

AKSESIBILITAS PENYANDANG DISABILITAS TERHADAP LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK

Public Transport Accessibility for People with Disabilities

Endang Sri Wahyuni ¹⁾, Bhisma Murti²⁾, Hermanu Joebagio³⁾

- 1) Jurusan Okupasi Terapi Poltekkes Kemenkes Surakarta
- 2) Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sebelas Maret
- 3) Jurusan Ilmu Pendidikan dan Keguruan Universitas Sebelas Maret

ABSTRAK

Latar Belakang: Menurut data Kementerian Sosial Republik Indonesia (2009) menunjukkan, total penduduk difabel di Indonesia mencapai 1.541.942 orang. Permasalahan yang muncul adalah penyandang disabilitas ini mengalami kesulitan mengakses layanan publik khususnya transportasi untuk menunjang aktivitas kehidupan sehari-harinya karena hambatan arsitektural yang ada. Sebenarnya Pemerintah telah menjanjikan kemudahan dalam aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dalam UU No 4 Tahun 1997 dan UU No 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik. Namun, pada kenyataannya masih jauh dari ketersediaan sarana dan prasarana ramah difabel sehingga mereka kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan yang setara dengan warga negara lainnya. Tujuan penelitian ini, untuk menganalisis aksesibilitas *user* dan hambatan-solusi alternatif *provider*.

Subjek dan Metode: Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif eksploratif. Metode wawancara, observasi, dan dokumentasi. Data didapatkan melalui wawancara kepada *user* (penyandang disabilitas fisik serta mental) dan *provider* (Kasi Angkutan Orang Dishubkominfo Kota Surakarta). Teknik analisis data menggunakan metode triangulasi sumber data, triangulasi teori, dan triangulasi metodologi.

Hasil: Bagi *user*, secara arsitektural sudah tersedia aksesibilitas sarana prasarana transportasi publik untuk penyandang disabilitas di Kota Surakarta tetapi belum semuanya sesuai dengan standar aksesibilitas yang ditetapkan. Hambatan *provider* berupa fokus dan komitmen pemerintah, penerapan kebijakan, dukungan dari pihak/lembaga terkait, adanya asumsi transportasi bukan merupakan masalah prioritas, serta keterbatasan alokasi dana. Solusi alternatif yang telah dilakukan meliputi konsultasi dan koordinasi dengan instansi terkait, penerapan SOP *sistem rapid transit* dan membangun *shelter portable* di tempat dengan lahan terbatas.

Kesimpulan: Keterbatasan aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas, memerlukan kolaborasi *user* dan *provider* untuk mewujudkan pelayanan transportasi publik yang ramah dan berkeadilan bagi penyandang disabilitas.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Penyandang Disabilitas, Pelayanan Publik, Transportasi

Abstract

Background: According to Indonesian Social Ministry in 2009, the total number of disabled people has reached 1.541.942. They encounter some problems when access public services especially transportation to do their daily activities. One of the causes is due to architectural barriers. Based on the Indonesian Law No. 4 in 1997 and No. 25 in 2009 about public services, the Government has promised to provide sufficiently facilities for disabled people. However, the provided facilities still remain inconvenient. Therefore, disabled people lose an opportunity to access public transportation as equal as normal people. The aim of this study was to analyze the public transport accessibility for disabled people, problems and alternative solutions which were performed by the public transport service.

Subjects and Methods: A qualitative explorative study was performed in this study. Collected data were obtained from people who have physical and mental disabilities and the Head Division of Public Transport Service Bureau in Surakarta by interview, observation and documentation. Data generated in this study were analyzed using the triangulation method such as data source, theory and methodology.

Results: Architecturally, sufficient numbers of accessible facilities of public transport for disabled people have been provided by the local government of Surakarta. However, some facilities are below the established standards for disabled people. The Public Transport Service Bureau claimed that the main causes of inconvenient facilities are due to less focus and support from the local government, low implementation of the public service regulation, less support from involved institution and third party, low priority for providing facilities of public transport services and limited budget. Therefore, the Public Transport Service Bureau has made alternative solutions to overcome these problems like consultation and coordination amongs transportation providers, implementation of standard operation procedure of rapid transit system and providing portable shelters in limited available spaces.

Conclusions: Collaboration between disabled people and public transport providers are required for overcoming in adequate accessibility of public transport for disabled people in order to provide better and equal public transportation.

Keywords: Accessibility, Disabled People, Public Service, Transportation

PENDAHULUAN

Bagi masyarakat umum, disabilitas merupakan hal yang dianggap “tidak normal” sehingga menjadikan stigma buruk di masyarakat. Stigma tersebut berdampak pada rendahnya penghargaan atas kemampuan dan ketrampilan yang dimiliki serta menimbulkan rasa iba karena dianggap akan membebani lingkungannya. Padahal yang sebenarnya mereka butuhkan hanyalah pengakuan atas persamaan kesempatan dan hak dari lingkungannya, serta bukan rasa iba atau belas kasihan semata (Lembaga Negara RI, 2009; Colbran, 2010; Kusumaningtyas, 2014).

Data mengenai penyandang disabilitas belum dapat diketahui secara pasti karena masyarakat masih ada yang belum dapat terbuka dengan kondisi ini dan cenderung disembunyikan dari lingkungannya. Kementerian Sosial Republik Indonesia (2002) mengatakan bahwa jumlah total penduduk difabel di Indonesia mencapai sebanyak 1.541.942 orang. Di Kota Surakarta, penyandang disabilitas sekitar 1.237 jiwa

(Dispendapil Kota Surakarta, 2012). Permasalahan yang muncul adalah penyandang disabilitas ini mengalami kesulitan dalam mengakses layanan publik dalam aktivitas kehidupan sehari-harinya (Rahayu *et al.*, 2013). Padahal mereka juga merupakan warga negara Indonesia yang mempunyai kedudukan, kewajiban, dan hak untuk memperoleh keadilan yang setara dengan warga negara lainnya seperti yang termaktum dalam Pancasila dan UUD 1945. Oleh sebab itu, pemerintah sudah semestinya memberikan perhatian, perlindungan, dan fasilitas yang memadai bagi penyandang disabilitas ini, termasuk dalam hal aksesibilitas pelayanan publik khususnya bidang transportasi umum dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas hidup penyandang disabilitas berdasarkan pada prinsip kesetaraan/persamaan kesempatan dan partisipasi dalam berbagai aspek hidup dan kehidupan khususnya yang berkaitan dengan masalah aksesibilitas, rehabilitasi, kesempatan kerja, kesehatan, dan

pendidikan (Dwiyanto, 2008; Firdaus dan Iswahyudi, 2008).

Akan tetapi, kenyataan di masyarakat menunjukkan keadaan yang berbeda. Akses sarana pelayanan publik yang dibutuhkan penyandang disabilitas masih sangat terbatas. Hambatan yang ada, biasanya terkait dengan hambatan arsitektural yang sulit diakses oleh penyandang disabilitas sehingga mereka kehilangan hak dalam mendapatkan pelayanan (Tarsidi, 2008).

Sebenarnya Pemerintah telah menjanjikan kemudahan dalam aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dalam UU No 4 Tahun 1997 dan UU No 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik yang mengatur secara tegas bahwa pelayanan publik harus memiliki beberapa asas yang mengamankan kemudahan aksesibilitas kepada penyandang disabilitas (Lembaga Negara RI, 2009) serta didukung Perda Kota Surakarta No 2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Warga Difabel (PEMKOT Surakarta, 2008). Namun, pada kenyataannya hal itu masih jauh dari ketersediaan sarana dan prasarana ramah difabel

sehingga mereka kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan yang setara.

Dari uraian diatas, maka penelitian ini sangat penting dilakukan guna menganalisis lebih lanjut mengenai aksesibilitas pelayanan publik bagi pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas pada bidang transportasi umum di Kota Surakarta. Fokus kajian aksesibilitas dilihat dari perspektif pengguna layanan (*user*) sedangkan hambatan dilihat dari perspektif penyedia layanan (*provider*). *Provider* dan *user* diharapkan dapat dikolaborasi dalam mewujudkan layanan transportasi publik ramah disabilitas yang mampu memenuhi aspek keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian bagi penyandang disabilitas setelah melihat layanan transportasi publik di Kota Surakarta.

SUBJEK DAN METODE

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif eksploratif dengan strategi pendekatan studi kasus. Kasus tersebut yaitu kondisi pelayanan publik pada bidang transportasi angkutan darat (Bus Batik Solo Trans) terkait dengan aksesibilitas penyandang disabilitas,

hambatan dan solusi alternatif penyedia layanan yang dapat diterapkan pada transportasi publik di kota Surakarta. Teknik pengumpulan data berupa wawancara mendalam, observasi dan studi dokumen (foto dan video). Untuk keabsahan data peneliti menggunakan triangulasi sumber data, metode dan teori. Informan penelitian ini adalah *user*

(penyandang disabilitas daksa, rungu wicara, netra, dan mental) di Kota Surakarta yang menggunakan Bus Batik Solo Trans serta *provider* yaitu Dinas Perhubungan Kota dalam hal ini Kasi Angkutan Orang Kota Surakarta.

HASIL

Secara rinci karakteristik informan dapat dilihat pada tabel 1. Karakteristik Informan Penelitian.

Tabel 1. Karakteristik Informan Penelitian

Informan	Status	Umur (Tahun)	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Jenis disabilitas
1	User	19	Laki-laki	Pelajar	laras
2	User	20	Laki-laki	Pelajar	laras
3	User	26	Laki-laki	Karyawan	grahita
4	User	26	Laki-laki	Mahasiswa	netra
5	User	30	Perempuan	Karyawan	grahita
6	User	35	Perempuan	Guru	rungu
7	User	39	Perempuan	Karyawan	rungu
8	User	40	Perempuan	Karyawan	wicara
9	User	40	Perempuan	Guru	daksa
10	User	43	Laki-laki	Pengrajin gerabah	daksa
11	User	44	Perempuan	Guru	netra
12	User	45	Perempuan	Karyawan	wicara
13	User	46	Laki-laki	Karyawan	netra
14	User	46	Perempuan	Psikolog	daksa
15	User	48	Laki-laki	Guru	daksa
16	User	50	Perempuan	Karyawan	wicara
17	User	59	Perempuan	Guru	netra
18	Provider	35	Laki-laki	Kasi Angkutan Orang	Tidak ada

Sumber: Dokumen Peneliti (2016)

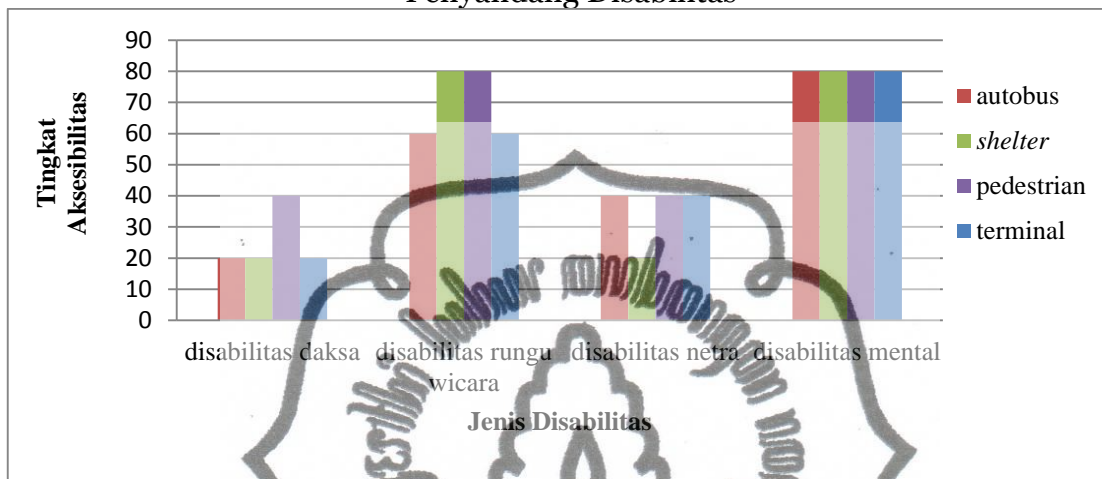
Tingkat aksesibilitas pelayanan transportasi publik terhadap penyandang disabilitas dipaparkan pada Gambar 1. yang diasumsikan dalam prosentase 0-100% dengan interval 20. Nilai 0 menunjukkan bahwa komponen transportasi publik tidak dapat

diakses dengan baik, nilai 20 menunjukkan bahwa komponen transportasi publik sangat sulit diakses oleh penyandang disabilitas, nilai 40 bermakna bahwa komponen transportasi publik sulit untuk diakses, nilai 60 berarti bahwa komponen transportasi publik dapat diakses dengan baik oleh

penyandang disabilitas, nilai 80 jika komponen transportasi publik dapat mudah diakses oleh penyandang disabilitas, serta nilai 100

menunjukkan bahwa penyandang disabilitas dapat sangat mudah mengakses komponen transportasi publik.

Gambar 1. Diagram Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Publik terhadap Penyandang Disabilitas



Sumber: Data Peneliti (2016)

Rangkuman pemaparan temuan studi pada penelitian ini, dapat dicermati pada Tabel 2.

Matrik Rangkuman Temuan Studi Aksesibilitas.

Tabel 2. Matrik Rangkuman Temuan Studi Aksesibilitas

Studi Layanan Transportasi Menurut UU	Pelayanan Yang Saat Ini Sudah Ada	Kebutuhan Layanan (Perspektif Pengguna)	Harapan Tindak Lanjut
A. Permen PU No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan dan Lingkungan	Terminal: 1. Lantai dari keramik 2. Belum ada jalur khusus untuk mengakses terminal 3. Perlu pendampingan	Disabilitas daksa: a. Lantai ruang anti selip dan tidak licin b. Pintu ruang yang luas, min 90 cm c. Jalur khusus & landai d. Ukuran ramp sesuai standar 1:12 e. Parkir khusus kursi roda f. Ukuran ruang yang dapat mengakses pergerakan kursi roda	• Sosialisasi peraturan dan standar yang lebih sering kepada arsitek, Dinas PU & Dinas Perizinan Bangunan di daerah-daerah, dan masyarakat melalui institusi (Dep. PU, Ikatan Arsitek Indonesia, dll), dan media massa.
B. Perda Kota Surakarta No 2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Warga Difabel	4. Banyak anak tangga 5. Ramp belum sesuai standar 6. Belum ada parkir khusus disabilitas	g. <i>Design</i> kursi dan <i>handrail</i> sesuai standar	• Standard aksesibilitas dijadikan bagian yang diaudit dalam perizinan membangun bangunan gedung atau fasilitas publik lainnya.
C. KepMen Perhubungan RI No. 71 th 1998 tentang	7. Belum ada petugas yang mampu berbahasa isyarat 8. Terbatasnya fasilitas	h. Permukaan lantai/ruang yang landai dan rata	• Penerapan prinsip <i>Universal Design</i>

aksesibilitas bagi penyandang cacat dan orang sakit pada sarana dan prasarana perhubungan	pemandu/rambu-rambu	Disabilitas runtu	
	9. Fasilitas umum (toilet dan mushola) sulit diakses penyandang disabilitas	wicara:	
		a. Rambu penanda yang dapat dilihat dengan jelas, tulisan dengan warna dan ukuran jelas dan besar	• Penegakan hukum dengan sanksi yang jelas
		b. Pengeras suara yang jelas	• Mekanisme pelaporan yang jelas dan mudah
D. Panduan Penyediaan Aksesibilitas pada Bangunan & Lingkungan, Lembaga Sosial Penyandang Cacat, Departemen Sosial RI Tahun 2005	Autobus:	c. Pencahaya auditorium yang tepat untuk membaca gerak bibir	• Kontrol dan pengawasan oleh <i>stakeholders</i>
	1. Material pintu licin	d. Petugas yang dapat berbahasa isyarat	• Pelatihan pelayanan aksesibilitas bagi operator transportasi (sopir, pramugari/a, dll.)
	2. Pintu autobus tidak dapat merapat <i>shelter</i>		
	3. Design kursi pendek dengan pegangan tinggi	Disabilitas netra:	• Untuk perencanaan terminal/halte baru harus merujuk pada peraturanperaturan dan standar aksesibilitas yang telah ada
	4. Tidak dapat dilalui kursi roda	a. Rambu penanda berupa suara/taktil (<i>Braille</i>), Bagi <i>low vision</i> , tulisan dengan warna dan ukuran jelas dan besar	• Terminal yang telah ada dan belum aksesibel harus segera disempurnakan dan dilengkapi dengan fitur yang dapat menghilangkan hambatan aksesibilitas tersebut
E. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No 441/KPTS/1998 tentang persyaratan teknis bangunan umum dan lingkungan	5. Keterbatasan rambu petunjuk saat pintu membuka dan menutup	b. Rintangan di jalan perlu disingkirkan	
	<i>Shelter</i> :	c. Petunjuk arah pergantian permukaan jalan yang tegas	
	1. Pintu <i>shelter</i> sempit dan curam	d. Jalur khusus, permukaan rata dan landai	
	2. Material lantai <i>shelter</i> licin	Disabilitas mental:	
	3. Anak tangga terlalu tinggi	a. Petunjuk dan rambu-rambu yang jelas dan baku	• Bus yang dipergunakan diganti dengan berlantai datar atau <i>low floor</i> bus dengan standar aksesibilitas yang ainnya (seperti lebar pintu, ruang khusus kursi roda, dll) atau menyediakan bus khusus yang aksesibel dan jadwal khusus pelayanan
	4. Ramp curam dan sempit	b. Bangunan yang aman dengan sudut tumpul	• Variasi metode penyampaian informasi dan kelengkapan rambu disediakan
	5. Ruang <i>shelter</i> kurang luas		
	6. Keterbatasan rambu penanda dalam <i>shelter</i> (<i>running text</i> tdk berfungsi)		• Memberikan sosialisasi dan pelatihan standar pelayanan bagi penyandang disabilitas kepada pengelola dan staf terminal, bus, dll.
	Pedestrian:		
	1. Beberapa ruang digunakan untuk berdagang, parkir dan taman		
	2. Keterbatasan ramp		
	3. Keterbatasan rambu-rambu bagi difabel		
	4. Ketinggian dan tingkat kerataan permukaan tidak merata		
	5. Belum semua pedestrian		

commit to user

	<p>dilengkapi <i>bollards</i> sebagai pembeda antar bahu jalan dan trotoar</p> <p>6. Masih terdapat pohon, tiang rambu-rambu dan benda pelengkap yang menghalangi jalan</p> <p>7. Terdapat parit yang tidak tertutup</p> <p>8. Tersedia fasilitas kursi taman</p>	
PEMBAHASAN		menggunakan/mengakses secara mandiri. Kondisi tersebut sesuai
1. User		dengan pernyataan bahwa
<p>a. Disabilitas daksa</p> <p>Permasalahan yang dihadapi oleh penyandang disabilitas daksa dalam mengakses layanan transportasi publik, dapat disebabkan oleh kondisi lingkungan yang kurang aksesibel dan aman bagi keselamatan. Hal ini senada dengan Tarsidi (2008) yang mengemukakan bahwa hambatan bagi pengguna kursi roda adalah akibat <i>design</i> arsitektural.</p>		<p>hambatan yang dialami oleh tuna rungu, meliputi kesulitan dalam membaca gerak bibir dalam auditorium dalam pencahayaan yang buruk dan mendengarkan bunyi alarm tanda bahaya (Tarsidi, 2008). Pernyataan tersebut didukung Aryani (2010) yang memaparkan bahwa pada tuna rungu, informasi dapat diberikan melalui indera visualnya, seperti dengan menggunakan bel peringatan kebakaran, adanya lampu yang berkedap-kedip, bahasa isyarat dan <i>running text</i>. <i>Public Disclosure Authorized</i> (2013) mengemukakan jika menggunakan <i>running text</i> maka tulisannya harus cukup besar sehingga orang dapat membaca dengan jelas. Apabila menggunakan <i>rotates text</i>, maka</p>
b. Disabilitas rungu wicara		
<p>Bagi penyandang disabilitas rungu wicara, mengalami hambatan dalam hal: keterbatasan fasilitas pemandu/petugas yang dapat berbahasa isyarat dan rambu-rambu petunjuk arah sehingga belum sepenuhnya dapat terjamin keselamatan</p>	<p>dalam</p>	<p><i>commit to user</i></p>

tulisan tidak harus bergerak terlalu cepat sehingga orang mudah untuk membacanya.

c. Disabilitas netra

Hambatan penyandang disabilitas netra berupa kesulitan dalam arsitektural bangunan dan keterbatasan fasilitas rambu-rambu petunjuk yang berupa suara maupun taktil. Kondisi tersebut sesuai dengan Syafi'e (2012), yang menyatakan bahwa bagi tuna netra, yang paling diperlukan adalah sistem audio, seperti *talking lift*, arsitektur yang memuat huruf *braille* di handel tangga, *warning block* di jalan umum, *braille* di *keyboard*, titik *handphone*, dan lain sebagainya.

Public Disclosure Authorized (2013) merekomendasikan bahwa pada tuna netra harus disediakan informasi taktil (*braille* atau tanda-tanda taktil di *shelter* bus dan terminal) untuk membantu mengakses informasi tentang layanan transportasi

d. Disabilitas mental

Pada penyandang disabilitas mental, tidak banyak mengalami hambatan jika terdapat petunjuk baku dan jelas. Mereka dapat meniru, melihat, bertanya, dan

mencontoh kegiatan yang harus dilakukan. Hal ini sejalan dengan pendapat Tarsidi (2008), yang menyatakan bahwa hambatan arsitektural yang dihadapi oleh penyandang disabilitas mental, berupa kesulitan dalam mencari jalan di lingkungan baru apabila tidak terdapat petunjuk jalan yang jelas dan baku. Disamping itu, hal yang diutamakan bagi penyandang disabilitas mental adalah keselamatan, sehingga yang dibutuhkan ialah pembuatan bangunan dengan sudut tumpul (Aryani, 2010).

2. Provider

a. Hambatan pemerintah Kota Surakarta

Beberapa hambatan yang dialami oleh Dishubkominfo trans Pemerintah Daerah Kota Surakarta dalam menyediakan layanan Bus Batik Solo Trans yang ramah bagi penyandang disabilitas dalam penelitian ini, yaitu: belum adanya komitmen dari pemerintah daerah dalam menyediakan layanan yang sesuai dengan standar serta kurang fokusnya pemerintah pusat terhadap layanan transportasi publik, penerapan kebijakan transportasi yang kurang tepat, kurangnya

dukungan dari pihak/lembaga terkait, adanya anggapan bahwa transportasi bukan merupakan masalah prioritas, keterbatasan alokasi dana untuk bidang transportasi sehingga pelayanan khusus bagi penyandang disabilitas belum menjadi prioritas utama dalam penyediaan dan pembangunan sarana prasarana yang ada.

Dalam buku sumber *Poverti Reduction* yang ditulis oleh *World Bank* (2002), berisi panduan untuk negara dalam strategi mengembangkan dan menguatkan penurunan angka kemiskinan dengan menekankan pentingnya pedoman yang baik untuk perencanaan kebijakan dan keputusan dalam membuat serta memelihara aksesibilitas lingkungan bagi semua orang termasuk penyandang disabilitas (Meriläinen and Helaakoski, 2001). Dalam *Cities on the Move* yang ditulis oleh *The World Bank* (2001), menekankan penerapan prinsip-prinsip aksesibilitas untuk semua baik di lingkungan jalan dan *design* bangunan maupun fasilitas publik lainnya dengan meng-cover semua kebutuhan untuk mengakses

masalah strategis, terutama bagi kaum disabilitas.

b. Solusi alternatif

Solusi alternatif yang telah dilakukan meliputi berkonsultasi dengan PPRBM dan berkoordinasi dengan instansi lain yang terkait dalam membangun sarana dan prasarana, menerapkan SOP *sistem rapid transit* serta membangun *portable shelter* di tempat dengan lahan terbatas. Langkah tersebut senada dengan hal yang ditekankan oleh *The World Bank* (2001) yang menekankan pentingnya kerjasama antara lembaga baik nasional maupun internasional untuk memperkuat data kebutuhan (pada skala dan sifat) serta hambatan aksesibilitas maupun mobilitas yang dihadapi oleh penyandang disabilitas dan lansia.

DAFTAR PUSTAKA

Aryani, D dan Rosinta, F. 2010. *Pengaruh Kualitas Layanan terhadap Kepuasan Pelanggan dalam Membentuk Loyalitas Pelanggan*. Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi. Vol.17. No.2.

Colbran, N. 2010. *Akses Terhadap Keadilan Penyandang Disabilitas Indonesia*.

- Dwiyanto, A. 2008. *Reformasi Birokrasi Publik di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Firdaus, F & Iswahyudi, F 2010. Aksesibilitas dalam Pelayanan Publik untuk Masyarakat dengan Kebutuhan Khusus. Vol. 6. No. 3
- Kusumaningtyas. 2014. Mengenal dan Memahami Lebih Jauh Orang dengan Disabilitas : Fokus Edisi 45.
- Lembaga Negara RI. 1997. UU No 4 Tahun 1997 tentang penyandang cacat
- Lembaga Negara RI. 2009. UU No 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik
- Meriläinen and Helaakoski. 2001. *Transport, Poverty and Disability in Developing Countries*. Technical note prepared for the Poverty Reduction Sourcebook. Washington, DC, U. S.A: The World Bank
- Perda Kota Surakarta No 2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Warga Difabel
- Public Disclosure Authorized. 2013. Improving Accessibility to Transport for People with Limited Mobility (PLM). A Practical Guidance Note. Middle East and North Africa Region: Sustainable Development Department
- Rahayu, S., Dewi, U., dan Ahdiyana, M. 2013. Pelayanan Publik Bidang Transportasi bagi Kaum Difabel di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Simposium Nasional ASIAN III* Semarang: 14-15 Agustus 2013.
- Syafi'e, M. 2012. Potret Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Yogyakarta. Solider Kantor Berita Difabel Indonesia: 27 Juni 2012
- Tarsidi, D. 2008. *Peranan Orang Tua dalam Perkembangan Kompetensi Sosial Anak*. Universitas Pendidikan Indonesia (UPI)
- The World Bank. 2001. Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review. Private Sector Development and Infrastructure Transport. Washington, DC, U.S.A: The World Bank