

Infrastruktur Halte Transjogja, Sudahkah Inklusif? Kasus Daerah Istimewa Yogyakarta

Al Fauzi Rahmat¹, Ali Lating², Fathnun Tan³, Sahrul Pora⁴, Fajar Rahmanto⁵

^{1,5}Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Jl. Brawijaya, Kabupaten Bantul

^{2,3,4}Universitas Muhammadiyah Maluku Utara, Jl. KH. Ahmad Dahlan No.100, Kota Ternate

Corresponding Author: fauzirahmata@gmail.com

Keyword:

inclusion;
disability;
infrastructure;
bus stop;
Transjogja

Abstract: *Transjogja buses have been operating for more than a decade. Over time, many scholars noted that there is still a lack of inclusiveness in providing disabled-friendly bus stop infrastructure and wheelchair users, coupled with the lack of sidewalk accessibility. Therefore, this article aims to take further action to observe the realities on the ground regarding the provision of inclusive Transjogja bus stop infrastructure in mid-2022, along with sidewalk accessibility to/from the bus stop. This research uses multiple qualitative methods with data collection techniques via observational and documentation. Furthermore, this finding shows that 10 of 24 points located at the Transjogja bus stop are still lack of inclusive, where ramps for people with wheelchair mobility appear to be hindered by several attributes. In fact, the existence of Transjogja bus stops at most of these points is in a very strategic location for residents and tourists as a place to stop or start their journey. Similar to walkways, there are 6 of 24 walkways that are assessed has not implemented inclusive accessibility for people who use wheelchairs. Therefore, this research provided an understanding of the inclusiveness issues of Transjogja's transportation service infrastructure for ramps and sidewalks. Thus, this article provides warning messages and a serious urge for the DIY government and Transjogja managers to focus their attention on improving the infrastructure for Transjogja bus stop more inclusive, finally, and the existence of Transjogja can prioritize function over the form and path of a more streamlined sidewalk adequate for people with limited mobility.*

Kata Kunci:

inklusi;
disabilitas;
infrastruktur;
halte;
Transjogja.

Abstrak: Bus Transjogja telah beroperasi lebih dari satu dekade lamanya. Seiring berjalan waktu, banyak sarjana yang mencatat bahwa masih kurangnya inklusivitas terhadap penyediaan prasarana halte bus yang ramah disabilitas maupun pengguna kursi roda, ditambah dengan masih kurangnya aksesibilitas troktoar. Sehingga, artikel ini bertujuan untuk mengobservasi lebih lanjut realitas dilapangan berkaitan penyediaan prasarana halte bus Transjogja yang bersifat inklusif dipertengahan 2022, ditambah aksesibilitas troktoar menuju/dari halte. Artikel ini menggunakan metode kualitatif berganda dengan teknik pengumpulan data melalui studi observasi dan dokumentasi. Selanjutnya, temuan ini menyajikan bahwa 10 dari 24 titik lokasi halte bus Transjogja masih jauh dari kata inklusif, dimana jalur landai (*ramps*) bagi orang-orang dengan mobilitas menggunakan kursi roda nampak terhalang oleh beberapa atribut. Padahal, keberadaan halte Transjogja di sebagian besar titik tersebut berada di lokasi yang sangat strategis bagi warga maupun wisatawan sebagai tempat pemberhentian atau memulai perjalanan mereka. Sama halnya dengan troktoar, ada 6 dari 24 jalur troktoar dinilai belum menerapkan aksesibilitas bagi orang yang menggunakan perangkat kursi roda. Dengan demikian, studi ini dapat memberikan pemahaman terhadap persoalan inklusivitas prasarana layanan transportasi Transjogja untuk jalur *ramps* dan troktoar. Kemudian, studi ini juga berupaya memberikan pesan peringatan dan desakan serius bagi pemerintah daerah DIY dan pengelola Transjogja untuk lebih memusatkan perhatian mereka terhadap perbaikan prasarana halte Transjogja agar lebih inklusif, akhirnya keberadaan Transjogja dapat mengutamakan fungsi daripada bentuk serta jalur troktoar yang lebih memadai bagi orang-orang dengan mobilitas terbatas.

PENDAHULUAN

Persoalan penyediaan layanan yang bersifat inklusif sudah sering kali digaungkan dan juga didiskusikan di ranah akademik, pengambil keputusan, dan pelaksana kebijakan. Satu diantara berbagai isu penyediaan layanan inklusif yang diakui sebagai elemen penting dalam hal kesejahteraan dan juga kemandirian bagi orang-orang dengan mobilitas terbatas adalah ketersediaan aksesibilitas prasarana dan sarana yang memadai pada transportasi umum (Park & Chowdhury, 2018), termasuk dalam hal kekurangan aksesibilitas pada atribut elevasi halte (Peña Cepeda, Galilea, & Raveau, 2018). Hal ini menjadi tantangan bagi orang-orang dengan mobilitas terbatas untuk mengakses layanan transit angkutan umum, dimana dalam kasus mereka tidak bisa sampai ke halte, maka dapat dikatakan atribut lainnya tidak relevan (Park, Chowdhury, & Wilson, 2020).

Ketersediaan prasarana transportasi umum, seperti halte, yang baik dinilai berjalan lurus dengan motivasi bagi orang-orang untuk berpergian secara bebas dan mandiri, termasuk aksesibilitas bagi orang-orang dengan berbagai latar belakang disabilitas, bahkan orang tua, dan juga mereka yang menggunakan perangkat beroda seperti kereta bayi (Park & Chowdhury, 2022). Hal ini pun dipertegas oleh Unsworth et al., (2021) bahwa ketersediaan prasarana halte yang bersifat aksesibel menjadi semakin mendesak di kala orang-orang yang menggunakan perangkat mobilitas terbatas terus mengalami peningkatan jumlah dalam hal mengakses pendidikan, pekerjaan dan koneksi sosial dengan menggunakan transportasi umum. Dengan demikian, sebaliknya, maka konsekuensi layanan transportasi yang tidak aksesibilitas akan berdampak negative terhadap kesejahteraan orang yang memiliki keterbatasan.

Seperti yang disebutkan sebelumnya, halte menjadi prasarana penting bagi transportasi umum. Halte merupakan prasarana transportasi umum yang dirancang untuk mobilitas seluruh masyarakat tanpa pengecualian bagi orang-orang dengan kemampuan mobilitas terbatas, seperti penyandang disabilitas (Utari & Kusuma, 2021). Lebih lanjut, studi Brovarone (2021) mengungkapkan bahwa halte bus di beberapa lokasi terkesan tidak memberikan perhatian khusus pada disabilitas, sehingga penyedia layanan terkesan mengutamakan bentuk daripada fungsi, hal ini dapat dibenarkan bila halte bus berada dalam konteks lokasi yang berada di pedesaan dan kepadatan rendah. Namun demikian, hal tersebut tidak dapat dijadikan patokan lokasi dan kepadatan, karena dalam studi Sitorus & Permanasari memperjelas keberadaan halte yang aksesibel, dimana ketika penumpang berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya, halte bus dipandang sebagai atribut penting dalam membentuk kepuasan dan kebutuhan konsumen (Sitorus & Permanasari, 2019). Dengan demikian, hal ini mengindikasikan bahwa aksesibilitas halte menjadi sangat penting dalam meningkatkan daya tarik dan juga keberlanjutan angkutan umum (Corazza & Favaretto, 2019), sehingga tidak ada lagi alasan klasik yang mendasar yang berkaitan dengan lokasi maupun tingkat kepadatan pengguna layanan.

Banyak sarjana yang telah menghadirkan kajian tentang isu aksesibilitas layanan prasarana khusus orang-orang dengan mobilitas terbatas, seperti jalur untuk penggunaan kursi roda, meskipun demikian isu ini masih menjadi perbincangan dan terkadang tanda-tanda dilakukannya perbaikan oleh pihak pemerintah dan pengelola di beberapa tempat belum juga kunjung kelihatan. Studi Utari & Kusuma (2021) berargumen bahwa masih banyak penyandang disabilitas yang merasa kesulitan untuk mengakses halte bus. Hal tersebut mengonfirmasi pernyataan yang telah dilontarkan oleh Park & Chowdhury (2018) bahwa diantara hambatan utama bagi pengguna transportasi umum dengan gangguan fisik salah satunya adalah kualitas halte bus dan juga jalur troktoar. Dipertegas oleh Lakhota, et al., (2020) bahwa ketersediaan infrastruktur jalur pedestrian yang memadai di sekitar halte untuk penumpang halte bus masih kurang disorot oleh peneliti sebelumnya. Hal ini pun senada dengan studi Roy & Basu (2020), bahwa pengguna layanan bus juga mempertimbangkan faktor aksesibilitas troktoar yang luas bagi pejalan kaki untuk menuju halte bus. Terlebih layanan aksesibilitas troktoar bagi disabilitas sekitar halte bus. Hal inipun dikomentari oleh Peña Cepeda et al. (2018) bahwa orang-orang dengan mobilitas rendah setidaknya memiliki dua kali elemen aksesibilitas daripada orang pada umumnya, seperti ketersediaan atribut jalur elevasi landai dan jalur akses menuju halte bus.

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan pengetahuan sebelumnya, sehingga penulis menyoroti aksesibilitas prasarana bagi orang yang memiliki

mobilitas rendah, seperti disabilitas maupun orang-orang yang menggunakan kursi roda, di halte Transjogja yang berlokasi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) berfokus pada aksesibilitas jalur landai atau ramps bagi orang-orang yang menggunakan perangkat kursi roda dan juga aksesibilitas troktoar menuju/dari halte Transjogja. Hal ini karena elemen jalur landai/ramps dan juga jalur pedestrian troktoar bagi disabilitas sekitar halte bus perlu diperhatikan sebagai pemenuhan kebutuhan mobilitas penyandang disabilitas. Memilih studi Transjogja sebagai studi kasus dikarenakan angka pengguna transportasi Transjogja tiap tahun mengalami penurunan (lihat tabel 1). Juga dipertegas oleh penelitian Hidayat (2018) bahwa kinerja layanan Transjogja cenderung mengalami penurunan tiap tahun. Hal ini memberikan hipotesa awal bagi peneliti bahwa penurunan jumlah pengguna Transjogja ada kaitannya dengan penyediaan infrastruktur yang kurang inklusif, terlebih lagi ketersediaan aksesibilitas jalur rumps dan troktoar menuju/dari halte Transjogja, meskipun jumlah orang yang memiliki aksesibilitas terbatas memiliki porsi yang kecil dalam penggunaan Transjogja, namun poin penting bagi layanan transportasi massa yang baik pada umumnya adalah mampu memberikan kemudahan bagi semua kalangan. Ditambah, provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai daerah yang banyak mendatangkan wisatawan, sehingga diperlukan ketersediaan prasarana halte bus bagi transportasi massal menuju/dari lokasi satu ke lainnya yang membutuhkan prasarana yang memadai.

Tabel 1. Jumlah Penumpang Transjogja 2015 - 2021

Transjogja	Tahun						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Penumpang/hari	9.335	8.824	7.321	8.056	7.150	7.607	4.132
Penumpang/tahun	6.468.678	6.409.205	5.317.484	5.880.610	5.282.737	2.776.667	1.508.450

Sumber: Aplikasi Dataku Daerah Istimewa Yogyakarta

Beberapa sarjana terdahulu telah mengkaji hambatan aksesibilitas yang masih ditemukan di halte bus Transjogja, seperti studi Hayati & Al-Hamdi (2019) menunjukan hanya tiga halte yang ramah terhadap difabel yaitu dua halte malioboro dan halte ambarketawang. Kemudian, studi Hiban, et al., (2020) berpendapat bahwa hak penyandang disabilitas belum sepenuhnya terpenuhi secara optimal dalam hal infrastruktur halte bus Transjogja. Selanjutnya, Khairina, et al., (2022) telah memperkuat argumentasi sebelumnya bahwa beberapa halte Transjogja tidak mudah dijangkau oleh penyandang disabilitas. Padahal, kajian dari Putrika & Khoirudin (2021) mengatakan kualitas pelayanan dan aksesibilitas Transjogja memiliki pengaruh positif terhadap minat masyarakat dalam penggunaannya. Meskipun demikian, beberapa studi di atas telah memaparkan hambatan pengguna halte bus Transjogja, akan tetapi studi mereka hanya tersirat sepintas dan tidak secara eksplisit serta lugas memaparkan aksesibilitas halte bus Transjogja. Sebagaimana Hayati & Al-Hamdi (2019), studi mereka lebih fokus pada persepsi masyarakat terhadap layanan Transjogja di media sosial. Kemudian, Hiban et al., (2020) studi ini hanya memaparkan dari hasil laporan dan juga media massa tanpa observasi langsung ke lapangan, ditambah tidak menentukan halte yang dijadikan objek penelitian, serta tidak memaparkan secara real-time kondisi di lapangan. Selanjutnya, studi Damayanti & Khoirudin (2021) berfokus pada ekspektasi pengguna layanan transportasi Transjogja yang ditinjau dari beberapa variabel kemudahan penggunaan, kualitas layanan, transit, efisiensi transportasi, dan juga aksesibilitas. Terakhir, Khairina et al., (2022) berfokus pada studi eksistensi transportasi berkelanjutan di Yogyakarta, dimana studi tersebut tidak memberikan spesifikasi dalam hal Transjogja. Dengan demikian, hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat kesenjangan dalam beberapa penelitian di atas dan hal tersebut memerlukan stimulus yang lebih secara menyeluruh untuk penyertaan persoalan aksesibilitas dan inklusivitas halte Transjogja secara langsung.

METODE PENELITIAN

Untuk memprakarsai temuan dan diskusi, penelitian ini menggunakan studi kualitatif berganda dengan teknik pengumpulan data penelitian secara observasi dan juga dokumentasi. Observasi dipilih karena dinilai mampu memproduksi temuan-temuan yang autentik dari pengamatan secara langsung terhadap fenomena yang terjadi, sedangkan dokumentasi dapat menghimpun beberapa bukti berupa data dan laporan yang kemudian dapat dijadikan acuan selama proses penelitian. Pertama-tama penulis memfokuskan pada titik halte bus Transjogja sebagai studi observasi, yang mana persebaran titik-titik terpilih tersebut terletak di beberapa daerah yang diyakini sebagai tempat pertemuan naik turun, dan juga halte utama yang memiliki transit dengan jumlah pengguna terbanyak dan sebagian titik adalah *center of point* (dapat dilihat pada tabel 2). Selanjutnya, penulis memotret 24 titik halte Transjogja, yang kemudian melihat adanya inklusivitas jalur landai/ ramps di halte Transjogja sebagai jalur bagi orang-orang yang menggunakan perangkat kursi roda, terlepas dari alat ukur teknis. Di sisi lain, penulis juga mengamati aksesibilitas jalur menuju/dari halte bus Transjogja, seperti troktoar yang memudahkan pengguna dengan mobilitas rendah. Alhasil, penulis melakukan analisis dengan mengaitkan fenomena yang terjadi dengan beberapa dokumen laporan resmi pemerintah dan data dari pengelola bus Transjogja maupun sumber berita lain yang relevan. Selanjutnya, peneliti menanggapi temuan dengan mengaitkan beberapa studi terdahulu sebagai konfirmasi maupun autokritik terhadap aksesibilitas infrastruktur halte Transjogja dan troktoar. Terakhir, penulis menarik simpulan dan memberikan saran kepada pemerintah dan pengelola berdasarkan hasil studi.

Tabel 2. Daftar Pengamatan Halte Transjogja

Nama Halte Transjogja			
1	Halte Transjogja Taman Pintar	13	Halte Transjogja RS. Dr. Yap
2	Halte Transjogja Malioboro 1	14	Halte Transjogja Kusumanegara (Gembira Loka)
3	Halte Transjogja Malioboro 2	15	Halte Transjogja MT. Haryono 1
4	Halte Transjogja Malioboro 3	16	Halte Transjogja Halte XT Square
5	Halte Transjogja Monumen Jogja Kembali	17	Halte Transjogja RSI. Hidayatullah
6	Halte Transjogja Sudirman 2	18	Halte Transjogja SMK Muhammadiyah 3 YK
7	Halte Transjogja SMPN 3 Yogyakarta	19	Halte Transjogja Jogja Expo Center
8	Halte Transjogja Terminal Condong Catur	20	Halte Transjogja Kaliurang (Kopma UGM)
9	Halte Transjogja Mangkubumi 1	21	Halte Transjogja Transmart Maguwo
10	Halte Transjogja Jl Colombo (Samirono)	22	Halte Transjogja MT. Haryono 2
11	Halte Transjogja Mangkubumi 2	23	Halte Transjogja Taman Pintar 2
12	Halte Transjogja RS. Panti Rapih	24	Halte Transjogja

Pemilihan halte bus Transjogja yang menjadi fokus penelitian ini merupakan kawasan strategis di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, dimana terdapat beberapa halte Transjogja yang berada di kawasan wisata, rumah sakit, terminal, Kantor pemerintahan, perguruan tinggi, sekolahan, dan lain sebagainya. Hal ini tentunya menjadi urgen ketika prasarana halte, seperti ketersediaan ramp dan pedestrian troktoar di sekitar halte Transjogja dimodifikasi untuk lebih bersifat inklusif guna menjamin aksesibilitas penggunaan kursi roda bagi masyarakat dengan mobilitas rendah.

HASIL DAN DISKUSI

Pada bagian ini, penulis memaparkan temuan kondisi real-time, tanggal 29 Mei – 1 Juni 2022, dari halte bus Transjogja di 24 titik halte Transjogja yang diteliti. Observasi dilakukan untuk memotret bentuk dari bangunan halte bus Transjogja. Alih-alih menggunakan alat ukur teknis, penulis justru melihat dari kaca mata aksesibilitas kekokohan jalur ramps halte dan juga atribut hambatan yang ada dihadapan jalur tersebut, dan juga memotret aksesibilitas troktoar menuju/dari halte bus Transjogja.

Aksesibilitas Jalur Kursi Roda di 24 Titik Lokasi Halte Bus Transjogja: Sebuah Pengamatan

Urgensi keberadaan jalur landai atau ramps kursi roda di tiap halte bus sangat krusial, hal tersebut menjadi salah satu pembuktian bagi pemerintah dan pengelola dalam penyediaan layanan prasarana publik yang disuguhkan, keberadaan jalur ramps diharapkan inklusif terhadap orang-orang yang memiliki mobilitas rendah, seperti disabilitas dan orang-orang yang menggunakan perangkat kursi roda. Meskipun jalur ramps telah tersedia di tiap halte bus, belum tentu dapat digunakan secara maksimal dikarenakan adanya hambatan atribut yang menghalang. Di sisi lain, penulis juga memberikan fokus kajian pada jalur pedestrian troktoar sekitaran halte bus Transjogja, hal ini dinilai menjadi poin penting bagi pengguna kursi roda untuk dapat mengakses halte Transjogja. Sebagaimana tabel 3, penulis telah memotret 24 titik halte bus Transjogja dan mengobservasi hambatan yang ditunjukkan pada jalur ramps dan juga troktoar.

Tabel 3. Potret Jalur Ramps pada Halte Transjogja

			
Halte Transjogja Taman Pintar	Halte Transjogja Malioboro 1	Halte Transjogja Malioboro 2	Halte Transjogja Malioboro 3
			
Halte Transjogja Monjali	Halte Transjogja Sudirman 2	Halte Transjogja SMPN 3 YK	Halte Transjogja Ter. ConCat
			
Halte Transjogja Mangkubumi 1	Halte Transjogja Jl Colombo (Samirone)	Halte Transjogja Mangkubumi 2	Halte Transjogja RS. Panti Rapih

			
<p>Halte Transjogja RS. Dr. Yap</p>	<p>Halte Transjogja Gembira Loka</p>	<p>Halte Transjogja MT. Haryono1</p>	<p>Halte Transjogja XT Square</p>
			
<p>Halte Transjogja RSI. Hidayatullah</p>	<p>Halte Transjogja SMK Muhammadiyah 3 YK</p>	<p>Halte Transjogja Jogja Expo Center</p>	<p>Halte Transjogja Kaliurang (Kopma UGM)</p>
			
<p>Halte Transjogja Transmart Maguwo</p>	<p>Halte Transjogja MT. Haryono 2</p>	<p>Halte Transjogja Taman Pintar 2</p>	<p>Halte Transjogja Gamping</p>

Sumber: Penulis, Halte Transjogja pada Tanggal 29 Mei - 1 Juni 2022.

Tabel 3, memperlihatkan kondisi dan situasi dari 24 titik lokasi halte bus Transjogja sebagai studi kasus. Setidaknya dari hasil observasi di lapangan masih ditemukan halte bus Transjogja yang masih kurang aksesibel bahkan belum tersedianya fasilitas jalur landai bagi orang-orang dengan mobilitas rendah seperti penggunaan kursi roda. Selain itu, pantauan terhadap aksesibilitas troktoar juga yang masih kurang inklusif bahkan kurang aksesibel untuk penggunaan kursi roda, dimana masih banyak atribut penghalang dan juga tidak layak untuk dilalui oleh kursi roda. Untuk lebih jelasnya, penulis memberikan tampilan tabel untuk memudahkan pemahaman dari 24 titik lokasi halte Transjogja.

Tabel 4. Hambatan yang Ditemukan pada Jalur Ramps dan Troktoar pada Halte Bus Transjogja

Nama Halte Transjogja		Hambatan Jalur Ramps		Hambatan Jalur Troktoar		Catatan Atribut Penghalang
		masuk	keluar	masuk	Keluar	
1	Halte Transjogja Taman Pintar 1	X	X	X	✓	Terhalang pohon di jalur troktoar
2	Halte Transjogja Malioboro 1	X	X	X	X	Terhalang 2 motor di jalur ramps
3	Halte Transjogja Malioboro 2	X	X	X	X	
4	Halte Transjogja Malioboro 3	X	X	X	X	
5	Halte Transjogja Monumen Jogja Kembali	✓	X	✓	X	Tidak tersedia jalur landai di pintu masuk dan troktoar di pintu masuk di dihalangi oleh tempat parkir
6	Halte Transjogja Sudirman 2	X	X	X	X	Limitasi jalur troktoar di pintu masuk
7	Halte Transjogja SMPN 3 Yogyakarta	X	X	X	X	
8	Halte Transjogja Terminal Condong Catur	✓	X	X	X	Tidak tersedia jalur rump di pintu masuk
9	Halte Transjogja Mangkubumi 1	X	X	X	X	
10	Halte Transjogja Jl Colombo (Samirono)	X	✓	X	X	Terhalang oleh tiang listrik di jalur ramps pintu keluar
11	Halte Transjogja Mangkubumi 2	X	X	X	X	
12	Halte Transjogja RS. Panti Rapih	✓	X	X	X	Tidak tersedia jalur ramps di pintu masuk
13	Halte Transjogja RS. Dr. Yap	X	X	X	X	
14	Halte Transjogja Kusumanegara (Gem bira Loka)	✓	X	✓	✓	Tidak tersedia jalur ramps di pintu masuk dan ketinggian troktoar di pintu masuk dan keluar memiliki jarak yang tidak efisien ke jalan utama
15	Halte Transjogja MT. Haryono 1	X	X	X	X	
16	Halte Transjogja Halte XT Square	✓	X	X	X	Tidak tersedianya jalur ramps di pintu masuk
17	Halte Transjogja RSI. Hidayatullah	X	X	✓	X	Terhalang oleh pohon besar di pintu masuk jalur troktoar
18	Halte Transjogja SMK Muhammadiyah 3 YK	✓	X	✓	✓	Tidak tersedia jalur ramps di pintu masuk dan jalur troktoar di pintu masuk dan keluar tidak terhubung dengan jalan utama
19	Halte Transjogja Jogja Expo Center	✓	X	X	X	Tidak tersedia jalur ramps di pintu masuk
20	Halte transjogja Kaliurang (Kopma UGM)	✓	✓	X	X	Terhalang tiang di jalur rams dan tidak tersedia jalur ramps di pintu masuk
21	Halte Transjogja Transmart Maguwo	✓	X	✓	✓	Tidak tersedia jalur ramps di pintu masuk dan jalur troktoar memiliki jarak ketinggian berbeda dengan jalan utama,

Nama Halte Transjogja		Hambatan Jalur Ramps		Hambatan Jalur Troktoar		Catatan Atribut Penghalang
		masuk	keluar	masuk	Keluar	
						serta limitasi jalur troktoar di pintu keluar
22	Halte Transjogja MT. Haryono 2	X	X	X	X	
23	Halte Transjogja Taman Pintar 2	X	X	X	X	Adanya motor terparkir di jalur troktoar pintu keluar
24	Halte Transjogja Gamping (Ambarketawang)	X	X	X	X	

Sumber: penulis. Catatan: x= aksesibel, √=tidak aksesibel

Keberadaan prasarana halte yang inklusif bagi semua kalangan termasuk bagi pengguna kursi roda sangat krusial untuk menunjang perjalanan mereka, khususnya atribut jalur ramps yang mendukung dan ketersediaan jalur troktoar yang aksesibel. Dari potretan observasi di atas, penulis menilai terdapat 14 titik halte Transjogja yang telah menerapkan nilai inklusivitas pada prasarannya, seperti ketersediaan jalur ramps dan 18 titik troktoar yang memadai untuk di lalui bagi kursi roda. Meskipun demikian, masih adanya cacatan yang harus diperhatikan, walaupun telah tersedianya prasarana jalur ramps di tiap halte Transjogja, namun masih ada atribut penghalang yang memungkinkan sikap pengelola kurang sensitif, seperti adanya sepeda motor yang menghalangi jalur ramps maupun troktoar. Bagaimanapun, hal demikian menja di perhatian bagi semua kalangan untuk memastikan jalur bagi orang-orang dengan keterbatasan mobilitas rendah seperti penggunaan kursi roda mendapatkan haknya. Begitu juga dengan trotoar di sekitar halte Transjogja. Keberadaan troktoar menuju/dari halte juga penting untuk disorot, hal ini dinilai sebagai prasarana penunjang untuk memudahkan aksesibilitas bagi masyarakat dengan mobilitas rendah dalam mengakses halte.

Temuan observasi lapangan pada table 4 secara langsung memberikan konfirmasi dari temuan-temuan sebelumnya dan juga memberikan pemahaman aksesibilitas jalur ramps dan troktoar di halte Transjogja. Meskipun 14 titik halte bus Transjogja telah menyediakan jalur ramps dan 18 troktoar yang aksesibel, namun masih ada titik lainnya yang masih belum secara optimal dalam layanan yang diberikan, seperti kurang optimalnya letak dari penghubung antara jalur ramps dan juga troktoar. Temuan, kali ini mengkritisi temuan Hayati & Al-Hamdi (2019) yang mengatakan hanya ada tiga tempat yang ramah terhadap disabilitas. Akan tetapi, temuan ini mendukung dari pernyataan oleh Hiban, et al., (2020) sebelumnya, dimana temuan dari hasil observasi ini pun menilai bahwa dari segi infrastruktur halte Transjogja, hak orang disabilitas, terlebih penggunaan kursi roda belum terpenuhi dengan baik, karena masih adanya atribut penghalang.

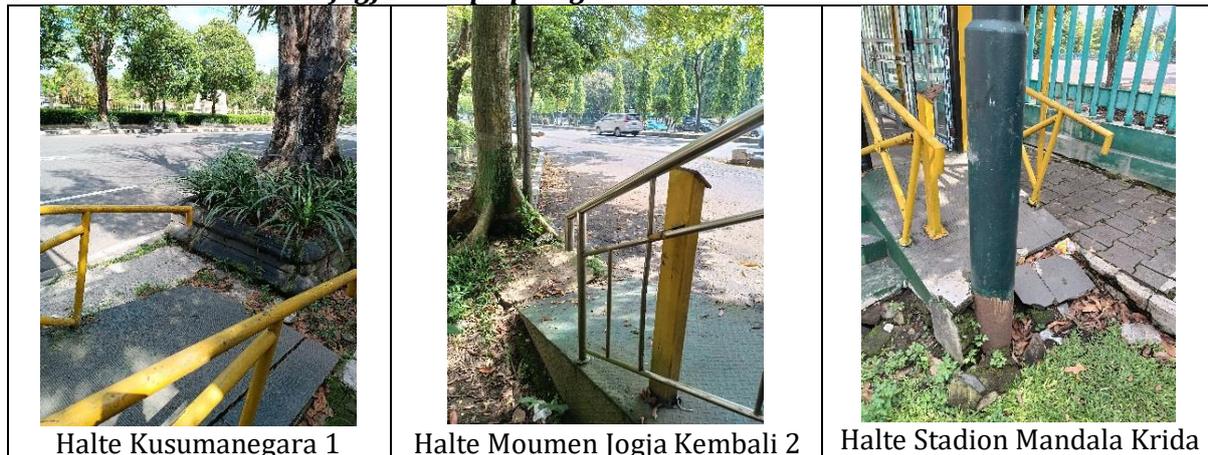
Beberapa atribut yang menjadi penghalang di jalur ramps maupun troktoar, bahkan belum tersedianya layanan jalur ramps di beberapa tempat yang cukup strategis, seperti halte bus Transjogja di terminal Condong Catur yang tidak menyediakan jalur ramps di pintu masuk halte, begitupun terjadi di pusat wisata seperti halte bus Transjogja Taman Pintar 1, dimana masih ada sebatang pohon besar menjulang besar yang menghambat di jalur halte pintu keluar, dan di halte Kusumanegara (Gembira Loka) sebagai pusat wisata kebun binatang yang mana halte bus Transjogja pada bagian jalur troktoar menunjukkan adanya beberapa tiang besi yang menghalangi kursi roda serta jalur troktoar yang cukup tinggi tanpa adanya jalur elavasi ke permukaan jalan raya. Konsekuensinya, probilitas penggunaan kursi roda menjadi tidak efisien, dikarenakan jarak antara jalur landai dan troktoar, serta menuju jalan utama yang terpisah. Kemudian, di pusat pendidikan, seperti pada halte Transjogja Kaliurang (Kopma UGM) dan halte Transjogja Jl. Colombo (Samirono), di mana keduanya berada di sekitaran kampus ternama di Yogyakarta, namun adanya atribut tiang listrik/besi yang menghalangi jalur ramps di jalur keluar. jika mengacu pada temuan Khairina, et al., (2022) dimana keberadaan beberapa halte Transjogja tidak mudah dijangkau oleh penyandang disabilitas, justru studi ini menilai bahwa halte bus

Transjogja telah tersedia di beberapa tempat strategis, seperti tempat wisata, pendidikan, perkantoran, terminal, dan lain-lain. Namun, prasarana halte seperti jalur ramps bagi kursi roda dan aksesibilitas troktoar yang kurang inklusif.

Tinjauan Beberapa Halte Transit Dan Berbagai Permasalahannya

Selain mengamati halte yang menjadi center of point menuju/dari perjalanan, penulis juga memotret beberapa halte transit di kawasan strategis. Dalam studi kasus ini, penulis telah mendapatkan atribut-atribut penghalang yang sangat bermasalah, seperti yang ditampilkan pada tabel 5. Sebagai tambahan, penulis memberikan rekomendasi yang serius bagi pemerintah dan pengelola halte bus Transjogja.

Tabel 5. Halte bus Transjogja – tanpa petugas halte



Sumber: penulis, dipotret pada tanggal 2 Juni 2022.

Tabel 5 menggambarkan atribut penghalang yang merupakan hambatan bagi masyarakat dengan mobilitas rendah, termasuk penggunaan kursi roda di jalur landai dan trotoar sekitar halte bus Transjogja. Karenanya, ketiga halte ini mewakili beberapa halte Transjogja, tanpa petugas penjagaan Transjogja, yang masih bermasalah, di mana terdapat tiang listrik dan pembatas pohon. Tak jarang penulis juga menemukan beberapa halte yang tidak memiliki jalur landai di beberapa tempat strategis lainnya. Padahal, pada gambar di tabel 5, lokasi ketiganya bisa dibilang lokasi yang strategis, seperti halte Transjogja Kusumanegara 1 yang berdekatan dengan kantor pemerintahan dan makam pahlawan nasional, halte Transjogja Monumen Jogja Kembali 2 yang mana berdekatan dengan tempat wisata Monumen Jogja Kembali, dan halte Transjogja di Stadion Mandala Krida yang bersebelahan dengan lokasi kampus dan stadion Mandala Krida.

Lebih lanjut, terlepas dari eksistensi Transjogja sebagai moda transportasi bus massal, namun demikian layanan prasarana masih diperlukan perbaikan. Mengacu pada standarisasi pelayanan publik yang inklusif, maka diperlukan halte Transjogja yang mampu menyediakan jalur landai bagi penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda. Selain itu, atribut yang menjadi penghalang pada jalur landai dan troktoar diperlukan revitalisasi, agar aksesibilitas bagi masyarakat dengan mobilitas rendah dapat terlayani secara optimal. Sebagai tambahan, walaupun pengelola Transjogja telah menyediakan jalur ramps di beberapa halte, namun jalur ramps yang ada di nilai masih terlalu tinggi dan curam, dengan sudut kemiringan yang parah. Hal ini dianggap menyulitkan bagi orang-orang dengan mobilitas rendah yang menggunakan kursi roda, penyandang disabilitas, lansia, dan ibu hamil untuk mengaksesnya.

KESIMPULAN

Secara keseluruhan, penelitian ini telah memotret 24 titik lokasi halte Transjogja di Daerah Istimewa Yogyakarta, dimana terletak di beberapa wilayah yang cukup strategis dan menjadi center of point menuju/dari lokasi lainnya. Aksesibilitas prasarana halte sangat krusial dalam mendukung inklusivitas pelayanan publik, seperti ketersediaan jalur landai atau ramps

bagi orang-orang dengan mobilitas rendah seperti kursi roda yang diperuntukan bagi orang-orang penyandang disabilitas, bahkan kereta bayi sekalipun sangat diperlukan dengan adanya jalur tersebut. Dari hasil temuan observasi lapangan, terdapat 10 titik dari 24 titik lokasi halte bus Transjogja yang kurang inklusif, dimana banyak ditemukan tidak adanya prasarana layanan jalur landai baik di pintu masuk maupun keluar, selain itu juga keberadaan 6 titik troktoar yang kurang optimal untuk dilalui bagi kursi roda menjadi peringatan tersendiri, dimana banyaknya atribut yang menghalangi seperti adanya tiang listrik, besi, dan juga pohon yang menghalangi jalur bagi kursi roda. Dengan demikian, berkaca pada studi literature terdahulu, keberadaan halte bus Transjogja secara tidak langsung terus berbenah dari tahun-tahun sebelumnya, namun demikian juga diperlukan tindakan dan memberikan pesan peringatan untuk segera merevitalisasi beberapa jalur yang terhalang oleh beberapa atribut dan ketersediaan jalur ramps diperbanyak di beberapa lokasi.

Penelitian ini memiliki limitasi, di mana teknik pengumpulan data primer diperoleh dalam bentuk studi observasi lapangan, sehingga rekomendasi untuk penelitian lebih lanjut dapat di tinjau dengan sumber data berbeda seperti melalui wawancara, untuk mengetahui penyebab terbatasnya layanan aksesibilitas infrastruktur pada halte bus Transjogja. Kemudian, studi selanjutnya juga diproyeksikan dapat menganalisis sudut pandang individu dengan mobilitas terbatas, termasuk mereka penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda, diprakarsai menggunakan metode kuantitatif atau campuran, serta menambahkan atribut prasarana sebagai studi kasus, sehingga peneliti dapat menyajikan data berupa angka atau nilai.

REFERENSI

- Brovarone, E. V. (2021). Design as if bus stops mattered: exploring the potential role of public transport stops in the urban environment. *Urban Design International*, 26(1), 82–96. <https://doi.org/10.1057/s41289-020-00132-8>
- Corazza, M. V., & Favaretto, N. (2019). A methodology to evaluate accessibility to bus stops as a contribution to improve sustainability in urban mobility. *Sustainability (Switzerland)*, 11(3). <https://doi.org/10.3390/su11030803>
- Damayanti, A. P., & Khoirudin, R. (2021). Ekspektasi Pengguna Layanan Transportasi Publik Trans Jogja. *JIMFE (Jurnal Ilmiah Manajemen Fakultas Ekonomi)*, 07(01). <https://doi.org/10.34203/jimfe.v7i1.3386>
- Hayati, K. Z. Al, & Al-Hamdi, R. (2019). Transportasi Publik Dan Media Sosial: Persepsi Netizen Terhadap Pelayanan Bus Trans Jogja 2016-2018. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Widya Praja*, 45(2), 127–139. <https://doi.org/10.33701/jipwp.v45i2.368>
- Hiban, M. I., Purnomo, E. P., & Nurkasiwi, A. (2020). Smart City dalam Memenuhi Hak-Hak Penyandang Difabel di Yogyakarta “Studi Kasus : Infrastruktur Transportasi Publik dalam Memenuhi Hak Penyandang difabel.” *Jurnal Pemerintahan Dan Politik*, 5(2), 69–73. <https://doi.org/10.36982/jpg.v5i2.1034>
- Hidayat, N. (2018). Performance level analyses of public transportation using importance-performance analysis method. *MATEC Web of Conferences*, 147, 1–6. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201814702001>
- Khairina, E., Suswanta, S., & Iqbal, M. (2022). Smart City in the Special Region of Yogyakarta : Development of Transportation Through a Sustainable Approach. *International Conference on Public Organization*, 209(Iconpo 2021), 541–548.
- Lakhotia, S., Lassarre, S., Rao, K. R., & Tiwari, G. (2020). Pedestrian accessibility and safety around bus stops in Delhi. *IATSS Research*, 44(1), 55–66. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2019.07.001>
- Park, J., & Chowdhury, S. (2018). Investigating the barriers in a typical journey by public transport users with disabilities. *Journal of Transport and Health*, 10(May), 361–368. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.05.008>
- Park, J., & Chowdhury, S. (2022). Towards an enabled journey: barriers encountered by public transport riders with disabilities for the whole journey chain. *Transport Reviews*, 42(2), 181–203. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1955035>

- Park, J., Chowdhury, S., & Wilson, D. (2020). Gap between Policymakers' Priorities and Users' Needs in Planning for Accessible Public Transit System. *Journal of Transportation Engineering, Part A: Systems*, 146(4), 04020020. <https://doi.org/10.1061/jtepbs.0000321>
- Peña Cepeda, E., Galilea, P., & Raveau, S. (2018). How much do we value improvements on the accessibility to public transport for people with reduced mobility or disability? *Research in Transportation Economics*, 69(August), 445–452. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.08.009>
- Roy, S., & Basu, D. (2020). Selection of intervention areas for improving travel condition of walk-accessed bus users with a focus on their accessibility: An experience in Bhubaneswar. *Transport Policy*, 96, 29–39. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.06.004>
- Sitorus, F. J. P., & Permanasari, E. (2019). Analysis on shuttle bus stop service performance based on the user's perception. The case study of trans bintaro, South Tangerang (Indonesia). *Geographia Technica*, 14, 185–193. <https://doi.org/10.21163/GT>
- Unsworth, C., So, M. H., Chua, J., Gudimetla, P., & Naweed, A. (2021). A systematic review of public transport accessibility for people using mobility devices. *Disability and Rehabilitation*, 43(16), 2253–2267. <https://doi.org/10.1080/09638288.2019.1697382>
- Utari, Z. M., & Kusuma, N. R. (2021). Accessibility for Persons with Mobility Impairment at Bus Stops. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 673(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/673/1/012049>