

SKRIPSI

AKSESIBILITAS PENYANDANG DISABILITAS DALAM LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK STUDI PADA TEMAN BUS MAMMINASATAPROVINSI SULAWESI SELATAN



Disusun Oleh:

ANDI WIDIA TENRI BATARA

105641117417

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2024

**AKSESIBILITAS PENYANDANG DISABILITAS DALAM LAYANAN
TRANSPORTASI PUBLIK STUDI PADA TEMAN BUS MAMMINASATA
PROVINSI SULAWESI SELATAN**

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh
gelarsarjana ilmu pemerintahan (S. IP)

Disusun dan diajukan oleh

ANDI WIDIA TENRI BATARA
Nomor stambuk : 105641117417

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap
Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan

Nama Mahasiswa : Andi Widia Tenri Batara

Nomor Induk Mahasiswa : 105641117417

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik

Pembimbing I

Menyetujui :

Pembimbing II

Ahmad Harakan, S.IP., M.H.I

Nur Khaerah, S.IP., M/IP

Mengetahui :

Dekan Fisipol
Unismuh Makassar

Ketua Program Studi
Ilmu Pemerintahan

Dr. H. Ikhvina Malik, S.Sos., M.Si
NBM. 730 727

Ahmad Harakan, S.IP., M.H.I
NBM. 1207 163

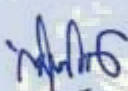
HALAMAN PENERIMAAN TIM

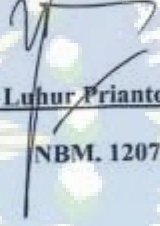
Telah diterima oleh tim penguji skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor : 0224/FSP/A.4-II/I/45/2024 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana strata 1 (S1) dalam Program Studi Ilmu Pemerintahan di Makassar pada hari Senin 29 Januari tahun 2024.

Mengetahui:

KETUA

SEKRETARIS


Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si


Andi Luhur Prianto, S.IP., M.Si

NBM. 730727

NBM. 1207163

TIM PENGUJI

1. Prof. Dr. H. Muhlis Madani, M.Si (Ketua)

2. Hamrun, S.IP., M.Si

3. Nur Khaerah, S.IP., M.IP

4. Muh. Amril Pratama Putra, S.IP., M.AP

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : ANDI WIDIA TENRI BATARA

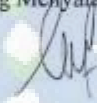
Nomor Induk Mahasiswa : 105641117417

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyatakan bahwa benar proposal penelitian ini adalah karya saya sendiri dan bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 23 Desember 2023

Yang Menyatakan,



Andi Widia Tenri Batara

ABSTRAK

ANDI WIDIA TENRI BATARA. 2024. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan (dibimbing oleh Ahmad Harakan dan Nur Khaerah).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis aksesibilitas yang dialami oleh penyandang disabilitas dalam menggunakan layanan transportasi publik, khususnya pada Teman Bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan. Studi ini melibatkan analisis tentang kendala-kendala yang dihadapi oleh penyandang disabilitas dalam mengakses layanan transportasi publik, serta mengevaluasi upaya yang telah dilakukan oleh Teman Bus Mamminasata untuk meningkatkan aksesibilitas bagi mereka. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi langsung, wawancara mendalam dengan penyandang disabilitas, pejabat terkait, dan petugas layanan transportasi, serta studi dokumentasi terkait regulasi dan kebijakan yang berkaitan dengan aksesibilitas transportasi bagi penyandang disabilitas.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat berbagai kendala yang dihadapi oleh penyandang disabilitas dalam mengakses layanan transportasi publik, seperti kurangnya fasilitas yang ramah disabilitas, kurangnya pelatihan bagi petugas layanan, dan kurangnya kesadaran akan hak-hak penyandang disabilitas di dalam masyarakat. Namun demikian, Teman Bus Mamminasata telah melakukan sejumlah upaya untuk meningkatkan aksesibilitas, seperti penggunaan bus yang ramah disabilitas, pelatihan bagi pengemudi, dan kerjasama dengan pihak terkait. Kesimpulannya, peningkatan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dalam layanan transportasi publik memerlukan perhatian lebih lanjut dari berbagai pihak, termasuk pemerintah, operator transportasi, dan masyarakat secara keseluruhan. Rekomendasi dari penelitian ini antara lain adalah perlunya peningkatan fasilitas yang ramah disabilitas, pelatihan yang lebih baik bagi petugas layanan, serta peningkatan kesadaran akan hak-hak penyandang disabilitas dalam menggunakan transportasi publik.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Penyandang Disabilitas, Transportasi Publik, Teman Bus Mamminasata, Sulawesi Selatan.

ABSTRAC

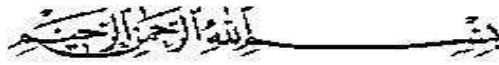
ANDI WIDIA TENRI BATARA. 2024. Accessibility of Persons with Disabilities in Public Transportation Services Study on Mamminasata Bus Friends, South Sulawesi Province (supervised by Ahmad Harakan and Nur Khaerah).

This research aims to analyze the accessibility experienced by people with disabilities when using public transportation services, especially at Teman Bus Mamminasata in South Sulawesi Province. This study involves an analysis of the obstacles faced by people with disabilities in accessing public transportation services, as well as evaluating the efforts made by Mamminasata Bus Friends to improve accessibility for them. This research method uses a qualitative approach with data collection techniques through direct observation, in-depth interviews with people with disabilities, relevant officials and transportation service officers, as well as documentation studies related to regulations and policies relating to transportation accessibility for people with disabilities.

Research findings show that there are still various obstacles faced by people with disabilities in accessing public transportation services, such as a lack of disability-friendly facilities, a lack of training for service staff, and a lack of awareness of the rights of people with disabilities in society. However, Mamminasata Bus Friends have made a number of efforts to improve accessibility, such as using disability-friendly buses, training for drivers, and collaborating with related parties. In conclusion, increasing accessibility for people with disabilities in public transportation services requires further attention from various parties, including the government, transportation operators, and society as a whole. Recommendations from this research include the need to improve disability-friendly facilities, better training for service staff, and increase awareness of the rights of people with disabilities in using public transportation.

Keywords: Accessibility, People with Disabilities, Public Transportation, Mamminasata Bus Friends, South Sulawesi.

KATA PENGANTAR



AssalamuAlaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, karena atas rahmat dan hidayahnya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul **“Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.”** skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana ilmu pemerintahan pada fakultas ilmu sosial dan ilmu politik di universitas muhammadiyah makassar. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini telah melibatkan banyak pihak yang tentunya sepenuh hati meluangkan waktu dengan ikhlas memberikan informasi yang dibutuhkan. oleh karena itu, dalam kesempatan ini penyusun mengucapkan terima kasih kepada Ayahanda Ahmad Harakan, S.IP., M.H.I selaku pembimbing I dan Ibunda Nur Khaerah, S.IP., M.IP selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan arahan dan masukan. selain itu, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kepada Ayahanda Ahmad Harakan, S.IP., M.H.I dan Ibunda Ayahanda Ahmad Harakan, S.IP., M.H.I terimakasih telah membimbing.
2. Ibunda Dr. Hj. Ihyani Malik S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, yang telah mengelola fakultas dengan sebaik-baiknya.
3. Ayahanda Ahmad Harakan, S.IP., M.H.I selaku ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas

Muhammadiyah Makassar.

4. Ibunda Nur Khaerah, S.IP., M.IP selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
5. Seluruh Dosen Program Studi Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah membagikan ilmunya selama proses perkuliahan.



DAFTAR ISI

HALAMAN

PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENERIMAAN TIM.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN.....	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat penelitian	10
BAB II TINJAUAN PUSTAK.....	12
A. Penelitian Terdahulu	12
B. Landasan Teori	16
C. Kerangka Pikir	32
D. Fokus Penelitian	33
E. Deskripsi Fokus Penelitian	33
BAB III METODE PENELITIAN	34
A. Lokasi dan Waktu Penelita	34
B. Jenis dan Tipe Penelitian	34
C. Sumber Data	35
D. Informan	
E. Teknik Pengumpulan Data	36
F. Teknik Analisa Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	39
A. Deskripsi Objek Penelitian	39
B. Hasil Penelitian	55

C. Pembahasan Hasil Penelitian.....	69
BAB V PENUTUP	77
A. Kesimpulan.....	77
B. Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA	83



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Disabilitas fisik merupakan kelompok masyarakat yang beragam diantara penyandang disabilitas yang mengalami disabilitas fisik, disabilitas mental maupun gabungan dari disabilitas fisik dan mental. Kondisi penyandang disabilitas tersebut mungkin hanya sedikit berdampak pada kemampuan untuk berpartisipasi di tengah masyarakat, atau bahkan berdampak besar terhadap kelangsungan kehidupan bagi para penyandang disabilitas layaknya seperti manusia pada umumnya sehingga memerlukan dukungan baik dari segi moral maupun akses dalam menjalankan kehidupannya ataupun beraktivitas sehari hari dan bantuan dari orang lain maupun pemerintah selaku penyedia akses bagi penyandang disabilitas agar dapat diberi kemudahan. Selain itu penyandang disabilitas menghadapi kesulitan yang lebih besar tentunya bagi penyandang disabilitas fisik dan mental dibanding masyarakat non disabilitas di karenakan hambatan dalam mengakses layanan umum, seperti akses dalam layanan pendidikan, kesehatan, maupun dalam hal ketenagakerjaan (Sholihah, I. 2016).

Penyandang disabilitas pada umumnya merupakan warga negara yang layakdiberikan hak sesuai dengan kebutuhannya sebagai warga negara. Akan tetapi terkadang penyandang disabilitas dipandang sebelah mata karena keterbatasan fisik sehingga kebutuhannya sulit terpenuhi. Tentunya gambaran

seperti ini sering kita jumpai. Hal seperti ini perlu diubah terkait bagaimana menyediakan kebutuhan sesuai dengan kemampuan ataupun bagi penyandang disabilitas itu sendiri.

Secara eksplisit Indonesia juga memiliki Undang Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang penyandang cacat yang memberikan landasan hukum secara tegas mengenai kedudukan dan hak penyandang disabilitas. Dalam konsideran Undang Undang penyandang cacat di tegaskan dalam pasal 1 bahwa penyandang disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Dengan diterbitkannya Undang Undang No. 8 Tahun 2016 tentang pemenuhan hak penyandang cacat, terlihat pergeseran konsepsi menuju ke arah perlindungan dan pemenuhan atas hak asasi manusia (HAM) sebagai manusia yang bermartabat sebagaimana yang tertuang dalam pasal 3 Undang Undang penyandang disabilitas yang berbunyi pelaksanaan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas bertujuan yaitu pertama, Mewujudkan penghormatan, pemajuan, perlindungan dan pemenuhan hak asasi manusia serta kebebasan dasar penyandang disabilitas secara penuh dan setara. Kedua, Menjamin upaya penghormatan, pemajuan, perlindungan dan pemenuhan hak sebagai martabat yang melekat pada diri penyandang disabilitas. Ketiga, Melindungi penyandang disabilitas dari penelantaran dan eksploitasi, pelecehan dan segala tindakan diskriminatif serta pelanggaran hak asasi manusia.

Selain itu hak hak fundamental berikut kewajiban penyandang disabilitas juga ditegaskan dalam pasal 41 ayat 2 Undang Undang nomor 39 tahun 2004 tentang hak asasi manusia (Undang Undang HAM), yang menyebutkan bahwa setiap penyandang cacat, orang berusia lanjut, wanita hamil dan anak anak, berhak memperoleh kemudahan dan perlakuan khusus.

Jumlah penyandang disabilitas fisik di Indonesia pada tahun 2021 Badan Pusat Statistik (BPS) menerbitkan survei ketenagakerjaan nasional (SAKERNAS). Seseorang yang bekerja diluar tempat aslinya menetap sementara di tempat tersebut dan mengalami permasalahan sosial sehingga menjadi terlantar, pelayanan sosial yang diberikan yaitu pemberdayaan bagi pekerja migran. Hal ini memungkinkan analisis yang lebih dalam tentang kondisi penyandang disabilitas di pasar tenaga kerja Indonesia. Sementara itu jumlah penyandang disabilitas di kota makassar pada tahun 2022 di prediksi 19.436 jiwa. Pendataan terhadap kaum disabilitas di batasi 10 tahun ke atas, karena usia tersebut masyarakat dinilai sudah bisa mengidentifikasi dirinya sendiri. Sehingga pendataan yang dilakukan menjadi cukup profesional (BPS). selain itu dinas sosial provinsi sulawesi selatan hanya mengenai rencana atau program kedepan (Tan, W. 2021).

Tabel 1.1
Jumlah Penyandang Disabilitas di Kota Makassar

No	Jenis Kecacatan	Jumlah		Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan	
1.	Tuna Daksa	7	15	22
2.	Tuna Netra	108	66	174
3.	Tuna Rungu Wicara	24	25	49
4.	GDK yang dapat jaminan berat	264	181	445

5.	Eks Kusta	405	295	700
Jumlah Penyandang Disabilitas		808	582	1.390

Sumber: Dinas Sosial 2024.

Batasan dalam penelitian ini yakni penyandang disabilitas fisik terdiri dari tuna daksa, tuna netra, dan tuna rungu wicara. Penyandang disabilitas fisik di kota makassar pada tahun 2020 sampai 2023 sebanyak 1.390 orang sedangkan penyandang disabilitas fisik adalah 245 (BPS). Sementara bila mengacu pada standar yang diterapkan organisasi kesehatan dunia PBB dengan persyaratan lebih ketat, jumlah penyandang disabilitas di indonesia mencapai 10 juta jiwa kemudian provinsi sulawesi selatan mengungkapkan bahwa jumlah penyandang disabilitas hingga tahun 2023 ini di sulsel mencapai 82.170 orang.

Jumlah penyandang disabilitas hanya sebagian kecil dari mereka yang mendapatkan perlakuan yang layak seperti dalam bidang pendidikan, Transportasi, kesehatan dan pekerjaan. Padahal mempekerjakan penyandang disabilitas sesuai dengan jenis dan derajat kecacatannya, pendidikan dan kemampuannya merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh perusahaan negara yang terdiri dari badan usaha milik negara (BUMN) dan badan usaha milik daerah (BUMD) serta perusahaan swasta termasuk di dalamnya koperasi. Kemudian dalam hal kesehatan, penyandang disabilitas juga memiliki hak untuk menerima pelayanan yang setara dengan non disabilitas, seperti imunisasi dan pelayanan kesehatan lainnya.

Minimnya sarana pelayanan sosial dan kesehatan serta pelayanan lainnya yang dibutuhkan oleh para disabilitas fisik, termasuk aksesibilitas

terhadap pelayanan umum yang dapat mempermudah kehidupan disabilitas fisik dimana sebagian besar hambatan aksesibilitas tersebut berupa hambatan arsitektural, membuat disabilitas fisik kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan Yang baik. Menjadikan beban tambahan tersendiri bagi seorang disabilitas fisik. Mencoba melakukan pendeskripsian beberapa hambatan atau permasalahan yang dihadapi penyandang disabilitas fisik dikarenakan oleh desain arsitektural. Membagi hambatan tersebut atau jenis kecacatan utama seperti kecacatan fisik, kecacatan sensorik dan kecacatan intelektual.

Dampak ketiadaan fasilitas umum yang tidak aksesibel bagi difabel cukup besar menyangkut ramah ekonomi, pendidikan, sosial budaya, dan politik. Mayoritas pada difabel hidup dalam taraf ekonomi serta tingkat pendidikan yang rendah karena tidak adanya ruang publik yang memungkinkan mereka untuk dapat menjalankan aktivitas ekonomi dan pendidikan secara wajar sebagaimana anggota masyarakat lainnya. Disabilitas sosial dalam budaya para disabilitas fisik tidak memiliki ruang yang cukup untuk mengekspresikan potensi diri yang dimilikinya. Pada akhirnya peran politik disabilitas pun menjadi sangat terbatas karena bus mamminasata bagi masyarakat khususnya penyandang disabilitas fisik tentunya diharapkan akan memberikan kemudahan bagi berbagai macam bentuk penyandang disabilitas khususnya disabilitas fisik. Selain itu transportasi ini secara umum sudah menjadi suatu kebutuhan yang sangat penting dalam hal mengakses untuk memudahkan aktivitas bagi penyandang disabilitas khususnya di Kota

Makassar.

Bus Mamminasata di harapkan menjadi sebuah solusi bagi pemerintah kota makassar dalam hal penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas fisik dalam hal pemenuhan kebutuhan transportasi yang ramah dan nyaman, penyediaan tangga khusus disabilitas serta biaya dapat di jangkau. Namun berdasarkan hasil observasi di lapang peneliti menemukan keadaan yang berbeda. Akses sarana dalam pelayanan publik yang dibutuhkan penyandang disabilitas masih sangat terbatas hambatan yang ada, biasanya terkait dengan hambatan arsitektural yang sulit diakses oleh penyandang disabilitas sehingga mereka kehilangan hak dalam mendapatkan pelayanan.

Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Makassar Undang Undang Nomor 6 Tahun 2013 tentang Pemenuhan Hak-Hak Penyandang Disabilitas di kota Makassar. Masyarakat kota Makassar berkewajiban dan bertanggung jawab dalam segala bentuk pemberian bantuan, saran, kesempatan kepada Pemerintah kota selaku pelaksana teknis dan Penyandang Disabilitas serta pengadaan sarana penunjang untuk Penyandang Disabilitas (Bab 10, pasal 50) seperti yang dijelaskan dalam peraturan daerah tersebut.

Unsur lain yang mempunyai kewajiban dalam pemenuhan hak-hak Penyandang Disabilitas di kota Makassar yakni Pemerintah pusat, Pemerintah provinsi, Pemerintah kabupaten/kota, Lembaga lembaga masyarakat, perusahaan swasta dan kelompok kelompok masyarakat, dalam bentuk kerjasama dan kemitraan guna mencapai tujuan pemenuhan hak hak Penyandang Disabilitas di kota Makassar.

Sebenarnya pemerintah telah menjanjikan kemudahan dalam aksesibilitas bagi penyandang disabilitas fisik dalam Undang Undang Nomor. 8 Tahun 2016 tentang pemenuhan hak penyandang cacat dan Undang Undang 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik yang mengatur secara tegas bahwa pelayanan publik harus memiliki beberapa asas yang mengamanatkan kemudahan aksesibilitas kepada penyandang disabilitas serta didukung perda kota makassar No. 6 tahun 2013 tentang pemenuhan hak hak disabilitas. namun pada kenyataannya hal ini masih jauh dari ketersediaan sarana dan prasarana disabilitas fisik sehingga mereka kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan yang baik. Beberapa permasalahan berkaitan dengan mobilitas para difabel dapat terlihat pada belum adanya perlindungan terhadap penyandang disabilitas, bus yang digunakan hingga saat ini belum menyediakan ruang khusus untuk kursi roda maupun tempat duduk yang diutamakan bagi penyandang disabilitas.

Pada rencana penelitian ini, penulis membatasi objek penelitian yaitu khusus penyandang disabilitas fisik seperti tuna netra, Berdasarkan penjelasan melalui latar belakang di atas maka dengan uraian permasalahan diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan memilih judul **“Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini Bagaimana aksesibilitas penyandang disabilitas fisik pada layanan bus

mamminasata kota makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penulisan dalam penelitian ini untuk mengetahui aksesibilitas penyandang disabilitas fisik pada layanan bus mamminasata kota makassar.

D. Manfaat Penelitian

Hasil yang nanti akan dicapai pada penelitian ini diharapkan memberi manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Sebagai bahan tambahan dan pengembangan dalam ilmu pengetahuan, khususnya di dalam ilmu pemerintahan.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat atau tambahan pemikiran terhadap pihak pemerintah Kota Makassar dan menjadi bahan informasi bagi masyarakat agar dapat mengetahui Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini akan mengemukakan penelitian sebelumnya yang sudah pernah dibuat yang dianggap memiliki kesamaan dengan judul atau topik yang penulis teliti terkait dengan Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.



Berdasarkan hasil menggunakan *publish or perish* ditemukan 460 jurnal dengan rentang waktu 2016-2023 yang di mana jurnal tersebut berkaitan dengan kata kunci *Accessibility of Persons with Disabilities*. Jurnal ini kemudian dikelola menggunakan *vosviewer*. Dari hasil olah data *vosviewer* ada 4 item yang menjadi objek dalam penelitian terdahulu.

Berdasarkan hasil penelusuran *vosviewer* di atas peneliti

menyimpulkan bahwa saat ini belum banyak peneliti yang melakukan penelitian tentang *Accessibility of Persons with Disabilities* yang mengacu pada *Public Transportation Services* yang menganalisis bagaimana aksesibilitas penyandang disabilitas dalam layanan transportasi publik studi pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

Peneliti menjadikan sebagai bahan pijakan referensi peneliti terdahulu, maka dari itu penelitian membahas tentang *Accessibility of People with Disabilities in Public Transportation Services Study on Teman Bus Mamminasata South Sulawesi Province*.

Beberapa hasil penelitian yang relevan mengenai Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan diantaranya yaitu:

1. (Wahyuni, E. S. (2016). dalam penelitiannya berjudul “Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Transportasi Publik” Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka diambil kesimpulan bahwa Secara arsitektural, aksesibilitas sarana prasarana transportasi publik sudah tersedia untuk penyandang disabilitas di Kota Surakarta akan tetapi belum semuanya sesuai dengan standar aksesibilitas yang ditetapkan. Hambatan provider berupa fokus dan komitmen pemerintah, penerapan kebijakan, dukungan dari pihak/lembaga terkait, adanya anggapan transportasi bukan merupakan masalah prioritas, dan keterbatasan alokasi dana. Solusi alternatif yang telah dilakukan provider meliputi konsultasi dan koordinasi dengan instansi terkait, penerapan standar operasional prosedur rapid transit

system dan membangun shelter portable di tempat dengan lahan terbatas.

Persamaan penelitian saya dengan penelitian terdahulu terletak pada masing-masing penelitian meneliti tentang Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Transportasi Publik, sedangkan perbedaannya terletak pada penelitian terdahulu itu adalah lokasi penelitian sedangkan penelitian saya lebih fokus pada Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

2. (Arianto, D., & Apsari, N. C. (2022). dalam penelitian yang berjudul “Gambaran Aksesibilitas, Inklusivitas, Dan Hambatan Penyandang Disabilitas Dalam Memanfaatkan Layanan Transportasi Publik: Studi Literatur Di Berbagai Negara” Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka diambil kesimpulan bahwa Keberadaan Gerakan sosial dan juga berbagai macam peraturan terkait dengan perlindungan hak -hak penyandang disabilitas dalam memanfaatkan layanan transportasi publik nyatanya belum bisa secara penuh membangun kesadaran di masyarakat terkait pentingnya pemenuhan hak -hak penyandang disabilitas. Diskriminasi masih menjadi bagian dari santapan sehari – hari yang harus dihadapi oleh penyandang disabilitas. Tulisan diatas memberikan kesadaran kepada kita terkait dengan gambaran aksesibilitas dan inklusivitas penyandang disabilitas dalam memanfaatkan transportasi publik di berbagai negara yang ada di dunia. Sudah seharusnya sebagai bagian dari masyarakat dunia yang cinta akan perdamaian kita mempromosikan hak – hak penyandang disabilitas yang setara dengan masyarakat non disabilitas pada umumnya. Langkah -

langkah pemerintah di berbagai negara yang ada di dunia dalam menyediakan transportasi yang lebih ramah terhadap penyandang disabilitas patut diapresiasi sebagai suatu Langkah maju dalam pembangunan masyarakat dunia yang inklusif. Meskipun belum dapat mengakomodasi semua kebutuhan yang diperlukan oleh penyandang disabilitas pada saat ini namun harapannya di kemudian hari dapat menjadi suatu Langkah maju bagi pembentukan masyarakat yang Equal.

Persamaan penelitian saya dengan penelitian terdahulu terletak pada masing-masing penelitian meneliti tentang Gambaran Aksesibilitas, Inklusivitas, Dan Hambatan Penyandang Disabilitas Dalam Memanfaatkan Layanan Transportasi Publik: Studi Literatur Di Berbagai Negara, sedangkan perbedaannya terletak pada penelitian terdahulu itu lebih fokus menjelaskan tentang inklusivitas sedangkan penelitian saya lebih fokus pada Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

3. (Nuraviva, L., Harsasto, P., & Alfirdaus, L. K. (2017). dalam penelitian yang berjudul “Aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap fasilitas publik di kota surakarta” Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka diambil kesimpulan bahwa dari aspek regulasi, pemerintah kota surakarta patut diapresiasi karena pemerintah kota surakarta telah berusaha untuk

Memenuhi hak penyandang disabilitas sebagai warga negara (*citizen*). Tidak hanya itu, dengan adanya regulasi ini juga pemerintah kota surakarta sudah dianggap berhasil dalam menjalankan sebagai kebijakan karena mempunyai payung hukum. Sehingga dengan adanya hal tersebut.

Akan tetapi dari spek implementasi, perlu adanya sebuah perbaikan karena aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap fasilitas publik di kota surakarta belum berjalan dengan optimal hal tersebut dapat dilihat melalui kondisi fasilitas publik di kota surakarta.

Persamaan penelitian saya dengan penelitian terdahulu terletak pada masing-masing penelitian meneliti tentang Aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap fasilitas publik di kota surakarta, sedangkan perbedaannya terletak pada penelitian terdahulu di lokasi penelitian sedangkan penelitian saya lebih fokus pada Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

4. (Ramadanti, R. (2019). dalam penelitian yang berjudul “Aksesibilitas Transportasi Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Kota Banda Aceh” Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka diambil kesimpulan 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.

Persamaan penelitian saya dengan penelitian terdahulu terletak pada masing-masing penelitian meneliti tentang Aksesibilitas Transportasi Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Kota Banda Aceh, sedangkan perbedaannya terletak pada penelitian terdahulu itu lebih fokus menjelaskan tentang lokasi penelitian sedangkan penelitian saya lebih fokus pada Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Teori dan Konsep

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.

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 Undang Undang 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 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. 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.

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 masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang Undangan.

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

- 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 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:

- 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 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.

2. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas

Undang-Undang No 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat Pasal 1 ayat 4 menyatakan Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Hal tersebut diperjelas dalam pasal 10 ayat 2 dimana Penyediaan aksesibilitas dimaksudkan untuk menciptakan keadaan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat.

Menurut (Dewang & Leonardo, 2010, hlm. 14) aksesibilitas mencakup asas asas, sebagai berikut:

a. Kemudahan

Yaitu setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.

b. Kegunaan

Yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.

c. Keselamatan

Yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang

d. Kemandirian

Yaitu setiap orang harus bisa mencapai masuk dan mempergunakan

suatu tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

Sementara itu, aksesibilitas yang dijamin dalam PP No. 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat yaitu pengaturan aksesibilitas fisik dan non fisik. Aksesibilitas fisik diterapkan pada sarana dan prasarana umum seperti aksesibilitas pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum serta angkutan umum. Sedangkan aksesibilitas non fisik diterapkan pada pelayanan informasi dan pelayanan khusus (Sugi Rahayu, U. 2013).

Penyandang disabilitas adalah orang yang mengalami keterbatasan fisik dan mental sehingga mengalami kesulitan dalam berinteraksi dengan lingkungannya dan mengalami kesulitan untuk menerima pelayanan publik yang tidak aksesibel. Dari hal tersebut maka sangat dibutuhkan tersedianya pelayanan publik yang bersifat aksesibel sehingga penyandang disabilitas nantinya akan sangat mudah untuk mengaksesnya.

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan. Aksesibilitas merupakan bagian dari kehidupan manusia dalam kehidupannya, sehingga aksesibilitas sangat penting karena untuk memadai aktivitas manusia begitupula aksesibilitas sangat penting untuk penyandang disabilitas. Kesamaan kesempatan diartikan sebagai keadaan yang memberikan peluang atau menyediakan akses kepada difabel untuk menyalurkan potensi dalam segala aspek penyelenggaraan negara dan

masyarakat. Tujuan dari aksesibilitas adalah untuk memberikan kemudahan bagi penyandang disabilitas dalam melakukan aktivitas sehari-hari serta memiliki kesempatan dan peluang yang sama dalam memperoleh pelayanan publik untuk aksesibilitas fisik maupun non fisik.

Pelayanan publik dapat diartikan sebagai aktivitas pelayanan yang dilakukan oleh aktor-aktor pemerintah kepada masyarakat yang bertujuan untuk menyediakan pelayanan dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat sesuai ketentuan yang berlaku, yang bertujuan untuk terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan korporasi yang baik.

Penyelenggara pelayanan wajib mengupayakan tersedianya sarana dan prasarana yang diperlukan serta memberikan akses khusus berupa kemudahan pelayanan bagi penyandang cacat, lanjut usia, wanita hamil dan balita.

Kualitas pelayanan berhubungan erat dengan pelayanan yang sistematis dan komprehensif yang lebih dikenal dengan konsep pelayanan prima. Karena itu, kedudukan aparatur pemerintah dalam pelayanan umum sangat strategis karena akan sangat menentukan sejauh mana pemerintah mampu memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya bagi masyarakat, yang dengan demikian akan menentukan sejauh mana negara telah menjalankan perannya dengan baik sesuai dengan tujuan pendiriannya. Hakikat pelayanan publik sendiri adalah pemberian pelayanan prima yang dilakukan pemerintah kepada masyarakat sebagai perwujudan kewajiban

aparatur pemerintah sebagai abdi masyarakat. Aparat pelayanan hendaknya memahami variabel-variabel pelayanan prima seperti pemerintahan yang bertugas melayani, masyarakat yang dilayani pemerintah, kebijaksanaan yang dijadikan landasan pelayanan publik, peralatan atau sarana pelayanan yang canggih, resources yang tersedia untuk dicari dalam bentuk kegiatan pelayanan, kualitas pelayanan yang memuaskan masyarakat sesuai dengan standar asas pelayanan masyarakat, manajemen dan kepemimpinan serta organisasi pelayanan masyarakat, serta perilaku pejabat yang terlibat dalam pelayanan masyarakat, apakah masing-masing telah menjalankan fungsi mereka (Nuraviva, L. 2017).

3. 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 dihindari, 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 transportasi dan komunikasi, serta berbagai fasilitas di luar ruangan termasuk sarana rekreasi. Adapun aksesibilitas lingkungan fisik yang diatur 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 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 dan pemberangkatan, yang terdapat di terminal, stasiun, pelabuhan dan bandar udara.

b. Aksesibilitas Non Fisik

Sebagaimana yang telah dipaparkan, terkait dengan aksesibilitas fisik, terdapat kebijakan negara berupa Peraturan Menteri Pekerjaan Umum RI No. 30 Tahun 2006 tentang Pedoman teknis

Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Permen PU ini mengatur persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan, termasuk ruang terbuka dan penghijauan yang dipergunakan dan/atau dikunjungi orang, khususnya agar mudah diakses oleh lansia dan penyandang disabilitas.

Dalam Permen PU No. 30 Tahun 2006 ini disebutkan bahwa pedoman teknis tersebut dibuat untuk memenuhi beberapa prinsip aksesibilitas, yakni keselamatan, kemudahan, kegunaan dan kemandirian:

- 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.

Permen PU tersebut mengatur komponen-komponen bangunan dan lingkungan berikut:

- 1) Ram atau tangga landai. Ram ini hendaknya disediakan di 1) setiap pintu masuk agar mudah diakses, baik bagi pengguna kursi roda

maupun penyandang disabilitas netra.

- 2) Lift atau eskalator. Sarana ini penting untuk disediakan apabila gedung memiliki lebih dari 1 (satu) lantai.
- 3) Pintu otomatis dengan sensor gerakan untuk membuka dan menutup secara otomatis.
- 4) Toilet khusus memiliki ruang yang lebar agar dapat digunakan oleh pengguna kursi roda dan memiliki closet duduk yang dilengkapi rail pengaman agar mereka bisa berpegang.
- 5) Ruang atau kamar dilengkapi dengan label, nama atau nomor dalam huruf braille.
- 6) Pembeda landmark untuk menjadi identitas sebuah gedung atau ruangan.
- 7) Parkir khusus
- 8) Keamanan lingkungan, meliputi saluran air atau got yang tertutup dan lantai yang tidak licin atau basah.

Selanjutnya, terkait dengan aksesibilitas fisik lainnya, yaitu aksesibilitas transportasi, terdapat peraturan nasional berupa Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 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 barang, di tempat kedatangan dan pemberangkatan, yang terdapat di terminal, stasiun, pelabuhan dan bandar udara (Syafi'ie, M. 2014).

Aksesibilitas non fisik 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.

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.

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 control, perabot, dan rambu dan marka.

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.

4. Penyandang Disabilitas

a. Pengertian Penyandang Disabilitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia penyandang diartikan dengan orang yang menyandang (menderita) sesuatu. 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 tantangan dan hambatan baginya untuk melakukan secara selayaknya, yang terdiri dari penyandang cacat fisik; penyandang cacat mental, dan; penyandang cacat fisik dan mental.

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. 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.

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 tantangan 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 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.

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.

b. 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: pertama, *impairment*, yakni orang yang tidak 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 ketiga 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 tergantung 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:

1) Disabilitas Mental.

Kelainan mental ini terdiri dari.

- a) 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.
- b) 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.
- c) Berkesulitan Belajar Spesifik. Berkesulitan belajar berkaitan dengan prestasi belajar (achievement) yang diperoleh.

2) Disabilitas Fisik.

Kelainan ini meliputi beberapa macam, yaitu

- a) Kelainan Tubuh (Tuna Daksa). Tunadaksa adalah individu yang memiliki gangguan gerak yang disebabkan oleh kelainan neuromuskular dan struktur tulang yang bersifat bawaan, sakit atau akibat kecelakaan (kehilangan organ tubuh), polio dan lumpuh.
- b) 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*.
- c) 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.
- d) 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.

- e) Tunaganda (disabilitas ganda). Penderita cacat lebih dari satu kecacatan (yaitu cacat fisik dan mental).

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

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

C. 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. 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*).

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

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 diatas prasarana transportasi (jalan) yang bermula dari satu terminal ke terminal lainnya. Transportasi merupakan sektor tersier, yaitu sektor yang menyediakan jasa pelayanan kepada sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pertambangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya). 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. Pembangunan transportasi bertujuan untuk memperlancar arus angkutan orang dan barang dalam kehidupan bangsa

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

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.

Trans Kutaraja (TransK), merupakan salah satu fasilitas publik yang berhak diakses oleh setiap masyarakat. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Fasilitas adalah sarana untuk melaksanakan 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.

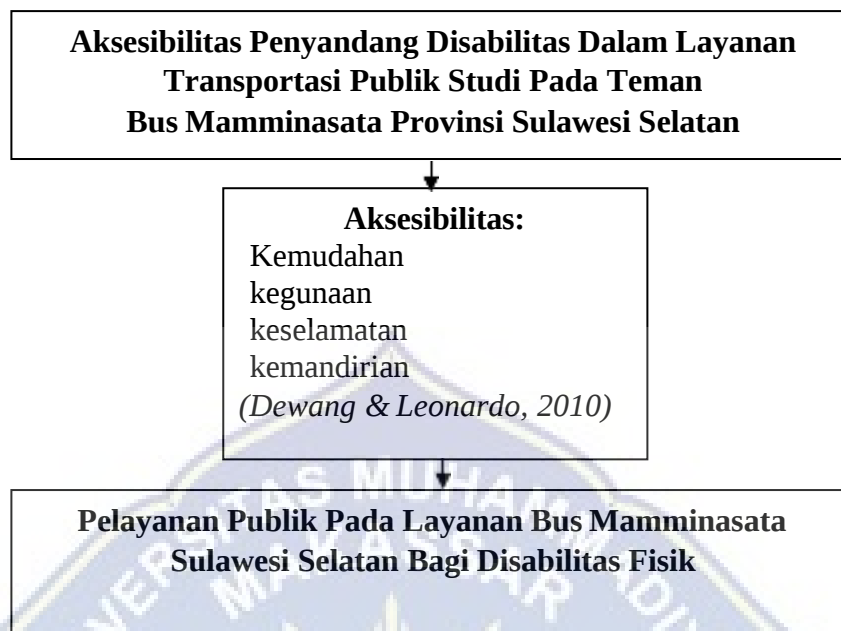
Fasilitas publik adalah semua atau sebagian dari kelengkapan prasarana dan sarana pada bangunan gedung dan lingkungannya agar dapat diakses dan dimanfaatkan oleh semua orang termasuk kaum difabel dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Penyediaan fasilitas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

penyelenggaraan pembangunan bangunan gedung wajib memenuhi persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas.

D. Kerangka Pikir

Kerangka pikir atau kerangka teoritik merupakan landasan dari keseluruhan proses penelitian. kerangka berpikir mengembangkan teori yang telah disusun dan menguraikan dan menjelaskan hubungan hubungan yang terjadi antara variabel yang diperlukan untuk menjawab masalah penelitian. Kerangka kerja adalah representasi konseptual tentang bagaimana sebuah teori terhubung dengan elemen lain yang telah diakui sebagai kesulitan yang signifikan. Kerangka kerja yang kuat secara konseptual akan menjelaskan hubungan antara variabel penelitian. tinjauan pustaka menyajikan suatu dasar untuk membentuk kerangka teoritik atau kerangka pikir peneliti, sedangkan kerangka teoritik menjadi dasar untuk membuat hipotesis. kerangka teoritik menjelaskan hubungan antar variabel dan menjelaskan teori yang melandasi hubungan hubungan tersebut serta menjelaskan karakteristik, arah dari hubungan hubungan yang terjadi. kerangka teoritik yang baik mengidentifikasi serta menentukan variable variabel yang relevan dengan masalah penelitian yang telah dirumuskan.

Tabel 2.1 Kerangka Pikir



E. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini yaitu Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

F. Deskripsi Fokus Penelitian

Adapun deskripsi penelitian ini yaitu:

1. Kemudahan

Yaitu setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.

2. Kegunaan

Yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.

3. Keselamatan

Yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang

4. Kemandirian

Yaitu setiap orang harus bisa mencapai masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu Dan Lokasi Penelitian

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian adalah jangka waktu dalam penelitian. Adapun waktu penelitian yang akan ditempuh yaitu 2 bulan mulai 27 Desember 2023 hingga 26 Februari 2024.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tepat di Jl. Perintis Kemerdekaan No. Km. 15, Pai, Kec. Biringkanaya, Kota Makassar, Sulawesi Selatan dan alasan penelitian karena ingin mengetahui Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik.

B. Jenis Dan Tipe Penelitian

Jenis penelitian ini adalah kualitatif sedangkan tipe penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif dengan acuan pada pengukuran indeks terhadap Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik. Adapun tujuan penelitian deskriptif kualitatif yakni untuk memberikan gambaran berdasarkan fenomena dan kenyataan yang terjadi, menganalisis, mengobservasi serta mengetahui bagaimana Peran Pemerintah Daerah dalam Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Pelayanan Transportasi Publik.

C. Sumber Data

Sumber data berasal dari data primer dan data sekunder yaitu:

1. Data Primer

Data yang dianggap primer berasal dari sumber asli atau utama.

Data ini tidak tersedia dalam bentuk file file. Informasi ini harus diperoleh melalui sumber, juga dikenal sebagai responden, yaitu individu yang kami libatkan untuk tujuan penelitian atau sebagai cara mengumpulkan data.

2. Data Sekunder

Data yang tidak segera memasok data ke pengumpul data disebut sebagai data sekunder. Data sekunder ini berfungsi sebagai pelengkap data utama, yang meliputi buku-buku dan bacaan lain yang berhubungan dengan pelaksanaan penelitian.

D. Informasi Penelitian

Informan penelitian ini ditentukan secara purposive sampling yaitu dipilih secara sengaja yang dianggap memahami dan mengetahui data, informasi dan fakta untuk dilakukan wawancara, baik dari pihak Kantor terkait maupun dari Masyarakat sesuai dengan lokasi penelitian.

Tabel 3.1
Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan
1.	Agustina Widyanti, S.Sos	Kepala Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan
2.	Herman, S.Sos., MM	Kepala Seksi Operasional Model Transportasi
3.	Firman hardiansyah	Pramudi Bus Mamminasata
4.	Rijal	Pramudi Bus Mamminasata

E. Teknik Pengumpulan Data

Data yang detail dapat dikumpulkan dalam waktu yang relatif lama berkat metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian kualitatif. Karena memperoleh data adalah tujuan utama dari penelitian, prosedur pengumpulan data adalah tahapan yang paling penting dalam proses. Metode pengumpulan data yang diterapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi

Teknik ini dilakukan dengan cara melakukan pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap masalah masalah yang terkait dengan Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik.

2. Wawancara

Menggunakan informan penelitian yang dipilih sebagai sampel dan diyakini mampu memberikan informasi, pendekatan ini dilakukan melalui pertemuan langsung untuk bertukar informasi atau gagasan melalui sesi tanya jawab secara lisan dan mendalam yang dianggap dapat memberikan informasi yang akurat dan relevan.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen biasa berbentuk tulisan, gambar, atau karya karya monumental dari seseorang dan sebagai bentuk lampiran proses pengambilan data maupun untuk menginput data.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data digunakan untuk melakukan kajian menyeluruh terhadap data verbal yang terkumpul di lapangan dengan menggunakan teknik analisis data kualitatif. Langkah langkah yang digunakan dalam analisis data sesuai dengan langkah-langkah prosedur berikut:

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses memilih data mana yang akan diperhatikan dan dipusatkan baik pada data yang sekedar pelengkap maupun data yang benar-benar dibutuhkan sebagai data primer. Dalam uraian atau laporan yang menyeluruh dan mendalam, disajikan data-data yang dikumpulkan dari lokasi studi atau data lapangan. Laporan lapangan diringkas, diringkas, dan poin utamanya dipilih dan dikonsentrasikan.

2. Penyajian Data

Semua masalah kajian disajikan dengan data yang telah dikumpulkan dari lapangan, dipilah antara yang perlu dan yang tidak, kemudian dikategorikan, dan terakhir diberi batasan masalah.

3. Penarikan Kesimpulan

Data kemudian dapat disajikan, dan kesimpulan awal dapat dibuat. Sepanjang penyelidikan, kesimpulan ini juga tercapai. Para peneliti telah berusaha untuk memeriksa dan memperoleh signifikansi dari apa yang telah ditentukan sejak awal lapangan serta selama proses pengumpulan data.

G. Keabsahan Data

Pada titik ini, peneliti menggunakan pendekatan triangulasi, yang digambarkan sebagai memverifikasi data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan pada berbagai periode untuk menilai kepercayaannya. Macam Macam teknik triangulasi, menurut Sugiyono (sinatriyo:2019) dalam (Fitriani, 2013):

1. Triangulasi Sumber Data

Triangulasi sumber adalah jenis triangulasi yang memverifikasi data yang telah dikumpulkan dari banyak sumber untuk memverifikasinya. Dalam situasi ini, peneliti dapat membandingkan temuan observasi dan wawancara dengan dokumen yang sudah ada atau temuan wawancara informan (data primer) dengan membaca literatur terkait penelitian (data sekunder).

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik adalah triangulasi yang digunakan untuk menguji data dengan cara mengecek data yang sama namun dengan teknik yang berbeda. Dalam hal ini, metode observasi atau dokumentasi digunakan untuk memverifikasi data yang diterima dengan metodologi wawancara.

3. Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu adalah triangulasi yang sering mempengaruhi data. Untuk mendapatkan data yang lebih valid, peneliti bisa melakukan pengecekan atau pengamatan tidak hanya satu kali dan dengan berbagai

cara. Dalam hal ini peneliti bisa melakukan pengamatan pada saat di pagi hari saat informan masih dalam keadaan segar dan melakukan pengamatan kembali pada saat observasi untuk mendapatkan data lebih handal dan menjamin bahwa data yang diperoleh tidak sesekali menyimpang.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Objek Penelitian

Sebagai tindak lanjut dari temuan-temuan pengumpulan data, disediakan deskripsi temuan-temuan penelitian dan pembahasan data-data yang berkaitan dengan topik kajian. Peneliti terlebih dahulu akan memberikan pengenalan umum secara singkat tentang Kota Makassar sebelum menguraikan temuan penelitian dan kesimpulan dari pembahasan.

1. Profil Umum Kota Makassar

Kota Makassar (Makassar: kadang dieja Macassar, Mangkasar; dari 1971 hingga 1999 secara resmi dikenal sebagai Ujung Pandang atau Ujung Pandang) adalah sebuah kotamadya dan sekaligus ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan. Kotamadya ini adalah kota terbesar pada 5°8'S 119°25'E Koordinat: 5°8'S 119°25'E, di pesisir barat daya pulau Sulawesi, berhadapan dengan Selat Makassar.

Kota Makassar (Macassar, Mangkasar, Ujung Pandang (1971-1999)) adalah salah satu kota metropolitan di Indonesia dan sekaligus sebagai ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Sebagai pusat pelayanan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan

barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara dan pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan.

a. Kondisi Geografis

Secara administrasi kota ini terdiri dari 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Kota ini berada pada ketinggian antara 0-25 m dari permukaan laut. Penduduk Kota Makassar pada tahun 2000 adalah 1.130.384 jiwa yang terdiri dari lakilaki 557.050 jiwa dan perempuan 573.334 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata 1,65 %.

Luas wilayah kecamatan :1 Tamalanrea: 31,84 km²; 2 Biringkanaya 48,22 km²; 3 Manggala 24,14 km²; 4 Panakkukang 17.05 km²; 5 Tallo 5,83 km²; 6 Ujung Tanah 5,94 km²; 7 Bontoala 2,10 km²; 8 Wajo 1,99 km²; 9 Ujung Pandang 2, 63 km²; 10 Makassar 2,52 km²; 11 Rappocini 9,23 km²; 12 Tamalate 20,21 km²; 13 Mamajang 2,25 km²; 14 Mariso 1,82 km².

Gambar 4.1 Peta Wilayah Administrasi Kota Makassar



b. Keadaan Penduduk Kota Makassar

Sumber data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Berdasarkan hasil analisa kami, jumlah populasi penduduk Kota Makassar 2023 diproyeksikan sebanyak 1.432.200 jiwa.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Makassar

Dinas perhubungan Kota Makassar dibentuk berdasarkan peraturan Daerah Nomor 25 Tahun 2005 tentang pembentukan susunan Organisasi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar dan selanjutnya disesuaikan dengan PP. 41 Tahun 2007 tentang Organisasi Perangkat Daerah dan peraturan Walikota Makassar Nomor 32 Tahun 2009 tentang uraian tugas jabatan Struktur Dinas Perhubungan Kota Makassar. Mempunyai tugas pokok merumuskan, membina, dan mengendalikan kebijakan di bidang perhubungan meliputi lalu lintas, angkutan, pengendalian operasional dan teknik sarana dan prasarana, pengujian kendaraan bermotor serta tugas lainnya yang berkaitan dengan perhubungan yang diberikan oleh Walikota, sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, fungsi Dinas Perhubungan Kota Makassar adalah:

- a. Menyusun rumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan darat, perhubungan laut.
- b. Menyusun rencana dan program bidang perhubungan darat dan perhubungan laut.

- c. Melaksanakan pengendalian dan pengamanan teknis operasional bidang perhubungan yang meliputi lalu lintas, pengendalian dan operasional lalu lintas dan jalan serta teknis operasional perhubungan laut.
- d. Pemberian perizinan dan pelayanan umum di bidang angkutan.
- e. Pelaksanaan teknis administrasi umum, kepegawaian, keuangan dan perlengkapan.

3. Visi Misi Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

a. Visi

Merupakan pandangan jauh kedepan kemana dan bagaimana instansi pemerintah harus di bawah dan berkarya agar konsisten dan dapat eksis, antisipatif, inovatif serta produktif. Visi tidak lain adalah suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan, berisikan cita dan citra yang ingin diwujudkan oleh instansi pemerintah, dengan mengacu pada batasan tersebut. Visi Dinas Perhubungan Kota Makassar dijabarkan “Terwujudnya Pelayanan Transportasi Perkotaan Yang Terpadu, Handal Dan Nyaman”.

Makna pokok yang terkandung dalam visi Dinas Perhubungan Kota Makassar tersebut, antara lain:

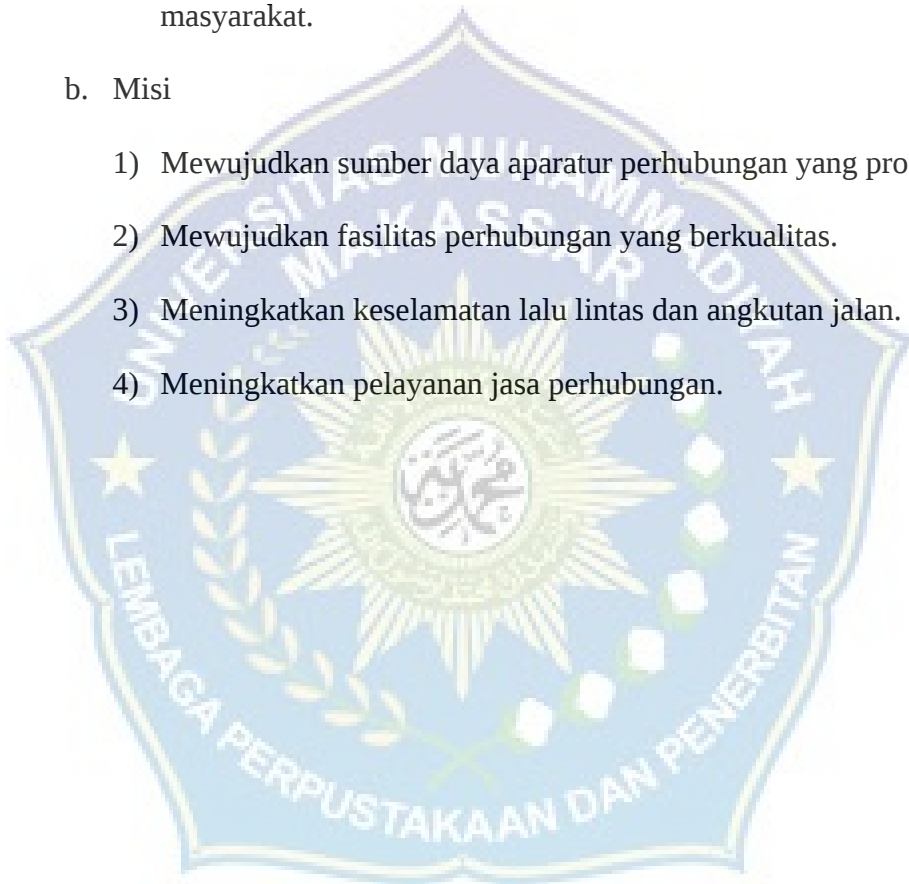
- 1) Transportasi perkotaan, memiliki arti bahwa sistem transportasi yang mampu melayani kebutuhan masyarakat perkotaan.
- 2) Handal, memiliki arti bahwa sistem transportasi modern yang mampu menyiapkan dan menyediakan layanan transportasi sesuai

engan perkembangan dan kebutuhan masyarakat.

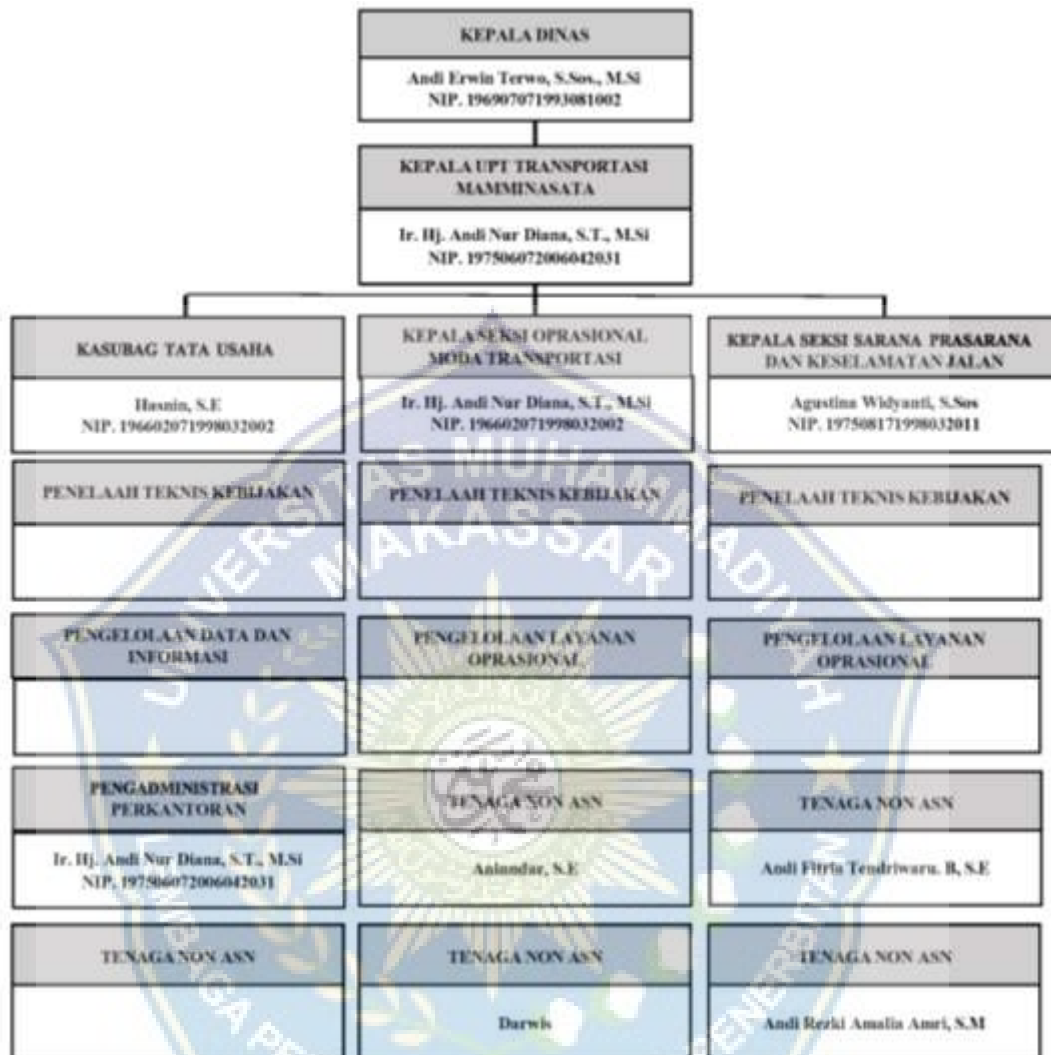
- 3) Terpadu, memiliki arti bahwa sistem transportasi yang terintegrasi antar moda transportasi.
- 4) Nyaman memiliki arti bahwa sistem transportasi yang mampu menciptakan suasana tertib, lancar, aman dan selamat bagi masyarakat.

b. Misi

- 1) Mewujudkan sumber daya aparatur perhubungan yang profesional.
- 2) Mewujudkan fasilitas perhubungan yang berkualitas.
- 3) Meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 4) Meningkatkan pelayanan jasa perhubungan.



4. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Makassar



5. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Makassar

- a. Kepala Dinas
- b. Sekretaris, terdiri atas:
 - 1) Subbagian Perencanaan dan Pelaporan
 - 2) Subbagian Keuangan
 - 3) Subbagian Umum dan Kepegawaian
- c. Bidang Lalu Lintas, terdiri atas:

- 1) Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan
 - 2) Seksi Analisis Lingkungan Lalu Lintas dan Sertifikasi
 - 3) Seksi Monitoring dan Pengelolaan Data Lalu Lintas
- d. Bidang Mode Transportasi, terdiri atas:
- 1) Seksi Transportasi Publik
 - 2) Seksi Transportasi Individu
 - 3) Seksi Transportasi Khusus
- e. Bidang Sarana dan Prasarana Perhubungan, terdiri atas:
- 1) Seksi Perencanaan dan Pembangunan Sarana Prasarana Perhubungan
 - 2) Seksi Pengoperasian Sarana dan Prasarana Perhubungan
 - 3) Seksi Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Perhubungan
- f. Bidang Pengembangan Keselamatan dan Penindakan, terdiri atas:
- 1) Seksi Pemaduan Moda dan Teknologi Perhubungan
 - 2) Seksi Promosi dan Edukasi Keselamatan Berlalu Lintas
 - 3) Seksi Penindakan Pelanggaran Berlalu Lintas
- g. Kelompok Jabatan Fungsional
- h. Unit Pelaksana Teknis (UPT).

6. Gambaran Umum Bus Mamminasata

Upaya Pemerintah menghadirkan layanan transportasi massal yang selamat, aman, nyaman, murah, dan modern bagi masyarakat pengguna transportasi massal terus dihadirkan di berbagai kota. Setelah diluncurkan di beberapa kota besar di Indonesia, Layanan Teman Bus Program *Buy*

The Service (BTS) pun dihadirkan di Makassar.

Pemerintah berupaya terus menambah layanan angkutan massal perkotaan dengan skema BTS ini ke berbagai kota. Program ini telah berjalan sejak tahun 2020 lalu dan telah ada di berbagai kota besar antara lain Kota Medan, Yogyakarta, Solo, Denpasar, dan Palembang.

Layanan angkutan massal di Kota Makassar yang diberi nama Trans Mamminasata ini hadir dengan menyediakan sebanyak 87 unit bus yang melayani penumpang di 4 (empat) rute layanan dengan 261 titik halte yang jam operasionalnya dimulai pukul 06.00 hingga 23.00 WITA.

Berbeda dengan layanan angkutan massal regular yang sebelumnya ada, Trans Mamminasata menawarkan konsep angkutan perkotaan berbasis non- tunai, memberikan transportasi ekonomis, mudah, andal, dan nyaman bagi masyarakat, dan juga ramah terhadap penyandang disabilitas.

Trans Mamminasata memiliki standar operasional yang telah ditentukan, antara lain memiliki tingkat keamanan dan keselamatan yang lebih baik bagi pengguna transportasi karena ada CCTV, juga ada ID card untuk pengemudi, ada tombol *hazard*, serta kelengkapan lain yang telah ditentukan dalam *Standard Operational Procedure* (SOP) pengoperasian kendaraan.

Teman bus Trans Mamminasata melayani empat koridor, yaitu koridor Koridor 1: Terminal Malengkeri - UNHAS (melalui Jl. Metro Tj. Bunga) sebanyak 21 unit bus, Koridor 2: Mall Panakkukang - Bandara Sultan Hasanuddin sebanyak 18 unit bus, Koridor 3: Kampus 2 PNUP -

Kampus 2 PIP sebanyak 25 unit bus dan, Koridor 4: Pelabuhan Soekarno Hatta - UIN Samata sebanyak 17 unit bus.

B. Hasil Penelitian Tentang Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas, Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk Penyandang Disabilitas guna mewujudkan kesamaan kesempatan. Setiap warga negara memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan yang sama dari pemerintah, tak terkecuali mereka yang berkebutuhan khusus atau penyandang disabilitas fisik. Penyandang disabilitas fisik tidak hanya menjadi urusan Dinas Sosial tetapi mereka juga membutuhkan aksesibilitas dalam bidang pendidikan, kesehatan terutama dalam bidang pelayanan transportasi. Oleh karena itu penelitian akan mendeskripsikan bagaimana aksesibilitas penyandang disabilitas dalam layanan transportasi publik studi pada teman bus mamminasata provinsi sulawesi selatan.

Dalam hal ini penelitian memfokuskan aksesibilitas penyandang disabilitas dalam pelayanan transportasi publik dengan empat (4) indikator yaitu Kemudahan, kegunaan, Keselamatan dan Kemandirian.

1. Kemudahan

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan (Peraturan

Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006, 2006). Aksesibilitas merupakan syarat penting bagi difabel untuk menjalankan aktivitas kehidupannya sesuai dengan standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Dengan hal ini Kemudahan mengenai aksesibilitas penyandang disabilitas dalam layanan transportasi publik. Berikut wawancara penulis dengan AW Kepala Seksi Sarana Prasarana terkait Kemudahan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“Gambaran teman bus mamminasata ini kan jumlahnya 87 unit keseluruhan, jumlah bus yang khusus untuk penyandang disabilitas yang dinamakan bus cintabilitas itu 8 unit di fasilitasi ram untuk kursi roda dan lengkap dengan pengunci kursi rodanya dan fasilitas lainnya itu sama dengan fasilitas fisik yang lainnya. Dan cara pembayaran untuk masyarakat penyandang disabilitas di fokuskan dengan pramudinya turun langsung” (Wawancara Bersama AW 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemudahan disabilitas di mudahkan dengan fasilitas kursi roda dan pengunci kursi roda untuk keamanan masyarakat yang menyandang disabilitian

Berikut wawancara penulis dengan HM Kepala Seksi Operasional Model Transportasi terkait dengan Kemudahan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“Jadi ada bus yang di khususkan untuk penyandang disabilitas sejumlah 8 unit bus, aksesibilitas bagaimana penyandang disabilitas ini naik bus termasuk juga misalnya halte dan sebagainya, itu kan salah satu penunjang aksesibilitas. Dan halte juga berpengaruh dalam aksesibilitas karena dulunya bus itu tinggi dan masyarakat yang menyandang disabilitas fisik ini sangat sulit untuk memasuki bus, dan ada juga halte yang menyediakan fasilitas yang menunjang masyarakat disabilitas itu sendiri” (Wawancara Bersama HM 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemudahan bus mamminasata sudah tidak lagi tinggi dan memakai halte yang penyangang disabilitas susah mengakses.

Gambar 4.3 Fasilitas Ram Kursi Roda di Bus Mamminasata



Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

Berikut wawancara penulis dengan SM selaku penyangang disabilitas Bus Mamminasata terkait dengan kemudahan dalam aksesibilitas penyangang disabilitas adalah sebagai berikut:

“Running teks itu kan berwarna atau menyala itu bisa ketahuan untuk disabilitas yang tidak tahu membaca misalnya menginginkan tujuan ke mana dan di bus mamminasata dilengkapi speaker untuk menginformasikan lokasi atau pemberhentiannya” (Wawancara Bersama MS 23 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemudahan disabilitas di mudahkan dengan adanya spiker informasi lokasi halte yang dituju, dengan hal itu masyarakat disabilitas tuna netra dimudahkan untuk mengetahui lokasi penurunannya.

Gambar 4.4 Bus Umum Mamminasata



Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

Berikut wawancara penulis dengan RJ selaku Pramudi Bus Mamminasata terkait dengan kemudahan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“Sebenarnya sudah jauh lebih baik dengan adanya bus ini, karena jarang perangkat pemerintah telah memperhatikan kami sebagai penyandang disabilitas. Baiknya lagi kita yang memakai kursi kernetnya membantu kita untuk menaiki bus tersebut. Sebaiknya pemerintah menambah sumber daya atau karyawan agar lebih efisien dalam membantu untuk mempermudah menaiki bus tersebut dan hanya ada 8 bus yang khusus disabilitas” (Wawancara Bersama RJ 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemudahan dari analisis dinas terkait itu belum maksimal karena mengenai anggaran pemerintah juga terbatas untuk membuat fasilitas yang lengkap khusus masyarakat penyandang disabilitas fisik.

Beberapa kutipan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa terkait Kemudahan ada beberapa fasilitas pendukung masyarakat disabilitas yang pertama adanya fasilitas speaker yang memberitahukan pemberhentian di halte yang dibutuhkan para disabilitas tuna netra dan yang kedua fasilitas untuk kursi roda dan pengunci keamanan dan yang

ketiga running teks. Bus mamminasata juga belum maksimal mengenai aksesibilitas penyandang disabilitas karna anggaran dari pemerintah juga terbatas untuk membuat fasilitas fasilitas terutama masyarakat penyandang disabilitas.

2. Kegunaan

Setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan. Jika dilihat dari prinsip kegunaan, kegunaan dalam aksesibilitas merujuk pada pendekatan dalam merancang produk, layanan, atau lingkungan yang memperhatikan kemampuan individu untuk mengakses dan menggunakan hal tersebut. Ini terutama penting dalam desain untuk semua orang, termasuk orang-orang dengan berbagai kebutuhan, seperti difabel.

Dengan hal ini Kegunaan mengenai aksesibilitas penyandang disabilitas dalam layanan transportasi publik. Berikut wawancara penulis dengan AW Kepala Seksi Sarana Prasarana terkait Kegunaan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

Ini seharusnya menggunakan sebuah aplikasi tapi belum efektif di bus mamminasata karna belum banyak masyarakat yang memahami sistem scanning aplikasi di bus mamminasata khusus penyandang disabilitas” (Wawancara Bersama AW 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kegunaan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas fisik itu sangat minim dan membuat satu aplikasi untuk memudahkan disabilitas itu harus menggunakan anggaran yang sangat besar.

Berikut wawancara penulis dengan HM Kepala Seksi operasional Model Transportasi terkait dengan Kegunaan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“Dari pengguna disabilitas selama ini belum banyak penyandang disabilitas yang naik bus mamminasata, bisa dihitung kurang lebih 50 disabilitas yang pernah memakai kendaraan bus mamminasata, kebanyakan yang naik bus mamminasata lansia” (Wawancara Bersama HM 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kegunaan transportasi mamminasata belum banyak disabilitas yang menggunakan transportasi mamminasata, dari jumlah angka yang disebutkan dari Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan dari selama pengoprasian bus mamminasata kurang lebih 50 masyarakat disabilitas fisik yang pernah menaiki bus mamminasata.

Berikut wawancara penulis dengan FH selaku Pramudi Bus mamminasata terkait dengan kegunaan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“harapan kami semua bisa di akses khususnya masyarakat disabilitas tidak hanya 10% dari 10 bus mamminasata dan supaya masyarakat disabilitas tidak perlu memilih bus yang menggunakan fasilitas untuk mereka kemungkinan akan dimudahkan” (Wawancara Bersama FH 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kegunaan harapan dinas terkait bisa meratakan fasilitas untuk penyandang disabilitas fisik dan masyarakat disabilitas fisik akan dimudahkan perjalanannya.

Berikut wawancara penulis dengan RJ selaku Pramudi Bus Mamminasata terkait dengan kemudahan dalam aksesibilitas penyandang

disabilitas adalah sebagai berikut:

“disabilitas lumayan sulit untuk membedakan bus mamminasata yang menggunakan fasilitas khusus karena bus mamminasata tidak ada pembeda untuk mengetahui bus mana saja yang menggunakan fasilitas khusus disabilitas, dan itu juga yang membuat disabilitas fisik jarang menggunakan transportasi bus mamminasata karena kurangnya fasilitas yang difokuskan untuk disabilitas fisik” (Wawancara Bersama RJ 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kegunaan masyarakat disabilitas fisik sulit membedakan bus yang menggunakan fasilitas khusus dan kurangnya fasilitas yang mendukung masyarakat disabilitas fisik.

Beberapa kutipan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa terkait Kegunaan lumayan sulit mengakses bus mamminasata karna masih belum lengkapnya fasilitas penyanggah disabilitas fisik.

3. Keselamatan

Keselamatan dalam konteks aksesibilitas membahas cara-cara untuk memastikan bahwa lingkungan, produk, atau layanan dirancang dan diatur agar aman bagi semua individu termasuk orang-orang dengan berbagai kebutuhan, seperti difabel. Ini merupakan bagian integral dari desain untuk semua orang, karena keselamatan adalah kebutuhan yang universal dan penting bagi semua pengguna.

Dengan hal ini Keselamatan mengenai aksesibilitas penyanggah disabilitas dalam layanan transportasi publik. Berikut wawancara penulis dengan AW Kepala Seksi Sarana Prasarana terkait Keselamatan dalam aksesibilitas penyanggah disabilitas adalah sebagai berikut:

“menjamin keselamatan itu ketika masyarakat disabilitas sudah di dalam bus ibaratnya standar keselamatannya sudah terjamin, salah satu adanya fasilitas di dalam bus seperti cctv untuk tidak adanya yang berbuat pelecehan, menurut saya masyarakat disabilitas fisik ini harus ada pendampingan dan belum adanya kotak P3K Khusus Penyandang Disabilitas untuk keselamatan penyandang disabilitas” (Wawancara Bersama AW 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Keselamatan fasilitas yang menjadi keselamatan dari masyarakat disabilitas fisik sudah terjamin.

Gambar 4.5
Dokumentasi Fasilitas Bus Mamminasata Yang Memakai Fasilitas Khusus Disabilitas 2024.



Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

Berikut wawancara penulis dengan HM Kepala Seksi Operasional Model Transportasi terkait dengan Keselamatan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“harus adanya pendamping pramudi, salah satu untuk memudahkan masyarakat disabilitas fisik, karna selama ini bus kan bus tidak ada keneknya jadi repot, dan setiap halte pun tidak bisa lama berhentinya” (Wawancara Bersama HM 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Keselamatan harus adanya pendamping atau kenek untuk memudahkan naik turunnya penumpang disabilitas fisik.

Gambar 4.6
Dokumentasi Fasilitas Bus Mamminasata Yang Tidak Memakai Fasilitas Khusus Disabilitas 2024.



Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

Berikut wawancara penulis dengan FH selaku Pramudi Bus Mamminasata terkait dengan keselamatan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

itu memang ada pelatihannya, pelatihan khusus pengemudi bus mamminasata, mengenai pelatihan terkhusus disabilitas itu memang belum ada cuman senyum sapa salam yang diterapkan di bus mamminasata” (Wawancara Bersama FH 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Keselamatan, tidak adanya pelatihan khusus disabilitas yang mempengaruhi keselamatan masyarakat yang naik bus mamminasata.

Gambar 4.7 Kotak P3K di Bus Mamminasata



Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

Berikut wawancara penulis dengan RJ selaku Pramudi Bus Mamminasata terkait dengan kemudahan dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“evaluasi rutin untuk menjalankan bus mamminasata ada standar operasional prosedur yang terkait bagaimana pramudi mengetahui apa saja standar keselamatan untuk masyarakat yang menaiki bus mamminasata dan kenyamanan, jadi memang setiap hari ada briefing sebelum beroperasi dan pulang lagi dievaluasi sudah ada standar pelayanan minimal yang harus diikuti dan itu dikontrol karena ketika mereka tidak menjalankan itu mereka dikenakan sanksi” (Wawancara Bersama RJ 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Keselamatan ada prosedur yang harus dijalankan sebelum memulai pengoperasian bus mamminasata yaitu standar operasional prosedur.

Beberapa kutipan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa terkait Keselamatan dalam hal disabilitas masih minim karena tidak adanya knek yang membantu masyarakat khususnya disabilitas fisik untuk naik turunnya penumpang.

4. Kemandirian

Kemandirian dalam konteks aksesibilitas adalah pendekatan yang menekankan pada memberikan individu kemampuan dan kebebasan untuk mengakses, menggunakan, dan berpartisipasi secara mandiri dalam lingkungan, layanan, atau produk tanpa tergantung pada bantuan eksternal.

Dengan hal ini Kemandirian mengenai aksesibilitas penyandang disabilitas dalam layanan transportasi publik. Berikut wawancara penulis dengan AW Kepala Seksi Sarana Prasarana terkait Kemandirian dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“apa yang disediakan sekarang tempat duduk prioritas salah satunya karena kalau mendorong kemandirian itu kita sesuaikan dengan peraturan perundangan seperti ramp” (Wawancara Dengan AW 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemandirian disesuaikan dengan peraturan perundang undangan. Pramudi masih membantu penyandang disabilitas untuk menaiki bus mamminasata.

Berikut wawancara penulis dengan HM Kepala Seksi Operasional Model Transportasi terkait dengan Kemandirian dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“kita tidak mempunyai program mengenai kemandirian masyarakat disabilitas, karena pramudinya juga masih sendiri dan pramudinya juga yang membantu aksesibilitas penyandang disabilitas untuk menaiki bus mamminasata, lebih bagusya langsung tanyakan di komunitas penyandang disabilitas untuk bagaimana dia mendorong kemandirian” (Wawancara Bersama HM 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemandirian dinas perhubungan tidak mempunyai program kemandirian masyarakat disabilitas fisik.

Berikut wawancara penulis dengan FH selaku Pramudi Bus Mamminasata terkait dengan kemandirian dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“itu saja fasilitas yang yang diberikan bus mamminasata mengenai kemandirian seperti tempat duduk khusus kursi roda, sejauh ini mungkin itu saja program bus mamminasata” (Wawancara Bersama FH 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemandirian ada beberapa program kemudahan yang diterapkan bus mamminasata tapi masih minimnya.

Berikut wawancara penulis dengan RJ selaku Pramudi Bus mamminasata terkait dengan kemandirian dalam aksesibilitas penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

“itu tadi program yang baru direncanakan bus mamminasata seperti penggunaan aplikasi untuk mengetahui rute pemberangkatan atau bisa mengetahui bus itu sudah dekat, tapi kan memang membutuhkan perencanaan penganggaran yang besar, tapi itu belum ada” (Wawancara Bersama RJ 08 Januari 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, mengenai Kemandirian, bus mamminasata masih merencanakan program program yang menggampangkan masyarakat mengetahui rute mana saja yang bisa diakses dalam hal memakai transportasi bus mamminasata dan program ini juga memang membutuhkan penganggaran yang cukup besar.

Beberapa kutipan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa terkait Kemandirian, masyarakat disabilitas sangat minim pengetahuan dalam hal kemandirian menggunakan bus mamminasata.

C. Pembahasan Tentang Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan terkait Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik, menggunakan empat indikator teori (Dewang & Leonardo, 2010) yaitu:

1. Kemudahan

Setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan. Berdasarkan prinsip ini, keaksasan

bus mamminasata juga masih jauh dari kata mudah karena hampir seluruh fasilitas yang digunakan untuk mengakses bus mamminasata sendiri di buang atau belum di kembangkan kemudahannya dan tidak memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas fisik. Penyandang disabilitas kesulitan saat akan mengakses bus mamminasata mulai dari hulu sampai hilir perjalanan hingga masuk ke dalam bus. Tidak ada *guiding block* yang memudahkan tunanetra untuk berjalan di ruang publik, tidak ada sabuk pengaman yang di pasang ke tubuh penyandang disabilitas fisik. Mendukung kursi prioritas juga tidak ada sistem pemberitahuan didalam bus yang meliputi audio, visual dan audio visual sebagai informasi halte yang akan di tuju selanjutnya yang mudah di pahami oleh penyandang disabilitas tuli pengguna bus mamminasata. Sehingga prinsip kemudahan dapat dikatakan belum terpenuhi pada bus mamminasata.

2. Kegunaan

Setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan. Jika dilihat dari prinsip kegunaan, bus mamminasata juga belum memenuhi prinsip ini. Hal ini dapat dilihat dari bus mamminasata yang masih minimnya fasilitas untuk penyandang disabilitas. Dan juga karena ramnya yang terlalu curam dan licin, sehingga tidak memungkinkan untuk digunakan oleh penyandang disabilitas fisik, terutama bagi yang menggunakan kursi roda.

Dari pengguna disabilitas selama ini belum banyak penyandang

disabilitas yang naik bus mamminasata, bisa dihitung kurang lebih 50 disabilitas yang pernah memakai kendaraan bus mamminasata, kebanyakan yang naik bus mamminasata lansia.

Harapan Dinas Perhubungan Kota Makassar semua Bus Mamminasata bisa di akses khususnya masyarakat disabilitas tidak hanya 10% dari 87 unit bus mamminasata dan supaya masyarakat disabilitas tidak perlu memilih bus yang menggunakan fasilitas untuk mereka kemungkinan akan dimudahkan.

3. Keselamatan

Setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang. Jika dilihat dari fasilitas bus mamminasata, prinsip keselamatan masih sulit dijangkau oleh para penyandang disabilitas fisik. Prinsip keselamatan dalam fasilitas transportasi bus mamminasata masih sulit dijangkau karena tidak didukung oleh fasilitas ruang publik yang ramah. Juga belum adanya kotak P3K Khusus Penyandang Disabilitas di dalam bus mamminasata. Misalnya saja, untuk mengakses bus mamminasata dari awal perjalanan menuju ke halte, sangat sulit untuk diakses, bahkan membahayakan penyandang disabilitas fisik pada kondisi kondisi tertentu. Di trotoar misalnya, sangat berbahaya diakses oleh penyandang disabilitas fisik, karna trotoar dipenuhi oleh besi besi dan pohon pohon besar, selain itu trotoar yang seharusnya digunakan oleh para pejalan kaki dan penyandang disabilitas fisik, juga sering kali di salah gunakan oleh 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 fisik. Saat di halte misalnya, tidak semua halte menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas fisik, 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 mamminasata, meskipun sudah menyediakan kursi prioritas bagi penyandang disabilitas fisik dan kaum rentan lainnya, namun tidak ada sabuk pengaman *seat belt* sebagai pengaman.

4. Kemandirian

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 bus mamminasata, pramudi sendiri yang turun tangan untuk membantu penyandang disabilitas untuk menaiki bus mamminasata. karena sulitnya diakses seluruh fasilitas bus mamminasata 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 bus mamminasata, karena mereka masih

membutuhkan bantuan orang lain sepenuhnya untuk dapat mengakses hingga masuk ke dalam bus mamminasata.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Dalam Layanan Transportasi Publik Studi Pada Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kemudahan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Kemudahan keaksesan bus mamminasata juga masih jauh dari kata mudah karena hampir seluruh fasilitas yang digunakan untuk mengakses bus mamminasata sendiri di buang atau belum di kembangkan kemudahannya dan tidak memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas fisik.

2. Kegunaan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Kegunaan bus mamminasata juga belum memenuhi prinsip ini. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya halte yang di bangun dengan menyediakan fasilitas untuk penyandang disabilitas, tapi tidak bisa di gunakan oleh para penyandang disabilitas itu sendiri karena ramnya yang terlalu curam dan licin, sehingga tidak memungkinkan untuk digunakan oleh penyandang disabilitas fisik.

3. Keselamatan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Keselamatan Jika dilihat dari fasilitas bus mamminasata, prinsip keselamatan masih sulit dijangkau oleh para penyandang disabilitas fisik. Prinsip keselamatan dalam fasilitas transportasi bus mamminasata masih sulit dijangkau karena tidak didukung oleh fasilitas ruang publik yang ramah. Misalnya saja, untuk mengakses bus mamminasata dari awal perjalanan menuju ke halte, sangat sulit untuk diakses.

4. Kemandirian

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Kemandirian Penyandang disabilitas masih membutuhkan bantuan orang lain dalam segala hal untuk mengakses bus mamminasata, karena sulitnya diakses seluruh fasilitas bus mamminasata tersebut, baik dari awal perjalanannya hingga menuju halte dan dari halte menuju bus.

B. Saran

Dengan memperhatikan kesimpulan maka Penulis perlu untuk menambahkan informasi berikut setelah mempertimbangkan dan menganalisa kesimpulan yang dinyatakan di atas dan hasil diskusi pada bab sebelumnya maka penulis merasa perlu memberikan masukan sebagai berikut:

1. Diharapkan Pemerintah Sulawesi Selatan khususnya Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan sebagai pengelola dan pelaksana fasilitas transportasi publik Bus mamminasata dapat mengevaluasi kembali mengenai proses penyediaan aksesibilitas transportasi publik yang telah diterapkan sesuai

dengan kebutuhan.

2. Dengan adanya bus mamminasata diharapkan semua masyarakat bisa menikmati angkutan umum. Karena macetnya lalu lintas saat ini, salah satunya adalah karena pemerintah tidak menyediakan angkutan umum yang layak dan bisa di akses oleh semua kalangan. Sehingga dengan adanya bus mamminasata bisa mengurangi kemacetan di Sulawesi Selatan dan mewujudkan Sulawesi Selatan 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 tentram.



DAFTAR PUSTAKA

- Adi suhendra. 2017. Strategi pemerintah kota banda aceh dan kota surakarta dalam mewujudkan kota ramah disabilitas. Jurnal matra pembaruan.
- Adisasmita, rahardjo. 2012. Analisis tata ruang pembangunan. Yogyakarta: graha ilmu.
- Adisasmita, sakti adji. 2011. Jaringan transportasi; teori dan analisis. Yogyakarta: graha ilmu.
- Arianto, d., & apsari, n. C. (2022). Gambaran aksesibilitas, inklusivitas, dan hambatan penyandang disabilitas dalam memanfaatkan transportasi publik: studi literatur di berbagai negara. *Focus: jurnal pekerjaan social*.
- Arina hayati dkk. 2017. Studi aksesibilitas halte bus trans menuju lingkungan inklusif. *Emara indonesian journal of architecture* vol 3 nomor 2 – december issn.
- Echols, john m dan hassan sadilly. 1995. Kamus inggris-indonesia:an english-indonesian dictionary. Jakarta: pt. Gramedia
- 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.
- Kriyantono, rachmat. 2006. Teknik riset komunikasi. Jakarta: prenada.
- Karim, h. A., lis lesmini, s. H., sunarta, d. A., sh, m., suparman, a., si, s., & bus, m. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia mulia mandiri.
- M, mujimin. 2007. Penyediaan fasilitas publik yang manusiawi bagi aksesibilitas difabel. Jakarta.
- 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 – (diakses pada tanggal 30 april 2018)
- Nuraviva, l., harsasto, p., & alfirdaus, l. K. (2017). Aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap pelayanan publik di kota surakarta. *Journal of politicand government studies*,

- Nilda mutia. 2018 pelaksanaan pelayanan publik bagi penyandang disabilitas di kota banda aceh.
- Nuraviva, l., harsasto, p., & alfirdaus, l. K. (2017). Aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap pelayanan publik di kota surakarta. *Journal of politicand government studies*.
- Ratminto dan atik seпти winarsih. 2009. Manajemen pelayanan. Yogyakarta: pustaka pelajar
- Reefani, nur kholis. 2013. Panduan anak berkebutuhan khusus. Imperium: yogyakarta. Sugiyono. 2017. Metode penelitian administrasi. Bandung: alfabeta.
- Ramadanti, r. (2019). *Aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas di kota banda aceh* (doctoral dissertation, uin ar-raniry banda aceh).⁷⁷
- Sholihah, i. (2016). Kebijakan baru: jaminan pemenuhan hak bagi penyandang disabilitas. *Sosio informa: kajian permasalahan sosial dan usaha kesejahteraan social*.
- Sugi rahayu, u. D., & ahdiyana, m. (2013). Pelayanan publik bidang transportasi bagi difabel di daerah istimewa yogyakarta. *Socia: jurnal ilmu-ilmu sosial*,. Sompaa, a.
- T., muzdalifah, s., hakim, a. R., & padeli, m. (2021). Model perilaku pemerintahan daerah lahan basah studi kasus: pelayanan transportasi di kabupaten hulu sungai utara kalimantan selatan. In *prosiding seminar nasional lingkungan lahan basah*.
- Syafi'ie, m. (2014). Pemenuhan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. *Inklusi*,.
- Tan, w. (2021). Kondisi tenaga kerja penyandang disabilitas: tantangan dalam mewujudkan sustainable development goals. *Jurnal rechtsidee*.
- Wahyuni, e. S. (2016). *Aksesibilitas penyandang disabilitas terhadap layanan transportasi publik* (doctoral dissertation, uns (sebelas maret university)).





**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT

Jl. Sultan Alauddin No. 239 Telp. 0866972 Fax (0411) 865588 Makassar 90221 e-mail: lp3m@unismuh.ac.id

Nomor : 3103/05/C.4-VIII/XII/1445/2023

Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,

Bapak Gubernur Prov. Sul-Sel

Cq. Kepala Dinas Penanaman Modal & PTSP Provinsi Sulawesi Selatan

di -

Makassar

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 2895/FSP/A.1-VIII/XII/45/2023 tanggal 21 Desember 2023, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : **ANDI WIDIA TENRI BATARA**

No. Stambuk : **10564 1117417**

Fakultas : **Fakultas Sosial dan Politik**

Jurusan : **Ilmu Pemerintahan**

Pekerjaan : **Mahasiswa**

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"AKSESIBILITAS PENYANDANG DISABILITAS DALAM LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK STUDI PADA TEMAN BUS MAMMINASATA PROVINSI SULAWESI SELATAN"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 27 Desember 2023 s/d 27 Februari 2024.

Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Jazakumullahu khaeran

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Ketua LP3M,


Dr. H. Arief Muhsin, M.Pd
NBM 1127761



**PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**

Jl. Bougenville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936
Website : <http://simap-new.sulselprov.go.id> Email : ptsp@sulselprov.go.id
Makassar 90231

Nomor : 32179/S.01/PTSP/2023

Kepada Yth.

Lampiran : -

Kepala Dinas Perhubungan Provinsi
Sulawesi Selatan

Perihal : Izin penelitian

di-
Tempat

Berdasarkan surat Ketua LP3M UNISMUH Makassar Nomor : 3103/05/C.4-VIII/XII/1445/2023 tanggal 21 Desember 2023 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

Nama : ANDI WIDIA TENRI BATARA
Nomor Pokok : 105641117417
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Pekerjaan/Lembaga : Mahasiswa (S1)
Alamat : Jl. Slt Alauddin, No. 259 Makassar

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kanitor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI, dengan judul :

**" AKSESIBILITAS PENYANDANG DISABILITAS DALAM LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK
STUDI PADA TEMAN BUS MAMMINASATA PROVINSI SULAWESI SELATAN "**

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. 23 Desember 2023 s/d 23 Januari 2024

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami *menyetujui* kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar
Pada Tanggal 23 Desember 2023

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU
SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN**



ASRUL SANI, S.H., M.Si.
Pangkat : PEMBINA TINGKAT I
Nip : 19750321 200312 1 008

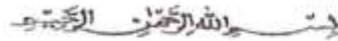
Tembusan Yth

1. Ketua LP3M UNISMUH Makassar di Makassar;
2. Bertinggal.



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN**

Alamat Kantor: Jl. Sultan Alauddin NO.259 Makassar 90221 Tlp (0411) 866972,881593, Fax (0411) 865588



SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

**UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini:**

Nama : Andi Widia Tenri Batara

Nim : 105641117417

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Dengan nilai:

No	Bab	Nilai	Ambang Batas
1	Bab 1	0 %	10 %
2	Bab 2	23 %	25 %
3	Bab 3	10 %	10 %
4	Bab 4	8 %	10 %
5	Bab 5	4 %	5 %

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin.

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

Makassar, 18 Januari 2024

Mengetahui,

Kepala UPT- Perpustakaan dan Penerbitan,





Andi Widia Tenri Batara,, Lahir dikajang pada tanggal 14 maret 1999. Penulis merupakan anak ke 2 dari 5 bersaudara dari pasangan Andi Abu Naim dan ibu Ruiati. Saat ini penulis beralamat di Kajang,kabupaten Bulukumba. Penulis pertama kali memasuki jenjang pendidikan formal SDN 190 TANAJAYA pada tahun 2006 dan tamat pada tahun 2011. Pada tahun yang sama penulis Kemudian melanjutkan pendidikan pendidikan di SMP Negeri 19 Bulukumba dan tamat pada tahun 2014, kemudian melanjutkan pendidikan kesekolah

menengah atas di SMA Negeri 5 Bulukumba pada tahun 2014 sampai tahun 2017. Setelah menyelesaikan pendidikan SMA penulis melanjutkan studi ke Universitas Muhammadiyah Makassar fakultas Ilmu Sosial dan Politik program studi Ilmu Pemerintahan melalui seleksi penerimaan mahasiswa baru.pada tahun 2023 penulis mendapatkan gelar S1 pada program studi Ilmu Pemerintahan dengan judul Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Teman Bus Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan. Semoga hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pemerintah dan penulis dapat mengimplementasikan di masyarakat apa yang penulis dapat dari selama belajar di Universitas Muhammadiyah Makassar.

