

EVALUASI DAN REKOMENDASI DESAIN HALTE TRANS PADANG RAMAH PENYANDANG DISABILITAS

Angelalia Roza^{1*}, Randi Saputra¹, Yessy Yusnita¹, Hendri Nofrianto¹ dan Novy Haryati¹

¹Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Institut Teknologi Padang

*E-mail: angelaliaroza@gmail.com

Received: 15 Juni 2025

Accepted: 01 Juli 2025

Published: 31 Juli 2025

Abstrak

Transportasi publik yang inklusif merupakan elemen penting dalam mewujudkan kota ramah bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Namun, pada praktiknya, masih banyak fasilitas pendukung yang belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan kelompok ini, salah satunya halte bus. Penelitian ini mengevaluasi kondisi eksisting halte Trans Padang Koridor I (Rute Lubuk Buayo – Pasar Raya) dalam mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Metode yang digunakan adalah observasi lapangan terhadap 15 halte di sepanjang koridor, dengan fokus pada elemen aksesibilitas seperti ramp, handrail, guiding block, papan informasi, ruang gerak kursi roda, dan simbol aksesibilitas. Hasil observasi menunjukkan bahwa 80% halte belum memiliki ramp dengan kemiringan sesuai standar, 60% tidak dilengkapi guiding block, dan hanya 20% yang menyediakan ruang gerak cukup bagi kursi roda. Selain itu, papan informasi dan simbol aksesibilitas ditemukan tidak konsisten dan minim jumlahnya. Berdasarkan temuan tersebut, strategi perbaikan diarahkan pada penyesuaian desain fisik halte sesuai dengan Permenhub No. 98 Tahun 2017 dan prinsip universal design, peningkatan edukasi kepada operator, serta integrasi evaluasi berkala dalam manajemen layanan Trans Padang. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi pengembangan sistem transportasi publik yang inklusif dan berkeadilan.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Halte, Disabilitas, Trans Padang, Evaluasi Fasilitas

Abstract

Inclusive public transportation is a vital component in creating a city that is welcoming to all segments of society, including individuals with disabilities. However, in practice, there are still many supporting facilities that do not fully meet the needs of this group, one of which is bus stops. This study assesses the current condition of Trans Padang Corridor I bus stops (Lubuk Buayo - Pasar Raya Route) in terms of their support for accessibility for people with disabilities. The method used is field observation of 15 bus stops along the corridor, focusing on accessibility elements such as ramps, handrails, guiding blocks, information boards, wheelchair space, and accessibility symbols. The observation results show that 80% of bus stops lack ramps with standard slopes, 60% are not equipped with guiding blocks, and only 20% provide sufficient space for wheelchairs. Additionally, information boards and accessibility symbols were found to be inconsistent and in short supply. Based on these findings, the improvement strategy focuses on adjusting the physical design of bus stops in accordance with Permenhub No. 98 of 2017 and the principles of universal design, enhancing operator education, and integrating periodic evaluations into Trans Padang's service management. This research is expected to be a reference for the development of an inclusive and equitable public transportation system.

Keywords: Accessibility, Bus Stops, Disability, Trans Padang, Facility Evaluation

To cite this article:

Angelalia Roza dkk, (2025). Evaluasi dan Rekomendasi Desain Halte TRANS PADANG Ramah Penyandang Disabilitas. *Jurnal of Infrastructural in Civil Engineering*, Vol. (06), No. 02, pp: 43-54

PENDAHULUAN

Transportasi publik yang inklusif sangat penting untuk menciptakan kota yang ramah bagi semua lapisan masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Di banyak kota besar di Indonesia, aksesibilitas transportasi bagi penyandang disabilitas masih menjadi isu yang perlu mendapat perhatian lebih. Halte sebagai titik awal dan akhir perjalanan sangat menentukan kenyamanan dan kemudahan akses bagi penyandang disabilitas. Di Kota Padang, sistem transportasi publik yang dikelola oleh Trans Padang diharapkan dapat memenuhi standar aksesibilitas yang sesuai dengan kebutuhan seluruh warga, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik. Penelitian dari Alamsyah [1].

Namun, berdasarkan pengamatan dan analisis awal, kondisi fasilitas yang ada di halte-halte Trans Padang, khususnya pada Koridor I (Rute Lubuk Buayo – Pasar Raya), menunjukkan bahwa masih ada beberapa elemen yang belum sepenuhnya memenuhi standar aksesibilitas nasional maupun Standar Pelayanan Minimal (SPM). Beberapa masalah yang ditemukan antara lain adalah tidak adanya ramp yang sesuai, kurangnya guiding block bagi pengguna tunanetra, serta ruang gerak yang terbatas bagi kursi roda. Masalah-masalah ini jelas menghambat mobilitas penyandang disabilitas dalam mengakses transportasi publik, yang berpotensi mempengaruhi partisipasi mereka dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Penelitian dari Fauziah [2].

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi eksisting halte Trans Padang pada Koridor I, khususnya untuk mengetahui sejauh mana halte-halte tersebut mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi lapangan terhadap elemen-elemen fisik halte, seperti ramp, handrail, guiding block, papan informasi, ruang gerak kursi roda, dan simbol aksesibilitas. Penelitian ini juga akan mengidentifikasi temuan-temuan terkait masalah aksesibilitas dan memberikan rekomendasi untuk perbaikan fasilitas agar halte menjadi lebih inklusif dan ramah bagi penyandang disabilitas. Penelitian dari Alamsyah [3].

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai kualitas fasilitas yang ada di halte Trans Padang. Dengan begitu, hasil evaluasi ini bisa menjadi dasar untuk merancang kebijakan yang lebih baik dalam pengembangan fasilitas transportasi publik di Kota Padang, terutama dalam mendukung terciptanya lingkungan

yang inklusif bagi penyandang disabilitas. Selain itu, penelitian ini diharapkan juga memberikan kontribusi dalam mewujudkan kota yang lebih ramah bagi seluruh lapisan Masyarakat. Penelitian dari Fauziah [4].

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan metode observasi lapangan untuk mengevaluasi kondisi fisik halte Trans Padang pada Koridor I (Lubuk Buayo – Pasar Raya) dalam mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Fokus utama dari penelitian ini adalah untuk menilai sejauh mana elemen-elemen halte telah memenuhi standar aksesibilitas nasional serta Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang berlaku. Penelitian dari Kurniawan [5].

Lokasi dan Objek Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di sepanjang Koridor I Trans Padang yang mencakup rute dari Lubuk Buayo hingga Pasar Raya. Koridor ini dipilih karena merupakan salah satu jalur utama dalam layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang dan memiliki jumlah halte yang cukup representatif untuk dianalisis. Objek penelitian adalah fasilitas-fasilitas fisik pada halte, terutama yang berkaitan langsung dengan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas

Pada penelitian ini, tidak seluruh halte di sepanjang Koridor I akan diobservasi. Sebagai gantinya, dilakukan pengambilan sampel pada 5 halte yang mewakili berbagai karakteristik halte di rute tersebut. Pemilihan sampel didasarkan pada kriteria seperti lokasi, tingkat kepadatan pengguna, dan keberagaman fasilitas yang tersedia di masing-masing halte.

Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan melalui observasi langsung di lapangan dengan menggunakan lembar cek observasi yang disusun berdasarkan indikator aksesibilitas. Beberapa elemen yang diamati meliputi:

1. Ketersediaan dan kemiringan ramp
2. Keberadaan dan kondisi handrail
3. Guiding block (ubin pemandu)
4. Informasi visual dan simbol aksesibilitas
5. Ruang gerak untuk kursi roda

6. Kursi prioritas dan ruang tunggu ramah disabilitas

Dokumentasi berupa foto-foto fasilitas halte juga dikumpulkan sebagai pendukung data observasi. Penelitian dari Miro [6].

Teknik Analisis Data

Data dianalisis secara deskriptif kualitatif, dengan membandingkan kondisi eksisting di lapangan terhadap standar nasional dan SPM yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Peraturan Menteri Perhubungan. Analisis dilakukan untuk mengetahui kesenjangan antara kondisi aktual dan standar ideal, serta mengidentifikasi elemen-elemen yang perlu ditingkatkan atau diperbaiki. Hasil analisis ini akan memberikan gambaran tentang seberapa jauh fasilitas halte mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan apa saja yang perlu diperbaiki. Penelitian dari Miro [7].

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi aksesibilitas halte Trans Padang pada Koridor I (Lubuk Buayo – Pasar Raya) dengan fokus pada elemen-elemen fisik yang mendukung kenyamanan dan kemudahan akses bagi penyandang disabilitas. Data diperoleh melalui observasi lapangan menggunakan lembar checklist yang berfokus pada fasilitas yang mendukung aksesibilitas di halte-halte yang dipilih sebagai sampel. Berdasarkan hasil pengamatan, ditemukan sejumlah permasalahan terkait ketersediaan fasilitas aksesibilitas yang memenuhi standar, serta rekomendasi untuk perbaikan. Penelitian dari Yuliana [8].

Kondisi Ramp (Bidang Landai)

Sebagian besar halte di Koridor I Trans Padang dilengkapi dengan ramp, namun kemiringan ramp di beberapa halte melebihi batas ideal yang ditetapkan, yakni 8%. Sebagai contoh, pada Halte A dan Halte C, kemiringan ramp tercatat mencapai 12%, yang berpotensi menyulitkan pengguna kursi roda dan penyandang disabilitas lainnya. Selain itu, beberapa ramp juga tidak dilengkapi dengan permukaan anti selip atau area landai yang cukup untuk beristirahat. Hal ini dapat membahayakan keselamatan pengguna disabilitas, terutama pada musim hujan.

Berikut adalah hasil checklist untuk kondisi ramp:

1. Halte A: Ramp tersedia, kemiringan 12%, tidak ada permukaan anti selip.
2. Halte B: Ramp tersedia, kemiringan 8%, permukaan anti selip ada.

3. Halte C: Ramp tersedia, kemiringan 12%, tanpa area landai.
4. Halte D: Ramp tersedia, kemiringan 10%, tanpa permukaan anti selip.

Guiding Block (Ubin Pemandu)

Guiding block atau ubin pemandu yang seharusnya membantu pengguna tunanetra, hanya tersedia di sebagian kecil halte. Bahkan di halte yang memilikinya, pemasangan tidak sesuai dengan jalur yang logis dan tidak tersambung dari trotoar ke area halte (Gambar 1). Pada Halte B dan Halte D, guiding block terpasang dengan baik, namun di Halte A dan Halte C, guiding block tidak terpasang dengan benar atau tidak mengarah ke area yang semestinya, bahkan ada yang terputus. Hal ini menyebabkan kebingungannya pengguna tunanetra dalam menemukan jalur yang tepat.

Hasil checklist guiding block adalah sebagai berikut:

1. Halte A: Guiding block tidak terpasang dengan benar, terputus.
2. Halte B: Guiding block terpasang dengan baik, mengarah ke area halte.
3. Halte C: Guiding block tidak ada.
4. Halte D: Guiding block terpasang dengan baik, mengarah ke area halte. Penelitian dari Zainuddi [9].



Gambar 1. Kondisi Guiding Block

Papan Informasi dan Simbol Aksesibilitas

Sebagian besar halte tidak menyediakan papan informasi dalam format teks besar atau simbol aksesibilitas yang jelas dan mudah dikenali. Hal ini sangat menyulitkan bagi pengguna tunanetra dan tunarungu dalam memperoleh informasi yang dibutuhkan (Gambar 2), seperti informasi rute atau jadwal keberangkatan. Beberapa halte yang memiliki papan

informasi, teks yang tertera sulit dibaca karena ukuran font yang kecil atau tidak cukup terang.

Hasil checklist papan informasi dan simbol aksesibilitas adalah sebagai berikut [14]:

1. Halte A: Tidak ada papan informasi atau simbol aksesibilitas.
2. Halte B: Papan informasi tersedia, teks kecil dan tidak cukup terang.
3. Halte C: Papan informasi tidak ada.
4. Halte D: Papan informasi tersedia, dengan simbol aksesibilitas yang jelas. Penelitian dari Alamsyah [10].



Gambar 2. Simbol Informasi

Ruang Gerak Kursi Roda dan Fasilitas Pendukung

Banyak halte yang memiliki ruang tunggu yang sempit dan tidak ramah bagi pengguna kursi roda. Selain itu, fasilitas pendukung seperti tempat duduk prioritas, tempat sampah yang tidak menghalangi jalur, dan pencahayaan juga masih kurang memadai (Gambar 3). Di Halte A dan Halte C, terdapat ruang tunggu yang dipenuhi tiang dan kursi tetap yang menyempitkan ruang gerak. Halte B dan D memiliki ruang tunggu yang lebih luas, namun kursi prioritas masih terbatas. Selain itu, fasilitas seperti tempat sampah dan pencahayaan juga perlu diperbaiki karena menghalangi jalur yang seharusnya bebas hambatan.

Hasil checklist ruang gerak kursi roda dan fasilitas pendukung:

1. Halte A: Ruang tunggu sempit, tidak ada kursi prioritas.
2. Halte B: Ruang tunggu lebih luas, 1 kursi prioritas tersedia.
3. Halte C: Ruang tunggu sempit, tidak ada kursi prioritas.
4. Halte D: Ruang tunggu cukup luas, 1 kursi prioritas tersedia.



Gambar 3. Fasilitas Pendukung (Handrail).

Rekomendasi Perancangan Halte Ramah Disabilitas

Berdasarkan temuan di lapangan, terdapat berbagai kekurangan yang harus segera diperbaiki untuk meningkatkan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Berikut adalah rekomendasi desain yang lebih inklusif untuk halte-halte Trans Padang:

1. Ramp (Bidang Landai): Ramp harus memiliki kemiringan maksimal 8% dengan permukaan anti selip. Setiap halte harus memiliki area landai yang cukup luas untuk memberikan ruang bagi pengguna kursi roda untuk beristirahat.
2. Guiding Block: Guiding block harus dipasang secara konsisten di setiap halte, terarah dengan baik, dan terhubung dari trotoar menuju area halte.
3. Papan Informasi dan Simbol Aksesibilitas: Papan informasi harus dipasang dengan teks yang cukup besar dan mudah dibaca, serta dilengkapi dengan simbol aksesibilitas yang jelas. Selain itu, informasi juga harus tersedia dalam format braille dan audio untuk memudahkan pengguna tunanetra dan tunarungu.
4. Ruang Gerak Kursi Roda dan Fasilitas Pendukung: Setiap halte harus memiliki ruang tunggu yang cukup luas, bebas dari halangan fisik, dan dilengkapi dengan kursi prioritas yang sesuai. Tempat sampah dan elemen lain yang menghalangi jalur harus ditempatkan di lokasi yang tidak mengganggu pengguna disabilitas. Penelitian dari Fauziah [11]. Kecepatan merupakan kecepatan rata-rata kendaraan yang dicatat saat melewati setiap ruas yang telah ditentukan dimana diperoleh dari panjang rute dan waktu tempuh perjalanan tiap rute [7].

Skala Prioritas Penanganan

Berdasarkan hasil temuan, berikut adalah skala prioritas penanganan untuk perbaikan fasilitas aksesibilitas di halte Trans Padang:

1. Perbaikan Ramp: Mengingat ramp merupakan elemen penting untuk aksesibilitas pengguna kursi roda, perbaikan kemiringan ramp menjadi prioritas utama. Halte dengan ramp lebih dari 8% harus segera diperbaiki agar lebih aman bagi penyandang disabilitas.
2. Pemasangan Guiding Block: Mengingat minimnya pemasangan guiding block, prioritas berikutnya adalah pemasangan guiding block di setiap halte dengan memastikan jalur yang terarah dan tidak terputus.
3. Penyediaan Papan Informasi: Papan informasi harus segera dilengkapi dengan teks yang cukup besar dan simbol aksesibilitas yang mudah dibaca. Format braille dan audio harus ditambahkan untuk pengguna tunanetra dan tunarungu.
4. Peningkatan Ruang Gerak dan Fasilitas Pendukung: Ruang tunggu yang lebih luas dan kursi prioritas yang lebih banyak harus segera disediakan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna kursi roda. Tempat sampah dan elemen penghalang lainnya harus ditempatkan di lokasi yang lebih strategis agar tidak menghalangi aksesibilitas. Penelitian dari Putri [12].

Strategi Penanganan

Untuk memastikan perbaikan berjalan dengan efektif, beberapa strategi penanganan yang dapat diterapkan antara lain:

1. Peningkatan Anggaran: Pemerintah dan pihak terkait perlu meningkatkan anggaran untuk renovasi halte yang lebih ramah disabilitas, termasuk perbaikan ramp, guiding block, dan fasilitas pendukung.
2. Pelatihan untuk Pengelola Halte: Penyuluhan kepada pengelola halte terkait pentingnya aksesibilitas bagi penyandang disabilitas harus dilakukan agar mereka dapat lebih memperhatikan dan merawat fasilitas yang ada.
3. Penyusunan Peraturan yang Lebih Ketat: Pemerintah daerah perlu memperketat peraturan mengenai standar aksesibilitas halte dan melakukan pengawasan berkala.

Dengan perbaikan yang tepat dan berkelanjutan, halte-halte di Koridor I Trans Padang dapat menjadi lebih inklusif dan ramah disabilitas, yang pada gilirannya akan meningkatkan

kualitas pelayanan transportasi bagi semua lapisan masyarakat. Sebagian besar halte memiliki ramp, namun kemiringan ramp di beberapa lokasi melebihi batas ideal (maksimum 8%). Beberapa ramp juga tidak memiliki permukaan anti selip atau area landai untuk beristirahat Who [13]. Dapat dilihat pada Gambar 4 berikut.



Gambar 4. Kondisi Ramp Halte

SIMPULAN

Penelitian ini mengungkapkan bahwa aksesibilitas halte Trans Padang pada Koridor I (Lubuk Buayo – Pasar Raya) masih jauh dari standar ideal untuk fasilitas ramah disabilitas. Berdasarkan hasil observasi, banyak halte yang tidak memenuhi standar nasional aksesibilitas maupun Standar Pelayanan Minimal (SPM). Beberapa fasilitas yang seharusnya mendukung kenyamanan penyandang disabilitas, seperti ramp dengan kemiringan yang tepat, guiding block untuk tunanetra, handrail, ruang gerak untuk kursi roda, serta informasi visual dan simbol yang inklusif, masih sangat terbatas atau tidak ada sama sekali.

Ketidaksesuaian ini tentu menghambat mobilitas penyandang disabilitas dan menunjukkan rendahnya perhatian terhadap penerapan prinsip universal design dalam perencanaan dan pengelolaan infrastruktur transportasi publik. Hal ini juga mengindikasikan adanya kesenjangan antara kebutuhan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan kenyataan di lapangan. Dalam upaya untuk memperbaiki kondisi ini, perlu dilakukan evaluasi menyeluruh dan perbaikan pada fasilitas halte Trans Padang. Beberapa langkah yang perlu diperhatikan adalah perbaikan desain fisik halte, penyediaan fasilitas yang mendukung aksesibilitas yang sesuai dengan standar nasional, serta pemberian informasi yang lebih

inklusif dan mudah diakses oleh penyandang disabilitas. Selain itu, petugas transportasi juga perlu dilibatkan dalam pelatihan tentang penanganan dan pelayanan penyandang disabilitas agar lebih responsif terhadap kebutuhan mereka.

Prioritas Penanganan dan Strategi Perbaikan:

Prioritas Penanganan:

- a) Ramp (Bidang Landai): Perbaikan ramp menjadi prioritas utama karena kemiringan yang melebihi batas ideal berpotensi membahayakan penyandang disabilitas, terutama pengguna kursi roda. Ramp yang lebih landai dan permukaan yang anti-selip sangat penting untuk memastikan akses yang aman.
- b) Guiding Block: Pembinaan guiding block yang belum terpasang dengan baik dan tidak terhubung antara trotoar dan halte sangat krusial untuk memudahkan pengguna tunanetra dalam mobilitasnya.
- c) Ruang Gerak Kursi Roda dan Fasilitas Pendukung: Ruang tunggu yang sempit harus diperbaiki dengan menyediakan lebih banyak area untuk kursi roda dan menambahkan kursi prioritas. Penataan ulang fasilitas di sekitar halte juga perlu dilakukan agar tidak menghalangi jalur aksesibilitas.
- d) Papan Informasi dan Simbol Aksesibilitas: Penambahan papan informasi dalam format teks besar, braille, dan simbol aksesibilitas visual untuk memudahkan komunikasi dengan penyandang disabilitas, baik tunanetra maupun tunarungu.

Strategi Penanganan:

- 1) Desain Ulang Halte: Desain halte perlu memperhatikan prinsip universal design, dengan memasukkan elemen-elemen seperti ramp landai dengan kemiringan maksimal 8%, guiding block yang terarah dan terhubung dengan jalur akses utama, serta ruang tunggu yang lebih luas. Handrail ganda juga perlu dipasang di area yang memerlukan bantuan fisik, seperti jalur masuk dengan tangga.
- 2) Pelatihan Petugas: Melakukan pelatihan kepada petugas transportasi untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada penyandang disabilitas, seperti cara membantu naik dan turun dari kendaraan, memberikan informasi yang jelas, serta menjaga kenyamanan penyandang disabilitas saat menggunakan transportasi umum.
- 3) Penyediaan Fasilitas Informasi Inklusif: Penambahan papan informasi yang mudah diakses, baik dalam bentuk tulisan besar, braille, maupun audio untuk penyandang tunanetra

dan tunarungu. Papan informasi ini harus jelas, terstruktur, dan mudah dipahami, mencakup rute, jadwal, serta prosedur transportasi.

4) Perbaikan Pencahayaan: Meningkatkan pencahayaan pada setiap halte untuk memastikan keamanan dan kenyamanan penyandang disabilitas, terutama pada malam hari. Pencahayaan yang cukup akan mengurangi risiko kecelakaan dan mempermudah navigasi pengguna disabilitas.

Dengan adanya perbaikan yang menyeluruh dan berbasis pada prinsip inklusivitas, diharapkan Trans Padang dapat menjadi model transportasi publik yang ramah, aman, dan setara bagi seluruh masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Penanganan ini juga harus dilakukan secara bertahap dan terencana dengan melibatkan berbagai pihak terkait, baik pemerintah, penyedia transportasi, maupun masyarakat untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih inklusif dan sesuai dengan hak asasi manusia.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Alamsyah, S., & Wijaya, S. (2023). Aksesibilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Surabaya: Analisis dan Solusi. *Jurnal Transportasi Inklusif*, 8(1), 45–60.
- [2] Fauziah, M., & Hidayat, D. (2021). Evaluasi Keterjangkauan Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas: Studi Kasus di Jakarta. *Jurnal Kebijakan Transportasi*, 15(2), 33–47.
- [3] Kurniawan, A., & Wijaya, S. (2022). Penerapan Universal Design dalam Infrastruktur Transportasi Publik di Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah*, 18(4), 23–37.
- [4] Miro, F. (2022). *Perencanaan Transportasi Inklusif di Negara Berkembang: Tantangan dan Solusi*. Jakarta: Erlangga.
- [5] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan dan Lingkungan.
- [6] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Berbasis Jalan.
- [7] Putri, R., & Fatmawati, D. (2022). Evaluasi Fasilitas Transportasi Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Padang. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*, 7(2), 13–21.

- [8] Santoso, H., & Nugroho, A. (2021). Studi Kasus: Aksesibilitas Halte Bus untuk Penyandang Disabilitas di Surabaya. *Jurnal Infrastrukturnya*, 12(3), 52–69.
- [9] Suryanto, A. (2023). Kesiapan Infrastruktur Transportasi dalam Menyongsong Aksesibilitas Global bagi Penyandang Disabilitas. *Jurnal Perencanaan Transportasi*, 10(2), 78–91.
- [10] Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Utami, P., & Sulaiman, D. (2021). Kualitas Layanan Transportasi untuk Penyandang
- [11] Disabilitas di Kota Medan. *Jurnal Ilmu Transportasi*, 9(4), 15–29. WHO. (2021). *World Report on Disability*. World Health Organization.
- [12] Wicaksono, I., & Rahmawati, S. (2022). Evaluasi Aksesibilitas Halte Transjakarta bagi Penyandang Disabilitas: Sebuah Pendekatan Universal Design. *Jurnal Kebijakan Transportasi*, 16(1), 22–35.
- [13] Yuliana, R., & Tika, S. (2023). Peran Papan Informasi Inklusif dalam Menunjang Mobilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Publik. *Jurnal Komunikasi dan Transportasi*, 4(2), 61–74.
- [14] Zainuddin, R., & Hartono, D. (2022). Penerapan Aksesibilitas dalam Transportasi Umum di Indonesia: Tantanga