

KEBUTUHAN FASILITAS TRANSPORTASI JALAN BAGI MOBILITAS PENYANDANG KETUNAAAN

REQUIREMENTS OF FACILITIES ROAD TRANSPORTATION FOR DISABILITIES MOBILITY

Nunuj Nurdjanah

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

nujtea@yahoo.com

Submitted: 29 April 2013, Review 1: 13 Mei 2013, Review 2: 27 Mei 2013, Eligible articles: 3 Juni 2013

ABSTRACT

Persons with disabilities often confuse to use of public transport, driving or riding. Currently, public road transportation are not yet equipped special facilities such as convenience facilities for up and down as well as special seats for them in public transport. As for driving or riding, they don't have a driver's license (SIM) D and confuse to get it. Purpose of this study analyze and evaluate the fulfillment of the rights of persons with disabilities in the use of road transportation to perform daily activities in terms of aspects of the availability of support facilities based on policies in force. Based on Data and Information Center (Media Centre) Ministry of Social Affairs, the Ministry of Social Affairs Yearbook 2012, the number of disabled people in Indonesia amounted to 2.126 million people, or about 0.89% of the total population of Indonesia to approximately 237 million people. Based on the most perceptions of 63 respondents with disabilities in Bandung on the provision of public transport results are as follows: 35% of respondents suggested the existence of a special room in particular for transport bus types; 29% of them suggested special seats for the disabled people or those placed near the driver; much as 17% of them suggested the concern of the transport crew to be nice, friendly and sincere help them who have difficulty taking public transit, and as much as 10% of them suggested there should be a taxi on call at any time (on call) specifically for persons with disabilities, which can also be used for pregnant women and the elderly. In addition, to driving and riding of people with disabilities are needed: driver's license D special services for them; standardization and affordable/subsidized of vehicles; socialization regarding traffic rules, signs, markings and traffic signs other. They expected the provision of road transport infrastructure to accommodate the special facilities.

Keywords: disability, mobility, road transportation

ABSTRAK

Para penyandang ketunaan atau penyandang disabilitas banyak yang kebingungan saat harus melakukan perjalanan baik dengan kendaraan umum maupun berkendara sendiri dengan sepeda motor atau mobil. Saat ini, kendaraan umum khususnya angkutan jalan banyak yang belum dilengkapi fasilitas khusus bagi penyandang ketunaan misalnya kemudahan untuk naik turun kendaraan maupun ruang/kursi khusus. Untuk berkendara sendiri dengan mobil atau sepeda motor, banyak diantara mereka yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) D dan ada yang bingung mengurus SIM khusus. Maksud penelitian ini adalah melakukan analisis dan evaluasi pemenuhan hak-hak penyandang ketunaan dalam menggunakan transportasi jalan untuk melakukan aktivitas sehari-hari ditinjau dari aspek ketersediaan fasilitas pendukungnya berdasarkan kebijakan yang diberlakukan. Jumlah penyandang ketunaan di Indonesia saat ini 2.126.000 orang atau sekitar 0,89% dari total penduduk Indonesia (237 juta jiwa). Berdasarkan persepsi 63 responden penyandang ketunaan di Kota Bandung mengenai penyediaan kendaraan umum hasilnya sebagai berikut: 35% responden menyarankan adanya ruang khusus bagi penyandang ketunaan khususnya untuk angkutan jenis bus; 29% menyarankan ada kursi khusus ditempatkan di dekat supir, sehingga mereka tidak kesulitan pada saat minta berhenti; 17% menyarankan adanya kepedulian dari para awak angkutan dengan bersikap baik, ramah dan ikhlas membantu penyandang ketunaan yang kesulitan naik angkutan umum; dan 10% responden menyarankan disediakannya taksi siap panggil kapan saja (on call) khusus bagi para penyandang ketunaan, yang juga bisa dimanfaatkan oleh ibu-ibu hamil dan lanjut usia. Untuk berkendara sendiri yang dibutuhkan para penyandang ketunaan adalah: pelayanan khusus pembuatan SIM D; standarisasi kendaraan bagi penyandang ketunaan dengan harga terjangkau/disubsidi; ada sosialisasi mengenai peraturan lalu lintas, rambu, marka dan tanda-tanda lalu lintas lainnya. Para penyandang ketunaan juga mengharapkan penyediaan prasarana transportasi jalan mengakomodir fasilitas khusus bagi penyandang ketunaan.

Kata Kunci: penyandang ketunaan, mobilitas, transportasi jalan

PENDAHULUAN

Permasalahan penyandang cacat (ketunaan) merupakan permasalahan bersama/*universal*, tidak memandang suku, ras, agama, golongan dan negara, semua pasti memilikinya. Satu hal yang masih perlu dihilangkan dalam masyarakat,

tentang persepsi yang keliru atau stigma negatif melekat dalam diri penyandang ketunaan, mereka dianggap tidak mampu. Pendapat yang sudah melekat demikian sangat mempengaruhi tindakan atau perlakuan terhadap penyandang ketunaan.

Akibat lebih lanjut mereka diabaikan, tidak diberikan kesempatan yang sama sebagaimana orang yang tidak cacat. Perlakuan demikian tidak adil karena mereka juga mempunyai potensi yang dapat dikembangkan.

Para penyandang cacat atau penyandang ketunaan atau disebut juga disabilitas banyak yang kebingungan berkendara, baik menggunakan angkutan umum maupun berkendara sendiri dengan sepeda motor atau mobil. Hal ini dikarenakan kendaraan umum kebanyakan belum dilengkapi fasilitas khusus bagi penyandang cacat, misalnya kemudahan untuk naik turun penumpang maupun ruang/kursi khusus. Untuk berkendara sendiri dengan menggunakan mobil atau sepeda motor, banyak diantara mereka yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) D dan ada yang bingung mengurus SIM D khusus.

Mereka juga memiliki hak untuk berkendara untuk mobilitas sehari-harinya, karena minimnya kendaraan umum menyediakan kemudahan bagi mereka, sehingga pilihan para penyandang ketunaan adalah menggunakan kendaraan sendiri baik sepeda motor maupun mobil, baik mengemudikan sendiri atau menggunakan jasa orang lain. Bagi penyandang ketunaan yang mengemudikan sendiri kendaraannya, kadang-kadang terpaksa melanggar peraturan lalu lintas karena tidak memiliki SIM, walaupun sebenarnya dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 mereka berhak atas kepemilikan SIM D.

Selama ini, polisi juga mungkin bingung mau menilang, antara kasihan dan peraturan yang harus ditegakkan. Tapi, di sisi lain para penyandang ketunaan juga sebenarnya tidak nyaman karena tidak punya SIM. Alasannya beragam mulai yang tidak tahu sampai yang malu karena menyatu dengan pemohon yang lain yang bukan penyandang ketunaan, ada juga yang khawatir tidak lulus praktik dan harus mengulang lagi.

Selain masalah SIM, penyandang ketunaan juga memerlukan kendaraan khusus untuk beroperasi di jalan. Banyak bengkel yang telah mampu memodifikasi kendaraan bermotor untuk penyandang ketunaan dengan modifikasi yang beragam tergantung kebutuhan dan kemampuan fungsi fisik mereka.

Para penyandang ketunaan di Indonesia banyak yang berharap mendapat kemudahan dalam aksesibilitas pengurusan SIM dan penggunaan modifikasi kendaraan, karena saat ini kendaraan tersebut menjadi kebutuhan mereka dalam aktivitas sehari-hari. Dengan mobilitas menggunakan modifikasi kendaraan, mereka ingin hidup mandiri, menikmati hidup secara layak, seperti warga pada umumnya.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan internasional, nasional dan daerah dalam melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang ketunaan dalam aksesibilitas dan mobilitas?
2. Bagaimana implementasi dari kebijakan yang telah ditetapkan?
3. Berapa banyak jumlah penyandang ketunaan di Indonesia dan di wilayah studi?
4. Bagaimana karakteristik penyandang ketunaan yang melakukan mobilitas?
5. Bagaimana persepsi mereka tentang ketersediaan fasilitas pendukung pada sarana dan prasarana transportasi jalan yang mendukung perjalanan mereka dalam menggunakan kendaraan?
6. Apa saja yang dibutuhkan penyandang ketunaan untuk memudahkan perjalanan?
7. Jenis/modifikasi kendaraan representatif seperti apa yang mereka butuhkan agar selamat, aman, dan nyaman?
8. Di masa yang akan datang kebijakan apa yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan mereka agar selamat, aman, dan nyaman di jalan dalam melakukan mobilitas?

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi dan Istilah

Kamus Umum Bahasa Indonesia (Purwodarminta) memberikan beberapa arti untuk kata “cacat” yang mencakup: (1) kekurangan yang menyebabkan mutunya kurang baik atau kurang sempurna (yang terdapat pada badan, benda, batin atau akhlak); (2) lecet (kerusakan, noda) yang menyebabkan keadaannya menjadi kurang baik (kurang sempurna); (3) cela atau aib; (4) tidak/kurang sempurna.

Perserikatan Bangsa-Bangsa dan negara-negara berbahasa Inggris menggunakan istilah “*disability*”. Dalam *The International Classification of Impairment, Disability and Handicap*, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO, 1980), mendefinisikan tiga aspek ketunaan, yaitu *impairment*, *disability*, dan *handicap*.

Impairment adalah kehilangan atau abnormalitas struktur atau fungsi psikologis, fisiologis, atau anatomis (*Any loss or abnormality of psychological, physiological, or anatomical structure or function*).

Disability adalah suatu keterbatasan atau kehilangan kemampuan (sebagai akibat dari suatu *impairment*) untuk melakukan suatu kegiatan dengan cara atau dalam batas-batas

yang dipandang normal bagi seorang manusia (*any restriction or lack resulting from an impairment of ability to perform an activity in the manner or within the range considered normal for a human being*).

Handicap adalah suatu kerugian, bagi seorang individu tertentu, sebagai akibat dari suatu *impairment* atau *disability*, yang membatasi atau menghambat terlaksananya suatu peran yang normal, tergantung pada usia, jenis kelamin, faktor-faktor sosial atau budaya (*a disadvantage, for a given individual, resulting from an impairment or disability, that limits or prevents the fulfillment of a role that is normal, depending on age, sex, social and cultural factors*).

UU RI Nomor 4 Tahun 1997, Pasal 1 ayat 1, mendefinisikan “penyandang cacat” sebagai “setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan kegiatan secara selayaknya”. Definisi ini sebenarnya memiliki pengertian yang senada dengan “*disability*”. Perlu difahami bahwa “*disability*” bukan lawan kata “*ability*” (kemampuan). Lawan kata *ability* adalah *inability*, sedangkan lawan kata *disability* adalah *non-disability*. Jadi, istilah “*diffabled*” atau “*diffability*” itu mengandung pengertian yang secara konseptual mengundang perdebatan.

Dalam bahasa Indonesia, penyandang ketunaan sebagai istilah alternatif yang paling tepat. Kata “tuna” berasal dari bahasa Jawa kuno yang berarti rusak atau rugi. Penggunaan kata ini diperkenalkan pada awal tahun 1960-an sebagai bagian dari istilah yang mengacu pada kekurangan yang dialami oleh seseorang pada fungsi organ tubuhnya. Secara kebahasaan, tuna adalah kata sifat (*adjective*), dan kata bendanya adalah ketunaan, yang secara harafiah berarti kerugian atau kerusakan. Paralel dengan kata “tuna” yang digunakan untuk memperhalus kata “ketunaan”, maka kata “ketunaan” dapat pula digunakan untuk memperhalus kata “kecacatan”. Oleh karenanya, istilah “penyandang ketunaan” dapat digunakan untuk pengganti istilah “penyandang cacat” (yang secara gramatik seharusnya “penyandang kecacatan”). Oleh karena itu, mengingat keseluruhan rasional yang telah dipaparkan sangat dianjurkan agar kita menggunakan istilah “penyandang ketunaan” untuk mengacu pada orang-orang yang menyandang kecacatan atau untuk menterjemahkan *frase persons with disabilities*. (DR. Didi Tarsidi:2009).

B. Klasifikasi Penyandang Ketunaan

Ketunaan atau **tuna** (*bahasa Inggris: disability*) dapat bersifat fisik, kognitif, mental, sensorik, emosional, perkembangan atau beberapa kombinasi dari ini. Penyandang ketunaan dapat diklasifikasikan ke dalam 8 tipe.

Tabel 1. Tipe Penyandang Ketunaan

No.	Type	Nama	Jenis Ketunaan	Pengertian
1.	A	tunanetra	ketunaan fisik	tidak dapat melihat; buta
2.	B	tunarungu	ketunaan fisik	tidak dapat mendengar; tuli
3.	C	tunawicara	ketunaan fisik	tidak dapat berbicara; bisu
4.	D	tunadaksa	ketunaan fisik	ketunaan tubuh
5.	E1	tunalaras	ketunaan fisik	ketunaan suara dan nada
6.	E2	tunalaras	ketunaan mental	sukar mengendalikan emosi dan sosial.
7.	F	tunagrahita	ketunaan mental	ketunaan pikiran; lemah daya tangkap; idiot
8.	G	tunaganda	ketunaan ganda	penderitaketunaan lebih dari satu keketunaan (yaitu ketunaan fisik dan mental)

Sumber: <http://id.wikipedia.org/wiki>, diakses 17 April 2013

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat (ketunaan) bertujuan untuk menciptakan: upaya peningkatan kesejahteraan sosial penyandang cacat berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945; setiap penyandang cacat mempunyai kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

Penyandang cacat adalah setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan

rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan secara selayaknya, yang terdiri dari:

1. penyandang tuna fisik,
2. penyandang tuna mental, dan
3. penyandang tuna fisik dan mental.

C. Aksesibilitas Bagi Penyandang Ketunaan

Tanggal 3 Desember telah ditetapkan oleh PBB sebagai Hari Internasional Penyandang Ketunaan (Hipenca) dan 10 Desember sebagai Hari Internasional Hak Asasi Manusia. Hak penyandang ketunaan adalah termasuk bagian

dari hak asasi manusia. Undang-undang Nomor 4 Tahun 1997 menegaskan bahwa penyandang cacat merupakan bagian masyarakat Indonesia yang juga memiliki kedudukan, hak, kewajiban, dan peran yang sama. Mereka juga mempunyai hak dan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

Definisi penyandang cacat dan aksesibilitas penyandang cacat menurut Undang-undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat menjelaskan bahwa penyandang cacat adalah setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan secara selayaknya, yang terdiri dari (a) penyandang cacat fisik; (b) penyandang cacat mental; dan (c) penyandang cacat fisik dan mental.

Sedangkan yang dimaksud aksesibilitas dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Definisi di atas tak jauh berbeda dengan definisi dalam *Declaration on the Rights of Disabled Persons* (1975) yang menegaskan bahwa penyandang ketunaan (*disabled persons*) means any person unable to ensure by himself or herself, wholly or partly, the necessities of a normal individual and/or social life, as a result of deficiency, either congenital or not, in his or her physical or mental capabilities.

Lebih lanjut dijelaskan dalam *Declaration on the Rights of Disabled Persons* (1975) bahwa penyandang ketunaan berhak untuk memperoleh upaya-upaya (dari pihak lain) yang memudahkan mereka untuk menjadi mandiri/tidak tergantung pada pihak lain. Mereka juga berhak mendapatkan pelayanan medis, psikologis dan fungsional, rehabilitasi medis dan sosial, pendidikan, pelatihan ketrampilan, konsultasi, penempatan kerja, dan semua jenis pelayanan yang memungkinkan mereka untuk mengembangkan kapasitas dan keterampilannya secara maksimal sehingga dapat mempercepat proses reintegrasi dan integrasi sosial mereka. Selanjutnya, dalam pasal 5 *Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities* 1993 menjelaskan bahwa negara harus mengakui dan menjamin aksesibilitas para penyandang ketunaan melalui dua hal yakni: Pertama, menetapkan program-program aksi untuk mewujudkan aksesibilitas fisik penyandang ketunaan; dan kedua, melakukan upaya-upaya untuk memberikan akses terhadap informasi dan

komunikasi para penyandang ketunaan. Untuk mewujudkan langkah tersebut, negara dituntut untuk melakukan tindakan-tindakan seperti menghilangkan hambatan-hambatan fisik para penyandang ketunaan, termasuk dalam hal ini adalah menetapkan kebijakan dan hukum yang mengatur dan menjamin akses penyandang ketunaan terhadap perumahan, gedung, transportasi publik, jalan dan semua lingkungan fisik lainnya.

Dalam UU Nomor 4 Tahun 1997 pasal 10 tentang Penyandang Cacat dan PP Nomor 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat dinyatakan bahwa (1) Kesamaan kesempatan penyandang cacat pada aspek kehidupan dan penghidupan, dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas, (2) Penyediaan aksesibilitas untuk menunjang penyandang cacat dapat hidup bermasyarakat, (3) Pada ayat 1 dan 2 dinyatakan penyediaan aksesibilitas oleh pemerintah beserta masyarakat secara menyeluruh, terpadu dan berkesinambungan. Di dalam UU Nomor 4 Tahun 1997 pasal 29 juga telah tercantum tentang sanksi administrasi bagi (1) Siapapun yang tidak memberi kesempatan serta perlakuan yang sama bagi penyandang cacat sebagai peserta didik pada satuan, jalur, jenis dan jenjang pendidikan sebagaimana termaktub dalam pasal 12; (2) Bentuk, jenis dan tata cara pengenaan sanksi administrasi diatur melalui PP.

Selain pemerintah melalui Kementerian Sosial telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat, yang isinya menyerukan kesamaan kesempatan dan penyediaan aksesibilitas yang berbentuk nonfisik dan fisik. Untuk aksesibilitas fisik Kementerian PU juga telah mengeluarkan Keputusan Menteri PU Nomor 468/KPTS/1998 tanggal 1 Desember 1998 tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan. Untuk lebih memaksimalkan lagi maka dikeluarkan Surat Edaran Menteri Sosial Republik Indonesia Nomor: A/A164/VIII/2002/MS, tanggal 13 Agustus 2002 yang menyatakan agar setiap upaya penyediaan aksesibilitas yang berbentuk nonfisik dan fisik dapat dikoordinasikan pelaksanaannya, yang meliputi hal-hal sebagai berikut: (1) Penyediaan fasilitas/aksesibilitas penyandang ketunaan pada gedung dan sarana umum seperti yang telah dilaksanakan oleh sebagian instansi/ lembaga di Indonesia; (2) Pembangunan gedung baru

agar disediakan aksesibilitas bagi penyandang ketunaan dengan memperhitungkan proses rancang bangun sesuai Kepmen PU Nomor 468/KPTS/1998 tanggal 1 Desember 1998.

Kondisi saat ini sudah dimulai dan kita dijumpai beberapa bangunan ataupun fasilitas umum yang memberikan apresiasi atau ramah terhadap para penyandang ketunaan seperti, di Bandara dilengkapi toilet khusus, dalam kereta *commuter* dilengkapi kursi khusus. Di beberapa bandara juga disediakan lift dengan ruang di mana kursi roda dapat bergerak leluasa dan pintu lift yang lebar.

D. Rencana Aksi Nasional (RAN) Penyandang Ketunaan

Rencana Aksi Nasional (RAN) Penyandang Cacat Indonesia tahun 2004 -2013 merupakan suatu program nasional yang disusun sebagai tindak lanjut dari pertemuan Pejabat Tinggi Pemerintahan Asia Pasifik, pada tanggal 25-28 Oktober 2002 di Otsu, Shiga Jepang, yang diikuti oleh 31 delegasi negara-negara di wilayah kerja UN ESCAP. Dalam pertemuan telah disepakati bersama perpanjangan *Asian and Pacific Decade of Disabled Persons (APDDP)* 1993-2002 untuk dekade kedua 2003 s.d. 2012 yang lajim disebut “*Biwako Millenium Frameworks*”. Kemudian seluruh anggota delegasi negara-negara peserta mempunyai komitmen untuk menerapkan tujuan program prioritas yang terdapat dalam *Biwako Millenium Frameworks*. Delapan program dalam RAN Penyandang Ketunaan Indonesia, adalah sebagai berikut:

1. Organisasi swadaya penyandang cacat serta asosiasi keluarga dan orang tua penyandang ketunaan.
2. Wanita dengan kecacatan
3. Deteksi dini, intervensi dini dan pendidikan.
4. Pelatihan, dan penempatan kerja termasuk wiraswasta.
5. Akses untuk lingkungan yang telah dibangun dan transportasi umum.
6. Akses informasi dan komunikasi termasuk teknologi informasi, komunikasi dan alat bantu.
7. Pengentasan kemiskinan melalui peningkatan kemampuan, perlindungan sosial dan kelangsungan hidup.
8. Hubungan Internasional dan HAM penyandang cacat.

Berdasarkan hasil review RAN Penyandang Cacat Indonesia 2004 -2013, yang dilaksanakan oleh Direktorat Pelayanan dan Rehabilitasi

Sosial Penyandang Cacat pada tanggal 29 Oktober s.d. 1 Nopember 2010, dapat diketahui target yang tertuang dalam RAN belum dapat tercapai. Secara umum untuk tingkat nasional kedelapan program yang ada sudah disentuh, namun hasil penanganannya masih sangat kecil. Sementara untuk tingkat provinsi masih banyak Dinas Sosial yang belum memahami tentang RAN Penyandang Cacat Indonesia 2004-2013. Hal ini dapat diketahui dari tanggapan peserta dari daerah propinsi.

Review Rencana Aksi Nasional Penyandang Cacat Indonesia Tahun 2004-2013 ini disampaikan oleh Drs. Robinson W. Saragih, M.Si (Widyaswara Utama Kementerian Sosial) pada tahun 2010.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian untuk pemecahan masalah dilakukan dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif, dengan cakupan penelitian merupakan penelitian sampel dimana dilakukan penarikan sampel untuk dapat diambil suatu kesimpulan.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Bandung karena Kota Bandung adalah kota pertama yang mengeluarkan Perda tentang Penyandang Ketunaan, dan juga banyak komunitas penyandang ketunaan berdomisili di Kota Bandung.

C. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan data primer. Data primer diperoleh dengan wawancara, kuesioner, dan pengamatan. Wawancara ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui kondisi dan kebutuhan penyandang ketunaan dalam melakukan mobilitas dengan berkendara sendiri maupun dengan angkutan umum. Adapun *sampling* yang digunakan adalah *sampling purposive*, karena untuk mendapatkan responden ketunaan tidak semudah mendapatkan sampel pada umumnya.

Data sekunder diperoleh dari instansi terkait seperti Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Sosial, Organisasi Penyandang Ketunaan, Organisasi Motor Difabel, dan bengkel modifikasi kendaraan bagi penyandang ketunaan, dan juga kepustakaan dari berbagai referensi baik makalah, buku dan *browsing* artikel dari *website*.

D. Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dengan menggabungkan data sekunder dan data primer, serta digunakan juga analisis normatif terhadap kebijakan terkait.

Analisis deskriptif yaitu analisis non hipotesis sehingga dalam langkah penelitiannya tidak perlu merumuskan hipotesis, peneliti hanya ingin mengetahui sejauh mana kebutuhan penyandang ketunaan terhadap fasilitas pada sarana dan prasarana transportasi jalan guna mendukung mobilitas para penyandang ketunaan.

Statistik deskriptif biasanya berhubungan dengan metode pengelompokkan, peringkasan, dan penyajian data dengan cara yang lebih informatif, mudah dibaca dan diinterpretasikan. Penyajian data dalam statistik deskriptif biasanya dalam bentuk gambaran grafik dan angka-angka yang meliputi rata-rata, median, modus, dan varians.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyandang Ketunaan di Indonesia

Berdasarkan laporan WHO dan Bank Dunia mengenai penyandang ketunaan dalam situs voaindonesia.com menunjukkan bahwa jumlah penyandang ketunaan di dunia mencapai angka satu miliar atau 15% dari seluruh penduduk dunia (voaindonesia.com).

Berdasarkan Pusat Data dan Informasi (Pusdatin) Kementerian Sosial (Kemensos), dalam Kementerian Sosial Dalam Angka Tahun 2012 jumlah penyandang ketunaan di Indonesia 2.126.000 orang atau sekitar **0,89%** dari total penduduk Indonesia (sekitar 237 juta jiwa). Jumlah tersebut dibagi ke dalam **delapan kategori** ketunaan. Sebagian penyandang ketunaan Indonesia bersekolah dan telah mempunyai pekerjaan, yang tentunya hampir setiap hari mereka melakukan mobilitas.

Tabel 2. Populasi Penyandang Ketunaan Indonesia Tahun 2011

No.	Ketunaan	Populasi	%
1	Tuna Netra (buta)	338.672	15,93
2	Tuna Rungu (tuli)	223.655	10,52
3	Tuna Wicara (bisu)	151.371	7,12
4	Tuna Rungu dan Wicara (bisu tuli)	73.560	3,46
5	Tuna Daksa (ketunaan fisik)	717.312	33,74
6	Tuna Grahita (ketunaan mental)	290.837	13,68
7	Tuna Daksa dan Grahita	149.458	7,03
8	Tuna Laras	181.135	8,52
Jumlah		2.126.000	100,00

Sumber: Kementerian Sosial Dalam Angka, 2012 diolah

Dari 33 propinsi yang terdata oleh Ditjen Rehabilitasi Sosial Orang Dengan Keketunaan Kemensos, populasi terbanyak penyandang ketunaan adalah di Jawa Timur sebanyak 541.548 orang, Jawa Tengah sebanyak 495.028 orang dan Jawa Barat sebanyak 413.701 orang.

B. Penyandang Ketunaan di Kota Bandung

Berdasarkan pendataan yang dilakukan Dinas Sosial Provinsi Jawa Barat tahun 2010, total jumlah penduduk penyandang ketunaan di Jawa Barat hanya 0,18% (78.798 orang) dari total penduduk Jawa Barat yang berjumlah

sekitar 44 juta jiwa, dan 0,68% dari total jumlah penyandang ketunaan di Indonesia, ini masih terbilang kecil menurut prosentase, akan tetapi kalau dilihat dari jumlah angka tersebut lumayan besar. Kota Bekasi dan Kabupaten Ciamis adalah Kabupaten/Kota yang mempunyai jumlah penyandang ketunaan terbesar, prosentasenya lebih dari satu persen dari total jumlah penduduk masing-masing daerah tersebut. Jumlah penyandang ketunaan berdasarkan pendataan di Jawa Barat tersebut, dibagi menjadi 6 kategori kecacatan.

Tabel 3. Kategori Penyandang Ketunaan Jawa Barat Tahun 2010

No.	Kategori	Populasi	%
1.	Tuna Fisik	28.506	36,22
2.	Tuna Netra	7.753	9,85

No.	Kategori	Populasi	%
3.	Tuna Rungu/Wicara	6.824	8,67
4.	Tuna Mental	7.437	9,45
5.	Fisik Dan Mental	2.688	3,42
6.	Tuna Lainnya	25.500	32,40
Jumlah		78.708	100,00

Sumber: Jawa Barat dalam Angka 2010, dianalisis

Penyandang ketunaan di Kota Bandung terbilang rendah yaitu sebanyak 2.061 orang atau sekitar 0,086% dari total penduduk Kota Bandung yang berjumlah sekitar 2,4 juta jiwa. Sama halnya dengan pendataan di Jawa Barat,

penyandang ketunaan di Kota Bandung berdasarkan pendataan dibagi menjadi 6 kategori ketunaan. Jumlah penyandang ketunaan di Kota Bandung adalah 2,62 dari total jumlah penyandang ketunaan di Jawa Barat.

Tabel 4. Kategori Penyandang Ketunaan Kota Bandung Tahun 2010

No.	Kategori	Populasi	%
1.	Tuna Fisik	537	26,06
2.	Tuna Netra	270	13,10
3.	Tuna Rungu/Wicara	301	14,60
4.	Tuna Mental	377	18,29
5.	Fisik Dan Mental	130	6,31
6.	Tuna Lainnya	446	21,64
Jumlah		2.061	100,00

Sumber: Jawa Barat dalam Angka 2010, dianalisis

C. Analisis Kebijakan Untuk Penyandang Ketunaan

1. Kebijakan Internasional

Kebijakan internasional terkait dengan perlindungan dan pemenuhan hak-hak ketunaan dituangkan dalam beberapa kebijakan sebagai berikut.

- Deklarasi hak-hak penyandang ketunaan Nomor: 3477 (XXX) tanggal 9 Desember 1975.
- U.N Word Programme of Action Concerning Disable Persons* 1980.
- International Decade for Disable Persons* 1983-1992.
- Asia Pasific Decade for Disable Persons II 2003-2012/Biwako Millenium Framework (BMF)*.
- Convention on The Rights of Persons with Disables (CPRD)* yaitu Konvensi Mengenai Hak-hak Penyandang Ketunaan yang ditandatangani 146 negara termasuk Indonesia pada 30 Maret 2007.

Pada 30 Maret 2007, terdapat 146 negara penandatangan Konvensi Hak Orang dengan Ketunaan (CPRD), 89 penandatangan Optional Protocol, 90 ratifikasi terhadap Konvensi dan 57 ratifikasi Protokol. CPRD

menyatakan bahwa harus ada perubahan paradigma terkait orang dengan ketunaan. Konsep bahwa orang dengan ketunaan adalah "obyek amal, pengobatan dan perlindungan sosial" menjadi pandangan bahwa "orang dengan ketunaan sebagai subyek yang mampu memperjuangkan hak-haknya dan membuat keputusan atas hidupnya berdasarkan kebebasannya sendiri sebagai anggota masyarakat aktif". CPRD mengakui bahwa setiap orang dengan ketunaan harus dapat menikmati seluruh hak asasi manusia dan kebebasan dasar.

Sebagai tindak lanjut dari *Convention on The Rights of Persons with Disables* tersebut, diterbitkanlah kebijakan Nasional berupa Undang-undang RI Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on The Rights of Persons with Disables* (Konvensi mengenai Hak-hak Penyandang Ketunaan). Sebelumnya telah dicanangkan RAN Penyandang Ketunaan 2004-2013, sebagai tindak lanjut dari *Asia Pasific Decade for Disable Persons II 2003 – 2012/ Biwako Millenium Framework (BMF)*.

2. Kebijakan Nasional

Beberapa peraturan nasional yang menjadi payung hukum serta acuan untuk melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang

ketunaan sebagai subyek pembangunan dalam berbagai bidang adalah sebagai berikut.

- a. Undang-Undang Dasar 1945.
- b. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat.
- c. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung.
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kebijakan untuk melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang ketunaan dalam melakukan mobilitas sudah tersedia, baik kebijakan dengan skala internasional, nasional, maupun daerah. Kebijakan tersebut berupa UU dan turunannya (pp, kepmen, atau perda), maupun berupa surat edaran dan rancana aksi, walaupun beberapa diantaranya perlu revisi karena belum berpayung pada UU yang baru. Akan tetapi yang terpenting dari kebijakan adalah implementasi dan evaluasinya.

Oleh karena itu pada bagian ini, analisis kebijakan dilakukan untuk mengetahui hal-hal yang belum terimplementasi. Setelah menginventarisasi dan mempelajari mengenai peraturan terkait aksesibilitas dan mobilitas ketunaan, permasalahan implementasi dari peraturan tersebut dapat dibagi ke dalam beberapa aspek yaitu aspek sarana, prasarana, pelayanan, informasi, SDM (penyandang ketunaan, dan masyarakat umum baik awak kendaraan maupun pengguna jasa transportasi jalan lainnya), dan sanksi.

Berdasarkan pemikiran, apabila kebijakan yang sudah tertuang dalam peraturan yang sudah diterbitkan tersebut terlaksana dengan baik, dan ada kepedulian serta komitmen dari pemerintah sebagai regulator, serta partisipasi dari masyarakat niscaya para penyandang ketunaan akan lebih berdaya, mandiri, dan percaya diri dalam menjalankan mobilitas dalam melakukan aktivitasnya sehari-hari.

Tabel 5. Analisis Kebijakan Terkait Aksesibilitas dan Mobilitas Penyandang Ketunaan

Permasalahan Implementasi	Dampak Bagi Penyandang Ketunaan	Rekomendasi
Sarana (Kendaraan)		
1. Kendaraan Umum		
- Sebagian besar kendaraan umum jalan khususnya jenis bus belum dilengkapi dengan tempat/ruang khusus bagi penyandang ketunaan. - Untuk angkutan umum jenis angkot, saat ini banyak yang tidak dilengkapi dengan bel/tanda bunyi-bunyian yang memudahkan bagi pengguna tuna rungu khususnya untuk meminta berhenti	- Penyandang ketunaan pengguna angkutan umum kesulitan bermobilitas dengan menggunakan angkutan umum jenis bus. Bagi pengguna kursi roda sulit untuk memposisikan dirinya pada saat dalam kendaraan apabila tidak ada ruang khusus - Bagi penyandang ketunaan pengguna angkot seringkali sulit untuk memberhentikan angkot khususnya bagi penderita tuna rungu dan tuna wicara karena tidak adanya fasilitas bell/tanda bunyi yang dapat dipergunakan untuk meminta angkot berhenti. - Kendaraan umum jenis taksi sebenarnya lebih memudahkan bagi mereka, dan bisa dipanggil kapan saja, akan tetapi tarif taksi tidak terjangkau oleh mereka.	- Angkutan umum jenis bus perlu disediakan yang berlantai datar atau <i>low floor</i> bus atau standar untuk bisa memenuhi hak-hak penyandang ketunaan selain bisa dipergunakan untuk umum sebagai bentuk pelayanan khusus bagi penyandang ketunaan, yang dapat dioperasikan pada jadwal tertentu. - Untuk kendaraan umum jenis angkot perlu dilengkapi dengan bell, karena banyak penyandang ketunaan tuna rungu dan tuna wicara menggunakan jasa angkot untuk berpergian - Mengoperasikan taksi khusus bagi penyandang ketunaan yang disubsidi oleh pemerintah, sehingga harga atau tarif taksi tersebut terjangkau. Atau menyediakan armada taksi gratis bagi mereka sebagai bantuan untuk mereka operasikan dengan pengelola dari pihak ketunaan sendiri.

Permasalahan Implementasi	Dampak Bagi Penyandang Ketunaan	Rekomendasi
2. Kendaraan Pribadi		
Belum adanya standardisasi kendaraan bermotor bagi penyandang ketunaan baik untuk jenis mobil maupun sepeda motor yang akan menjamin keselamatan penggunaannya.	Para penyandang ketunaan mendesain dan memodifikasi kendaraannya sendiri dengan menggunakan jasa bengkel. Ini sangat berbahaya bagi keselamatan penggunaannya karena bisa saja peralatan seperti ban, penyambung yang dipergunakan dan cara merakit yang dilakukan kurang baik dan layak.	Perlunya standardisasi kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor bagi penyandang ketunaan yang bisa berkendara sendiri seperti penyandang ketunaan patah kaki, patah tangan, penderita polio ringan dengan desain khusus sesuai dengan jenis ketunaan yang dideritanya.
Prasarana		
1. Terminal/Halte bus, secara umum belum sejajar dengan pintu naik turun, dan tidak tersedia ruang khusus bagi penyandang ketunaan pada saat menunggu.	Para penyandang ketunaan kesulitan untuk melakukan perjalanan melalui terminal terutama saat hendak naik turun angkutan umum	Terminal/halte ada bagian khusus yang didesain sejajar dengan pintu naik turun angkutan untuk memudahkan para penyandang ketunaan khususnya para penyandang ketunaan kaki
2. Trotoar: belum dibangun dengan <i>guidance</i> untuk penyandang tuna netra	Penyandang tuna netra seringkali terjatuh, selain tidak ada <i>guidance</i> juga karena tidak tahu kalau ada bagian trotoar yang berlubang	Trotoar didesain dengan <i>guidance</i> untuk penyandang tuna netra terutama di wilayah dimana banyak komunitas tuna netra sering melewati trotoar tersebut.
3. Jembatan Penyeberangan (JPO): belum ramah penyandang ketunaan karena tangga yang dibuat secara umum bertingkat, dan curam	JPO akan tidak efektif digunakan para penyandang ketunaan apabila desainnya kurang tepat seperti tangga yang terlalu curam.	JPO yang dibangun harus selandai mungkin sehingga memudahkan para penandang ketunaan untuk melaluinya.
4. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL): apill di lokasi penyeberangan/ <i>zebra cross</i> umumnya belum menggunakan tanda-tanda khusus bagi penyandang ketunaan yaitu APILL yang bisa berbunyi dengan keras yang bisa mendesak pengguna kendaraan berhenti untuk mendahulukan penyeberang jalan	Para penyandang ketunaan tidak dapat menyeberang lewat <i>zebra cross</i> tanpa bantuan apabila tidak ada APILL atau <i>pelican crossing</i> yang bisa berbunyi untuk mendesak kendaraan yang lewat berhenti, karena para penyandang ketunaan tidak dapat berlari atau berjalan cepat seperti orang pada umumnya pada saat menyeberang	Zebra cross seharusnya didesain dengan <i>rumble strip</i> dan APILL atau <i>pelican crossing</i> yang dilengkapi dengan peralatan bisa berbunyi untuk mendesak kendaraan lewat berhenti dan berhati-hati karena ada penyeberang jalan. Selain itu <i>zebra cross</i> yang dibangun di wilayah dimana banyak penyandang ketunaan menyeberang perlu diberi tanda-tanda/rambu yang menunjukkan bahwa banyak penyandang ketunaan lewat seperti halnya tanda banyak anak sekolah lewat.
5. Rambu dan marka: belum ramah penyandang ketunaan, dan secara umum banyak yang tidak dipahami penyandang ketunaan.	Banyak para penyandang ketunaan tidak lulus ujian tulis SIM, dan bahkan enggan mengikuti ujian SIM karena tidak mengerti rambu, marka dan peraturan lalu lintas lainnya. Selain itu membahayakan keselamatan para penyandang ketunaan terutama mereka yang berkendara sendiri.	Perlu sosialisasi pengenalan peraturan lalu lintas, rambu, marka, dan tanda-tanda lalu lintas lainnya kepada para penyandang ketunaan terutama yang berkendara sendiri agar selamat di jalan.
6. Ruang parkir: sudah banyak yang menyediakan khusus bagi penyandang ketunaan, akan tetapi ukuran ruangnya kurang memadai bagi	Para penyandang ketunaan, khususnya pengguna kursi roda tidak dapat menggunakan ruang parkir tersebut dengan efektif	Perlu standardisasi ruang parkir bagi penyandang ketunaan, khususnya untuk pengguna kursi roda memarkir kendaraannya dan menurunkan kursi rodanya dengan mandiri.

Permasalahan Implementasi	Dampak Bagi Penyandang Ketunaan	Rekomendasi
penyandang ketunaan pengguna kursi roda.		
SDM		
1. Regulator: dalam perencanaan/kebijakan pembangunan sarana/prasarana transportasi jalan belum begitu peduli dan cenderung mengabaikan hak-hak mereka.	Karena pemerintah kurang peduli, penyandang ketunaan merasa diabaikan hak-haknya, mobilitas terbatas, tidak mandiri, dan cenderung malu/minder melakukan mobilitas terutama apabila menggunakan angkutan umum.	Perlunya melibatkan para penyandang ketunaan menjadi subyek dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi jalan baik dalam perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasinya, sehingga pembangunan yang berorientasi kesetaraan bagi penyandang ketunaan akan terpenuhi.
2. Operator: pengusaha, awak kendaraan, dan petugas pelayanan banyak yang kurang kepeduliannya dan tidak ramah.	Kebanyakan penyandang ketunaan akhirnya enggan menggunakan angkutan umum	Diperlukan aturan/himbauan yang tegas kepada pengusaha angkutan untuk memenuhi hak-hak penyandang ketunaan dan/atau peduli penyandang ketunaan.
3. Ketunaan: belum memahami tata cara berlalu lintas yang baik dan benar, marka, rambu yang tersedia. Belum proaktif dalam pembangunan khususnya untuk pembangunan sarana dan prasarana jalan	Para ketunaan, mempunyai kendalan dalam aksesibilitas dan mobilitas dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi jalan.	Perlu sosialisasi peraturan lalu lintas, rambu, marka dan tanda-tanda lalu lintas lainnya kepada para penyandang ketunaan. Penyandang ketunaan harus proaktif dalam pembangunan menyuarakan kebutuhannya dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi.
4. Masyarakat umum: sebagian masyarakat masih kurang kepeduliannya untuk membantu penyandang ketunaan dalam aksesibilitas dan mobilitas bahkan enggan direpotkan saat penyandang ketunaan meminta bantuan	Para penyandang ketunaan merasa minder dan tidak percaya diri dalam melakukan mobilitas karena takut merepotkan orang lain ketika meminta bantuan.	Perlu sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai perlindungan dan hak-hak penyandang ketunaan dalam berbagai bidang termasuk dalam aksesibilitas dan mobilitas. Agar masyarakat umum lebih mengerti, dan peduli penyandang ketunaan.
Pelayanan khusus		
Pelayanan SIM, sebagian besar belum menyediakan fasilitas khusus untuk SIM penyandang ketunaan, fasilitas yang tersedia masih disamakan dengan pemohon SIM lainnya	Banyak yang enggan mengurus SIM, karena kurangnya aksesibilitas bagi mereka saat hendak membuat SIM.	Perlu jalur/fasilitas yang dikhususkan bagi para penyandang ketunaan untuk mengurus SIM, karena mereka juga harus membawa kendaraannya sendiri yang sudah dimodifikasi yang tentunya memerlukan fasilitas khusus pada saat ujian praktek, parkir kendaraan karena berbeda dengan kendaraan pada umumnya.
Pengawasan dan Evaluasi		
Pengawasan belum baik, evaluasi pun minim	Perlindungan dan pemenuhan hak-hak penyandang ketunaan tidak hanya dalam bidang transportasi tapi juga bidang lainnya seperti ketenagakerjaan, pendidikan, kesehatan tidak terimplementasi dengan baik seperti telah dituangkan dalam berbagai peraturan yang telah diterbitkan	Perlunya pengawasan dan evaluasi secara berkala dan melibatkan para penyandang ketunaan sebagai stakeholder, untuk melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang ketunaan dalam berbagai bidang agar lebih baik dalam implementasi kedepannya.

Permasalahan Implementasi	Dampak Bagi Penyandang Ketunaan	Rekomendasi
Sanksi		
Sanksi belum dijalankan, sehingga keperdulian terhadap penyandang ketunaan tetap rendah	Minimnya keperdulian dari para stakeholder dalam melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang ketunaan karena sanksi tidak pernah dilaksanakan.	Sanksi yang sudah jelas terdapat dalam UU dan PP harusnya bisa dijalankan dengan pengaduan dari pihak komunitas ketunaan, agar dapat ditindaklanjuti dengan

D. Karakteristik Penyandang Ketunaan

1. Sosial Ekonomi

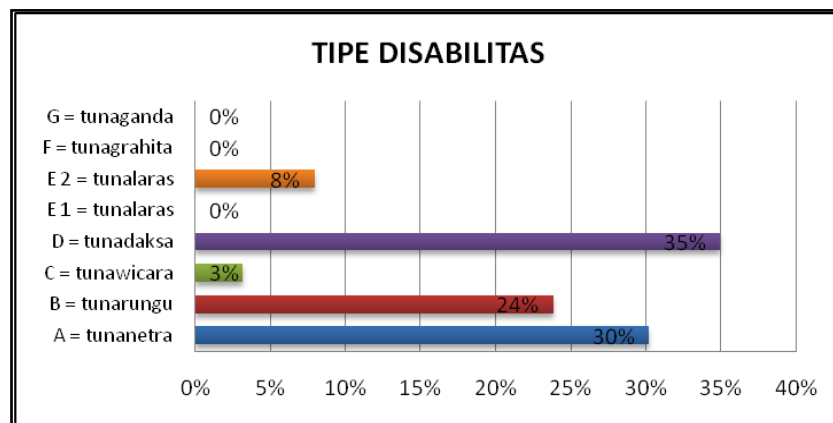
Berdasarkan kuesioner yang berhasil dikumpulkan dari 63 responden, 57% adalah laki-laki, dan 43% adalah perempuan. Karakteristik responden berdasarkan tipe ketunaan yang diderita, tuna daksa (ketunaan tipe D) sebanyak 35%, tuna netra (ketunaan tipe A) 30%, tuna laras (ketunaan tipe E2) 8%, dan tuna wicara (ketunaan tipe C) sebanyak 3%.

Karakteristik responden berdasarkan pendidikan, SLTP sebanyak 43%, SD sebanyak 41%, SLTA sebanyak 10%, D1-D4 5%, dan S1 sebanyak 2%.

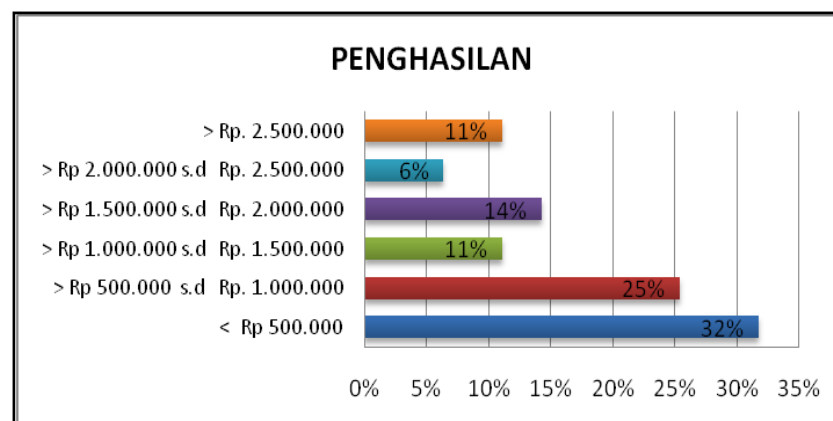
Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan, wiraswasta sebanyak 43%,

lainnya (ustad/guru mengaji, atlit) sebanyak 32%, PNS sebanyak 11%, pegawai swasta sebanyak 11%, dan pelajar/mahasiswa 3%.

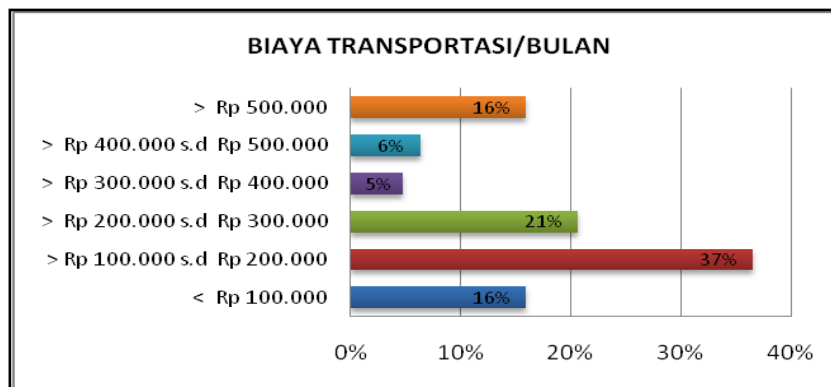
Biaya transportasi yang dikeluarkan responden setiap bulannya, 16% responden mengeluarkan biaya transportasi dibawah Rp 100.000, 37% responden mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 100.000 - Rp 200.000, 21% responden mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 200.000 - Rp 300.000, 5% responden mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 300.000 - Rp 400.000, 6% responden mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 400.000 - Rp 500.000, 16% responden mengeluarkan biaya transportasi di atas Rp 500.000.



Gambar 1. Tipe Ketunaan Responden



Gambar 2. Penghasilan Responden



Gambar 3. Biaya Transportasi

2. Perjalanan

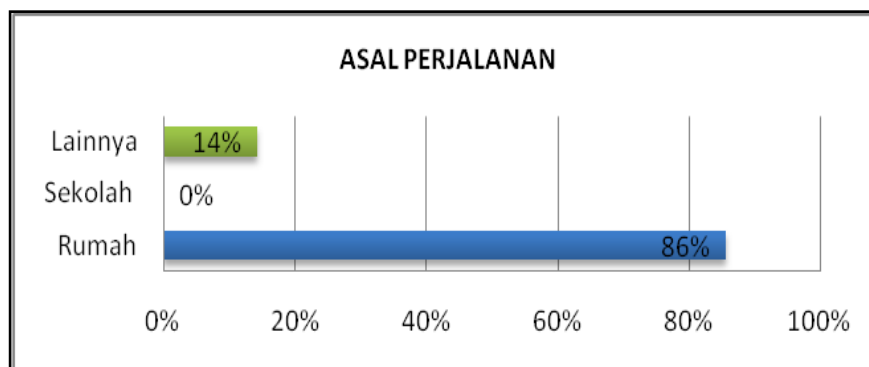
Asal perjalanan responden: sebanyak 86% responden melakukan perjalanan dari rumahnya sendiri, sebanyak 14% responden melakukan perjalanan dari tempat lainnya (asrama, tempat kos).

Tujuan perjalanan responden: 63% responden dengan tujuan tempat kerja, 24% responden tujuan berdagang, 3% responden dengan tujuan sekolah/kuliah, sebanyak 10% responden melakukan perjalanan dengan tujuan lainnya (mengunjungi keluarga, pengajian, pertemuan).

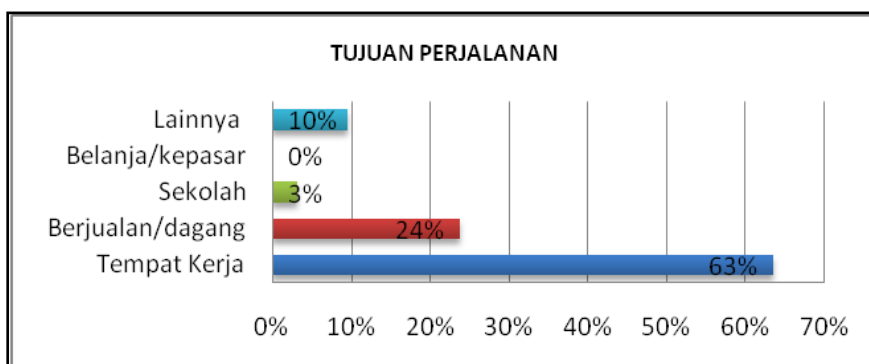
Berdasarkan frekuensi perjalanan, responden sebanyak 54% melakukan 1 kali perjalanan pulang pergi dalam sehari, dan 46% melakukan 2 kali perjalanan pulang pergi.

Berdasarkan jarak perjalanan yang ditempuh, sebesar 48% responden menjawab jarak yang ditempuh hanya sekitar 0-10 km dalam kota, 33% menempuh jarak 11-20 km dalam kota, 2% responden menempuh sekitar 21-30 km dalam kota, dan 17% ada yang menempuh perjalanan di atas 30 km luar kota.

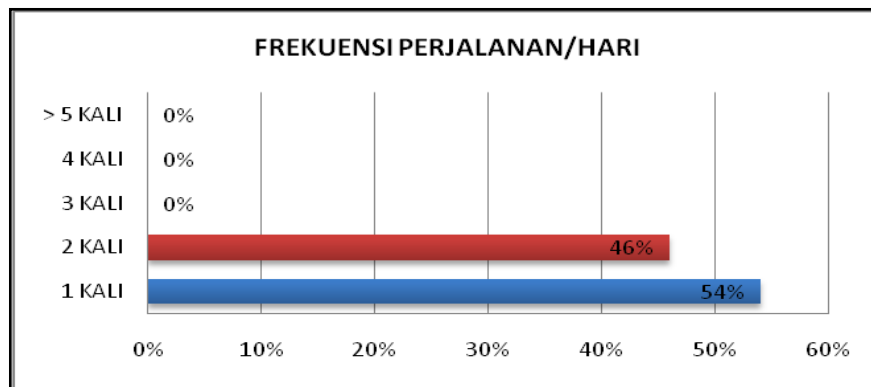
Angkutan utama yang digunakan responden dalam melakukan perjalanan adalah: 70% responden menggunakan sepeda motor dengan mengendarai sendiri, 21% menggunakan angkot, 6% menggunakan sepeda motor dibonceng, 3% mengendarai sendiri mobil.



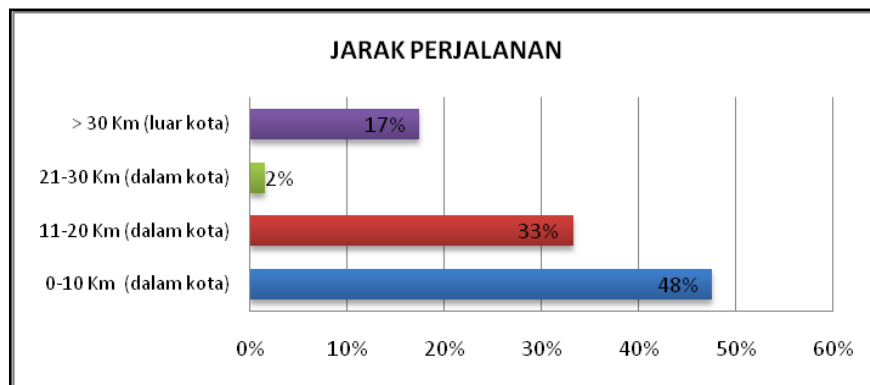
Gambar 4. Asal Perjalanan



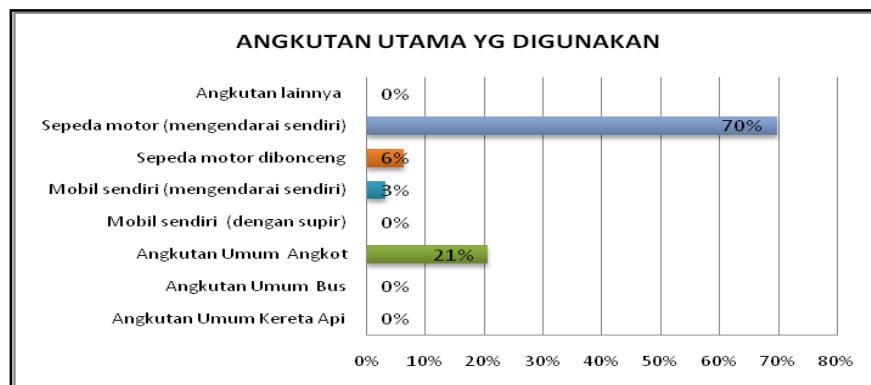
Gambar 5. Tujuan Perjalanan



Gambar 6. Frekuensi Perjalanan



Gambar 7. Jarak Perjalanan



Gambar 8. Angkutan yang Digunakan

E. Penggunaan Kendaraan

1. Kendaraan Umum

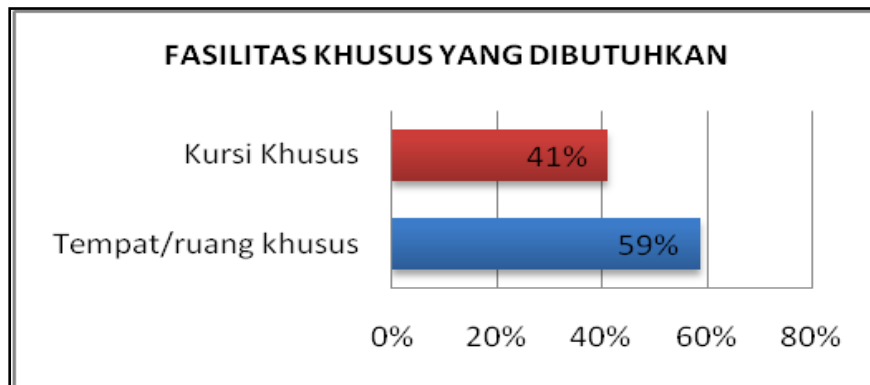
Menggunakan angkutan umum, merupakan salah satu pilihan utama masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah termasuk para penyandang ketunaan. Namun kondisi angkutan umum yang tidak menyediakan fasilitas kelengkapan khusus bagi mereka, menyebabkan terjadinya berbagai permasalahan bagi para penyandang ketunaan dalam melakukan mobilitas dengan menggunakan angkutan umum.

Berdasarkan kuesioner yang disebar, responden yang menggunakan angkutan umum jalan sebagai moda utama untuk

melakukan mobilitas adalah sebesar 29% atau hanya 18 orang responden. Akan tetapi pengguna moda utama kendaraan pribadi juga pernah bahkan seringkali menggunakan angkutan umum, namun karena banyak kendala yang mereka rasakan ketika naik angkutan umum apalagi bagi mereka yang sering melakukan mobilitas membuat mereka berpindah ke kendaraan pribadi. Oleh karena itu responden total yang memberikan persepsinya mengenai angkutan umum berjumlah 63 responden (100%). 52% responden menyatakan perlunya fasilitas khusus dalam angkutan umum, terutama mereka yang mengalami tuna daksa yang terpaksa menggunakan kursi roda, akan tetapi sebanyak 48% menyatakan tidak perlu.

Adapun fasilitas khusus utama yang mereka butuhkan adalah: sebanyak 59% responden menjawab ruang khusus, dan sebanyak 41% responden menjawab kursi khusus. Mereka

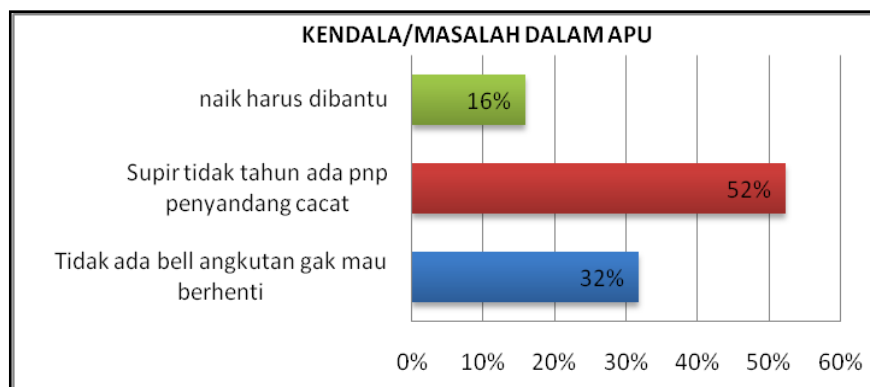
yang menjawab perlu ruang khusus adalah para pengguna kursi roda, dan mereka sadari ini hanya bisa dipenuhi oleh angkutan umum jenis besar seperti bus.



Gambar 9. Fasilitas Khusus yang Dibutuhkan

Mengenai kendala/masalah pada saat naik angkutan umum, 52% menjawab supir tidak tahu kalau ada penumpang penyandang ketunaan, sehingga perlakuannya sama terhadap penumpang pada umumnya, 32% menjawab umumnya angkutan jenis angkot tidak mempunyai bell sehingga mereka terutama penyandang tuna wicara kesulitan dalam memberhentikan angkutan, sebanyak 16% menjawab mereka memerlukan bantuan dan kepedulian awak angkutan, yang

menyebabkan mereka terkadang enggan naik angkutan umum karena tidak bisa mandiri dan mengharap bantuan orang khususnya awak angkutan, selain itu awak angkutan sendiri pun khususnya jenis angkot seringkali enggan untuk mengangkut penyandang ketunaan dengan tidak mau berhenti pada saat mereka tahu kalau yang memberhentikan adalah penyandang ketunaan yang perlu dibantu.



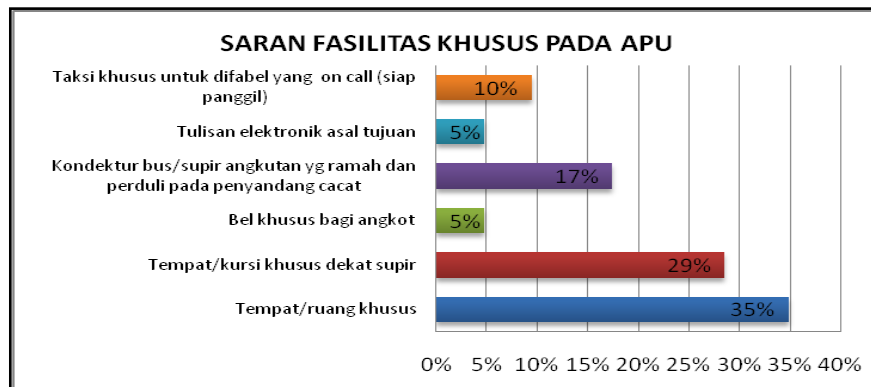
Gambar 10. Kendala Ketika Menggunakan Angkutan Umum

Adapun beberapa saran sebagai harapan para penyandang ketunaan, untuk penyediaan angkutan umum yang bisa membantu memudahkan para penyandang ketunaan dalam melakukan mobilitas.

- Sebanyak 35% responden menyarankan adanya ruang khusus bagi penyandang ketunaan khususnya untuk angkutan jenis bus.
- Sebanyak 29% menyarankan ada kursi khusus bagi penyandang ketunaan atau mereka ditempatkan di dekat supir, sehingga mereka tidak kesulitan pada saat akan memberhentikan angkutan.
- Sebanyak 17% menyarankan adanya kepedulian dari para awak angkutan

dengan bersikap baik, ramah dan ikhlas membantu penyandang ketunaan yang kesulitan naik angkutan umum.

- Sebanyak 10% responden menyarankan disediakan taksi siap panggil kapan saja (*on call*) khusus bagi para penyandang ketunaan dan juga bisa dimanfaatkan oleh ibu-ibu hamil dan lanjut usia. Bahkan mereka menyarankan, taksi ini bisa memberdayakan penyandang ketunaan sebagai pengelolanya dan disubsidi oleh pemerintah, karena sebagian penyandang ketunaan mampu menjadi supir seperti mereka yang menderita ketunaan fisik ringan (patah sebagian jari tangan, jari kaki, dan tuna rungu ringan).



Gambar 11. Saran Penyediaan Angkutan Umum

Adanya gangguan keamanan atau tindak kejahatan kepada penyandang ketunaan: sebanyak 16% responden pernah mengalami tindak kejahatan terutama di dalam angkot dan bus seperti perampasan dan pencopetan, sebanyak 84% responden tidak pernah mengalami gangguan keamanan.

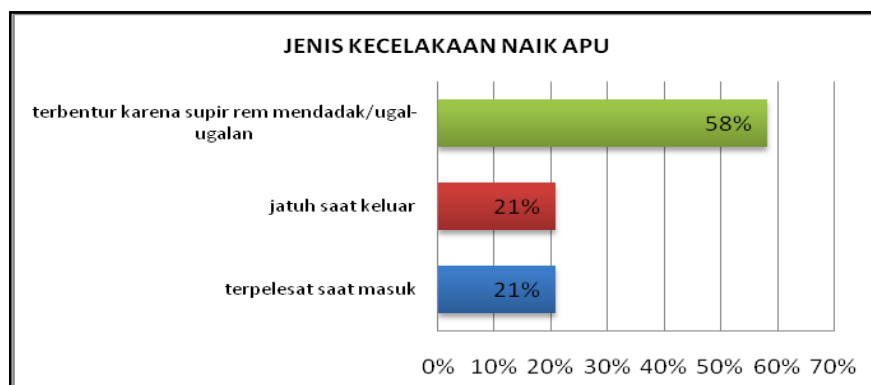
Mengenai kecelakaan saat menggunakan angkutan umum, 33% responden pernah mengalami kecelakaan dan 67% responden tidak pernah mengalami kecelakaan.

Jenis kecelakaan yang dialami para penyandang ketunaan ketika menggunakan

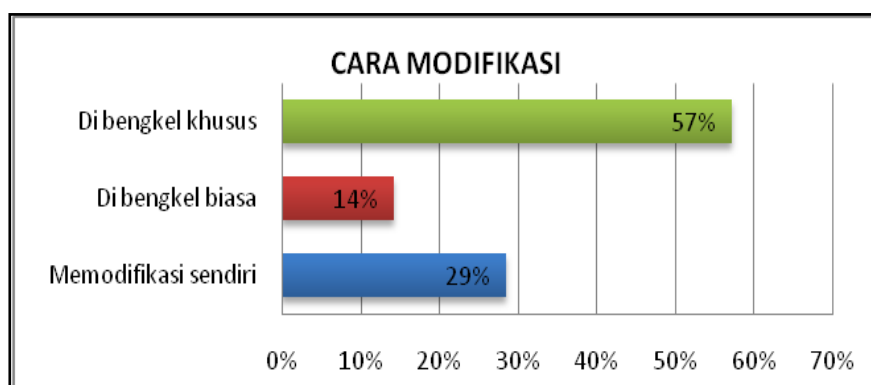
angkutan umum: sebanyak 58% responden terbentur karena ulah supir yang ugal-ugalan atau rem mendadak pada saat berhenti, 21% responden pernah mengalami jatuh pada saat keluar angkutan, dan sebanyak 21% terpeleset saat hendak naik angkutan, hal ini disebabkan tidak seajarnya *shelter* dengan pintu angkutan.

2. Kendaraan Pribadi

Modifikasi kendaraan pribadi yang digunakan, dilakukan sendiri 29%, di bengkel khusus 57% atau di bengkel umum biasa 14%.



Gambar 12. Jenis Kecelakaan Naik Angkutan Umum



Gambar 13. Cara Modifikasi Kendaraan

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan mereka, 50% responden membutuhkan parkir khusus, khususnya mereka yang kendaraannya dimodifikasi sehingga perlu

ruang khusus, dan 50% lainnya tidak memerlukan parkir khusus karena desain kendaraannya sama dengan kendaraan pada umumnya.

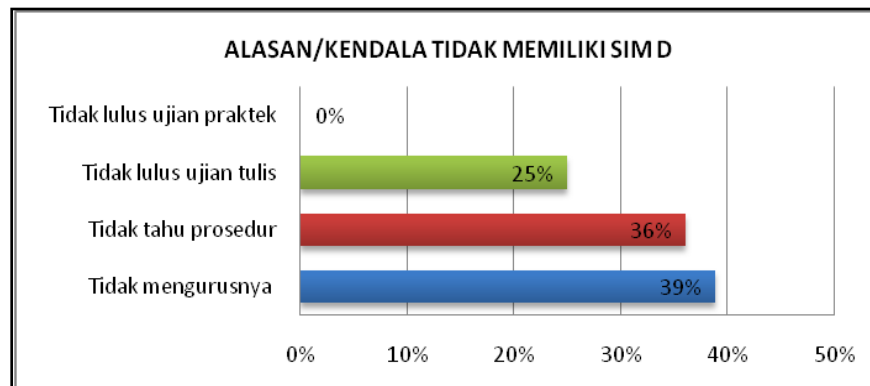
Mengenai kepemilikan SIM, khususnya bagi mereka yang mengemudikan kendaraannya sendiri, sebanyak 72% tidak memiliki SIM D, dan sebanyak 28% telah memiliki SIM D.

Adapun alasan responden tidak memiliki SIM D sebagai berikut.

- a. Sebanyak 39% responden menjawab memang tidak mengurusnya karena berbagai faktor antara lain kurang paham tentang rambu dan marka, minder, dan di tempat pembuatan khusus tidak ada

fasilitas khusus bagi penyandang ketunaan.

- b. Sebanyak 36% responden mengatakan bahwa mereka tidak tahu prosedurnya, ketika hendak mengurus SIM D.
- c. Sebanyak 25% responden mengurusnya bahkan sampai mengikuti ujian, namun sayang mereka gagal di ujian tulis karena kurangnya pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, rambu, marka dan tanda-tanda lalu lintas lainnya.



Gambar 14. Alasan/Kendala Tidak Memiliki SIM D

Kecelakaan lalu lintas bisa terjadi pada siapa saja, akan tetapi para penyandang ketunaan yang berkendara sendiri termasuk yang beresiko, hal ini disebabkan mereka memodifikasi kendaraannya sendiri seadanya tanpa standardisasi keselamatan sangat berbahaya dioperasikan di jalan. Berdasarkan jawaban yang diperoleh dari responden ketika ditanyakan masalah kecelakaan lalu lintas sebagai berikut: sebanyak 80% responden tidak pernah mengalami kecelakaan; dan 20% responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berkendara sendiri bagi penyandang ketunaan merupakan solusi mandiri dalam berkendara dan memudahkan dalam melakukan mobilitas, akan tetapi pasti tidaklah semudah orang biasa, selain kendaraan harus dimodifikasi tentunya perlu kehati-hatian. Berikut adalah pernyataan penyandang ketunaan mengenai kesulitan/kendala berkendara sendiri sebagai berikut: sebanyak 78% responden mengatakan bahwa dalam berkendara sendiri mereka tidak mengalami kesulitan/kendala yang berarti, 22% responden mengalami kendala/kesulitan ketika naik turun agar tidak jatuh atau terpeleset.

Berdasarkan survey dan pengamatan di lapangan, modifikasi yang dilakukan pada kendaraan yang digunakan para penyandang

ketunaan terlihat sangat sederhana dan apa adanya bahkan menggunakan *sparepart* yang tidak standar, kondisi ini sangat membahayakan. Akan tetapi mereka lakukan karena keterbatasan dana yang mereka miliki. Ketika ditanyakan mengenai standardisasi kendaraan bagi penyandang ketunaan, jawaban mereka sebagai berikut.

- a. Sebanyak 44% responden menyatakan diperlukan standardisasi kendaraan bagi penyandang ketunaan sesuai dengan kepentingannya, dengan alasan karena kendaraan yang tidak standar sangat membahayakan keselamatan penggunaanya.
- b. Sedangkan 56% responden lainnya mengatakan tidak perlu standar, dengan alasan terbanyak karena kalau distandarkan pasti harga jualnya akan mahal dan tidak akan terjangkau oleh penyandang ketunaan yang umumnya berpenghasilan rendah.

F. Kebutuhan Khusus Pada Prasarana

Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi jalan yang berpihak pada penyandang ketunaan saat ini terlihat masih minim di berbagai daerah termasuk di Kota Bandung yang sudah menerbitkan Perda untuk memenuhi hak-hak penyandang ketunaan dalam melakukan mobilitas.

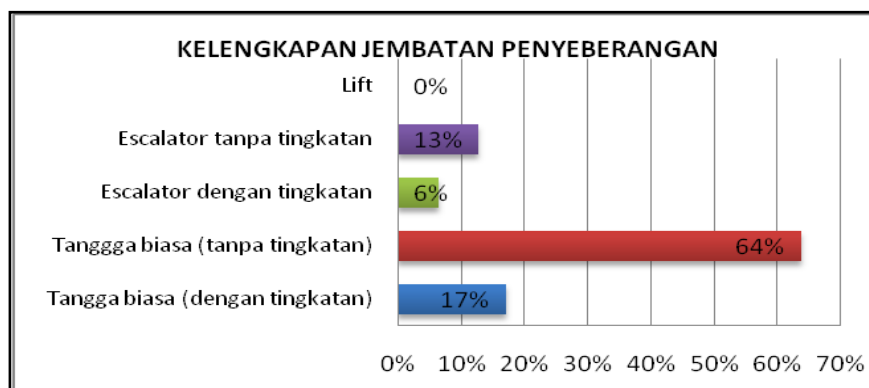
Para penyandang ketunaan dalam melakukan mobilitas, juga memerlukan ketersedianya prasarana yang dapat mendukung aktifitas mereka tanpa mengharapkan bantuan orang lain. Hal-hal yang berkaitan dengan prasarana transportasi jalan dibutuhkan sebanyak 51% menyatakan perlu fasilitas khusus penyeberangan, 49% lainnya menyatakan tidak memerlukannya.

Adapun kelengkapan jembatan penyeberangan yang diharapkan oleh para penyandang ketunaan adalah: sebanyak 64% responden menginginkan jembatan penyeberangan dilengkapi tangga biasa tanpa tingkatan dan landai khususnya mereka yang menggunakan kursi roda, sebanyak 17% menginginkan tangga biasa asal terjamin keselamatannya, sebanyak 13% responden menginginkan adanya escalator

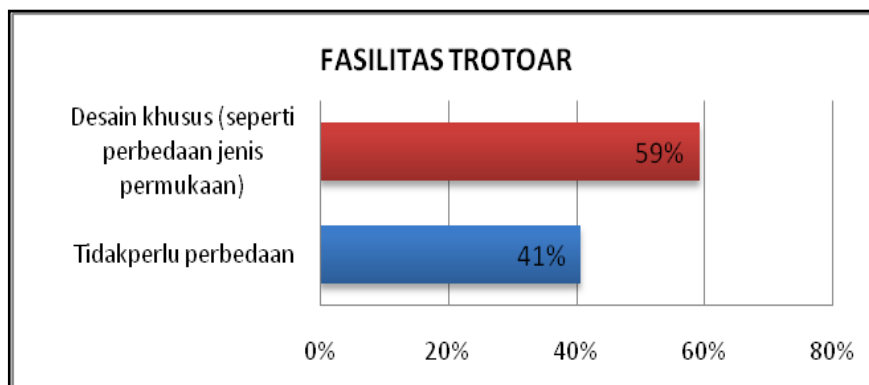
tanpa tingkatan yang dirancang seaman mungkin, sebanyak 6% menyatakan bahwa escalator dengan tingkatan. Perbedaan jawaban terjadi karena responden memiliki tipe ketunaan yang berbeda-beda.

Masalah trotoar: sebanyak 59% responden terutama para tunanetra menginginkan trotoar dengan desain khusus yaitu dibuat lantai *guidance* untuk para tuna netra, sedangkan 41% menyatakan tidak perlu desain khusus.

Terkait dengan shelter bus, sebanyak 67% responden berpendapat memerlukan tempat khusus di shelter bus, dan sebanyak 33% responden menyatakan tidak memerlukan tempat khusus di shelter bus.



Gambar 15. Kelengkapan Jembatan Penyeberangan



Gambar 16. Fasilitas Trotoar

KESIMPULAN

Kebijakan untuk melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang ketunaan baik kebijakan internasional, kebijakan nasional dan kebijakan daerah di beberapa wilayah, sudah diterbitkan. Implementasi dari kebijakan yang sudah diterbitkan tersebut masih belum optimal, untuk aksesibilitas bagi kemandirian para penyandang ketunaan pada sarana dan prasarana transportasi masih minim, bahkan mereka masih sering kesulitan apabila hendak bepergian.

Jumlah penyandang ketunaan di Indonesia 2.126.000 orang atau sekitar **0,89%** dari total penduduk Indonesia yang berjumlah sekitar 237 juta jiwa. Jumlah penduduk penyandang ketunaan di Jawa Barat hanya 0,18% (78.798 orang) dari total penduduk Jawa Barat yang berjumlah sekitar 44 juta jiwa. Sedangkan Penyandang ketunaan di Kota Bandung sebanyak 2.061 orang atau sekitar 0,086% dari total penduduk Kota Bandung yang berjumlah sekitar 2,4 juta jiwa. Penduduk dengan ketunaan di Kota Bandung tersebut dibagi menjadi

6 kategori yang terdiri dari tuna fisik 26,06%, tuna netra 13,10%, tuna rungu/wicara 14,60%, tuna mental/jiwa 9,45%, dan ketunaan lainnya 32,40% dari total penyandang ketunaan.

Berdasarkan hasil survei, karakteristik sosial dari 63 responden penyandang ketunaan adalah sebagai berikut: tipe ketunaan: tuna daksa (ketunaan tipe D) sebanyak 35%, tuna netra (ketunaan tipe A) 30%, tuna laras (ketunaan tipe E2) 8%, dan tuna wicara (ketunaan tipe C) sebanyak 3%. Tingkat pendidikan: yang terbanyak berpendidikan SLTP yaitu 43%. Berdasarkan pekerjaan: yang terbanyak adalah wiraswasta 43%; lainnya (ustad/guru mengaji, atlit). Berdasarkan penghasilan: yang terbanyak berpenghasilan dibawah Rp 500.000 yaitu 32%. Biaya untuk transportasi yang dikeluarkan responden setiap bulannya yang terbanyak yaitu sebanyak 37% responden mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 100.000 sampai dengan Rp 200.000.

Karakteristik perjalanan responden adalah sebagai berikut: asal perjalanan: sebanyak 86% responden melakukan perjalanan dari rumahnya sendiri, sebanyak 14% responden melakukan perjalanan dari tempat lainnya (asrama, tempat kos). Tujuan perjalanan: 63% melakukan perjalanan dengan tujuan tempat kerja, 24% responden melakukan perjalanan dengan tujuan berdagang, 3% responden melakukan perjalanan dengan tujuan sekolah/kuliah, 10% responden melakukan perjalanan dengan tujuan lainnya (mengunjungi keluarga, pengajian, pertemuan). Frekuensi perjalanan: sebanyak 54% melakukan 1 kali perjalanan pulang pergi dalam sehari, dan 46% melakukan 2 kali perjalanan pulang pergi. Jarak perjalanan yang ditempuh: sebanyak 48% responden menjawab jarak yang ditempuh hanya sekitar 0-10 km dalam kota, 33% menempuh jarak 11-20 km dalam kota, 2% menempuh sekitar 21-30 km dalam kota, 17% ada yang menempuh perjalanan di atas 30 km luar kota. Angkutan utama yang digunakan: 70% menggunakan sepeda motor dengan mengendarai sendiri, sebanyak 21% menggunakan angkot, 6% menggunakan sepeda motor dibonceng, sebanyak 3% mengendarai sendiri mobil.

Persepsi tentang penggunaan kendaraan umum, jawaban 63 responden sebagai berikut. Kendala/masalah penggunaan angkutan umum: 52% menjawab supir tidak tahu kalau ada penumpang penyandang ketunaan, sehingga perlakuannya sama terhadap penumpang pada umumnya, sebanyak 32% menjawab umumnya angkutan jenis angkot tidak mempunyai bell sehingga mereka terutama penyandang tuna wicara kesulitan dalam memberhentikan angkutan, sebanyak 16% menjawab memerlukan bantuan orang lain dalam

menggunakan angkutan umum. Gangguan keamanan/tindak kejahatan kepada penyandang ketunaan: 16% mengalami tindak kejahatan perampasan dan pencopetan, 84% tidak pernah mengalami gangguan keamanan. Jenis kecelakaan yang dialami ketika menggunakan angkutan umum sebagai berikut: 58% responden terbentur karena ulah supir yang ugal-ugalan atau rem mendadak pada saat berhenti; sebanyak 21% responden pernah mengalami jatuh pada saat keluar angkutan; dan sebanyak 21% terpeleset.

Kebutuhan khusus pada kendaraan umum adalah sebagai berikut: sebanyak 35% responden menyarankan adanya ruang khusus bagi penyandang ketunaan khususnya untuk angkutan jenis bus. Sebanyak 29% memberi saran ada kursi khusus bagi penyandang ketunaan atau mereka ditempatkan di dekat supir, sehingga tidak kesulitan pada saat akan memberhentikan angkutan. Sebanyak 17% menyarankan adanya keperdulian para awak angkutan dengan bersikap baik, ramah dan ikhlas membantu penyandang ketunaan yang kesulitan naik angkutan umum. Sebanyak 10% responden menyarankan disediakannya taksi siap panggil kapan saja (*on call*) khusus bagi para penyandang ketunaan, yang juga bisa dimanfaatkan oleh ibu-ibu hamil dan lanjut usia. Bahkan mereka menyarankan, taksi ini bisa memberdayakan penyandang ketunaan sebagai pengelolanya dan disubsidi oleh pemerintah, karena sebagian penyandang ketunaan mampu menjadi supir seperti mereka yang menderita ketunaan fisik ringan (patah sebagian jari tangan, jari kaki, dan tuna rungu ringan).

Persepsi tentang penggunaan kendaraan pribadi berdasarkan jawaban 50 responden yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai berikut: sebanyak 70% adalah pengguna sepeda motor mengendarai sendiri, 6% menggunakan sepeda motor dengan dibonceng, 3% menggunakan mobil mengendarai sendiri.

Modifikasi kendaraan: sebanyak 58% responden tidak memodifikasi kendaraannya terutama mereka yang mengalami tuna daksa ringan, tuna rungu, tuna wicara, dan tuna netra jenis *low vision* (masih bisa melihat dalam jarak tertentu); sebanyak 42% responden memodifikasi kendaraannya sesuai dengan kemampuan fisiknya yang dapat berfungsi seperti tuna daksa patah kaki, patah tangan, pengguna kursi roda, atau penderita polio. Cara modifikasi: dilakukan sendiri 29%, di bengkel khusus 57%, di bengkel umum biasa 14%.

Kepemilikan SIM: sebanyak 72% responden tidak memiliki SIM D, dan sebanyak 28% telah memiliki

SIM D. Adapun alasan responden tidak memiliki SIM D sebagai berikut: sebanyak 39% responden menjawab memang tidak mengurusnya karena berbagai faktor antara lain kurang paham tentang rambu dan marka, minder, dan tidak ada fasilitas khusus bagi penyandang ketunaan. Sebanyak 36% responden mengatakan bahwa mereka tidak tahu prosedurnya, ketika hendak mengurus SIM D. Sebanyak 25% responden mengurusnya bahkan sampai mengikuti ujian, namun gagal di ujian tulis karena kurangnya pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, rambu, marka dan tanda-tanda lalu lintas lainnya.

Kecelakaan lalu lintas: sebanyak 80% responden tidak pernah mengalami kecelakaan; dan 20% responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas

Kesulitan/kendala berkendara sendiri sebagai berikut: sebanyak 78%; responden mengatakan bahwa dalam berkendara sendiri mereka tidak mengalami kesulitan/kendala yang berarti, 22% responden mengalami kendala/kesulitan ketika naik turun agar tidak jatuh atau terpeleset.

Kebutuhan khusus pada kendaraan pribadi adalah sebanyak 44% responden menyatakan diperlukan standarisasi kendaraan bagi penyandang ketunaan sesuai dengan kepentingannya, dengan alasan karena kendaraan yang tidak standar sangat membahayakan keselamatan penggunaannya, sedangkan 56% responden lainnya mengatakan tidak perlu standar, dengan alasan terbanyak karena kalau distandarkan pasti harga jualnya akan mahal dan tidak akan terjangkau oleh penyandang ketunaan yang umumnya berpenghasilan rendah.

Kebutuhan khusus pada prasarana sebagai pendukung pergerakan para penyandang ketunaan dalam berkendara berdasarkan jawaban terbanyak adalah sebagai berikut: jembatan penyeberangan dilengkapi tangga biasa tanpa tingkatan dan landai khususnya mereka yang menggunakan kursi roda, dan di *zebra cross* dilengkapi dengan APILL yang bisa berbunyi keras sehingga bisa mendesak pengemudi kendaraan untuk berhenti, trotoar dengan desain khusus yaitu dibuat lantai *guidance* untuk para tuna netra, memerlukan tempat khusus di shelter bus.

SARAN

Para penyandang ketunaan mempunyai kebutuhan pergerakan sama dengan orang pada umumnya yaitu untuk sekolah, mencari nafkah, berbelanja, berkunjung, dan keperluan lainnya, namun karena sebagian dari mereka mempunyai kelemahan dengan tidak berfungsinya sebagian panca indra atau organ tubuh tertentu menyebabkan fasilitas

yang diperlukan dalam melakukan mobilitas menjadi berbeda dengan orang pada umumnya. Oleh karena itu dibutuhkan perhatian khusus dari berbagai pihak terkait untuk melindungi dan memenuhi hak-hak mereka dalam aksesibilitas dan mobilitas, sesuai dengan yang tertuang dalam kebijakan yang sudah ditebitkan.

Secara umum para penyandang ketunaan berpenghasilan rendah, ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan mereka. Walaupun mereka menyandang ketunaan, tetapi masih banyak yang dapat memfungsikan bagian fisik, atau pancainderanya yang lain untuk berbagai kegiatan yang berguna bahkan melebihi orang pada umumnya. Oleh karena itu untuk meningkatkan taraf hidup mereka, para penyandang ketunaan perlu diberdayakan dalam berbagai bidang. Salah satu pemberdayaan tersebut adalah melibatkan mereka menjadi subyek pembangunan misalnya dilibatkan dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi baik dalam perencanaan, implementasi, evaluasi dan pengawasannya sehingga suara dan kebutuhan mereka bisa terwakili/tepenuhi dengan baik.

Kebijakan yang ada, masih bersifat formalitas termasuk dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi, karena dalam implementasinya sangat minim di berbagai daerah. Oleh karena itu, semua pihak terkait khususnya Kementerian Sosial harus berkoordinasi dan bersinergi dengan pihak-pihak lainnya untuk melindungi dan memenuhi hak-hak penyandang ketunaan dalam bentuk evaluasi dan pengawasan secara berkala dan berkesinambungan, agar kebijakan tersebut terimplemtasi dengan baik.

Seperti kebijakan lainnya sanksi yang tertuang dalam undang-undang dan PP tidak berjalan sebagaimana mestinya. Oleh karena itu perlu proaktif dari para penyandang ketunaan untuk ikut serta mendorong pemerintah agar melindungi dan memenuhi hak-hak mereka.

DAFTAR PUSTAKA

- Laporan WHO dan Bank Dunia Mengenai Hambatan Penyandang Cacat. 2013. <http://www.voaondonesia.com>. diakses 17 April 2013.
- Poerwadarminta, (1976), Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta.
- Saragih W. 2010. *Review RAN Penyandang Cacat Indonesia Tahun 2004-2013*. Jakarta: Kemensos.
- Tarsidi, D. 2009. *Penyandang Ketunaan: Istilah Pengganti "Penyandang Ketunaan"*. Jakarta: Pertuni.

- Pemerintah Republik Indonesia. 1997. *Undang-undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2002. *Undang-undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1998. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 1999. *Kepmen Perhubungan Nomor 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit pada Sarana dan Prasarana Perhubungan*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 1994. *Kepmen Perhubungan Nomor KM 6 Tahun 1994 tentang Tanda-tanda Khusus bagi Penderita Cacat, Tuna Netra, dan Cacat Tuna Rungu Dalam Berlalulintas*. Jakarta.
- Kementerian Sosial. 2012. *Kementerian Sosial Dalam Angka Pembangunan Kesejahteraan Sosial*. Jakarta: Badan Pendidikan dan Penelitian Sosial. Pusdatin Kesejahteraan Sosial.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 1998. *Kepmen PU No. 468/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan*. Jakarta.
- Konsorsium Nasional Untuk Hak Difabel. 2011. *Membangun Kebijakan Publik Pro Penyandang Cacat*. Jakarta.
- Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat. 2006. *Peraturan Daerah Jawa Barat Nomor 10 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Perlindungan Penyandang Cacat*. Bandung.
- Pemerintah Daerah Kota Bandung. 2009. *Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 26 Tahun 2009 tentang Kesetaraan dan Pemberdayaan Penyandang Cacat*. Bandung.