yang dikemukakan oleh Kepala UPTD TransK:

“Sebenarnya membangun akses untuk disabilitas, harus dimulai dari hulu perjalanannya, jadi kami sudah bangun halte untuk disabilitas, tetapi trotoarnya tidak akses. Trotoar belum ramah disabilitas, misalnya belum ada guiding block untuk penunjuk jalan bagi tuna netra, dan contoh lainnya masih ada pohon ditengah trotoar”⁹⁶

Sehingga untuk membangun aksesibilitas transportasi publik (TransK) yang ramah bagi disabilitas, harus di perhatikan dari pembangunan dan penyediaan fasilitas dan akses dari rumah menuju halte. Ada rantai yang terputus yang harus dipikirkan pemerintah, untuk dapat menyediakan fasilitas transportasi publik yang benar-benar dapat diakses oleh semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas.

2) Akses di Halte

Berdasarkan hasil wawancara dengan Erlina Marlinda, ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) pada Tanggal 12 Maret 2019, hampir seluruh halte TransK, tidak ramah bagi disabilitas. Beliau sudah melakukan uji coba sejumlah transK, namun masih sulit di akses penyandang disabilitas. Begitu pula dengan halte yang baru dibangun, tidak ada yang menyediakan akses untuk penyandang disabilitas.

“Nah kalau saya justru di transK fasilitas fisiknya (halte) yang tidak mendukung saya, makanya itu saya tidak mengakses TransK. Saya sudah uji coba ke halte-halte Trans Kutaraja, tapi tidak ada satupun yang akses bagi kami penyandang disabilitas, terutama bagi pengguna

96 Wawancara dengan T. Robby Irza Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019

kursi roda dan tongkat atau kaki palsu seperti saya, apalagi halte terbaru, satu pun tidak ada ramp nya."⁹⁷

Para penyandang disabilitas merasa kesulitan saat mengakses transportasi Publik TransK, terutama saat di halte.

*"Tidak semua halte menyediakan akses untuk kami penyandang disabilitas, jika pun ada tetapi tetap tidak bisa kami akses karena kondisi ramp yang terlalu curam dan licin, sehingga kami tidak bisa mengaksesnya dengan mandiri dan sangat berbahaya bagi kami."*⁹⁸

Ada beberapa halte yang telah di uji coba, diantara halte-halte yang menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas, hampir semuanya tidak aksesibel bagi penyandang disabilitas.

*"Ada beberapa halte yang telah saya uji coba, diantaranya halte Kantor BPKA, Halte kantor Dinas Syari'at Islam, Halte di depan rumah sakit Zainoel Abidin, halte di depan SDN 54, halte Masjid Raya, Halte RS Ubudiyah, Halte Kampus UIN Ar-Raniry, Halte jembatan Lamnyong, Halte Setui, Halte Blang Bintang, Halte Ulee Lheu dan Halte Simpang Mesra, semuanya tidak akses bagi kami penyandang disabilitas"*⁹⁹

Sementara itu, alasan mengapa kondisi halte terutama ramp nya kurang aksesibel, telah dijelaskan oleh Kepala UPTD TransK:

*"Ramp terlalu curam dikarenakan lokasinya, kita kan bangun halte bukan di lokasi pemerintah, tapi membangun di wilayah pemukiman warga, jadi masih ada warga kita yang masih tidak peduli dengan keberadaan fasilitas publik, jadi kurang space untuk membangun ramp yang sesuai (tidak terlalu curam) karna lokasi yang terbatas. Jadi kami harus memikirkan bagaimana tanah sekecil itu, bisa untuk dibangun halte dengan ramp yang ramah disabilitas. Atau di hilangkan sama sekali, karna jikapun dibangun tetap tidak akses untuk disabilitas. Kalau seperti itu kan kasihan, seharusnya mereka punya kesempatan."*¹⁰⁰

97 Wawancara dengan Miko, Penyandang Disabilitas Pengguna TransK Pada Tanggal 15 Maret 2019.

98 *Ibid*,

99 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

100 Wawancara dengan Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019

Berdasarkan data yang di peroleh dari Dinas Perhubungan Aceh, 26 persen dari halte transK sudah mendukung akses untuk penyandang disabilitas.¹⁰¹ Artinya masih banyak halte-halte yang di bangun tidak aksesibel bagi penyandang disabilitas. Hal ini terjadi diantaranya adalah karena adanya hambatan saat akan membangun halte, yang sering terjadi adalah penolakan dari masyarakat untuk membangun halte di depan rumah atau tokonya.

“Penyandang disabilitas, sudah tersedia space untuk mereka, bahkan untuk lansia dan ibu hamil. Sudah tersedia kursi prioritas. Kemudian ada space untuk kursi roda. Sekitar 26 persen dari halte TransK sudah mensupport akses untuk penyandang disabilitas, sedangkan kalau bis nya sudah hampir 100 persen ramah disabilitas. Kenapa? Karena ketika kami bangun halte sering ada penolakan dari masyarakat. Tidak mau dibangun depan toko maupun didepan rumah mereka, Saat itu masyarakat masih pesimis, jika halte dibangun di daerahnya akan mengurangi hak jalan mereka, tapi sekarang malah terbalik malah mereka minta halte dibangun di rumahnya karena mereka sudah melihat ternyata ada manfaatnya bagi mereka.”¹⁰²

Namun, berdasarkan hasil wawancara dengan Erlina Marlinda, Ketua FKPKCT Banda Aceh, masih ada beberapa halte yang dibangun di Tanah Milik Negara yang juga dibangun tidak sesuai dengan prinsip-prinsip aksesibilitas, diantaranya halte Kantor Badan Pengelola Keuangan Aceh (BPKA), halte di depan Kantor Dinas Syariat Islam dan halte di depan Rumah Sakit Zainoel Abidin. Hal ini menunjukkan permasalahan sengketa tanah kepada masyarakat bukan alasan utama pembangunan halte tidak akses untuk penyandang disabilitas.

“Oke kalau memang yang berada di lokasi masyarakat. Tapi coba survey ya, ini pembangunan yang awal. Coba cek halte di depan Dinas Syariat Islam, apakah itu tanahnya punya masyarakat? Itu kan

101 Dinas Perhubungan Provinsi Aceh

102 *Ibid*,

tanah milik pemerintah. Kemudian yang di depan Kantor BPKA, apakah itu punya masyarakat? Kemudian halte RSUDZA, nah itu saja yang saya pertanyakan dulu. Semua dibangun tidak aksesibel bagi kami disabilitas.”¹⁰³

Aksesibilitas TransK jika dilihat dari halte nya, sama sekali belum memenuhi prinsip-prinsip aksesibilitas dan masih sangat sulit diakses para penyandang disabilitas. Pembangunan halte yang telah dilakukan tidak memperhatikan kebutuhan dan kemampuan penyandang disabilitas untuk mandiri. Hal ini menunjukkan ketidakseriusan pemerintah dalam menciptakan layanan transportasi publik yang nyaman dan aman bagi semua kalangan, termasuk kaum rentan dan disabilitas.

3) Akses Dari Halte Menuju Bus

Untuk mengetahui keaksesan TransK dilihat dari halte menuju bus, dapat dinilai dengan melihat jarak pemberhentian bus ke halte, apakah ada kesulitan saat orang menaiki bus yang berhenti di depan halte karena jarak berhentinya yang terlalu jauh dan susah di akses.

“Kenapa sulit diakses bus tersebut dari halte? Karena pemberhentiannya jauh antara halte menuju bus. Hal ini dikarenakan, lokasi yang tidak strategis bagi bus untuk merapat ke halte. Karena, sebenarnya saat ingin merapatkan bus tersebut ke halte, ada jarak tertentu untuk memulainya, namun karena banyak yang menyalahgunakan lokasi tersebut, untuk parkir dan juga pedagang kaki lima. Untuk bisa merapat, jarak minimal batas pemberhentian ke halte minimal 50 Meter, itu baru safety. Kemandirian penyandang disabilitas belum terakses sepenuhnya, karena adanya gap (jarak) antara bus dan halte”¹⁰⁴

103 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

104 Wawancara dengan T. Robby Irza, Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019

Akan tetapi, penyandang disabilitas masih bisa mengakses halte TransK jika dibantu untuk mengaksesnya, dan berdasarkan peraturan dari Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, setiap pengemudi dan kondektur TransK wajib membantu para penyandang disabilitas untuk mengakses TransK, seperti yang dikemukakan oleh Bapak Iskandar, salah satu pengemudi (supir) TransK:

”Jadi selama saya menjadi supir TransK, saya menemui beberapa penumpang saya yang merupakan penyandang disabilitas, begitu saya lihat mereka (penyandang disabilitas) ada di halte, saya langsung merapatkan bus ke halte, kemudian mereka dibantu oleh kondektur, terutama pengguna kursi roda, mereka (kondektur) langsung membawa pengguna kursi roda ke tempat duduk prioritas yang memang diperuntukkan bagi kaum rentan, yaitu lansia, ibu hamil dan penyandang disabilitas. meskipun terkadang terhambat karna banyak masyarakat yang memarkirkan kendaraannya di area halte yang seharusnya kosong. Jadi kursi itu memang diduduki oleh kaum-kaum rentan tersebut. Jika ada orang lain (yang bukan kaum rentan) menduduki kursi tersebut, maka akan disuruh pindah, karna itu bukan hak mereka.”¹⁰⁵

Begitu juga dengan kondektur TransK, mereka juga telah diberi arahan berupa peraturan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) oleh Dinas Perhubungan Provinsi Aceh tentang bagaimana memberi pelayanan kepada seluruh pengguna TransK, termasuk penyandang disabilitas. seperti yang dikemukakan oleh Safran, salah satu Kondektur TransK:

“Ada aturan, misalnya kami tidak boleh mengambil penumpang disembarang jalan. Harus di halte kalau mau naik atau turun, kecuali darurat. Misalnya seperti SDN 45 yang di Gampong Pineung, kalau pagi kan rame sekali orang disitu anak sekolah, orang tua antar anaknya, mahasiswa, jadi kita tidak bisa berhenti di halte, sehingga kita berhenti lewat didepan haltenya, karna kan tidak mungkin kita tabrak orang-orang itu. Kami paling sering menjumpai penyandang disabilitas pengguna TransK di halte RSUDZA. Mereka selalu kami bantu saat akan mengakses masuk ke dalam bus. Kalau misalnya melanggar

105 Wawancara dengan Bapak Iskandar, salah satu pengemudi (supir) TransK di Koridor 1 pada Tanggal 16 Juli 2019

peraturan yang sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan kami mendapatkan SP (Surat Peringatan), itukan membuat citra buruk bagi kami, karna kami memberlakukan sistem reward dan punishment, jadi yang kerjanya bagus akan mendapatkan penghargaan, begitu pula sebaliknya.”¹⁰⁶

Namun, masalah utama yang dihadapi para penyandang disabilitas adalah, terkait sulitnya akses saat di halte, meskipun mereka dibantu oleh kondektur TransK, tetap saja mereka tidak bisa menjamin bahwa mereka akan selamat saat di halte tersebut.

“Meskipun kita dibantu oleh kondektur-kondektornya, tetapi kan tidak setiap hari bisa dibantu, ya iya kalau pas kami datang, mereka sudah disana, kalau begitu kami sampai tidak ada mereka, bagaimana kami mau naik. Kalau tiba-tiba hujan atau panas, siapa yang mau bantu kami? Belum tentu kan orang di sekitar mau bantu.”¹⁰⁷

Oleh karena itu, aksesibilitas penyandang disabilitas dari halte menuju bus, dinilai belum memenuhi prinsip-prinsip nya yaitu keselamatan, kegunaan, kemudahan dan kemandirian dan masih perlu perbaikan untuk menciptakan fasilitas transportasi publik yang benar-benar ramah disabilitas.

“Kalau dibilang kekurangan TransK ya aksesibilitas untuk menuju ke transK itu sendiri, gitu. Nah itu juga pernah kejadian di Almarhum teman kita. Ketika dia naik transK, karena ada jarak antara halte dan bus, kaki nya terperosok, tidak jauh memang, paling hanya 10-20 cm. bagi yang non-disabilitas, yang matanya awas, oke itu tidak masalah gitu. Tapi bagaimana dengan anak-anak, bagaimana dengan lansia, bagaimana dengan tuna netra bagaimana dengan pengguna kursi roda, itu bermasalah sekali. Tetapi orang tidak melihat itu, mereka selalu bilang itu kan bisa kita tolong, itukan bisa kita bantu nanti.”¹⁰⁸

106 Wawancara dengan Safran, salah satu Kondektur TransK di Koridor 1 Pada Tanggal 16 Juli 2019

107 Wawancara dengan Miko, Penyandang Disabilitas Pengguna TransK Pada Tanggal 15 Maret 2019

108 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

Hal tersebut tentu sangat berlawanan dengan prinsip-prinsip aksesibilitas sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006, terutama prinsip keselamatan dan kemudahan. Adanya jarak (gap) yang terlalu jauh sangat membahayakan bagi kaum rentan pengguna TransK. Hal ini tentu perlu ditinjau ulang dan dicari solusinya oleh Pemerintah terkait penyediaan layanan publik di bidang transportasi.

Jika disimpulkan secara keseluruhan, aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas sama sekali belum memenuhi kebutuhan dan kemampuan para penyandang disabilitas, memenuhi prinsip-prinsip tersebut ada banyak hal yang harus diperbaiki pemerintah, terutama fasilitas di luar bus nya. Fasilitas transportasi publik yang ada, dapat dikatakan aksesibel apabila para penyandang disabilitas dapat mengakses sekurang-kurangnya 85 persen secara mandiri tanpa bantuan orang lain.

“Orang selalu beranggapan ketika berhadapan dengan disabilitas wajib dibantu, tapi bukan itu. Tidak serta merta seratus persen kita dibantu, selama di fasilitasi ya kita masih bisa mengaksesnya sendiri. Kalaupun dibantu itu hanya sedikit sekali, kalau misalnya ada seratus persen, ya kita butuh bantuan paling limabelas persen nya, tapi 85% nya kita bisa akses sendiri. Jangan kan kami yang disabilitas, yang non-disabilitas saja butuh bantuan sebenarnya, apalagi kami yang disabilitas.”¹⁰⁹

Terdapat 90 unit halte TransK permanen yang telah dibangun dan 41 halte portable. Dari jumlah tersebut, hanya 26 halte yang menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas, dimana halte terbanyak yang dibangun dengan fasilitas untuk penyandang disabilitas adalah halte yang berada di koridor 1,

109 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

yaitu rute Keudah-Darussalam sebanyak 16 halte, kemudian halte yang berada di koridor 2B dan koridor 3, sebanyak 4 halte yang menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas, serta halte yang berada di koridor 2A sebanyak 2 halte.

Rekap total halte yang memfasilitasi disabilitas dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.2
Rekap Total Halte yang Memfasilitasi Disabilitas

REKAP TOTAL HALTE YANG MEMFASILITASI DISABILITAS			TOTAL HALTE PERMANEN			TOTAL HALTE PORTABLE		
KORIDOR 1		16	KORIDOR 1		24	KORIDOR 1		15
KORIDOR 2A		2	KORIDOR 2A		18	KORIDOR 2A		9
KORIDOR 2B		4	KORIDOR 2B		13	KORIDOR 2B		4
KORIDOR 3		4	KORIDOR 3		17	KORIDOR 3		8
KORIDOR 5		0	KORIDOR 5		18	KORIDOR 5		5
TOTAL		26	TOTAL		90	TOTAL		41

(sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh)

4.2.2 Upaya Pemerintah dalam Pemenuhan Aksesibilitas Transportasi Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh

Pada saat ini sarana transportasi khususnya TransK, sudah menyediakan fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas berupa *ramp* dengan pegangan rambat (*handrail*). Namun dalam pemenuhan fasilitas dan pelayanan khusus tersebut masih belum optimal karena masih tidak aksesibel sesuai dengan prinsip-prinsip aksesibilitas.

Banda Aceh merupakan salah satu daerah di Indonesia yang sudah dinobatkan menjadi Kota Ramah Disabilitas (KRD). KRD merupakan kota yang

mempunyai sistem pembangunan berbasis ramah disabilitas melalui pengintegrasian komitmen dan sumber daya pemerintah, masyarakat dan dunia usaha, yang terencana secara menyeluruh dan berkelanjutan dalam kebijakan, program dan kegiatan untuk menjamin terpenuhinya hak dan perlindungan bagi kaum disabilitas. KRD atau yang dalam bahasa Inggris diistilahkan dengan *Disability Friendly Cities* (DFC) awalnya diinisiasi oleh konvensi atas hak-hak Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dimaksudkan untuk melindungi hak dan martabat penyandang disabilitas. Dalam pertemuan tersebut, tujuan konvensi diadakan adalah untuk memajukan, melindungi dan menjamin penikmatan penuh dan setara semua hak asasi manusia dan kebebasan fundamental oleh semua penyandang disabilitas, dan untuk meningkatkan penghormatan atas martabat yang melekat pada mereka (teks diadopsi oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tanggal 13 Desember 2006, dan dibuka untuk ditandatangani pada tanggal 30 Maret 2007). Pemerintah Indonesia telah menandatangani konvensi tersebut pada 30 Maret 2007 di New York. Penandatanganan tersebut menunjukkan kesungguhan Negara Indonesia untuk menghormati, melindungi, memenuhi, dan memajukan hak-hak penyandang disabilitas.¹¹⁰

Salah satu upaya Kota Banda Aceh dalam mewujudkan kota Inklusif dan Ramah Disabilitas adalah dengan diterapkannya pembangunan gedung yang harus ramah terhadap penyandang disabilitas. Pemerintah Kota Banda Aceh mewajibkan setiap gedung publik yang akan dibangun di Ibukota Provinsi Aceh memenuhi persyaratan ramah pada disabilitas atau penyandang cacat. Semua gedung publik

110 Suhendra, Adi. Strategi Pemerintah Kota Banda Aceh dan Kota Surakarta dalam Mewujudkan Kota Ramah Disabilitas. 1 (3) (2017): 131142. 2017. Matra Pembaruan. e-ISSN: 2549-5283 p-ISSN: 2549-5151 (hal 133)

yang dibangun wajib ramah disabilitas. Jika tidak, pemerintah kota tidak akan mengeluarkan izin mendirikan bangunan. kebijakan ramah terhadap disabilitas ini mengacu pada Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung dan amanah Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Serta perintah Qanun Kota Banda Aceh Nomor 10 Tahun 2004 tentang RTRW 2009-2029.¹¹¹

Meskipun demikian, penyediaan transportasi publik TransK yang ramah disabilitas, masih sulit dijangkau karena adanya hambatan-hambatan dalam teknis pengerjaannya. Diantaranya adalah, tidak adanya kesinambungan fasilitas transportasi publik yang ramah disabilitas dari hulu perjalanan sampai ke halte dan bus nya. Jadi, meskipun transportasi nya sudah baik, tetapi tetap tidak bisa dimanfaatkan oleh penyandang disabilitas karena akses menuju ke halte dan bus nya belum mendukung. Keempat prinsip-prinsip aksesibilitas, belum terpenuhi pada transportasi publik TransK.

“Sepertinya empat-empat tidak ada yang memenuhi syarat deh. Contohnya saat saya di Australia, kita naik bus. Saat naik bus kita pengguna kursi roda langsung dipasang sabuk pengaman, tapi di TransK tidak. Itu yang pertama terkait yang di dalam busnya. Kemudian kalau dari segi kemandirian, gimana mau mandiri orang haltenya saja tidak akses. Kemudian dari kemudahan, dimana mudahnya? Karena kita masih butuh full pertolongan orang, sedangkan kemudahan dan kemandirian itu bisa dikatakan kalau minimal kita sudah 85% bisa mengakses sendiri tanpa bantuan orang lain. Kalau kegunaan, untuk secara masyarakat umum mungkin boleh lah, kalau untuk disabilitas sebagian iya, sebagian tidak. Tetapi kalau kita bilang secara logika, seharusnya teman-teman tuli/tunarungu mudah mengakses itu, tetapi mereka tidak mau mengakses itu. Kenapa? Karena tidak tersedianya yang paham bahasa isyarat didalam TransK, ataupun ketika mereka naik petugas disitu tidak mengerti bahasa mereka. Ya minimal walaupun tidak bisa bahasa isyarat tetapi ada tata cara lainnya. Misalnya, kondektur menyediakan kertas dan pulpen untuk mereka

111 *Ibid*,

*yang tuli untuk menanyakan tujuan perjalanan. Kalau di luar negeri sudah sangat lengkap diberikan. Juga seharusnya ada pemberitahuan ketika sampai di halte yang akan dituju TransK. Sekarang kan itu sudah tidak dipakai lagi, Sehingga menyulitkan. Karena kurangnya informasi. Selain itu kondektur nya juga tidak menyebutkan dimana selanjutnya kita akan turun.*¹¹²

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, meskipun aksesibilitas di dalam bus nya sudah hampir 100 persen ramah bagi disabilitas, namun akses di luar bus nya masih sangat tidak ramah bagi disabilitas. Hal ini lah yang menjadi permasalahan utama terhadap kurang optimalnya implementasi TransK yang ramah disabilitas. Karena, membangun fasilitas transportasi publik TransK itu harus secara keseluruhan, sehingga mudah diakses bagi siapa saja, termasuk penyandang disabilitas. Seperti yang dipaparkan oleh Kepala UPTD TransK :

*“Membangun fasilitas transportasi publik TransK harus dari hulu perjalanan sampai ke hilir perjalanan, tidak bisa hanya melihat dari halte nya saja. Karena, percuma saja kalau transportasi nya sudah oke, tetapi akses menuju bus nya tidak bisa di jangkau”*¹¹³

Selain itu, hambatan lain dalam penyediaan fasilitas transportasi publik yang ramah disabilitas adalah, keterbatasan lahan untuk membangun halte yang sesuai dengan tata aturan pembangunan gedung dan bangunan yang ramah disabilitas. Misalnya, fasilitas *ramp* yang sudah ada di beberapa halte, masih terlalu curam. Curam nya *ramp*, disebabkan karena kurangnya lahan untuk membangun *ramp* yang landai dan sesuai dengan aturan untuk bisa diakses oleh penyandang disabilitas.

“Ramp terlalu curam dikarenakan lokasinya, kita kan bangun halte bukan di lokasi pemerintah, tapi membangun diwilayah pemukiman warga, jadi masih ada warga kita yang masih tidak peduli dengan keberadaan fasilitas publik, jadi kurang space untuk membangun ramp yang sesuai (tidak terlalu curam) karna lokasi yang terbatas. Jadi kami harus memikirkan bagaimana tanah sekecil itu, bisa untuk dibangun halte dengan ramp yang

112 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019.

113 Wawancara dengan T. Robby Irza, Kepala UPTD TransK pada Tanggal 19 Maret 2019.

*ramah disabilitas. Atau di hilangkan sama sekali, karna jika pun dibangun tetap tidak akses untuk disabilitas. Kalau seperti itu kan kasihan, seharusnya mereka punya kesempatan.*¹¹⁴

Permasalahan lainnya dalam penyediaan aksesibilitas transportasi publik yang ramah disabilitas adalah terkait dengan kurangnya keterlibatan para penyandang disabilitas dalam penyediaan aksesibilitas transportasi publik bagi mereka.

*“Kalau pembuatan UU tentang disabilitas khusus transportasi kami belum ada dilibatkan, Jadi dalam penyediaan transportasi yang ramah disabilitas, kami belum dilibatkan. Padahal dalam undang-undang kan wajib menyediakan akses bagi kami disabilitas. namun implementasinya belum berjalan. Isu disabilitas ini kan bukan isu baru. Ketika melakukan sesuatu yang bertujuan untuk memenuhi hak semua orang, termasuk disabilitas di dalamnya, libatkan kita supaya kita bisa memberi masukan itu. Karna kalau kita tidak terlibat kita tidak bisa menyampaikan apa yang ingin kita sampaikan dan Pemerintah juga tidak tahu apa kebutuhan kita. Sehingga pemerintah hanya bisa menerka-nerka dan menduga-duga.”*¹¹⁵

Pada hakikatnya, hambatan utama dalam penyediaan fasilitas transportasi publik yang ramah disabilitas adalah, kurangnya kesadaran, kepedulian dan rasa simpati masyarakat pada umumnya terhadap kebutuhan para penyandang disabilitas. Kurangnya rasa simpati sehingga untuk memberikan prioritas terhadap kebutuhan mereka masih rendah.

“Tergantung disabilitasnya , kalau masalah akses dari rumah keluar itu tergantung masing-masing pribadi disabilitas. karena kenapa? Ketika lokasi sudah akses, tapi disabilitas nya belum punya motivasi dan tidak ada dukungan dari lingkungan sekitarnya, dia belum tentu bisa mengakses. Kalau misalnya lokasi rumahnya tidak akses tetapi dia mendapat dukungan yang full dari keluarga dan lingkungannya, dia akan bisa mengakses. Seperti saya, rumah saya tidak akses-akses banget tapi karena keluarga dan lingkungan mendukung, sehingga kita bisa akses, bisa kita keluar rumah sendiri. Kemudian faktor pendukung satu lagi yaitu penerimaan masyarakat ya, kalau masyarakat menerima ya siapapun disabilitasnya dia akan wellcome. Nah

114 *Ibid*,

115 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT), Erlina Marlinda pada Tanggal 12 Maret 2019.

kalau saya justru di transK fasilitas fisiknya (halte) yang tidak mendukung saya, oleh karenanya saya tidak mengakses TransK."¹¹⁶

Terutama untuk Banda Aceh yang telah dinobatkan menjadi Kota Inklusif dan Ramah Disabilitas, sudah semestinya memberikan pelayanan yang adil tanpa diskriminasi kepada semua kalangan masyarakat yang ada di dalamnya.

*"Banda Aceh ini kan sudah dinobatkan sebagai kota Inklusif dan Ramah Disabilitas. Berbicara inklusif itu luas ya, bukan hanya disabilitas dan non disabilitas, tetapi bagaimana penerimaan masyarakat terhadap berbagai macam perbedaan baik itu agama, suku, bahasa, ras dan lain lain. Ketika masyarakat melihat disabilitas, jangan lagi beranggapan bahwa mereka ini sebagai peminta-minta, sebagai orang yang perlu dikasihani. Tidak, karena sudah bukan zamannya lagi, sekarang hak kita adalah sama, oleh karena itu pemenuhan hak nya juga harus sama. Itu yang sebenarnya kita harapkan dari pemerintah dan masyarakat. Dari masyarakat juga harus mulai mensosialisasikan bahwa disabilitas itu juga bagian dari masyarakat pada umumnya dan mereka juga memiliki kebutuhan yang sama, kalau non disabilitas butuh kerja, ya disabilitas juga butuh kerja. Non disabilitas butuh transportasi yang nyaman dinikmati, ya kami disabilitas juga butuh, Sensitivitas dari orang-orang sekitar menjadi harapan kita, supaya Banda Aceh ini benar-benar inklusif ya, menerima semua kalangan masyarakat yang ada didalamnya."*¹¹⁷

Oleh karena itu, menjadi tugas utama bagi pemerintah dan masyarakat untuk bersama-sama peduli terhadap permasalahan disabilitas agar kembali menumbuhkan rasa simpati dan kepedulian kepada mereka guna mewujudkan Kota Inklusif dan Ramah Difabel dengan pemenuhan hak-hak pelayanan publik secara adil dan setara sebagai warga Negara Indonesia pada umumnya dan masyarakat Aceh khususnya.

Adapun upaya pemerintah dalam penyediaan fasilitas transportasi publik TransK yang ramah disabilitas adalah:

116 *Ibid*,

117 Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Erlina Marlinda, Pada Tanggal 12 Maret 2019

1. Mengadakan sosialisasi kepada masyarakat untuk ikut serta dan berpartisipasi aktif dalam mewujudkan transportasi publik yang nyaman dan ramah bagi disabilitas, menumbuhkan rasa simpati dan peduli terhadap mereka, sensitif terhadap kebutuhan-kebutuhan mereka, dan memperlakukan mereka layaknya masyarakat “normal” pada umumnya.
2. Memperbaiki Tata Kota Banda Aceh yang belum aksesibel (seperti trotoar) dan akses menuju halte menjadi lebih aksesibel dengan melakukan kerjasama dan koordinasi dengan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota Banda Aceh, sehingga penyediaan aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas dapat lebih maksimal dapat dinikmati oleh semua kalangan masyarakat, termasuk penyandang disabilitas.
3. Melibatkan *stakeholder*, BUMN/BUMS dan masyarakat untuk membangun dan menggiatkan kegiatan-kegiatan yang melibatkan disabilitas dengan menginvestasikan dana *Cooperate Social Responsibility (CSR)* untuk membangun fasilitas publik yang ramah disabilitas. Saat ini belum ada badan usaha yang sudah melakukan hal tersebut. Kebanyakan dana CSR digunakan untuk program-program yang kurang urgensinya, misalnya saja membangun tugu.
4. Pihak-pihak terkait di setiap instansi Pemerintahan Aceh harus merangkul beberapa angkutan umum yang ada di daerah mereka sebagai *feeder/supporting* dari TransK. Artinya *feeder* tersebut harus hadir di daerah-daerah yang tidak dijangkau oleh TransK yang hanya menunggu

di halte. Dan yang terpenting *feeder* tersebut harus aksesibel bagi penyandang disabilitas agar memudahkan aksesnya.

5. Menghilangkan rintangan-rintangan bagi partisipasi di dalam lingkungan fisik. Langkah-langkah dimaksud berupa pengembangan standar dan pedoman serta pertimbangan untuk memberlakukan undang-undang demi menjamin aksesibilitas terhadap pelayanan transportasi umum dan alat transportasi lainnya, jalan raya dan lingkungan luar ruangan lainnya, dan memberikan sanksi yang berat bagi yang melanggar peraturan. Tidak hanya bagi pemerintah dalam membangun fasilitas publik, tetapi juga bagi masyarakat wajib membantu mereka dalam mengaksesnya.
6. Menjamin agar arsitek, insinyur bangunan dan pihak-pihak lainnya yang secara profesional terkait dalam perancangan dan pembangunan lingkungan fisik, mendapatkan akses terhadap informasi yang memadai tentang kebijaksanaan mengenai kecacatan serta langkah-langkah untuk menciptakan aksesibilitas. Menyertakan di dalam desain dan konstruksi lingkungan fisik dari awal hingga proses perancangannya.
7. Melibatkan organisasi-organisasi penyandang disabilitas secara langsung dalam tahap pembangunan berbagai fasilitas publik sejak tahap perencanaan awal dan melakukan konsultasi dengan organisasi-organisasi penyandang disabilitas guna mengembangkan standar dan norma-norma bagi aksesibilitas. Sehingga aksesibilitas yang maksimum dapat terjamin adanya.

BAB V

PENUTUP

5.I KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian pada sejumlah pihak terkait dengan penyediaan Aksesibilitas Transportasi Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah suatu bangunan sudah dikatakan aksesibel, maka harus memenuhi prinsip-prinsip aksesibilitas berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 Tentang Pedoman Teknik Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan, yaitu prinsip keselamatan, kemudahan, kegunaan dan kemandirian. Aksesibilitas untuk Transportasi Publik TransK dapat dinilai dari dua segi. Yang *pertama*, dilihat dari peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 dan yang *kedua* dilihat dari fasilitasnya. Secara umum, aksesibilitas TransK jika dilihat berdasarkan Permen PU Nomor 30, belum memenuhi prinsip-prinsip aksesibilitas. Sementara itu, untuk aksesibilitas TransK jika dilihat dari Fasilitasnya secara umum dibagi lagi menjadi dua, yang *pertama* dapat dilihat dari segi bus nya (di dalam bus) dan yang *kedua* dilihat dari segi fasilitas diluar bus nya (dalam hal ini Akses Menuju Halte, Akses Saat di Halte, dan Akses dari Halte Menuju Bus). Jika dilihat dari segi bus nya, keaksesan sudah mencapai hampir 100 Persen, sedangkan fasilitas diluar bus nya masih tidak ramah disabilitas.

2. Adapun upaya pemerintah dalam penyediaan fasilitas transportasi publik TransK yang ramah disabilitas diantaranya: Mengadakan sosialisasi kepada masyarakat untuk ikut serta dan berpartisipasi aktif dalam mewujudkan transportasi publik yang nyaman dan ramah bagi disabilitas, memperbaiki Tata Kota Banda Aceh yang belum aksesibel seperti trotoar dan akses menuju halte menjadi lebih aksesibel dengan melakukan kerjasama dan koordinasi dengan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota Banda Aceh, melibatkan *stakeholder*, BUMN/BUMS dan masyarakat untuk membangun dan menggiatkan kegiatan-kegiatan yang melibatkan disabilitas dengan menginvestasikan dana *Coorporate Social Responsibility (CSR)* untuk membangun fasilitas publik yang ramah disabilitas, merangkul beberapa angkutan umum yang ada di daerah mereka sebagai *feeder/supporting* dari TransK, Menjamin agar arsitek, insinyur bangunan dan pihak-pihak lainnya yang secara profesional terkait dalam perancangan dan pembangunan lingkungan fisik mendapatkan akses terhadap informasi yang memadai tentang kebijaksanaan mengenai kecacatan serta langkah-langkah untuk menciptakan aksesibilitas, serta melibatkan organisasi-organisasi penyandang disabilitas secara langsung dalam tahap pembangunan berbagai fasilitas publik sejak tahap perencanaan awal dan melakukan konsultasi dengan organisasi-organisasi para penyandang disabilitas guna mengembangkan standar dan norma-norma bagi aksesibilitas.

5.2 SARAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Aksesibilitas Transportasi Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh peneliti/penulis menyarankan sebagai berikut:

1. Diharapkan Pemerintah Kota Banda Aceh khususnya Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh sebagai pengelola dan pelaksana fasilitas Transportasi publik TransK dapat mengevaluasi kembali mengenai proses penyediaan aksesibilitas transportasi publik yang telah diterapkan sesuai dengan kebutuhan.
2. Dengan adanya TransK diharapkan bisa mengembalikan Aceh pada masa 80-90an yang masih mengenal angkutan umum. Karena macetnya lalu lintas saat ini, salah satunya adalah karena pemerintah tidak menyediakan angkutan umum yang layak dan bisa diakses oleh semua kalangan. Sehingga dengan adanya TransK bisa mengurangi kemacetan di Kota Banda Aceh dan mewujudkan Banda Aceh sebagai Kota Inklusif dan Ramah Disabilitas secara maksimal.
3. Untuk meningkatkan kesejahteraan semua masyarakat, diharapkan pemerintah terus meningkatkan kualitas pelayanan yang lebih maksimal sehingga seluruh masyarakat termasuk penyandang disabilitas merasa nyaman dan tenteram.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Adisasmita, Rahardjo. 2012. *Analisis Tata Ruang Pembangunan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi; Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Echols, John M dan Hassan Sadilly. 1995. *Kamus Inggris-Indonesia: an English-Indonesian Dictionary*. Jakarta: PT. Gramedia

Kriyantono, Rachmat. 2006. *Teknik Riset Komunikasi*. Jakarta: Prenada.

M, Mujimin. 2007. *Penyediaan Fasilitas Publik yang Manusiawi bagi Aksesibilitas Difabel*. Jakarta.

Ratminto dan Atik Septi Winarsih. 2009. *Manajemen Pelayanan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Reefani, Nur Kholis. 2013. *Panduan Anak Berkebutuhan Khusus*. Imperium: Yogyakarta.

Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.

Jurnal :

Adi Suhendra. 2017. *Strategi Pemerintah Kota Banda Aceh dan Kota Surakarta dalam Mewujudkan Kota Ramah Disabilitas*. Jurnal Matra Pembaruan. Volume 1 (3) : 131142. e-ISSN: 2549-5283 p-ISSN: 2549-5151 (diakses pada 13 Maret 2018)

Arina Hayati dkk . 2017. *Studi Aksesibilitas Halte Bis Trans Menuju Lingkungan Inklusif*. EMARA Indonesian Journal of Architecture Vol 3 Nomor 2 – December ISSN 2460-7878, e-ISSN 2477-5975 (diakses pada 13 Maret 2018)

Eta Yuni Lestari dkk. 2017. *Pemenuhan Hak Bagi Penyandang Disabilitas Di Kabupaten Semarang Melalui Implementasi Convention On The Rights Of Persons With Disabilities (CPRD) Dalam Bidang Pendidikan*. INTEGRALISTIK No.1/Th. XXVIII/2017. (diakses pada 13 Maret 2018)

M. Syafi'ie. 2014. *Pemenuhan Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas*. INKLUSI, Vol.1, No. 2 Juli – Desember. (diakses pada 16 Maret 2018)

Menteri Perhubungan (Budi Karya Sumadi). 2017. "*Industri Pilihan Dalam Kerangka Strategi Industrialisasi Indonesia 2045*" yang difasilitasi oleh Komite Ekonomi dan Industri Nasional (KEIN) dan Universitas Diponegoro. Biro Komunikasi dan Informasi Publik – (di akses pada tanggal 30 April 2018)

Nilda Mutia. 20187 *Pelaksanaan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh*. Vol. 1(1) , pp. 55-66 ISSN : 2597-6885 (diakses pada tanggal 13 Maret 2018)

Toddy Hendrawan Yupardhi, I Made Jayadi Waisnawa. 2015. *Studi Aksesibilitas Fasilitas Publik Halte Trans Sarbagita Terhadap Penyandang Disabilitas*. Jurnal "SEGARA WIDYA", Volume 3, Nomor 1, ISSN: 2354-7154 (diakses pada tanggal 13 Maret 2018) .

Tarsidi, Didi. *Aksesibilitas Lingkungan Fisik bagi Penyandang Cacat*. 2008 (diakses dari direktori file UPI <https://file.upi.edu/Direktori/FIP>)

Peraturan Perundang-Undangan :

Pemerintah Aceh. 2008. *Qanun Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Pelayanan Publik*.

Pemerintah Aceh. 2013. *Qanun Nomor 11 Tahun 2013 Tentang Kesejahteraan Sosial*.

Pemerintah Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan*.

Pemerintah Indonesia. 1997. *Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat*.

Pemerintah Indonesia. 1999. *Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia*.

Pemerintah Indonesia. 2003. *Keputusan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara (Meneg PAN) Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003 Tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik*.

Pemerintah Indonesia. 2004. *Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 63 Tahun 2004 Tentang Prinsip Pelayanan Publik.*

Pemerintah Indonesia. 2006. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan.*

Pemerintah Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial.*

Pemerintah Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.*

Pemerintah Indonesia. 2011. *Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 Tentang Pengesahan Hak-Hak Penyandang Disabilitas.*

Pemerintah Indonesia. 2016. *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.*

Artikel/Website resmi Pemerintah :

Demografi Kota Banda Aceh, diakses di <https://bandaacehkota.go.id/p/demografi.html> pada 18 April 2019

Halte Transkutardja di Banda Aceh tidak Ramah Disabilitas, diakses di <https://news.okezone.com/read/2018/01/02/340/1838791/8206-halte-transkutardja-di-banda-aceh-tidak-ramah-disabilitas> pada 27 Maret 2018

Information and Communication Standards, Making Information Accessible to People with Disabilities, diambil dari <http://www.mcass.gov.on.ca/documents/en/mcass/> dalam M. Syafi'ie (2014)

Komunitas Difabel ingin Halte TransK diperbaiki, diakses di <http://www.acehkita.com/komunitas-difabel-ingin-halte-transk-diperbaiki/> pada 27 Maret 2018)

Menatap Banda Aceh “Kota Ramah Difabel” Hari ini, diakses di <https://www.solider.id/2014/05/26/menatap-banda-aceh-“kota-ramah-difabel”-hari-ini> pada 27 Maret 2018)

Organisasi UPTD Trans Koetardja, diakses di <https://dishub.acehprov.go.id/organisasi/uptd-trans-koetaradja> pada 04 April 2019

Pengoperasian Bus Trans Koetaradja sebagai Solusi Masa Depan, diakses di <https://www.acehprov.go.id/news/read/2016/05/02/3278/pengoperasian-bus-trans-koetaradja-sebagai-solusi-masa-depan.html> pada 08 Maret 2019)

RAPBK Banda Aceh 2019 Rp12 Triliun disahkan, diakses di <https://bandaacehkota.go.id/berita/12261/rapbk-banda-aceh-2019-rp-12-triliun-disahkan.html> pada 20 Maret 2019

Sejarah Kota Banda Aceh, diakses di <https://bandaacehkota.go.id/p/sejarah.html> pada 18 Maret 2019

TransK layani 4 koridor, diakses di <http://aceh.tribunnews.com/2017/12/29/2018-trans-k-layani-4-koridor> pada 04 April 2019

Trans Kutaraja adalah Solusi untuk Transportasi Publik di Kota Banda Aceh, diakses di <https://kotatanyoe.com/KotaTanyoe/11/5/Trans-Kutaraja-adalah-Solusi-untuk-Transportasi-Publik-di-Kota-Banda-Aceh> pada 08 April 2019

Tulisan tentang Penyandang Disabilitas, diakses di <http://aceh.tribunnews.com/2013/12/03/penyandang-disabilitas> pada 27 Maret 2018

LAMPIRAN

Lampiran I

1. Nama/sejak kapan menjabat menjadi Kepala Dinas Perhubungan Banda Aceh?
2. Sejak kapan TransK mulai beroperasi di Kota Banda Aceh?
3. Sejauh ini, bagaimana perkembangan bus TransK di Banda Aceh? Apakah ada perbedaan/perbandingan sejak pertama kali beroperasi?
4. Bagaimana respon/keterlibatan masyarakat?
5. Berapa persentase pengguna TransK antara yang tua, muda, anak sekolah, pekerja, mereka yang “normal” secara fisik atau penyandang disabilitas? (lebih dominan yang mana yang menggunakan TransK)
6. Dasar hukum tentang penyediaan fasilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas?
7. Dinas perhubungan merupakan (anak) dari Kementerian Perhubungan, artinya sebagai perpanjangan tangan kementerian perhubungan yang berada di pusat, dan bus TransK juga merupakan bantuan dari kementerian perhubungan, apakah dalam penyediaan pelayanan transportasi publik ada aturan/Undang-Undang/SOP tersendiri dari Kementerian Perhubungan?
8. Dalam penyediaan fasilitas transportasi publik, apakah sudah memperhatikan dan melibatkan para penyandang disabilitas/masyarakat?
9. Dalam penyediaan fasilitas transportasi publik apakah sudah memenuhi prinsip-prinsip aksesibilitas yang sudah ditentukan oleh peraturan menteri PU nomor 30 tahun 2006, tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, termasuk didalamnya aksesibilitas untuk moda transportasi?
10. Prinsip-prinsip aksesibilitas yang dimaksud adalah :
 - Keselamatan
 - Kemudahan
 - Kegunaan
 - Kemandirian
11. Apa kendala yang dihadapi dalam membangun fasilitas transportasi publik yang ramah bagi difabel?
12. Bagaimana upaya Pemerintah/Dinas Perhubungan sendiri dalam mengatasi permasalahan tersebut agar para penyandang disabilitas dapat menikmati fasilitas transportasi publik dengan mudah agar tercapainya keadilan dan kesejahteraan bagi penyandang disabilitas?

Lampiran II

1. Nama/alamat/jenis disabilitas/penyebab disabilitas?
2. Sejak kapan mulai menggunakan TransK?
3. Tujuan/alasan menggunakan Transk?
4. Pernah/tidak mengalami kejadian yang kurang menyenangkan selama menggunakan TransK?
5. Apakah ada hambatan dalam mengakses pelayanan transportasi public (TransK) ?
6. Apakah kelebihan dan kekurangan TransK? Mulai dari halte nya, bus nya, maupun pelayanan lainnya?
7. Dalam proses pembuatan kebijakan/penyediaan fasilitas public bidang tersebut apakah turut melibatkan penyandang disabilitas?
8. Menurut bapak/ibu apakah TransK sudah ramah difabel? Apakah sudah Aksesibel bagi penyandang disabilitas sesuai dengan prinsip-prinsip aksesibilitas, yaitu : keselamatan, kegunaan, kemudahan dan kemandirian?
9. Apa harapan bapak/ibu kepada pemerintah terkait dengan penyediaan pelayanan transportasi publik yang ramah bagi penyandang disabilitas?

Lampiran III

1. Nama/sejak kapan menjadi pengemudi/kondektur transK?
2. Apakah dulu nya merupakan pengemudi labi-labi?
3. Bagaimana tanggapan bapak mengenai Transportasi Publik TransK? Apakah ada perubahan sejak pertama diluncurkan hingga saat ini?
4. Bagaimana pelayanan yang diberikan kepada seluruh penumpang TransK?
5. Bagaimana dengan pengguna TransK Penyandang Disabilitas dan kaum rentan lainnya?
6. Seberapa sering bapak menjumpai pengguna TransK yang merupakan penyandang disabilitas?
7. Apakah ada aturan atau sosialisasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Aceh sebagai pengelola TransK kepada seluruh pengemudi maupun kondektur TransK mengenai bagaimana seharusnya memberikan pelayanan kepada penyandang disabilitas?
8. Apakah Penyandang Disabilitas pengguna TransK dibantu saat akan mengakses TransK?
9. Bagaimana menurut bapak terkait dengan penyediaan fasilitas Transportasi Publik TransK bagi Penyandang Disabilitas? apakah sudah aksesibel bagi mereka berdasarkan prinsip-prinsip aksesibilitas yang diatur dalam Permen PU No 30 Tahun 2006 yaitu prinsip:
 - Kemudahan
 - Keselamatan
 - Kegunaan
 - kemandirian
10. Apakah ada hambatan selama menjadi pengemudi dan kondektur Transk?
11. Menurut bapak apa yang harus dilakukan Pemerintah Aceh dan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh untuk mewujudkan transportais public yang nyaman bagi semua kalangan termasuk penyandang disabilitas?
12. Apa harapan bapak terkait dengan adanya TransK ini? Dan juga terkait penyediaan fasilitas Transportasi Publik TransK bagi penyandang disabilitas?

Lampiran IV

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIP UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor : 102/Un.08/FISIP/Kp.07.6/01/2019

TENTANG

PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

- Menimbang** :
- Bahwa untuk kelancaran bimbingan skripsi dan ujian munaqasyah mahasiswa pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh maka dipandang perlu menunjuk pembimbing skripsi tersebut yang dituangkan dalam Surat Keputusan Dekan;
 - Bahwa saudara yang tersebut namanya dalam surat keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk diangkat sebagai pembimbing skripsi.
- Mengingat** :
- Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003, tentang Sistem Pendidikan Nasional;
 - Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;
 - Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah RI Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
 - Keputusan Presiden Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh menjadi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Peraturan Menteri Agama RI Nomor 12 Tahun 2014, tentang Organisasi & Tata Kerja UIN Ar-Raniry;
 - Peraturan Menteri Agama Nomor 21 Tahun 2015, tentang Statuta UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Keputusan Menteri Agama Nomor 492 Tahun 2003, tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan, dan Pemberhentian PNS di Lingkungan Depag. RI;
 - Keputusan Menteri Keuangan Nomor 293/KMK.05/2011 tentang Penetapan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh pada Kementerian Agama sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Badan Layanan Umum;
 - Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 02/Un.08/R/Kp.07.5/01/2018 tentang Pemberian Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Pejabat di Lingkungan Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
- Memperhatikan** : Keputusan Seminar Proposal Skripsi Prodi Ilmu Administrasi Negara pada tanggal **12 Desember 2018**

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** :
- PERTAMA** :
- Menunjuk Saudara :
- Reza Idris, S.HI., MA. Sebagai pembimbing pertama
 - Siti Nur Zalikha, M.Si. Sebagai pembimbing kedua
- Untuk membimbing skripsi :
- Nama : Rizka Ramadanti
- NIM : 150802096
- Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
- Judul : Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh
- KEDUA** : Pembayaran honorarium pembimbing pertama dan kedua tersebut dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Banda Aceh Tahun 2019.
- KETIGA** : Surat Keputusan ini berlaku sejak ditetapkan sampai dengan berakhirnya Semester Ganjil Tahun Akademik 2019/2020 dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam surat keputusan ini.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 14 Januari 2019

An. Rektor
Dekan



Scanned with

1. Pusat UIN Ar-Raniry Banda Aceh
2. Kehub. Program Studi Ilmu Administrasi Negara
3. Pendaftaran surat permohonan

Lampiran V



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
Jalan: Syekh Abdu Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon: 0651-7552921, 7551857 Fax. 0651-7552921
Homepage: www.ar-raniry.ac.id e-mail: fisip@ar-raniry.ac.id

Nomor : B-617/Un.08/FISIP.I/PP.00.9/03/2019
Lampiran : -
Hal : Permohonan Izin Penelitian

Banda Aceh, 11 Maret 2019

Kepada Yth,
Dinas Perhubungan Provinsi Aceh
di

Tempat

Assalamua'alaikum Wr. Wb.

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir perkuliahan pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh, maka kami mohon kesediaan Bapak/Ibu dan atau yang mewakili agar sudi kiranya meluangkan waktu untuk mahasiswa kami dalam rangka wawancara dan pengambilan data yang dibutuhkan guna selesainya tugas akhir dimaksud. Adapun data mahasiswa yang akan melaksanakan penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

Nama : Rizka Ramadanti
NIM : 150802096
Jurusan : Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Judul : Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh Tahun 2019

Demikian, atas perhatian dan bantuan yang diberikan kami ucapkan terimakasih.



Wakil Dekan I,

Muhammad Thalal

Lampiran VI



**PEMERINTAH ACEH
DINAS PERHUBUNGAN**

Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106
BANDA ACEH - 23121

SURAT KETERANGAN TELAH MELAKUKAN PENELITIAN
Nomor : 77 /TRANS-K/2019

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : T. ROBBY IRZA, S. SiT, MT
Jabatan : Kepala UPTD Angkutan Massal Trans Kutaraja
Alamat : Jln. Mayjend T. Hamzah Bendahara No. 52 Kuta alam Banda Aceh

Dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : Rizka Ramadanti
NIM : 150802096
Fak/Prodi : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan / Ilmu Administrasi Negara
Universitas : UIN Ar- Raniry Banda Aceh

Adalah mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan jurusan Ilmu Administrasi Negara Universitas UIN Ar- Raniry Banda Aceh telah selesai melakukan penelitian di UPTD Angkutan Massal Trans Kutaraja yang di laksanakan pada Tanggal 19 Maret 2019 untuk memperoleh data dalam rangka penyusunan skripsi yang berjudul "*Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Banda Aceh Tahun 2019*".

Demikian surat keterangan ini dibuat dan diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.

Banda Aceh, 25 Maret 2019

KEPALA UPTD
ANGKUTAN MASSAL TRANS KUTARAJA
DINAS
PERHUBUNGAN
[Signature]
C. ROBBY IRZA, S.SiT, MT
PEMBINA
NIP. 19780306 200003 1 002



Scanned with
CamScanner

Lampiran VII

DOKUMENTASI HASIL PENELITIAN



**Wawancara dengan Kepala UPTD TransK, Bapak T. Robby Irza di Dinas
Perhubungan Provinsi Aceh**



Bersama Kasubbag dan Staf UPTD TransK Saat mengambil data di Dinas Perhubungan Provinsi Aceh



Wawancara dengan Ketua Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh (FKPCT) Banda Aceh, Ibu Erlina Marlinda.



Wawancara dengan Miko, salah satu penyandang disabilitas Tuna Daksa Pengguna TransK.



Wawancara dengan Bapak Iskandar, salah satu pengemudi (supir) TransK di Koridor 1 sejak Tahun 2016.

Lampiran VIII

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Identitas Diri

Nama Lengkap : Rizka Ramadanti
Tempat/tanggal lahir : Matang Ara Jawa, 06 Oktober 1998
Jenis kelamin : Perempuan
Fakultas/Prodi : FISIP/Ilmu Administrasi Negara
Universitas : Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh
Kewarganegaraan : Indonesia
Status : Belum Menikah
Agama : Islam
Tinggi/Berat Badan : 150 cm/40 kg
Alamat : Kuala Simpang, Aceh Tamiang
Domisili : Jl. Keuchik Riah, Jeulingke, Kecamatan Syiah Kuala,
Banda Aceh.
Telepon : 082276425248
Email : rizkaramadanti98@yahoo.com

Pendidikan

2004-2009 : SD Negeri Lhok Medang Ara
2009-2012 : SMP Negeri 1 Manyak Payed
2012-2015 : SMA Negeri 1 Manyak Payed

Orang Tua/ Wali

Nama Ayah : Mukhtar
Pekerjaan : PNS
Alamat : Tualang Cut, Aceh Tamiang.

Nama Ibu : Suyanti
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Tualang Cut, Aceh Tamiang

Banda Aceh, 28 Juni 2019

Rizka Ramadanti
NIM. 150802096